

**Hukuk Fakültesi Dergisi**  
Ankara Hacı Bayram Veli University  
Faculty of Law Review

ISSN: 2651-4141 e-ISSN: 2667-4068  
Cilt / Volume 30 Nisan / April 2026 Sayı / No. 2

**KAPTANIN NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN İFASINDA GEMİNİN  
ELVERİŞLİLİĞİNİ SAĞLAMA GÖREVİ**

SHIPMASTER'S DUTY TO ENSURE THE SHIP'S AVAILABILITY IN  
THE PERFORMANCE OF THE FREIGHT CONTRACT

**Büşra Nur TAŞKIN\*** 

**ÖZET**

*Deniz ticareti hukukunun önemli sùjelerinden biri olan kaptan, geminin sevk ve idaresinden sorumlu olan, görevini yerine getirirken gerek ulusal düzenlemelerle gerekse uluslararası sözleşmelerle birtakım yetkilerle donatılan yetkili amirdir. Bununla birlikte yetkilerinin yanı sıra madalyonun iki yüzü gibi kaptana bazı görevler de verilmiştir. Türk hukuku bakımından kaptanın yetki ve görevleri 6102 sayılı TTK m. 1088-1102 ile düzenlenmekle beraber bunların dışında muhtelif hükümlerde de bazı görev ve yetkileri yer almakta; uluslararası nitelikteki birtakım sözleşmelerde de kaptanın yetki ve görevlerine ilişkin hükümler düzenlenmektedir. Çalışmanın konusunu oluşturan ve kaptanın önemli görevlerinden biri olan kaptanın geminin elverişliliğini sağlama görevi TTK m. 1090 ve 1091 'de yer almaktadır. Bununla birlikte bazı uluslararası sözleşmelerde de kaptanın bu görevine bağlı olarak düzenlenen hükümler yer almaktadır. Çalışmada evvela Türk Hukukunda geminin denize, yola ve yüke elverişliliği incelenecek, sonrasında bu yükümlülüğün yerine getirilmesinde kaptanın üzerine düşen görevler ve bu yükümlülüğün ihlali halindeki yaptırımlar ile kaptanın sorumluluğu açıklanacaktır.*

\* **Arş. Gör.**, Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Deniz Hukuku Anabilim Dalı/KAYSERİ,  
**E-Posta:** busranuryavuzer@erciyes.edu.tr, **ORCID:** 0000-0002-5743-2248, **DOI:** 10.34246/ahbvuhfd.1778011.

- **Atıf Şekli/Cite As:** Taşkın, Büşra Nur, "Kaptanın Navlun Sözleşmesinin İfasında Geminin Elverişliliğini Sağlama Görevi", HBV-HFD, 2026, C. 30, S. 2, s. 915-965.
- **İntihal/Plagiarism:** Bu makale intihal programında taranmış ve en az iki hakem incelemesinden geçmiştir./This article has been scanned via a plagiarism software and reviewed by at least two referees.



**Anahtar Kelimeler:** Kaptan, Sefere elverişlilik, Borda evrakı, Nezaret etme görevi, Kaptanın sorumluluğu.

### **ABSTRACT**

*The master, who is one of the essential subjects of maritime law, is the authorized officer who is responsible for the management and administration of the ship and who is equipped with certain powers both by national regulations and international conventions. Along with their authority, the master is entrusted with specific duties as two sides of the same coin. Under Turkish law, the powers and duties of the master are regulated by Arts. 1088-1118 of the TCC No. 6102, and there are also provisions regarding the master's powers and duties in several international conventions. The duty of the master, which is the subject of this study and one of the essential duties of the master, is regulated under Articles 1090 and 1091 of the TCC. In addition, some international conventions contain provisions governing this duty of the master. In this study, the seaworthiness, roadworthiness, and cargo seaworthiness of the ship under Turkish law will be examined first. Then the duties of the master in fulfilling of this obligation, the for violating it, and the master's liability will be explained.*

**Keywords:** Shipmaster, Seaworthiness, Ship document, Duty of supervision, Shipmaster's liability.

### **EXTENDED ABSTRACT**

*One of the essential subjects of maritime law is the master of the ship. The master is considered one of the crew members under the Turkish Commercial Code (the TCC), but the master is the most authoritative of the crew members and commands and manages the ship. However, this authority also imposes certain duties on the master. The subject of the study is the identification and examination of certain duties of the master before the commencement of the voyage in the context of the TCC. Under Article 1090 of the Turkish Commercial Code, the master is obliged to ensure that the ship is seaworthy and fit for the voyage. Similarly, pursuant to Article 1091 of the Turkish Commercial Code, the master is obliged to ensure that the ship is fit for loading and unloading.*

*Both provisions show us that the master has specific duties to ensure the seaworthiness of the ship, the voyage, and the cargo. The legislator has regulated this obligation of the master in two separate sections. The main reason for this is that the persons responsible for ensuring that the ship is seaworthy, fit for the voyage, and suitable for the cargo are different. For*

*example, the owner is responsible for ensuring that the ship is seaworthy and fit for the voyage. At this stage, neither the carrier nor the person concerned with the cargo has any obligation. However, the situation is different during loading and unloading. During these stages, the carrier, shipper, or consignee may intervene in the loading or unloading of the goods. For this reason, the legislator has regulated the master's obligation regarding the ship's seaworthiness in two separate provisions. It is quite appropriate to regulate the obligation with such a distinction.*

*The first aspect of the master's obligation under Articles 1090 and 1091 of the Turkish Commercial Code requires that the ship be seaworthy, fit for the voyage, and fit for the cargo, as stipulated in Article 932 of the Turkish Commercial Code. The seaworthiness of a ship is a relative concept. Ensuring the seaworthiness of the ship is an obligation imposed on the carrier in the Turkish Commercial Code. The master is under an obligation to ensure the seaworthiness of the ship. The phrase "must" in the law is important because the master is obliged to perform his duties as the representative of the carrier. However, he is not expected to act beyond his authority. For this reason, both provisions are important in determining the limits of the master's responsibility.*

*The master must ensure that documents relating to the ship, crew, and cargo are kept on board, so that the ship is seaworthy and fit for service. In addition, the master must ensure that the ship's loading and unloading equipment is suitable, that the stowage is in accordance with maritime regulations, even if it is carried out by special stowage personnel, that the ship is not overloaded, that the necessary rudder is on board, and that the holds are suitable for receiving and protecting the cargo. As can be seen, there is a difference between ensuring that the vessel is seaworthy and ensuring that it is suitable for loading and unloading.*

*The master's duty of care with regard to loading and unloading is expressed in the doctrine as a duty of supervision. Within the scope of the duty of supervision, the master must act as a prudent master would. However, the limits of this should be narrowly defined. Otherwise, the master and, consequently, the carrier will be held liable to an extent that they are not obligated to be. This narrows the liability in favor of the carrier. In this study, the limits of the master's duty of supervision have been outlined, taking into account the different decisions made by the Court of Cassation on this issue. Specific provisions regarding liability in the contract become meaningless when the duty of supervision is interpreted broadly. Thus, the carrier suffers*

*economic loss due to specific provisions and is liable. This can upset the balance between the parties.*

*Violating the master's duties as stipulated in Articles 1090 and 1091 of the Turkish Commercial Code will render him liable liability and subject him to sanctions, such as being unable to set sail until the ship is seaworthy. Thus, not only the master but also the owner will be held liable for these violations. In addition, certain criminal sanctions may also be imposed. Hence, the TCC has opted for fault-based liability on the part of the master. Determining the master's liability is based on the care that a prudent master would exercise. In this respect, care is an objective standard.*

## **GİRİŞ**

Deniz ticareti, kendine özgü yapısı gereği, gemi işletmesinin belirli bir disiplin ve hiyerarşi içerisinde yürütülmesini zorunlu kılan bir sistem üzerinden ilerlemektedir. Bu anlamda, gemide alınan kararların birçoğu, denizde bulunmanın ortaya çıkardığı özel koşullara bağlı olarak hızlı bir şekilde alınmalı ve alınan bu kararlar, tek elden verilerek gemi adamları arasındaki sisteme uygun bir sonuç doğurmalıdır. Bu ise bazı gemi adamlarının diğerlerine nazaran karar ve sorumluluk mekanizmalarının merkezinde yer almasına sebep olmaktadır. Deniz ticareti hukukunun en dikkate değer şahsiyetlerinden biri<sup>1</sup> olarak karşımıza çıkan kaptan, geminin sevk ve idaresi ile deniz seferinin güvenli bir şekilde gerçekleştirilmesinde kilit bir rol üstlenmektedir.

Kaptanın, geminin sevk ve idaresi ile deniz seferinin güvenli bir biçimde gerçekleşmesini sağlayabilmesi, onun, diğer gemi adamlarından farklı bir statüde olmasını gerektirir. Zira kaptan, bulunduğu konum dolayısıyla hem geminin ticari ve teknik faaliyetlerini yürütür hem de donatan, diğer gemi adamları, taşıyan, yükle ilgili gibi diğer kişilerle hukuki ilişki içine girer. Bu durum ise kaptanın hukuki statüsü ve faaliyet sınırlarının açık bir şekilde çizilmesini gerekli kılar. Gemi için donatandan sonra en önemli şahsiyet ve gemi seferdeyken geminin tek hakimi<sup>2</sup> olan kaptan, geminin sevk ve idaresine ilişkin birtakım haklara mazhar olduğu gibi birtakım yükümlülükler ile de yüklenmiştir. Kaptanın yetkileri ile yükümlülükleri arasında sağlanmaya çalışılan denge, geminin faaliyetlerini, güvenli ve düzenli bir şekilde yürütebilmesi bakımından belirleyicidir.

<sup>1</sup> Göknil, s. 114.

<sup>2</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti I, s. 186; Ersözlü, s. 2.

TTK m. 1090-1102 hükümleri arasında kaptanın görev ve yetkilerinin düzenlendiği görülmektedir. Fakat bunların dışında da TTK'nın farklı hükümlerinde, kaptana ilişkin hükümler bulunmaktadır. Çalışmanın konusunu oluşturan kaptanın görevlerinden biri niteliğindeki geminin elverişliliğini sağlama görevi ise TTK m. 1090'da geminin denize ve yola elverişliliğinin sağlanması ve m. 1091'de geminin yükleme ve boşaltmaya elverişliliğinin sağlanması şeklinde ayrılarak düzenlenmiştir. Geminin elverişliliğinin sağlanması bakımından kaptanın yükümlülüğünün başlangıç anı, açıkça hükümde belirtilmemektedir. Bu durum ise özellikle geminin sefere hazırlanmasında, kaptanın elverişliliğin sağlanması hususunda ne ölçüde sorumlu olacağının izahını gerektirir. Benzer şekilde kaptan ve donatan arasındaki hukuki ilişki, kaptanın elverişliliği sağlama görevi açısından önem arz eden bir durumdur. Bununla birlikte, geminin bağlama limanı dışında iken kaptana verilen geniş takdir yetkisinin sınırlarının net olmaması dikkate alındığında, kaptanın hangi hallerde görevini yerine getirdiği, hangi hallerde yükümlülüğünü ihlal etmiş kabul edileceğinin ortaya konması gerekmektedir.

Bu görevin her yönüyle ortaya konabilmesi için çalışmada öncelikle kaptan ve kaptanın görev ve yetkilerinden bahsedilecek, daha sonra geminin denize, yola ve yüke elverişliliği<sup>3</sup> üzerinde durulacak, elverişliliği sağlama açısından taşıyanın sorumluluğu gerektiği kadar ortaya konacak ve sonrasında kaptanın bu görevi çerçevesinde gemide bulundurması gereken belgeler ve özellikle nezaret yükümlülüğü incelenecektir.

## **I. TÜRK HUKUKUNDA KAPTAN VE KAPTANIN GÖREV VE YETKİLERİ**

### **A. Kaptan Tanımı ve Kaptanın Görev ve Yetkileri**

Deniz ticaretini önemli figürlerinden biri olarak karşımıza çıkan kaptan, gemi için donatandan sonra en önemli şahsiyet ve gemi seferdeyken geminin tek hakimidir<sup>4</sup>. Sözlükte kaptan, birçok anlam barındıracak şekilde

<sup>3</sup> Öğretide denize, yola ve yüke elverişli bir gemi “taşıyacağı yükün ve yapacağı seferin özellikleri ve nitelikleri dikkate alınarak, tamamı ile olağanüstü tehlikeler hariç kalmak üzere, yolculuk sırasında karşılaşılabilecek her türlü tehlikelere karşı koyarak, seferi yükü ile birlikte selamete tamamlayacak gemi” olarak tanımlanarak (bkz. Sözer, Ders Kitabı, s. 463) bu kavramlar sefere elverişlilik kavramı altında birleştirilmiştir (Bkz. Sözer, Sefere Elveriş, s. 19 vd.; Yetiş Şamlı, Covid-19, s. 303).

<sup>4</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti I, s. 186; Sözer, Ders Kitabı, s. 307. Uluslararası anlamda ise kaptan “bir gemi, içindeki her şey ve kişiden sorumlu olan ve bayrak devletinin denizcilik hükümlerini uygulamaktan sorumlu olan gerçek kişi olarak tanımlanmaktadır (Bkz. Baug-

tanımlanmakla birlikte; deniz hukuku açısından “*gemi yönetimiyle ilgili en yüksek görevli*” olarak ifade edilmektedir<sup>5</sup>.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)<sup>6</sup> incelendiğinde ise kaptanın tanımına yer verilmediği, gemi adamlarının kimler olduğunu ortaya koyan TTK m. 934 hükmü ile kaptanın, gemi adamları arasında sayıldığı görülmektedir<sup>7</sup>. Bununla birlikte muhtelif düzenlemelerde ve taraf olunan uluslararası sözleşmelerde kaptanın tanımı yapılmaktadır. 854 sayılı Deniz İş Kanunu (DİK)<sup>8</sup> m. 2/C, kaptanı “*gemiye sevk ve idare eden kimseye veya zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması halinde ona vekalet eden kimse*” olarak tanımlamaktadır.

30328 sayılı Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği (GKKY)<sup>9</sup> m. 3'te ise geminin tonilatosu ve sefer bölgesine göre farklılıklar arz etmekle birlikte, kaptana dair genel tanımın, geminin sevk ve idaresinde bulunmak olduğu görülür<sup>10</sup>.

1978 Tarihli Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Uluslararası Sözleşmesi (STCW-78)<sup>11</sup>/ Ek Bölüm I/ Genel Hükümler/ Kural 1/1.c kaptanı, sözleşmenin amaçları açısından başkaca belirleme söz konusu olmadıkça “*bir gemiyi kumandası altında bulunduran şahıs*” olarak tanımlamaktadır.

---

hen, s. 3). Kaptanın gerçek kişi olduğunu vurgulayan bir diğer tanım için bkz. Cartner/Fiske/Leiter, s. 3. Bir taşıma işinin başarısının genelde kaptan olarak atanan kişi tarafından belirlendiği yönünde bkz. Stanesby, s. 29.

<sup>5</sup> <https://sozluk.gov.tr/> (Erişim Tarihi: 28.04.2025). Sözlükteki tanımlamalar dikkate alındığında kaptanın diğer ulaşım araçlarının sürücüsü olarak da tanımlandığı görülür. Bu açıdan çalışmada kullanılan kaptan ifadesi ile gemi kaptanı kast edilmektedir.

<sup>6</sup> RG, T. 14.02.2011, S. 27846.

<sup>7</sup> TTK m. 934 uyarınca kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişiler, gemi adamı olarak kabul edilmektedir. Öğretide, mürettebatsız şekilde işletilecek yeni tip gemilerde, gemi adamı ve kaptana ilişkin hükümlerin uygulanmasının mümkün olmayacağı ifade edilmektedir (bkz. Cığır, “Yeni Tip Gemiler”, s. 48).

<sup>8</sup> RG, T. 29.04.1967, S. 12586.

<sup>9</sup> RG, T. 10.02.2018, S. 30328.

<sup>10</sup> Türk hukukundaki kaptanla ilgili olmak üzere Kabotaj Kanunu, Limanlar Kanunu, Türk Ceza Kanunu, Gümrük Kanunu gibi diğer kanunlarda da hükümler yer almaktadır (bkz. Alhan, s. 566).

<sup>11</sup> RG, T. 29.09.2003, S. 25244.

Öğretide ise kaptan, gemiyi sevk ve idare eden ve bunun için gerekli ehliyete sahip olması gereken gemi adamı olarak tanımlanmıştır<sup>12</sup>. Ayrıca yine öğretilerde, kaptanın geminin insan unsurunu oluşturduğu ve modern anlamda geminin CEO'su olduğu da ifade edilmektedir<sup>13</sup>. Bununla birlikte kaptanın hem gemi sahibinin hem de yük sahibinin temsilcisi sıfatını bünyesinde barındırdığı; bu yüzden de iki kişinin rolünü kendinde topladığını söylemek mümkündür<sup>14</sup>.

Süvari, kumandan<sup>15</sup> olarak da isimlendirilen kaptan, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği uyarınca aranan denizcilik eğitimlerini almak, sağlık şartlarını sağlamak ve gemi adamı yeterli belgesini edinmek zorundadır. TTK m. 934 uyarınca gemi adamı olarak kabul edilen kaptan, gerekli yeterliği sağlamakla sadece derecesi kapsamında kaptanlık ehliyetini haiz olur<sup>16</sup>. Donatan, işleten, gemi yöneticisi yahut gemi müdürü ile yapılacak bir sözleşme ile kaptan istihdamı sağlanır<sup>17</sup>. Olağanüstü durumlarda ise bir sözleşme ilişkisi olmaksızın bir başka kaptan tarafından da görevlendirilmesi mümkündür<sup>18</sup>. Türk hukukunda sözleşmenin niteliği ise hizmet sözleşmesi olarak kabul edilmektedir<sup>19</sup>. Bununla birlikte, sözleşmenin, hizmet sözleşmesi

<sup>12</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 186; Yazıcıoğlu, s. 299. Öğretilerde kaptana ilişkin diğer tanımlar için bkz. İzveren/Franko/Çalık, s. 129; Cartner/Fiske/Leiter, s. 3. Kaptanın gerekli ehliyete sahip olabilmesi açısından tonilato ve sefer bölgesine göre değişiklik gösteren yeterlik belgesi gerekmektedir. Ayrıca kaptan, gemi adamı olmaya ilişkin genel şartları da sağlamalıdır. Bu yönde bkz. GKKY m. 5 ve m. 42/1. Tüm bu tanımlara bakıldığında, kaptanın gemide bulunması gerekmediği ifade edilebilir. Bu anlamda geminin kıyıdaki operatörünün kaptan olarak nitelendirilebilmesinin mümkün olduğu, tam otonom gemilerde ise yapay zekanın kontrolü söz konusu olacağından geminin komutasında olduğu bir kişiden bahsedilemeyeceği yönünde bkz. Baughen, s. 3.

<sup>13</sup> Sözer, Ders Kitabı, s. 307, dp. 1. Söz konusu tanımlar incelendiğinde, kaptanın bir kişi olması gerektiği, MASS-4 tam otonom gemilerde, kaptanın yerini aldığı kabul edilen yapay zekanın ise kişiliği olmadığından ne bir gemi adamı, ne de kaptan olarak kabul edilebileceği yönünde bkz. Çiğler, Mürettebatsız Gemiler, s. 474-475.

<sup>14</sup> Alhan, s. 563.

<sup>15</sup> Göknül, s. 114.

<sup>16</sup> Göknül, s. 117.

<sup>17</sup> Gemi işletme müteahhidinin de bu kişilerden olduğu yönünde bkz. Ersözlü, s. 25; Bozkurt, s. 109; Demir, s. 253.

<sup>18</sup> Akyol, s. 24. Kaptanın bu işlemi, kanunun kendisine sağladığı yetki ile yaptığı yönünde bkz. Ersözlü, s. 37. Böyle bir durumda TTK m. 1093/2 uyarınca, seçiminde kusurlu olmadıkça, kendisine vekâlet eden kaptanın fiillerinden dolayı sorumlu tutulamaz.

<sup>19</sup> İzveren/Franko/Çalık, s. 132; Göknül, s. 119; Sözer, Ders Kitabı, s. 308. Bu anlamda donatan ile kaptan arasındaki hukuki ilişkiye uygulanacak hükümler TTK hükümleri olacak; TTK'da düzenleme bulunmayan hallerde ise TBK'nın hizmet sözleşmesine ilişkin hükümleri uygu-

olarak kabul edilmekle beraber vekalet ilişkisinin vurgulandığı<sup>20</sup> görüşlerin yanında bu sözleşmenin sadece hizmet sözleşmesi ile açıklanamayacağını ifade eden görüşler de bulunmaktadır<sup>21</sup>.

TTK'da önemi dolayısıyla kaptanın görev ve yetkileri ayrı bir bölümde, m. 1090-1102 hükümleri arasında düzenlenmiştir. Fakat kaptanın görev ve yetkileri bunlarla sınırlı değildir; TTK'nın muhtelif hükümlerinde de kaptanın görev ve yetkilerine yer verildiği görülür<sup>22</sup>. Kaptanın görevlerinin düzenlendiği hükümlere bakıldığında, bu görevlerin hem özel hukuk hem de kamu hukuku alanına giren bir nitelikte olduğu görülür<sup>23</sup>. Aksini öngören kanun hükümleri saklı kalmak şartıyla TTK m. 935/2-a uyarınca, hükümde yer alan diğer bölümlerle birlikte kaptana ilişkin bu hükümler, sadece ticaret gemilerine değil, yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler hakkında da uygulanır. Böylece kaptana ilişkin olan bu düzenlemelerin uygulama alanının genişletildiği söylenebilir. Ayrıca DİK ve uluslararası sözleşmeler de kaptanın görev ve yetkilerine ilişkin düzenlemeler barındırmaktadır. Böylece kaptanın özel hukuktan kaynaklanan hukuki sorumluluğu, birden çok düzenlemede yer almakta, bu hükümlerin uluslararası nitelik arz edenlerinin ne şekilde uygulanacağı ise 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuk Hakkında Kanun (MÖHUK)<sup>24</sup> kuralları çerçevesinde belirlenmektedir.

Her ne kadar hem ulusal hem de uluslararası düzenlemelerde kaptanın görev ve yetkilerinden söz edilse de bunun karşısında, onun bu görev ve sorumluluklar çerçevesinde baskıya maruz kalmaması gerektiği de bazı uluslararası düzenlemelerde ifade edilmiştir. Örneğin, Uluslararası Denizcilik Örgütü (IMO)'nun 15.11.1979 tarihli A.443(XI) kararında, *“Hükümetleri şunları garanti almaya davet ediyoruz: Gemi kaptanın donatan, charterer ya da başka biri tarafından kaptanın mesleki takdiri sonucu gerekli olduğunu*

---

lanacaktır; fakat kaptanın donatan ile girdiği hizmet ilişkisi Deniz İş Kanunu hükümlerine de tabi olacaktır (Ersözlü, s. 30).

<sup>20</sup> Okay, s. 332-333.

<sup>21</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 187; Akyol. s. 28-29. Demir, benzer şekilde, kaptanın, donatana hizmet sözleşmesi ile bağlı olduğunu fakat kaptanın hukuki durumunun bunun çok ötesinde bulunduğunu ifade etmektedir (Demir, s. 253).

<sup>22</sup> Örnekler için bkz. Sözer, Ders Kitabı, s. 308-309. Kaptanın sahip olduğu yetkilere paralel olarak yükümlülükler de getirildiği yönünde bkz. Ersözlü, s. 38.

<sup>23</sup> Demir, s. 253.

<sup>24</sup> RG, T. 27.11.2007,S. 26728.

*düşündüğü bir kararı almasında baskı yapılamaz. Ve gemi kaptanı mesleki takdirinin uygun kullanımı sonucu donatan, çarterer ya da herhangi biri tarafından iş akdinin haksız şekilde sonlandırılmasına ya da haksız bir davranışa karşı korunur. Böylelikle gemi kaptanına özellikle kötü havalarda ve ağır denizlerde güvenli seyrüsefer için gerekli olarak düşündüğü mesleki takdiriyle verdiği kararlara donatan, çarterer ya da herhangi başka biri tarafından baskı yapılamaz”<sup>25</sup> denilerek kaptanın baskılara maruz kalmasının önüne geçilmeye çalışılmıştır. Bu anlamda kaptan, görevini ifa ederken birtakım görev ve yetkiler çerçevesinde hareket edecek fakat kendisine yüklenen görevler dolayısıyla baskıya maruz bırakılamayacaktır.*

TTK’da düzenlenen kaptanın yerine getirmekle yükümlendirildiği görevlere bakıldığında aslında bu görevlerin donatan ve üçüncü kişilerin hak ve menfaatlerini korumak, yolculuğun güven ve selametini sağlamak, geminin ve yükün<sup>26</sup> korunmasını sağlamak amacına yönelik olduğu ifade edilebilmektedir<sup>27</sup>. İlgili düzenlemeler uyarınca kaptanın görevleri, yolculuk başlamadan önceki dönemden başlayan ve yolculuk bittikten sonra dahi devam eden nitelik arz etmektedir<sup>28</sup>. Öğretide kaptanın görevleri yolculuğun safhalarına göre yolculuk başlamadan önceki görevleri, yolculuk sırasındaki görevleri ve yolculuk bittikten sonraki görevleri olmak üzere üç ayrı safhaya ayrılmaktadır<sup>29</sup>. Bir kimse muayyen ya da muayyen olmayan bir süre için

<sup>25</sup> Alhan, s. 561. Diğer uluslararası düzenlemeler için ayrıca bkz. Alhan, s. 561.

<sup>26</sup> Her ne kadar kanun koyucu, Kanun’un muhtelif yerlerinde yük terimini kullansa da m. 1138’de navlun sözleşmesinde taşınan için eşya terimini tercih etmiştir. TTK m. 850’de eşyanın her türlü yükü kapsadığı yönündeki düzenleme ve hali hazırda devam eden terminoloji karmaşası karşısında yeknesaklığı sağlamak adına çalışmada TTK m. 932’de yer aldığı üzere taşınan eşya açısından “yük” terimi kullanılacaktır. Öğretide yük teriminin kullanılması gerektiği yönündeki görüşler için bkz. Atamer, s. 421-422; Sözer, Ders Kitabı, s. 321.

<sup>27</sup> Sözer, Ders Kitabı, s. 309; Akyol, s. 30. Bununla birlikte geminin açık denizlerde bulunduğu sırada devletin etkisini gemide hissettirecek kişi de kaptandır; bu yüzden kaptanın kamu hukukundan kaynaklı istisnai nitelikte, geminin asayişini sağlamak maksadıyla geçici tedbirler alınması için birtakım görev ve yetkileri de bulunmaktadır (bkz. Alhan, s. 564). Bununla birlikte kamu düzeninin korunmasının da kaptanın kamu hukukundan doğan görev ve sorumluluklarından olduğu yönünde bkz. Sözer, Ders Kitabı, s. 308. Kaptanın kamu hukukundan kaynaklı görev ve yetkileri için ayrıca bkz. Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 187-188.

<sup>28</sup> Akyol, s. 30. Kaptanın bütün görevleri tek başına yerine getirmesinin ve tüm yetkileri tek başına kullanmasının günümüzde fiilen mümkün olmadığı; belirli organizasyon ve denizcilik müesseseleri ile gemi zabitlerinin, kaptana yardımcı olduğu yönünde bkz. Ersözlü, s. 47.

<sup>29</sup> Akyol, s. 30 vd.

kaptan olarak atanabileceğinden<sup>30</sup> kaptanın bilinen bir yolculuk için atandığı durumlarda da kaptan, bahsi geöen görevleri ifa ile mükelleftir.

## **II. GEMİYİ DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİ BULUNDURMA YÜKÜMLÜLÜĞÜ**

### **A. Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişliliği**

TTK m. 931/1 uyarınca, tahsis edildiği amacın suda hareket etmesini gerektirdiği, yüzme özelliğine sahip ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etme imkânı bulsun yahut bulmasın, TTK bakımından gemi sayılır. Geminin amacına uygun seyredebilmesi denize, yola ve yüke elverişli olmasına bağlıdır.

TTK m. 932/1 uyarınca “*Gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariö) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi “denize elverişli” sayılır.*<sup>31</sup>” Geminin denize elverişliliği, her yolculuk için ayrıca değerlendirilecek nispi bir kavramdır<sup>32</sup>. Örneğin, bir yaz günü Marmara Denizi’nde yapılacak bir sefer ile kış günü Atlantik’te yapılacak sefer için aranan elverişlilik birbirinden farklı olacaktır<sup>33</sup>. Bu durum, madde gereköesinde de vurgulanmış ve hükümde yer alan yolculuğun yapılacağı su ifadesiyle hükümün nispi nitelik arz ettiği belirtilmiştir<sup>34</sup>.

TTK m. 932/1’e göre denize elverişli gemiden bahsedilebilmesi için geminin, yolculuğun yapılacağı sudan kaynaklanan normal nitelikteki tehlikelere karşı koyabilmesi gerekmektedir. Bunun için geminin sadece sakin sularda ve elverişli havalarda değil, dalgalı ve fırtınalı denizlerde de bu yolculuğu devam ettirebilmesi gerekir<sup>35</sup>. Böylece, geminin denize elverişsizliğinden bahsedilebilmesi için geminin gövdesi ya da esaslı kısımlarındaki eksikliklerin, geminin normal nitelikteki tehlikelere karşı

<sup>30</sup> Can, Deniz Ticareti, s. 233.

<sup>31</sup> Denize elverişlilik tanımı için ayrıca bkz. 6333 sayılı Denizde Mal ve Can Koruma Hakkında Kanun m. 1.

<sup>32</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti II, s.19; Okay, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 89-91; Can, Sona Erme, s. 35-36; Yetiş şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 483-484, Yazıcıoğlu, s. 342; Akyol, s. 32.

<sup>33</sup> Akıncı, s. 96, dp. 6; Ersözlu, s. 49.

<sup>34</sup> “...Denize elverişliğin yapılan yolculuğa bağlı nisbî bir kavram olması dolayısıyla, sadece açıklayıcı olarak birinci fıkraya “*yolculuğun cereyan ettiği sudan*” ifadesi konulmuştur...” (TTK m. 932 Gereköesi)

<sup>35</sup> Akyol, s. 34.

koymasına imkân vermemesi gerekir<sup>36</sup>. Bu anlamda dümen tertibatının bozukluğu, sinyal vericilerin çalışmaması gibi eksiklikler, geminin denize elverişli olmasının önüne geçer<sup>37</sup>. Bununla birlikte geminin tamamen anormal tehlikelere karşı koyamaması denize elverişliliği etkilemez. Zira TTK m. 932, açıkça tamamen anormal tehlikeleri ayı tutmuştur. Böylece anormal olan tehlikeler dışında geminin diğer olağanüstü tehlikelere karşı koyabilmesi gerekir<sup>38</sup>. Meydana gelen tehlikenin normal mi yoksa anormal mi olduğu ise denizcilik çevrelerindeki genel anlayışa ve bilhassa meteorolojik verilere göre tespit edilecektir<sup>39</sup>.

Denize elverişliliğin tespiti, gemi sınıflandırma kuruluşları veya idari makamlar marifetiyle gerçekleştirilecek detaylı bir inceleme ile ortaya konur ve gerekli teknik özelliklere sahip bu gemilere denize elverişlilik belgesi verilir<sup>40</sup>. Bu anlamda denize elverişlilik belgesinin alınabilmesi, geminin; donanım, gerekli teçhizat, haberleşme araçları gibi birçok yönden denetlenmesi ve geminin bu denetimleri geçebilmesine bağlı kılınmıştır<sup>41</sup>. Denize elverişlilik belgesi, geminin denize elverişli olduğu yönünde bir karine meydana getirir ve bu belgenin aksine, geminin denize elverişli olmadığı ispat edilerek karinenin aksi kanıtlanabilir<sup>42</sup>.

TTK m. 932/2 uyarınca “Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde “yola elverişli” sayılır.” Geminin yola elverişliliğinden bahsedilebilmesi için evvela geminin denize elverişli olması gerekir<sup>43</sup>. Geminin yola elverişli olması nispi bir

<sup>36</sup> Akyol, s. 35.

<sup>37</sup> Örnekler için bkz. Akyol, s. 35.

<sup>38</sup> Sözer, Ders Kitabı, s. 464. Yazar, tamamıyla anormal tehlikeleri mücbir sebep olarak nitelendirmektedir (bkz. Sözer, Ders Kitabı, s. 464).

<sup>39</sup> Kalpsüz, 109; Can, Sona Erme, 36.

<sup>40</sup> Akyol, s. 34. Denize elverişliliğin tespitinde yapılacak olan incelemenin, ilgili mevzuat hükümleri ve denizcilik çevresindeki hâkim anlayışa göre yapılması gerektiği yönünde bkz. Okay, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 338, Akyol, s. 34.

<sup>41</sup> Güvenç, s. 58.

<sup>42</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 18; İzveren/ Franko/ Çalık, Deniz Ticaret Hukuku, s. 174; Akıncı, s. 331; Akyol, s. 34.

<sup>43</sup> Okay, Deniz Ticari Hukuku II, s. 91; Güvenç, s. 59. Tait v Levi davasında Mahkeme, bir gemi kaptanının, makul bir gemi sahibi tarafından işe alınmayacağı ölçüde yetersiz olması durumunda; geminin denize elverişsiz olduğunu belirtmiştir (Bkz. The King’s Bench, Tait v.

kavram olarak karşımıza çıkar<sup>44</sup>.

TTK m. 932/2 hükmü incelendiğinde geminin yola elverişliliğinden bahsedebilmek için birçok öncül bakımından gerekli nitelikleri haiz olması gerektiği söylenebilir. Bu anlamda teçhizatın yola uygunluğundan söz edilebilmesi, geminin tahsis edildiği amaca uygun olarak kullanılmasını sağlayan tüm teçhizatın varlığına bağlıdır; bu teçhizat, nispi nitelik arz edecek şekilde geminin tahsis amacına, büyüklüğüne ve yolculuğun şartlarına göre belirlenecektir<sup>45</sup>. Geminin yükleme durumu açısından gerekli niteliklere haiz olması için ise geminin taşıma kapasitesinin üzerinde yük almaması, yükün geminin dengesini bozacak şekilde istiflenmemesi veya yüklenmemesi gerekir<sup>46</sup>. Bununla birlikte gemi, yola elverişli sayılabilmek için yeterli yakıt ve kumanya bulundurmamak zorundadır fakat yolculuğun aşamalara bölüdüğü durumlarda, yolculuğun ilk aşaması için yeterli olan yakıt ve kumanyanın gemide bulunması yeterli kabul edilecek, tüm aşamaların tamamlanması için gerekli olan yakıt ve kumanyanın varlığı aranmayacaktır<sup>47</sup>. Fakat geminin devam eden yolculuk için gerekli yakıt ve kumanyayı ara limanlardan temin edememesi halinde ara limandan alınan yükler ve gemide o anda bulunan yükler açısından geminin yola elverişli olmadığı kabul edilecektir<sup>48</sup>. Gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı ise Gemilerin Gemiadamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge (GKKYİY) çerçevesinde belirlenir<sup>49</sup>. Hükümde yer alan bu öncüller dışında geminin, balast olmaksızın yola çıkması, Güvenli Yönetim Sistemi (GYS)'nin oluşturulmaması, gerekli deniz haritaları ve navigasyon cihazlarının bulunmaması gibi durumlar da geminin yola elverişsiz sayılmasına

---

Levi 14 East 481). Benzer yönde bkz. United States Court of Appeals, Second Circuit, Keen, v. Overseas Tankship Corp., 194 F.2d 515); United States Court of Appeals, Second Circuit. James J. Waldron, Plaintiff-Appellant, v. Moore-McCormack Lines, Inc, No. 93, Docket 29504).

<sup>44</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 19; Okay, Deniz Ticari Hukuku II, s. 89 vd.

<sup>45</sup> Akyol, s. 36.

<sup>46</sup> Akıncı, s. 101; Yazıcıoğlu, s. 342; Akyol, s. 36.

<sup>47</sup> Okay, Deniz Ticari Hukuku II, s. 92; Akyol, s. 37. Örneğin geminin İstanbul-Cenova-Londra şeklinde yapacağı bir yolculukta, geminin Cenova'ya gidecek kadar yakıt ve kumanya bulundurması yola elverişlilik açısından yeterli sayılacaktır (bkz. Okay, Deniz Ticari Hukuku II, s. 92).

<sup>48</sup> Akıncı, s. 100; Akyol, s. 37.

<sup>49</sup> Yazıcıoğlu, s. 342-343. Mürettebatsız gemilerde, karada bulunan operatörün gemiyi ve diğer ekipmanları güvenli ve yetkin bir şekilde kullanmak için uygun eğitime sahip olması halinde, gemide insan bulunmamasının denize elverişliliğin ihlal edildiği anlamına gelmeyeceği yönünde bkz. Delgado, s. 508.

neden olacaktır<sup>50</sup>. Bu örnekler tahdidi olmayıp geminin yolculuğun tehlikelerini karşılayamamasına sebep olan diğer durumlar da geminin yola elverişsizliğini doğuracaktır. İleride değinileceği üzere geminin yola elverişli olması hâlinde gemiye yola elverişlilik belgesi verilir; bu belge de tıpkı denize elverişlilik belgesi gibi aksi ispat edilebilir bir karine ortaya koyar<sup>51</sup>.

TTK m. 932/3 uyarınca “Soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi “yüke elverişli” sayılır.” Bu anlamda yüke elverişlilikten bahsedebilmemiz için geminin eşya taşımada kullanılan kısımlarının eşyayı kabule, eşyanın taşınmasına ve muhafazasına elverişli olması gerekir. Yüke elverişlilik, aslında geminin yükü muhtemel sorumsuzluk hâli sayılan deniz tehlikeleri dışındaki diğer tehlikelere karşı koruyacak vasıfta olması anlamına gelir<sup>52</sup>. Geminin yüke elverişli olup olmadığı, taşınan yükün cinsine ve özelliklerine, yolculuğun süresine göre değişiklik arz ettiğinden yüke elverişlilik nispi niteliktedir<sup>53</sup>. Yüke elverişlilikten bahsedilebilmesi için geminin, rutubet, kir, pas, koku gibi yüke zarar verecek kötü etkilerden uzak olması gerekir; bunlara bağlı elverişsizliklerin sadece yükü değil gemiyi de etkilemesi hâlinde geminin yola elverişli olmadığından da söz edilebilir<sup>54</sup>. Ambarların kirli olması, önceki taşımadan kalan kalıntı ve kokuların varlığı, yükün gerekli sıcaklık değerleri arasında taşınması imkânının bulunmaması bu anlamda yola elverişsizliği doğurur<sup>55</sup>.

## **B. Taşıyanın Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü**

Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında gemiyi, denize, yola ve yüke elverişli hâlde bulundurmakla yükümlüdür<sup>56</sup>. Taşıyanın bu yükümlülüğü,

<sup>50</sup> Akyol, s. 38.

<sup>51</sup> Akıncı, s. 331; Güvenç, s. 60.

<sup>52</sup> Akıncı, s. 102-103; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 18-19.

<sup>53</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 19; Akyol, s. 38-39. Elverişliliğin tespitinde yolculuğun zamanı, rotası, mevsimi, yolculuğun yapılacağı bölge gibi yolculuğa bağlı etmenlerin yanında yükün cinsi ve korunması için gereken önlemlerin de kıstas olarak dikkate alınacağı yönünde bkz. Ülgener, s. 55; Sözer, Ders Kitabı, s. 468-469.

<sup>54</sup> Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 482-483.

<sup>55</sup> Güvenç, s. 60.

<sup>56</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 174; Okay, Deniz Ticareti Hukuku II, 184; Sözer, Ders Kitabı, 403; Yazıcıoğlu, s. 386.

navlun sözleşmesinin ifa aşamalarının tamamında söz konusudur<sup>57</sup>. Taşıyanın bu yükümlülüğü, taşınacak yükün gemiye yüklenmeye başladığı ilk parça veya parti ile başlayıp varma limanında yükün tamamının boşaltılmasıyla son bulur<sup>58</sup>. TTK, taşıyanın bu yükümlülüğünü seferin başlamasından önce ve seferin başlamasından sonra olmak üzere ayrı ayrı hüküm altına almış ve taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluğunu TTK m. 1141'de; sonraki elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğunu ise TTK m. 1178 vd. hükümlerinde düzenlenmiştir<sup>59</sup>. TTK m. 1141 bağlamında taşıyanın sorumluluğunun başlangıcı, navlun sözleşmesinin akdedildiği an değil, yüklemenin başladığı andır; sorumluluğun sona erdiği an ise geminin yolculuğa başladığı an kabul edilmelidir<sup>60</sup>. Geminin elverişliliği, navlun sözleşmesinin ifasında özen yükümlülüğünün özel bir görünümü olarak kabul edildiği için elverişliliğin devamlı denetlenmesi ve gerekli hâllerde beklenebilirlik çerçevesinde yeniden elverişliliğin tesis edilmesi gerekmektedir<sup>61</sup>.

Öğretide, geminin elverişliliğinin tespitinde, yapılacak yolculuğun ölçüt olarak kabul edileceği, geminin durduğu yerde ya da yüksüz hâlde denize açılması sırasında elverişli olup olmamasının önem arz etmediği

<sup>57</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 175; Sözer, Ders Kitabı, 411. Alize 1954 v. Allianz Elementar Versicherungs AG davasında Mahkeme tarafından, donatanların mürettebatın gerçekleştirdiği tüm eylemlerden sorumlu olduğu, seyir planı hazırlanırken kaptan ve ikinci subayın, makul beceri ve özeni göstermediği, ifade edilmiştir (Bkz. The Supreme Court, Alize 1954 v. Allianz Elementar Versicherungs AG, 2021, UKSC 51).

<sup>58</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 176-177; Sözer, Ders Kitabı, 411.

<sup>59</sup> TTK'da bu şekilde adlandırılmamakla birlikte öğretide taşıyanın sorumluluğunun başlangıçtaki elverişsizlik ve sonraki elverişsizlik olarak adlandırıldığı yönünde bkz. Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 175; Sözer, Ders Kitabı, 411; Yetiş Şamlı, Covid-19, s. 303.

<sup>60</sup> Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, 175; Kender, s.78. Öğretide bu anı yüklemenin tamamlanıp yolculuğa çıkılacağı an olarak değerlendiren yazarlar da olmakla birlikte (bkz. Tekin, s. 68) kanaatimizce böyle bir kabulde yolculuğa herhangi bir sebeple çıkılmadığı süre zarfında meydana gelecek zararlar TTK m. 1141 kapsamından çıkarılmış olacağından sorumluluğun sona erme anının geminin yolculuğa başladığı an olarak kabulü gerekir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Taşkın, s. 67, dp. 222.

<sup>61</sup> Yetiş Şamlı, Covid-19, s. 304. Bu anlamda geminin elverişliliği ya da elverişsizliği, genel bir yükümlülük olmayıp her somut sefer için dikkate alınacak nispi bir olgudur (bkz. Bozkurt, s. 143-144). Notara v Henderson davasında mahkeme, gemi çarpışması sonucu taşınan fasulye yükünün ıslandığı, Geminin onarım için Liverpool'e yansıdığına ise kaptanın fasulyeleri boşaltması, bir depoda serilerek kurutulması ve yeniden yükletilmesi gerektiği, konişmentoda yer alan deniz kazalarından kaynaklanan kayıp ve hasar ibaresinin taşıyanı özen yükümlülüğünden korumadığını belirtmiştir (Bkz. the Exchequer Chamber, Notara v Henderson, 1872, LR 7 QB 225).

ifade edilmektedir<sup>62</sup>. Böylece, aslında geminin denize, yola ve yüke elverişli olmasının navlun sözleşmesinin ifası aşaması ile ilgili bir yükümlülük olduğu söylenebilir<sup>63</sup>.

Taşıyanın TTK m. 1141'deki yükümlülüğünün belirlenmesinde TTK m. 932'deki düzenleme dikkate alınır. Öğretide denize, yola ve yüke elverişlilik, kusur sorumluluğuna dayalı nispi bir kavram olarak ifade edilmektedir<sup>64</sup>. Taşıyanın TTK m. 932'den kaynaklı bir elverişsizlik neticesindeki sorumluluğu gecikme zararları da dâhil bütün zararlar bakımından gündeme gelecektir<sup>65</sup>.

Taşıyanın geminin denize, yola ve yüke elverişliliğinden kaynaklanan sorumluluğunu doğurabilecek bir olay, bazen başka bir sorumluluğun gündeme gelmesine de sebep olabilir. Örneğin, her ne kadar istifleme, geminin yüke elverişliliği ile bağlantılı olsa da yükün uygun istiflenmemesi hâli, yüke veya yola elverişsizlik oluşturarak başlangıçtaki elverişsizliğe sebep olabilecek veya taşıyanın ticari kusurunu meydana getirebilecek; bu hâlde ise taşıyanın sorumluluğunun dayanağı değişecektir<sup>66</sup>. TTK m. 1243 gereği, TTK m. 1141 emredici nitelikte olduğundan taşıyanın bu hükümden kaynaklanan sorumluluğunun sözleşme yoluyla kaldırılması veya daraltılması mümkün değildir<sup>67</sup>.

TTK m. 1141/2 uyarınca taşıyan, tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermekle beraber, eksikliğin yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilemediğini ispat ederek geminin elverişsizliğinden

<sup>62</sup> Sözer, Ders Kitabı, s. 404.

<sup>63</sup> Sözer, Ders Kitabı, s. 404.

<sup>64</sup> Tekin, s. 62, 69. Bununla birlikte bu borcun yan borç niteliğinde olduğu da ifade edilir (bkz Sözer, Ders Kitabı, s. 470-471).

<sup>65</sup> Kender, s. 79. Ayrıca 4922 sayılı Kanunun 1. maddesinde de Kanunun uygulanması açısından denize elverişlilik tanımı yapılmaktadır. Bununla birlikte Uluslararası Güvenlik Yönetim Kodu'nda öngörülen esaslar da geminin denize, yola ve yüke elverişliliğinin tespitinde dikkate alınır. Buna göre alınan belgelerin geminin elverişliliği bakımından karine teşkil edeceğine ilişkin ayrıca bkz. Ahmet Batuhan Oyal, Sefere Elverişsizlik, s. 59. Bu Kod çerçevesinde alınacak olan uygunluk belgesi ve güvenli yönetim sertifikasının ayrıca donatanın kusurunun bulunmadığı yönünde karine teşkil edeceğine dair bkz. Öğüz, s. 337.

<sup>66</sup> Akyol, s. 37, dp. 107. Hatalı istif yönünden ortaya çıkabilecek çeşitli ihtimaller için ayrıca bkz. Akıncı, s. 116-117; Sözer, Ders Kitabı, s. 467-468. Teknik ve Ticari kusur ayrımı için ayrıca bkz. Uluğ, s. 10 vd; Ilgın, s. 116 vd. Sandeman v. Scurr1 davasında, Mahkeme, istif hatası neticesinde ortaya çıkan zararda, kaptanın imzasını taşıyan konişmento dolayısıyla taşıyanın, kaptanın ve diğer mürettebatın sorumlu olduğuna karar vermiştir (Bkz. Sandeman v. Scurr1, (1866), LR 2 QB 86).

<sup>67</sup> Sözer, Ders Kitabı, s. 476.

kaynaklanacak sorumluluğunu bertaraf edebilir. Yani taşıyan, anormal nitelikteki tehlikeler ayrı kalmak üzere, objektif kıstas çerçevesinde göstermesi gereken dikkat ve özeni gösterdiğini yine de elverişsizliğin tespit edilemediğini ya da keşfinin söz konusu olamayacağı gizli kusurların varlığını ortaya koyarak sorumluluktan kurtulabilir<sup>68</sup>. Böylece taşıyanın TTK m. 1141'den kaynaklı sorumluluğunun bir garanti sorumluluğu değil, kurtuluş kanıtı getirme imkânının daraltıldığı ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğu söylenebilecektir<sup>69</sup>.

### **III. KAPTANIN GEMİNİN DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİ OLMASINA DİKKAT ETME GÖREVİ**

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

TTK'da kaptanın görevlerinin yer aldığı düzenlemelere bakıldığında kaptanın görevlerinin, yolculuğun başlangıcından önceki dönemde başlayıp yolculuk bittikten sonra dahi devam ettiği görülür<sup>70</sup>. Kaptanın görevlerinden biri olan geminin elverişliliğini sağlama görevi, TTK m. 1090 ve m. 1091'de geminin elverişliliğinin türüne göre ayrı ayrı düzenlenmiştir. Öğretide, TTK m. 1090 ve m. 1091 ile kaptanın güvenliğin sağlanması ile ilgili belli başlı görevlerinin düzenlendiği ifade edilmektedir<sup>71</sup>. "*Geminin denize ve yola elverişli olup olmadığına dikkat etme*" başlığı ile düzenlenen TTK m. 1090 uyarınca "*Kaptan, yola çıkmadan önce geminin denize ve yola elverişli olmasına ve gemiye, gemi adamlarına ve yüke ait belgelerin gemide bulunmasına dikkat etmek zorundadır.*" Anılan düzenleme, bu haliyle kaptana esasen geminin denize ve yola elverişli olmasına dikkat etme görevini yüklemekte; ayrıca bunu sağlamak adına, gemi adamları ve yüke ait belgeleri gemide bulundurma yükümlülüğü yüklemektedir<sup>72</sup>.

TTK m. 1090'da yer alan yola çıkmadan önce ifadesi, yolculuğun geniş yorumlanması sonucunu doğurur. Bu anlamda kaptanın, geminin denize ve yola elverişliliğini sağlama görevi, geminin bulunduğu limandan bir başka

<sup>68</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 178; Yazıcıoğlu, s. 389; Taşkın, s. 69.

<sup>69</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 177; Okay, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 185; Sözer, Ders Kitabı, s. 472; Yazıcıoğlu, s. 388; Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 488; Tekin, s. 69; Oyal, Denize Elverişsizlik, s. 61.

<sup>70</sup> Akyol, s. 30.

<sup>71</sup> Sözer, Ders Kitabı, s. 309.

<sup>72</sup> Kaptanın, geminin denize elverişliliği ve geminin tedarikinden sorumlu olduğu yönünde bkz. Vojković / Milenković, s. 334.

limana yapılacak yolculukların yanında; aynı limanda olmak üzere farklı rıhtımlara yanaşmak üzere hareket etmeyi de içerir<sup>73</sup>. Böylece hükümdeki “yola çıkmadan önce” ifadesi, geminin bulunduğu liman ya da rıhtımdan ayrılması şeklinde anlaşılmalıdır<sup>74</sup>.

Geminin denize elverişli halde bulundurulması kaptanın görevi olduğundan kaptan, geminin denize elverişliliğinin sağlanması için gerekli işlemleri yapmalı, geminin sefer esnasında denize elverişliliğini kaybetmesi halinde ise uğrayacağı ilk limanda bu durumu yetkili makamlara bildirmeli ve geminin tekrar elverişli hale getirilmesini sağlamalıdır<sup>75</sup>. Bu anlamda elverişsizliğin yola çıkmadan önce tespit edildiği durumlarda, donatanı bilgilendirmeli ve bu arada gerekli tüm önlemleri almalıdır<sup>76</sup>.

“Geminin yüklemeye ve boşaltmaya elverişli olup olmadığına dikkat etme” başlığı ile düzenlenen TTK m. 1091/1 uyarınca, “Kaptan, yükleme ve boşaltma araçlarının kullanılma amaçlarına uygun durumda olmasına ve istifin, özel istifçiler tarafından yapılırsa bile, denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesine dikkat etmek zorundadır.”

TTK m. 1091/2 uyarınca “Kaptan, denizcilikte geçerli olan kurallar uyarınca; geminin aşırı derecede yüklenmemesine, gerekli safranın gemide bulunmasına ve geminin ambarlarının taşınacak olan eşyayı kabule ve korumaya elverişli bir şekilde donatılmış olmasına dikkat etmek zorundadır.”

Bu açıdan TTK, kaptanın geminin elverişliliğini sağlama görevini, geminin denize ve yola elverişli olması ve geminin yükleme ve boşaltmaya elverişli olması şeklinde ayırarak düzenlemiştir. TTK m. 1091 Gereğesinde kaptanın, yazılı olsun ya da olmasın yürüttüğü meslek hakkında geçerli olan kurallara uygun bir şekilde davranmak zorunda olduğu ifade edilmiş ve bu sebeple hükümde eTTK m. 975’ten farklı olarak “denizde geçerli olan kurallar” ibaresinin madde metninde yer aldığı söylenmiştir.

<sup>73</sup> Yazıcıoğlu, s. 302; Akyol, s. 30.

<sup>74</sup> Yazıcıoğlu, s. 302; Akyol, s. 31.

<sup>75</sup> Alhan, s. 585. Kaptanın, gemi, yük, deniz ve hava, olay yeri durumları üzerinde nihai değerlendirme yetkisi ile uygun güvenlik önlemlerini alma hakkı olduğu yönünde bkz. Cartner/ Fiske/Leiter, s. 158; Alhan, s. 585, dp. 127. Donatanın gemiyi elverişli halde bulundurması, üçüncü kişilere karşı sözleşmeden doğan borcunu yerine getirmeme ve buna bağlı mali sorumluluğunu doğururken kaptanın gemiyi hazır hale getirmemesi ise kanuni bir yükümlülüğün ihlali olarak kabul edilir (Bkz. Göknil, s. 130).

<sup>76</sup> Demir, s. 254.

## **B. Kaptanın Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişliliğine Dikkat Etmesi**

TTK m. 1090/1 uyarınca kaptan, yola çıkmadan önce geminin, denize ve yola elverişli olmasına dikkat etmek zorundadır<sup>77</sup>. Her ne kadar hükmün lafzından kaptanın geminin, denize, yola ve yüke elverişliliğine ilişkin bu görevinin, yolculuğa çıkmadan önceki süreyi kapsayacağı düşünülebilecekse de kanaatimizce kaptanın bu görevi yolculuğun tamamını kapsar<sup>78</sup>. Zira kaptanın yolculuğa ilişkin görevlerinin girift bir yapıda olduğunu söylemek mümkündür. Örneğin, kaptanın, gemi zayi olsa dahi donatanın menfaatini sağlama borcu ve yolculuk sırasında, yükle ilgililerin menfaati gereği, eşyanın korunması için mümkün olan özenin gösterilmesi borcu, kaptanın geminin elverişliliğine dikkat etme görevini sadece yolculuğun başlangıcı ile sınırlı tutmanın önüne geçer<sup>79</sup>. Bahsi geçen yükümlülüklerin yerine getirilebilmesi için yolculuğun tüm safhalarında, geminin, denize, yola ve yüke elverişli olması gerekir<sup>80</sup>. Nitekim TTK m. 1104/1 uyarınca, geminin, bağlama limanı dışında olduğu anlarda kaptanın, geminin, denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde tutulmasına ilişkin işlemleri donatan adına yapmaya yetkili olması da bu görevin, yolculuğun diğer safhalarında da bulunduğunu ortaya koymaktadır<sup>81</sup>.

Yolculuğun aşamalara bölündüğü ve bu sebeple ara limanlarda yükleme boşaltma yapıldığı taşımalarda, kaptanın, her bir yük için geminin, denize, yola ve yüke elverişliliğine dikkat borcu farklılık arz edecek; ara limanlarda alınan yükler açısından denize, yola ve yüke elverişliliğin başlangıç anı, eşyanın teslim alındığı ara liman kabul edilecektir<sup>82</sup>. Kaptanın, geminin

<sup>77</sup> Öğretide, mürettebatsız gemilerde, TTK bağlamında kaptandan söz edilemeyeceği için bu hükmün doğrudan uygulanmasının mümkün olmadığı, kontrol merkezi operatörünün ise bu hüküm dolayısıyla sorumlu tutulamayacağı ifade edilmektedir (Bkz. Çiğler, “Yeni Tıp Gemiler”, s. 48-49). Kontrol merkezi operatörüne kaptana ilişkin hükümlerin uygulanabilmesi için TTK m. 934’te yer alan gemi adamı tanımının, kontrol merkezi operatörünü de içine alacak şekilde genişletilmesi ile mümkün olacağı yönünde bkz. Çiğler, “Yeni Tıp Gemiler”, s. 50. Mürettebatsız gemilerde kıyı personelinin, kaptan ve diğer gemi adamları olarak değerlendirilmesi ve hukuki mantık çerçevesinde bunlara ilişkin yeterlik ve yetkinliğin kıyı personeli açısından analiz edilmesi yönünde bkz. Delgado, s. 508.

<sup>78</sup> Aynı yönde bkz. Sözer, Ders Kitabı, s. 310; Ersözlü, s. 48.

<sup>79</sup> Akyol, s. 31.

<sup>80</sup> Kaptanın bu yükümlülüğünün bütün sefer boyunca ve hatta yolculuk bittikten sonra da boşaltmaya kadar devam ettiği yönünde bkz. Ersözlü, s. 48.

<sup>81</sup> Akyol, s. 31-32.

<sup>82</sup> Zira yolculuğun başlangıcı, geminin denize açılmak üzere harekete başlayarak yükleme yerini terk ettiği andır ve bu an her yük için farklılık arz edebilir (Bkz. Kender, s. 78).

elverişliliğine dikkat etme borcunun içeriği ise TTK m. 932 ve m. 1141 çerçevesinde belirlenecektir<sup>83</sup>. Bununla birlikte kaptanın, geminin, denize, yola ve yüke elverişliliğine dikkat etme görevini incelenirken kaptanın, donatanı ve taşıyanı temsil yetkisinden bahsedilmesi gerekmektedir. Zira TTK m. 1090 ve 1091, kaptana, navlun sözleşmesinin ifası açısından birtakım görevler yüklemiştir. Ayrıca kaptanın, donatanı ve taşıyanı temsil yetkisi de yine TTK'nın ilgili maddelerinde düzenlenmiştir. TTK m. 1090 ve 1091'de düzenlenen bu görevlerin sınırlarının tayininde, kaptanın, donatanı ve taşıyanı temsil yetkisi ile bağlantısı ortaya konmalıdır.

TTK uyarınca kaptanın donatanı temsil yetkisi, geminin bağlama limanında bulunup bulunmamasına göre farklılık arz eder ve TTK m. 1103'e göre, kaptan, özel bir yetki almadıkça gemi henüz bağlama limanında iken gemi adamı tutmak dışında diğer işlemleri yapamaz. Öğretide, geminin bağlama limanında iken yolculuğa başlaması sırasında da kaptanın, TTK m. 1090 bağlamında geminin, denize ve yola elverişliliğini denetlemesi gerektiği ifade edilir<sup>84</sup>. Yolculuğun, geminin bağlama limanında başlayıp başkaca bir limana doğru devam edeceği göz önüne alındığında, kanaatimizce, bu görüş yerindedir; zira yolculuğun uygun bir şekilde yapılabilmesi için yolculuğun başlangıcında bu denetimin yapılması gerekmektedir. Böyle bir durumda kaptan, donatanın gemiyi elverişli hâle getirmesini beklemeli, elverişliliğin sağlanmaması hâlinde sefere çıkmamalıdır<sup>85</sup>. Bununla birlikte, aynı liman üzerindeki farklı rıhtımlarda yapılacak bir yolculuk için de bu yorum yapılabilir. Zira bu durumda da geminin seferde olduğu kabul edilir ve bu halde de geminin gerekli şartları taşıması beklenir.

Geminin bağlama limanı dışında olduğu hâllerde ise kaptan, TTK m. 1104 gereği geminin, denize, yola ve yüke elverişli tutulmasına ilişkin her türlü işlem ve tasarrufu donatan adına yapabilecektir<sup>86</sup>. Fakat bunun aksinin kararlaştırılması da mümkün olduğundan, aksi kararlaştırılmadığı müddetçe

<sup>83</sup> Sözer, Ders Kitabı, s. 310.

<sup>84</sup> Güvenç, s. 58.

<sup>85</sup> Güvenç, s. 58. Kaptanın geminin yola çıkabilmesi için gerekli bütün resmi muameleler ve formaliteleri tamamlamakla mükellef olduğu yönünde bkz. Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 189-190.

<sup>86</sup> Kaptanın bağlama dışındaki yetkilerinin çok geniş olsa da sınırsız olmadığı yönünde bkz. Ersözlü, s. 119. Yabancı bayraklı gemilerde, geminin kiracısı veya malikine karşı açılacak her türlü dava ve bunlara karşı yapılacak her türlü takip, onlar adına geçerli olmak üzere kaptana da yapılabilir (bkz. Bozkurt, s. 111-112).

kaptan, gemi ve yükle ilgili olarak seferin uygun ve güvenli bir şekilde yapılabilmesi için gereken olağan işlemleri yapma yetkisini haizdir<sup>87</sup>. Aksi kararlaştırılmadığı durumlarda kaptan, gemi yakıt ve kumanyasının temini, sefer sırasında gerekli tamiratın yaptırılması, erzak ve gerekli malzemelerin alınması için gerekli sözleşmelerin yapılması gibi işlemleri, ayrıca özel bir yetki almaksızın yapar; ancak bunların yapılması hususunda donatan başka birini görevlendirip onu yetkili kıldı ve kaptan bunu biliyor ise bu durumda da kaptanın anılan işlemler yönünden yetkisi sınırlı olacaktır<sup>88</sup>.

Aynı durum kanaatimizce kaptanın gemide bulunması gereken belgelere dikkat etme görevi için de geçerlidir. Zira bu belgeler aslında geminin denize, yola ve yüke elverişliliğini sağlamak için gerekli evraklardır. Bu evrakların yokluğu hâlinde, ileride değinileceği üzere, gemi, birtakım yaptırımlara tabi olmaktadır. İlgili evrakların temini ve gemide bulundurulmaları bakımından da kaptan donatanın ve bazen de taşıyanın temsilcisi sıfatı ile işlem yapar. Yükle ilgili belgelerin temini ve gemide bulundurulması açısından da kaptan, taşıyanın temsilcisi sıfatını haiz olduğundan gerekli evrakların teminini yolculuk başlamadan önce taşıyandan teslim alarak sağlamalıdır<sup>89</sup>.

Kanaatimizce TTK m. 1090 ve 1091 düzenlemesi kaptana, donatan ya da taşıyanı temsil yetkisinden bağımsız olarak ayrıca geminin elverişliliğini sağlama görevi yüklemiştir. Bu açıdan da donatanı ve taşıyanı temsil yetkisinden ayrı olarak kaptan, geminin elverişliliğini sağlamalıdır. Böylece donatanı temsil yetkisi olmasa da kaptan yine geminin denize, yola ve yüke elverişliliğini, gerekli belgelerin gemide bulunup bulunmadığını ve yükleme, istifleme ve boşaltma safhalarında işlemlerin uygunluğunu denetlemeli, bunlara ilişkin bir uygunsuzluk tespit ettiğinde yolculuğa devam etmemelidir.

Yukarıda incelendiği üzere TTK m. 932 bağlamında geminin denize, yola ve yüke elverişliliği birçok teknik hususu barındırmaktadır; bu açıdan

<sup>87</sup> Alhan, s. 572. Donatanın tesadüfen orada bulunması dahi bu yetkinin kullanılmasını engellemez (bkz. Ersözlü, s. 119).

<sup>88</sup> Alhan, s. 575. Günümüzde, kaptanlar bu yetkiyi nadiren kullanmaktadır; zira uydu telefonu ve benzeri şekilde, geminin birden fazla iletişim kanalı ve donatan ile sürekli iletişim halinde bulunma imkânı bulunmaktadır (bkz. Vojković / Milenković, s. 334). Benzer yönde bkz. Ersözlü, s. 103.

<sup>89</sup> Benzer şekilde kaptanın navlun sözleşmesinin ifasından kaynaklı yükü kabul edip yükleme, gönderilene teslim etme, navlunu tahsil etme ve konişmento düzenleme görevleri de kaptanın taşıyanı temsil yetkisinden doğmaktadır (bkz. Alhan, s. 581) ve TTK m. 1091 bağlamında kaptanın sorumluluğunun gündeme gelmesine sebep olurlar. Kaptanın taşıyanı temsil yetkisi için ayrıca bkz. Ersözlü, s. 149 vd.

kaptanın elverişliliğinin tesisinde bu hususta uzman kişi ve kuruluşlardan yardım alması, onların bu yönde vereceği talimatlara uyması gerekir<sup>90</sup>. Örneğin, tekne, makine ve teçhizatın bakımı ve geminin elverişliliğinin temini hususunda donatanın teknik elemanları ve gemi tasnif kurumları kaptana bu hususlarda yardım ederler<sup>91</sup>. Bu açıdan kaptan, gerektiğinde bu kimselere müracaat etmeli; meydana gelecek eksiklikleri gerekli yerlere bildirmeli, onlar tarafından yapılacak yönlendirmeleri bilgi, tecrübe ve uzmanlığı nispetinde kontrol etmelidir<sup>92</sup>. Ayrıca kaptan bu kapsamda tespit edilen eksiklikler hakkında donatana bilgi vermeli ve alınacak önlemleri almalıdır<sup>93</sup>. Kaptanın bu hususlara uygun hareket etmesi hâlinde, görevini yerine getirdiğinin kabulü gerekir<sup>94</sup>.

### C. Kaptanın Gemiye, Gemi Adamlarına ve Yüke Ait Belgeleri Gemide Bulundurma Görevi

TTK m. 1090 hükmü gereğince kaptanın yüklendiği görevlerden biri de gemiye, gemi adamlarına ve yüke ilişkin belgelerin gemide bulundurulmasına dikkat etme görevidir. Öğretide, bu belgeler “*borda evrakı*” olarak isimlendirilmektedir<sup>95</sup>. Bu belgelerden bir kısmı, geminin herhangi bir yerinde asılı bulunması gereken evraklar iken; bir kısmının böyle bir zorunluluğu yoktur. Gemide asılı bulunması gerekmeyen belgeler, kaptan tarafından, ıslanma, çalınma vb. tehlikelere karşı pirinçten mamul bir rulo ile saklanır; makinelere ilişkin evraklar ise makine zabiti tarafından muhafaza olunur<sup>96</sup>. Borda evrakının yokluğu, geminin sefere çıkmasına engel olmakla birlikte ayrıca gemiye bayrak devleti ya da liman devleti tarafından çeşitli yaptırımlar uygulanmasına da neden olabilmektedir<sup>97</sup>. Böyle bir durumda

<sup>90</sup> Akyol, s. 40.

<sup>91</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 190.

<sup>92</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 190; Akyol, s. 40. Kaptanın bu işlerin gerektiği gibi yapılmasından sorumlu olduğu; bu sebeple bu kişi ve kuruluşların yaptıklarını, tedbirli bir kaptan gibi incelemesi gerektiği yönünde bkz. Ersözlü, s. 47.

<sup>93</sup> Yazıcıoğlu, s. 302; Demir, s. 254.

<sup>94</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 190.

<sup>95</sup> Kalpsüz, s. 166-167; Okay, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 154; Kara, s.135; Demir, s. 254. Borda sözlükte geminin ya da kayığın su üzerinde kalan kısmı yani olarak tanımlanmaktadır ([www.sozluk.gov.tr](http://www.sozluk.gov.tr), Erişim Tarihi: 01.05.2025). Bu anlamda borda aslında geminin bir bölümüne verilen isim iken gemi adamları ve yüke ilişkin belgeler de öğretide borda evrakı olarak genel bir isim almıştır.

<sup>96</sup> Kalpsüz, s. 167.

<sup>97</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 90; Yazıcıoğlu, s. 300, dp. 450; Demir, s. 254.

seferin aksaması da mümkündür<sup>98</sup>. Ayrıca geminin teferruatı, bayrak çekme hakkı, kaptanın vazife ve mükellefiyetleri, gümrük mevzuatı, harp hukuku gibi diğer düzenlemelerde yer alan hükümlerin uygulanması gibi açılardan borda evrakı önem arz eder<sup>99</sup>. Kaptan, bu evrakların gemide bulunması hususunda donatana ve yük sahiplerine karşı sorumludur<sup>100</sup>.

Kaptanın, TTK kapsamında borda evrakı olarak isimlendirilen evrakları gemide bulundurulmasına dikkat etme görevine benzer bir düzenleme, kaptanın denetleme ve belgelendirme ile ilgili olarak Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik (GDBY) m. 21/1'de de yer almaktadır. Hükmün ç bendi uyarınca kaptan, "*Ulusal mevzuatta ve uluslararası sözleşmelerde istenilen bütün belgeleri veya bunların tasdikli nüshalarını, geminin kolayca erişilecek ve görülebilecek bir yerinde kaptanın koruması altında bulundurmak*" zorundadır. Yönetmeliğin EK-1 olarak isimlendirilen ekinde bir Türk gemisinin ulusal ve uluslararası düzenlemeler dolayısıyla geminin denize elverişli sayılması için gereken başlıca evraklar belirtilmiştir. İdarenin bu listede değişiklik yapma hakkı ise saklı tutulmuştur (GDBY m. 61). Geminin bulundurulması gereken evraklar incelendiğinde, genel itibarıyla ulusal mevzuattan kaynaklanan evrakların gemilerde bulundurulması gereken temel nitelikteki evraklar olduğunu, uluslararası belgelerin ise bunun yanında geminin ve taşıdığı eşyanın türüne göre yahut geminin durumuna göre değişir nitelikte olduğunu söylemek mümkündür<sup>101</sup>.

## **1. Gemiye Ait Belgeler**

### **a. Gemi Tasdiknamesi ve Bayrak Şehadetnamesi**

Bir geminin Türk Bayrağı çekebilmesi için esas olan TTK m. 943/2 uyarınca gemi tasdiknamesi alınmasıdır. Zira hükme göre bir gemi, gemi tasdiknamesi almadıkça Türk Bayrağı çekme hakkını kullanamayacaktır. Gemi tasdiknamesi, TTK m. 968/1 hükmüne göre sicil müdürlüğü tarafından,

<sup>98</sup> Akyol, s. 41.

<sup>99</sup> Alhan, s. 585, 587.

<sup>100</sup> Alhan, s. 585-587.

<sup>101</sup> Çalışmanın devamında gemide bulundurulması gereken evraklar, TTK m. 1090'a uygun şekilde gemiye, gemi adamlarına ve yüke ait evraklar olarak ayrılmış ve GDBY m. EK-1 çerçevesinde bir gemide olması gereken tüm evraklar çalışmanın içeriğine dahil edilememiştir. Türk gemilerinde bulundurulması gereken ulusal ve uluslararası tüm belgeler için ayrıca bkz. GDBY EK-1.

sicil kayıtlarının aynen ve tam olarak geçirildiği, geminin sicile kaydolduğuna dair düzenlenen evraktır. Geminin Türk Bayrağı çekme hakkı ise TTK m. 943/1 uyarınca gemi tasdiknamesi ile ispat edilir. Aynı maddenin 3. fıkrasına göre gemi tasdiknamesi ya da bunun sicil müdürlüğü tarafından onaylanmış bir özeti, yolculuğun devamı sırasında gemide bulundurulmalıdır.

Bayrak şahadetnamesi ise gemi tasdiknamesi yerine geçecek bir evrak olup TTK m. 944'te yer alan durumlarda, Türk Bayrağı çekebilmek için süreli olarak idari makamlarca verilen gemiye verilen evraktır. Bayrak şahadetnamesi de TTK m. 943/3 uyarınca yolculuğun devamı sırasında gemide bulunması zorunlu belgelerdendir.

Bununla birlikte tüm gemiler gemi tasdiknamesi veya bayrak şahadetnamesi bulundurmamak zorunda değildir. TTK m. 945, gemi tasdiknamesi yahut bayrak şahadetnamesine ihtiyaç olmaksızın Türk Bayrağı çekebilecek gemileri düzenlemiştir. Hükme göre 18 gros tonilatodan küçük gemiler ve TTK m. 935/2-a bendinde yer alan gemiler gemi tasdiknamesi ya da bayrak şahadetnamesi olmaksızın Türk Bayrağı çekebilirler. Bu açıdan bu gemilerde, TTK m. 943/3 uygulanmaz.

### **b. Tonilato Belgesi ve Uluslararası Tonilato Belgesi**

Sözlükte “*Gemilerin alabileceği yükü belirtmekte kullanılan, bir tona eşit birim*<sup>102</sup>” olarak tanımlanan tonilato, geminin alacağı yük miktarının belirlenmesinde kullanılan deyimdir<sup>103</sup>. Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği (GTÖY)<sup>104</sup> m. 4/1-j hükmünde tonilato belgesi “*Gemi ve su aracının belirleyici özelliklerini, teknik özelliklerini ve ölçüm sonuçlarını gösteren belge*” olarak tanımlanmıştır.

Geminin tonilatosunun belirlenmesi hem kamu hukuku hem de özel hukuk açısından önemlidir; zira mali mevzuat, geminin seyir güvenliği, gemide bulunması gereken teçhizatlar gibi birçok önemli konuda belirleyici faktör geminin tonilatosudur<sup>105</sup>. Türkiye'nin de taraf olduğu Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Milletlerarası Sözleşmesi<sup>106</sup> m. 7 uyarınca, gros ve net tonilatolarının belirlenen gemilere milletlerarası tonilato belgesi verilir. Anılan belgeyi

<sup>102</sup> www.sozluk.gov.tr, Erişim Tarihi:02.05.2025.

<sup>103</sup> Tekil, s. 154.

<sup>104</sup> RG, T. 12.03.2009, S. 27167.

<sup>105</sup> Akyol, s. 44.

<sup>106</sup> RG, T. 15.12.1979, S. 16840.

vermeye yetkili makam, tüm sorumluluk idari makamlarda olmak üzere; idare veya idare tarafından yetkilendirilen şahıs veya kuruluşlardır.

Sözleşmenin 12. maddesi gereği, sözleşmeye taraf bir devletin bayrağını taşıyan gemi, diğer taraf devletlerin limanlarında yetkili memurlarca kontrol edilir; bu kontrol, geminin geçerli bir milletlerarası tonilato belgesi olup olmadığı ve geminin ana niteliklerinin belgede yer alan kayıtlara uygun olup olmadığı ile sınırlıdır. Böylelikle bahsi geçen kontrolün yapılması için geminin milletlerarası tonilato belgesini haiz olması gerekmektedir. Bununla birlikte ulusal nitelikteki düzenlemelerden GTÖY'nin 7. maddesi, tonilato ölçme zorunluluğunu düzenleyerek hangi gemi ve su araçlarının bu zorunluluğa tabi olduğunu düzenlemiştir. İlgili Yönetmeliğin 16. maddesi uyarınca Yönetmelik Eki'nde yer alan durumlara göre tonilato belgesi düzenlenir. Ayrıca GTÖY m. 10, Türk gemi sicillerine kayıtlı gemi ve su araçları bakımından Yönetmeliğe uygun geçerli bir tonilato belgesinin varlığını aramakta; aksi halde birtakım yaptırımlar öngörmektedir.

Öğretide, geminin ölçüm sonuçlarının gemi tasdiknamesinde yazılı olması gerekçesiyle tonilato belgesinin geminin borda evrakından olup olmadığı tartışılmakla birlikte<sup>107</sup> tonilato belgesinin GDBY'nin EK-1 kısmında yer alması sebebiyle bu tartışmadan beri olarak kaptanın, gemiye ait bulundurması gereken evraklardan biri olduğu söylenebilecektir.

### **c. Ulusal ve Uluslararası Yükleme Sınır Belgesi**

GTY<sup>108</sup> m. 6 uyarınca “*Kabotaj seferi aşularak uluslararası sefer yapan fribord boyu 24 metre ve üzerinde Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi kapsamında olan gemilere, sözleşmede belirtildiği şekliyle Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi, uluslararası sefer yapmayan fribord boyu 24 metre ve üzerinde gemi ve su araçlarından yolcu veya yük gemilerine ise Ek-3 Ulusal Yükleme Sınırı Belgesi verilir.*” Bu anlamda fribord boyu 24 metre ve üzerindeki gemiler uluslararası sefer yapıp yapmadıklarına göre ayrılarak bir yükleme sınır belgesi alacaklardır<sup>109</sup>. Ulusal Yükleme Sınırı Belgesinde Yönetmelik EK-3 uyarınca geminin adı, IMO Numarası, tanınma işareti,

<sup>107</sup>Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 91.

<sup>108</sup>RG, T. 17.11.2008, S. 27409.

<sup>109</sup>01.07.2010 tarih ve 27628 sayılı RG ile yürürlükten kaldırılan 1783 sayılı Ticaret Yükleme Sınırı Tüzüğü m. 13'te de benzer şekilde bu Tüzük gereğince sövreyi yapılan ve fribord markası vurulan gemilerin, şekli Ulaştırma Bakanlığınca belirlenen bir fribord belgesi alacağı düzenlenmişti.

tescil limanı ve numarası, dedveyt tonu, fribord boyu, geminin tipi, başlangıç ve yıllık sörveylere ilişkin onay kısımları yer alır<sup>110</sup>.

Kabotaj sefer sınırını aşan fribord boyu 24 metrenin üzerindeki gemilere ise Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi<sup>111</sup> uyarınca Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi alırlar. 1988 tarihli Protokol ile Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesinde, devletin adı, eğer hükümet tarafından yetkilendirildi ise yetkili kişi veya kuruluş, geminin adı, tanınma işareti, sicil limanı gibi geminin özelliklerini belirten bilgiler, geminin tipi, Sözleşme m. 14'te yer alan şartlara uygun olarak denetlendiği ve geçerlik süresi yer almaktadır. Geminin yükleme sınırı belgesi GDBY EK-1 düzenlemesinde fribord belgesi olarak yer aldığından kaptanın gemide bu belgeyi bulundurması zorunludur<sup>112</sup>.

#### **d. Emniyet ve Uygunluk Belgeleri**

Türkiye'nin de taraf olduğu 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesi (SOLAS 74)<sup>113</sup>'nin eklerinde, uluslararası sefer yapan gemilerin bulundurması gereken bazı emniyet belgeleri yer almaktadır. Bu belgeler, yolcu gemisi emniyet belgesi, yük gemisi teçhizat emniyet belgesi, yük gemisi telsiz emniyet belgesi, yük gemisi emniyet belgesi, muafiyet belgesi olarak karşımıza çıkmaktadır. SOLAS 74/Bölüm 1/Kural 16 uyarınca 12 ve 13. Kurallar çerçevesinde verilmiş olan belgeler, her zaman incelenecek şekilde, gemide hazır bulundurulacaktır.

Ayrıca GDBY Ek-1 düzenlemesinde, uluslararası belgeler kategorisinde geminin, tehlikeli kimyasal madde, tehlikeli yük, sıvılaştırılmış gaz, zararlı sıvı maddeler gibi özellik arz eden yükler bakımından bu yükleri taşımaya uygun olduğunu gösteren uygunluk belgelerinin de gemide bulunması gerekir. Bununla birlikte Gemilerin Emniyetli İşletimi ve Kirlenmenin Önlenmesi İçin Uluslararası Yönetim Kodu uyarınca verilen Emniyetli Yönetim Belgesi ve Uygunluk Belgesi de gemilerde bulundurulması gereken uluslararası

<sup>110</sup> Akyol, s. 46.

<sup>111</sup> Türkiye, 18.05.1968 T. 6/10027 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla; Sözleşmede değişiklik yapan 1966 Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesine İlişkin 1988 Protokolünü ise 13.08.2007 Tarihli Bakanlar Kurulu Kararıyla onaylamıştır. Protokol 04.09.2007 T/ 26633 sayılı RG ile yayımlanmıştır.

<sup>112</sup> Aksi halde gemiye sefer izni verilmeyecektir (bkz. Kalpsüz, s. 172).

<sup>113</sup> RG, T. 25.05.1980, S. 16998. SOLAS 74 ilerleyen süreçlerde birtakım değişikliklere uğramış; ülkemiz, son olarak 25.02.2022 T. ve 31716 Sayılı RG ile 1974 Denizde Can Emniyeti Uluslararası Sözleşmesine İlişkin 1988 Protokolü'ne taraf olmuştur.

belgelerdendir.

### **e. Denize Elverişlilik Belgesi**

GDBY Ek-1 uyarınca gemide bulunması zorunlu olan belgelerden biri de denize elverişlilik belgesidir. Denize elverişlilik belgesi, sefere çıkmak isteyen geminin, yolculuğu selametle yapabilmesi için gerekli olan teknik özelliklere sahip olduğunu gösterir belgedir<sup>114</sup>. Bu belge GTY m. 5/2 uyarınca, m. 5/1 hükmüne yapılacak denetim ile verilir. GTY m. 5/1'e göre "*Gemiler, tahsis amacına, cinsine ve sefer bölgelerine göre; tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyeti konuları bakımından İdare tarafından bu Yönetmelik hükümlerine göre belirli aralıklarla denetlenir.*" Denetimi yapacak idari makam ise Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'dır.

GTY m. 5/2 uyarınca yapılan denetleme neticesinde yönetmeliğe uygun olduğuna kanaat getirilen gemilere, süreli bir denize elverişlilik belgesi verilir. Hükmün son cümlesinde ayrıca denize uygunluk belgesinin gemide bulundurulmasının zorunlu olduğu ifade edilmiştir<sup>115</sup>.

Geminin denize elverişlilik belgesi almış olması, geminin denize elverişli olduğuna dair bir karine ortaya koyar<sup>116</sup>. Geminin, denize elverişliliğinin aksinin kanıtlanması ise mümkündür. Uluslararası uygulamada kullanılan "seaworthiness" kelimesi ise denize elverişliliğin yanında yola ve yüke de elverişliliği kapsayacak şekilde kullanılmaktadır; fakat ülkemizde, TTK m. 932 ile bu kavramlar ayrı ayrı değerlendirildiğinden denize elverişlilik belgesi, sadece denize elverişlilik bakımından aksi ispat edilebilen bir karine oluşturacaktır<sup>117</sup>.

<sup>114</sup> Alhan, s. 588.

<sup>115</sup> Denize elverişlilik belgesi bulunmayan ya da iptal edilen gemilerin yola çıkmasına izin verilmez; böyle bir gemiyi yolculuğa çıkan kaptanın ise sorumluluğu gündeme gelir (bkz. Ersöz-lü, s. 49).

<sup>116</sup> Akıncı, s. 331; İzveren/Franko/Çalık, s. 174.; Kalpsüz, s. 168.

<sup>117</sup> Akyol, s. 48, dp. 166.

## f. Yola Elverişlilik Belgesi

GDBY Ek-1’de yer alan ve gemilerin bulundurması gereken ulusal evraklardan biri de yola elverişlilik belgesidir<sup>118</sup>. 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun (DCMKK)<sup>119</sup> m. 6 uyarınca, denize elverişlilik belgesine sahip olan ve liman sınırlarını geçerek denize çıkacak olan tüm ticaret gemileri, yolculuğa çıkmadan önce “*can kurtarma, yangından korunma, yangın söndürme ve seyir donanımları, gemi adamları, kumanya ve yakıtı, yolcu sayısı, yükünün cinsi, istifi ve yük miktarı ve yükleme markası bakımlarından*” denetlenir.

Gemilerin Teknik Niteliklerine Yönelik Uygulama Kuralları Yönergesi m. 7’de gemilerin, liman sefer bölgeleri aşılarak yapılacak olan seferler bakımından kalkış liman başkanlıklarından yola elverişlilik belgesi almaları zorunludur. Benzer şekilde GGDİY m. 8’de de gemiler, liman sefer bölgesini aşarak yapacağı seferlerde kalkış liman başkanlıklarından yola elverişlilik belgesi almakla yükümlü tutulmuştur. Bu anlamda, gemilerin, yola elverişliliği hem TTK m. 932 hem de DCMKK çerçevesinde değerlendirilerek geminin yola elverişliliği tespit edilecek; elverişli olan gemilerde yola elverişlilik belgesi bulundurulacaktır. Alınan yola elverişlilik belgesi, geminin, yola elverişli olduğuna dair adi bir karine oluşturur ve bu karinenin aksi, ilgililer tarafından her zaman ispat edilebilir<sup>120</sup>.

## g. Sıhhat Patentası

Umumi Hıfzıssıhha Kanunu<sup>121</sup> m. 31 uyarınca bir Türk limanından diğer bir Türk limanına yahut yabancı limanlarından bir Türk limanına gelen tüm gemiler, hareket ettiği limandan bir sıhhat patentası almakla yükümlüdür<sup>122</sup>. SDMY<sup>123</sup> m. 4/1-p bendinde patenta, “*Geminin mevcut mürettebatının, taşıdığı yolcuların ve hareket limanının sağlık durumlarını gösteren, gemide bulaşıcı ve salgın hastalık olmadığını bildiren, geminin uğradığı limanlarda uygulanan sağlık tedbirleriyle ilgili bilgileri kapsayan ve limandan ayrılmasında sağlık yönünden sakınca olmadığını gösteren belge*”

<sup>118</sup> Bu belgeye eskiden “*müruriye tezkeresi*” dendiği yönünde bkz. Ersözlü, s. 57.

<sup>119</sup> RG, T. 14.06.1946, S. 6333.

<sup>120</sup> Ersözlü, s. 58.

<sup>121</sup> RG, T. 06.05.1930, S. 1489.

<sup>122</sup> Göknil, s. 134.

<sup>123</sup> RG, T. 10.06.2009, S. 27254.

olarak tanımlanmıştır. Bahsi geçen patenta, Yönetmeliğin 9/1-c düzenlemesi uyarınca, Sahil Sağlık Denetleme Merkezleri'nce verilir.

Türkiye, Dünya Sağlık Örgütü'nün 25.07.1969 tarihli Tüzüğü'nü 27.12.1972 tarih ve 7/5578 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kabul etmiştir. Bu sebeple anılan Uluslararası Sağlık Tüzüğü çerçevesinde de gemilerin gerekli belgeleri haiz olması gerekir. Ayrıca Tüzük m. 33 ile herhangi bir nedenle geminin durması hâlinde, durduğu ülkede yürürlükte bulunan yasalar ve tüzüklerin, bu Tüzüğün hükümlerini aşmadan o gemiye uygulanabileceği düzenlendiğinden geminin, bir sebeple durduğu limanlarda da o ülkeden kaynaklı düzenlemeler, Tüzükle sınırlı olmak üzere gemiye uygulanabilecektir. Her ne kadar GDBY Ek-1'de sıhhat patentası yer almasa da yolculuğun mümkün olabilmesi için bu patentanın alınmış olması ve ibrazı gerekir; aksi halde aşağıda değinildiği üzere gemi, bulaşık gemi kabul edilerek ona göre muamele yapılacaktır. Bu anlamda sıhhat patentası gemide bulunması gereken belgelerdendir.

#### **h. Gemi Jurnalı**

TTK'da kaptanın görevlerinin düzenlendiği m. 1090 vd. hükümlerinden biri de gemi jurnalinin tutulmasıdır. TTK m. 1096 gereği, bir liman içerisinde yolculuk yapan küçük gemiler hariç olmak üzere her gemi, gemi jurnalı adında bir defter tutar. Deftere, her yolculukta eşya ve safranın yüklenmeye başlandığı andan itibaren meydana gelecek belli başlı olaylar yazılır. Defter, kaptanın gözetimi altında, ikinci kaptan ya da onun mazeretli olması halinde kaptan ya da kaptanın gözetimi altındaki ehil bir gemi adamı tarafından tutulur<sup>124</sup>. Zira gemi jurnalı, kaptanın sorumluluğunun belirlenmesinde göz önüne alınır<sup>125</sup>. Defterde yer alacak belli başlı konular ise TTK m. 1097'de düzenlenmiştir.

#### **i. Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği**

DCMKK m. 8/1 uyarınca *“Türk gemileriyle Türk liman ve karasularında yolculuk eden yabancı gemilerin, denizde çatışmayı önlemek*

<sup>124</sup>Öğretide hükümde yer alan ikinci kaptan ifadesi gemide tek kaptan bulunması sebebiyle hatalı bulunmuş, ikinci kaptan olarak adlandırılan gemi adamının güverte sınıfı gemi adamlarından ve gemi kaptanından sonra gelen gemi zabiti olduğu ifade edilmiştir (bkz. Akyol, s. 50, dp. 170).

<sup>125</sup>Göknil, s. 140. Kaptan, görev ve yükümlülüklerini, gereği gibi yerine getirmiş olduğunu gemi jurnalı ile ispat edebilecek; donatan ve yükle ilgililer ise kaptana karşı talep haklarını gemi jurnalı ile tayin ve tespit edebilecektir (Bkz. Kalpsüz, s. 178).

*için taşıyacakları ve gösterecekleri fener ve alametler, verecekleri sadalı sis ve manevra işaretleri, gözetecekleri seyir ve idare kurallarıyla tehlikeye düştükleri zaman yardım istemek için verecekleri ve gösterecekleri her türlü işaretler Cumhurbaşkanınca çıkarılan yönetmelikle belirtilir.” Aynı maddenin 2. fıkrası uyarınca, her Türk gemisinde ilk fıkrada belirtilen Yönetmelik’ten bir tane bulunması gerekir. Zira, gemilerde bulundurulacak bu Yönetmelik, geminin esas belgelerinden sayılır. Ayrıca, bu hüküm Türk donanmasına bağlı harp gemileri ile yardımcı gemilere, Türk limanına gelen yahut bu limanlardan kalkan ve Türk sularında yolculuk yapan yabancı gemilere de uygulanacaktır<sup>126</sup>.*

### **i. Sigortadan Kaynaklı Evraklar**

Ticaret gemileri, gerek ulusal gerekse uluslararası düzenlemelerle sorumluluk sigortası ya da başkaca mali güvencelerin varlığına ilişkin sertifika ya da sigorta poliçesi bulundurma zorunluluğu altındadır<sup>127</sup>. Örneğin, Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik m. 2 uyarınca, Yönetmelik kapsamında sayılan gemiler, m. 5 gereğince liman tesislerine gelen tüm gemiler, deniz alacaklarına karşı geçerli bir koruma ve tazmin sigortasına sahip olmakla yükümlüdür<sup>128</sup>. Ayrıca bu koruma ve tazmin sigortası, 1976 Konvansiyonu<sup>129</sup> ve 1996 Protokolü<sup>130</sup> çerçevesinde sınırlandırmaya bağlı olarak deniz alacaklarını da kapsayacaktır. Anılan Yönetmelik m. 7/1, deniz alacaklarına karşı yaptırılan koruma ve tazmin sigortasına ait poliçenin, gemide bulundurulması gereken zorunlu belgelerden olduğunu ifade etmektedir<sup>131</sup>.

<sup>126</sup> Alhan, s. 590.

<sup>127</sup> Akyol, s. 50.

<sup>128</sup> AB Direktifi 2009/20/EC’de de donatanların, denizcilik taleplerine yönelik sigortalınması öngörülmüştür (Bkz. Baughen, s. 8).

<sup>129</sup> RG, T. 04.06.1980, S.17007.

<sup>130</sup> RG, T. 13.03.2010, S. 27520.

<sup>131</sup> 15.02.2024 tarihinde, Bursa ili, Kurşunlu Sahili mevkiinde gerçekleşen ve beş kişinin ölümüne, bir kişinin ise bulunamamasına sebep olan kazada, 27.11.2019 tarih ve 30961 sayılı Resmî Gazete ile yayımlanan Deniz Kaza ve Olaylarını İnceleme Yönetmeliği uyarınca yapılan incelemede, geminin geçerli bir sigortasının olmaması ve bu durumun ekonomik kayıplara sebep olacağı endişesi ile ölüm ve ekonomik zararın meydana geldiği yönünde; *“Geminin geçerli sigortasının bulunmaması, su alan ve batma tehlikesi geçiren gemide ciddi bir risk unsuru oluşturmuştur. Bu durumda gemide bulunan ve gemici olarak çalışan armatörün, gemi kaptanının “gemi terk” ya da “geldiği limana dönme” gibi hayati öneme sahip kararlarını etkilediği değerlendirilmektedir. Zira sigortasız bir geminin batması durumunda, armatör yalnızca büyük maddi kayıplarla değil, aynı zamanda mürettebatın ya da üçüncü*

Benzer şekilde 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararların Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme<sup>132</sup> m. 7/1 uyarınca dökme olarak 2000 tondan fazla hidrokarbon yükü taşıyan gemi donatanı, “*kirlenme zararlarından mesuliyetini karşılamak üzere bir sigorta yaptırmak yahut bir banka garantisi veya enternasyonal bir tazminat fonunca Madde V, 1 inci paragrafında tespit olunan mesuliyet sınırlarına uygun olarak tanzim olunmuş bir sertifika gibi başkaca bir malî güvence vermekle mükelleftir.*” Bunu saplayan gemilere, ikinci fıkra uyarınca bir belge verilecek ve bu belge dördüncü fıkra uyarınca bu belge gemi güvertesinde bulunacaktır. Petrol taşıyan gemiler bakımından Türk gemi sicili yahut diğer devletlerin gemi siciline kayıt durumu fark etmeksizin CLG-92 sertifikasının düzen ve denetimi için gereken usul ve esasların belirlendiği 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 92) Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge<sup>133</sup> m. 5, sertifika verilecek gemileri düzenlemektedir. Yönerge'nin 11. maddesi gereği düzenlenecek bu sertifikanın orijinalinin gemide bulundurulması zorunludur.

2001 Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme (BUNKER 2001)<sup>134</sup> sertifikasının düzenlenmesi ve denetimine yönelik usul ve esasların belirtildiği Yönerge<sup>135</sup> m. 7, sertifika düzenlenebilmesi için Gemi Yakıtı İçin Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi'nde belirtildiği şekilde, mali güvence verilmesinin zorunlu olduğunu; bahsi geçen mali güvencenin ise, geminin tonajına göre belirlenen uluslararası limitlere uygun sigorta poliçesi veya banka teminatı olması gerektiğini ifade etmektedir. Yönergenin 11. maddesinde verilecek sertifikanın orijinalinin gemide bulundurulması gerektiği yer almaktadır.

## **2. Gemi Adamlarına Ait Belgeler**

---

*kişilerin tazminat talepleri gibi hukuki ve mali sonuçlarla da karşı karşıya kalması söz konusu olmaktadır. Bu nedenle, armatörün bu tür riskleri bertaraf etmek amacıyla, kaptanın güvenlik odaklı karar alma sürecini etkilediği anlaşılmaktadır. Nitekim mürettebat, gemiyi terk etmediği gibi, gemiyi terk etmek için gerekli hazırlıkları da yapmamıştır. Kaza sonrasında cansız bedenlerine ulaşılan mürettebatın üzerinde can yeleklerinin bulunmaması da bu değerlendirmeyi desteklemektedir.”* şeklinde görüş bildirilmiştir. (<https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/deniz>, Erişim Tarihi: 23.12.2025)

<sup>132</sup>RG, T. 24.07.2002, S. 24472.

<sup>133</sup>Onay Tarihi: 19.12.2013, S. 1998.

<sup>134</sup>RG, T. 27.07.2013, S. 28720.

<sup>135</sup>Onay Tarihi: 19.12.2013, S. 1998.

### a. Gemi Adamları Listesi

Bir deniz seferinin mahiyeti dikkate alındığında, bir seferin gerçekleşmesi için birden çok kimsenin bulunması gerektiği ortaya çıkar. Gemi adamları başlıklı TTK m. 934, gemi adamlarının, kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişiler olduğunu ifade etmektedir. Yukarıda bahsedildiği üzere geminin, yola elverişliliğinin sağlanması için yeterli sayıda gemi adamı bulundurması gerekmektedir.

Ayrıca GGDİY’de yer alan izelgelere, gemilerin gemi adamı ile donatılmasındaki gemi adamlarının yeterli dereceleri ve sayıları açısından gereklilikler gösterilmiştir. Yönergenin 7. maddesi uyarınca kaptan, gemisinin bu Yönerge’deki çizelgelere uygun olarak donatıldığını gösteren gemi adamları listesini, liman çıkış belgesi almadan önce kalkış liman başkanlığına verip onaylatır<sup>136</sup>. Liman başkanlığının onayladığı bu listenin bir örneği, gemide hazır bulundurulur. Bu açıdan TTK m. 1090 hükmü, kaptana, geminin, denize, yola ve yüke elverişli olup olmadığına dikkat etme görevi bağlamında gemi adamlarına ait belgelerin gemide bulunmasına dikkat etme zorunluluğu yüklediğinden kaptan, gemi adamlarının listesinin gemide bulunmasından sorumludur.

### b. Gemi Adamlarının Yeterlilik Belgeleri ve Gemi Adamı Cüzdanı

*“Gemiadamları ve kılavuz kaptanların yeterlikleri, eğitimleri, sınavları, belgelendirilmeleri, sağlık durumları, elektronik kayıt işlemleri, vardiya tutmalarına ilişkin kuralları ve disiplin işlemleri ile gemiadamlarına ilişkin denizcilik eğitimi veren kurum ve kuruluşlara yönelik idari yaptırımları”* düzenleyen GKKY m. 43 uyarınca, gemi adamı olmak için gereken şartları sağlayan kişilere, gemi adamı yeterlik belgesi, gemi adamı uzmanlık belgeleri ve belgelerin kayıtlarını da içeren bir gemi adamı cüzdanı olmak üzere birtakım belgeler verilir<sup>137</sup>. Ayrıca Yönetmelik m. 54 gereği, idare tarafından gemi adamları yeterlik belgesi sicil kayıtları elektronik ortamda tutulur.

### c. Gemi Adamlarının Donatımında Asgari Emniyet Belgesi

Gemilerin gemi adamı ile donatılmasında gerekli olan gemi adamı yeterlik dereceleri ve sayılarının gösterildiği GGDİY’nin 4. maddesi gereği,

<sup>136</sup>Gemide gördükleri hizmete göre gemi adamlarının sınıflandırılması hakkında bkz. Kalpsüz, s. 180.

<sup>137</sup>Gemi adamı cüzdanı ve yeterlik belgesine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Kalpsüz, s. 182.

50 net tondan büyük gemiler ve talep halinde tonajına bakılmaksızın bütün gemiler, bu Yönergedeki çizelgelere göre Ek-1'de yer alan örneğe uygun olarak “*Gemiadamları Donatımında Asgari Emniyet Belgesi*” almakla yükümlüdür. Fakat donatanın buradaki yeterlik ve sayılardan daha fazla gemi adamı görevlendirmesi de mümkündür. Düzenlenen gemi adamları donatımında, asgari emniyet belgesi GDBY Ek-1 uyarınca gemide bulunması gereken uluslararası belgelerdendir. Bu sebeple kaptan, bu belgenin gemide bulundurulmasını sağlamakla yükümlüdür. Ayrıca GDBY m. 21/1-ç gereği de anılan emniyet belgesinin gemide bulundurulması gerekmektedir.

#### **d. Diğer Belgeler**

GDBY Ek-1 düzenlemesi STCW Sözleşmesine göre düzenlenmiş her türlü personel belgesinin gemide bulundurulması gerektiğini ifade etmektedir. Ayrıca gemi adamlarının sağlık muayenesine ilişkin tıbbi belgeler de gemide bulundurulması gereken gemi adamlarına ilişkin belgelerdendir.

#### **e. Ücret Defteri**

DİK m. 31 uyarınca, tüm gemilerde noter tasdikli bir ücret ödeme defteri tutulmaktadır. Fakat bu hüküm, düzen hükmü niteliğindedir ve anılan defterin, liman seferi yapan gemiler için işveren bürosunda tutulması da mümkündür. Akdedilen hizmet sözleşmesi gereğince gemi adamlarına yapılacak her çeşit ödeme, bu deftere kaydedilmesi ve kayıtların imza veya makbuz ile belgelenmesi zorunludur. Liman seferi yapmayan gemiler açısından bu defter gemide tutulacağı için anılan defterin gemide bulunması icap eder. Liman seferi yapan gemilerde ise defter, işveren bürosunda da tutulabileceğinden defterin gemide bulunması zorunda değildir; fakat her halde gemi adamına yapılan ödemeler, imza veya makbuz karşılığı bu belgeye kaydedilecektir.

### **3. Yüke İlişkin Belgeler**

Kaptanın, gemimin, denize, yola ve yüke elverişliliğini sağlama borcu çerçevesinde gemide bulundurulması gereken yüke ilişkin evraklardan biri yük manifestosudur. Yük manifestosu, gemide bulunan yükün cinsini ve miktarını belirten liste ve varılan yerin gümrük idaresine yapılan beyandır<sup>138</sup>. Yük manifestosu ile geminin taşıdığı yükün cinsi, gayri safi ağırlığı, kap sayısı, cins ve nev'i, marka ve numarası, yüklendiği gemi, gönderen ve gönderilenin

<sup>138</sup>Göknil, s. 136; Akyol, s. 55.

adları ile konişmento numarası kayıt altına alınır<sup>139</sup>. Yük manifestosu kaptan veya temsilcisi tarafından imzalanır ve yerli ve yabancı gümrüklere ibraz edilir<sup>140</sup>.

Manifestonun gemide bulunması, bilhassa dış sefer düzenleyen gemilerde yükle ilgili bilgilerin gümrüğe bildirilmesi açısından önem arz etmekte, eğer varsa Türk Konsoloslğu tarafından bu listenin onaylanması gerekmektedir<sup>141</sup>. Manifesto düzenlenmeyen hallerde ise teamül gereği onun yerini tutmak üzere hamule defteri kullanılmaktadır<sup>142</sup>.

Ayrıca GDBY Ek-1’de geminin taşıdığı yükün cinsine göre değişen birtakım belgeler de mevcuttur. Bunlara özel tehlikeli yükler listesi, yük kayıt defteri ve tahıl taşıma için yetkilendirilme belgesi örnek olarak verilebilir. Benzer şekilde gemiye ilişkin bazı uygunluk belgeleri, ayrıca yükle bağlantısından dolayı yüke ilişkin belge olarak da nitelendirilebilir. Örneğin, tehlikeli kimyasal maddeleri dökme halde taşımak için uygunluk belgesi bir yönüyle gemiye ilişkin belge; diğer yönü ile yüke ilişkin belge olarak nitelendirilebilir. Ayrıca öğretilde, anılan listeden bağımsız olarak konişmento ve navlun sözleşmesinin birer örneğinin gemide bulundurulmasının adet haline geldiği de ifade edilmektedir<sup>143</sup>.

#### **D. Kaptanın Yükleme, İstifleme ve Boşaltmaya İlişkin İşlemlerdeki Nezaret Etme Görevi**

TTK m. 1091/1 hükmü, kaptana yükleme ve boşaltma araçlarının kullanım amaçlarına uygun bir şekilde olmasına, özel istifçiler tarafından yapılsa bile istifin, denizcilikte geçerli olan kurallara uygun şekilde yapılmasına dikkat etme görevi yüklemiştir<sup>144</sup>. Hükmün ikinci fıkrası gereği kaptan, denizcilikte geçerli olan kurallar uyarınca, geminin aşırı yüklenmemesine, gerekli olan

<sup>139</sup> Alhan, s. 590-591.

<sup>140</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 94.

<sup>141</sup> Alhan, s. 591.

<sup>142</sup> Alhan, s. 591.

<sup>143</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 94

<sup>144</sup> İstifleme, esasen, büyük gemilerde kaptan veya bu işle alakalı gemi adamı tarafından hazırlanan plana göre istif firmalarının adamları tarafından yapılmaktadır ( Bkz. Akıncı, s. 116). Kaptanın, yükleme sürecine müdahale edebilmesinin yasal hakkı olduğu, kaptanın donatanın temsilcisi olarak, geminin ve yükün güvenliğini ve istikrarını sağlamaktan; dolayısıyla geminin denize elverişliliğini ve yük taşıma kapasitesini güvence altına almaktan sorumlu olduğu; kaptanın, geminin teknik özelliklerini ve ihtiyaçlarını bilen biri olduğu yönünde bkz. Abd Rahman, s. 73.

safranın gemide bulunmasına ve taşımada kullanılan gemi ambarlarının, taşınacak eşyayı kabule ve korumaya elverişli şekilde donatılmasına, dikkat etmek zorundadır. Ayrıca kaptan, TTK m. 1088 çerçevesinde yapacağı bütün işlemlerde, bilhassa ifası kendisine düşen sözleşmelerin yerine getirilmesinde, tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek durumundadır. Aksine bir davranış, TTK m. 1089 bağlamında kaptanın sorumluluğuna neden olmaktadır<sup>145</sup>.

Bahsi geçen düzenlemeler dikkate alındığında, yüklemenin sağlıklı bir şekilde gerçekleşebilmesinin kaptanın sorumluluğunda olduğu görülür<sup>146</sup>. Bu anlamda kaptan, yüklemenin kurallara uygun biçimde yapılmasını, geminin aşırı zorlanmamasını, gemi dengesinin uygun sınırlar içinde kalmasını, istifin gerekli havalandırma şartları dikkate alınarak yapılmasını sağlamalıdır<sup>147</sup>. Yükleme ve istifin, yükletenin adamları tarafından yapılacağı kararlaştırılmış olsa dahi kaptanın sorumluluğu tamamen ortadan kalkmaz.<sup>148</sup> Benzer bir durum boşaltma için de geçerlidir.

Her ne kadar TTK m. 1091 hükmünün başlığı yükleme ve boşaltmaya elverişlilik kontrolü olarak ifade edilse de istiflemenin denizcilikte geçerli kurallar çerçevesinde yapılması da bu kapsamdadır<sup>149</sup>. Zira hüküm, kaptanın yükleme, istifleme ve boşaltmada üzerine düşen dikkat görevinden bahsetmektedir.

<sup>145</sup>Bunun yanında kaptanın kanunlara, yetkili makam emirlerine uyma zorunluluğu için bkz. Göknil, s. 14.

<sup>146</sup>Alhan, s. 591. Öğretide, TTK m. 1091, m. 1093, m. 1096 gibi hükümlerde yer alan yükümlülüklerin, geminin dışından da yerine getirilmesinin mümkün olduğu ifade edilmektedir (Bkz. Ciğer, “Yeni Tip Gemiler”, s. 52, dp. 103.

<sup>147</sup>Alhan, s. 591. Eşyanın gemiye dikkatli şekilde yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi, taşınması ve boşaltılmasının kaptana devredilen bir görev olduğu ve eşya ile ilgili işlemlerin onun gözetimi altında yapılacağı yönünde bkz. Lopez, s. 7.

<sup>148</sup>14.05.2017 tarihinde, Bandırma Çelebi Liman Tesisi’ne yanaşık bulunan Türk Bayraklı ALİ-AĞA isimli geminin, konteyner yüklemesi yaparken alabora olduğu kazada, 10.07.2014 tarih ve 29056 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren Deniz Kazalarını ve Olayların Araştırma ve İnceleme Yönetmeliği uyarınca yapılan incelemede, TTK m. 1091 hükmü uyarınca, “Yukarıda bahsi geçen hükümler ışığında, Gemi kaptanının, ALİ-AĞA gemisini seyir hazırlarken, emniyetli seyir ile ilgili kural ve düzenlemelere uymayı göz ardı ettiği ve bu durumun deniz kazasına etki eden bir faktörlerden birisi olduğu değerlendirilmiştir.” demek suretiyle, kaptanın bu yükümlülüğünü ihlal ettiğini ifade etmiştir ( <https://ulasimemniyeti.uab.gov.tr/deniz> , Erişim Tarihi: 23.12.2025)

<sup>149</sup>Karayolu ile yapılan taşımalarda da benzer şekilde yükleme istiflemeyi de kapsar nitelik arz eder (bkz. Adıgüzel, s. 173).

Kaptanın yükleme, istifleme ve boşaltma işlemlerinde üstlendiği bu dikkat görevi öğretilen kaptanın nezaret etme görevi olarak adlandırılmaktadır<sup>150</sup>. Esas olarak kaptanın nezaret etme görevi, taşıyanı temsilen yerine getirdiği bir görev olarak karşımıza çıkar<sup>151</sup>. Kaptan, TTK m. 1146-1148 uyarınca gemiye yüklenecek yükü incelemeli ve bunların, geminin veya diğer yüklerin güvenliğini tehdit edici nitelikte olması halinde, bu yükleri gemiye almamalı, alınmış olanları gemiden çıkarmalıdır<sup>152</sup>. Bununla birlikte ayrıca kaptan, TTK m. 1091 ile de nezaret etme görevi ile yükümlendirilmiştir.

TTK m. 1091/1 kapsamında kaptanın nezaret görevinin bir basamağı, geminin yükleme ve boşaltma araçları üzerindedir<sup>153</sup>. Diğer basamağı ise istif özel istifçiler tarafından yapılsa dahi istifin, denizcilikte geçerli kurallara uygun şekilde yapılıp yapılmadığına dikkat etmektir. Bu anlamda kaptanın sorumluluğu, tedbirli bir kaptan gibi hareket etmektir; tedbirli bir kaptanın göremeyeceği kusurlar sebebiyle kaptanın sorumlu tutulması mümkün değildir<sup>154</sup>. Bu halde kaptan, esas olarak genel nezaret yükümlülüğü ile istifin, geminin dengesi ve emniyeti çerçevesinde gereken şekilde yapılmasına dikkat etmelidir<sup>155</sup>.

TTK m. 1091/2'de sayılan durumlar ise denizcilikte geçerli olan ve geminin, o yolculuğu sağlıklı bir şekilde tamamlaması için gerekli olan durumları ifade etmektedir. İlk fıkradaki düzenlemeden farklı bir amaca hizmet etmeyen bu fıkra uyarınca, kaptan, ayrıca geminin aşırı derece yüklenmemesi, gerekli safranın gemide bulunması ve geminin ambarlarının taşınacak olan yükü kabul ve korumaya elverişli olması yönünden de denizcilikte geçerli kuralları çerçevesinde dikkat görevi ile yüklenmiştir.

## 1. Navlun Sözleşmesine Eklenen Özel Kayıtlar

Navlun sözleşmesine konan FIO/S/T kayıtları ile kaydın kapsamına giren işlemlerde, sorumluluğun ve masrafın yükü ilgiliye ait olması sonucu doğabilir<sup>156</sup>. Bu kayıtlar, her yer ve her koşulda aynı anlama gelmedikleri

<sup>150</sup> Akıncı, s. 116.

<sup>151</sup> Okay, Deniz Ticari Hukuku I, s. 339; Akyol, s. 56.

<sup>152</sup> Alhan, s. 591.

<sup>153</sup> Yazıcıoğlu, s. 303; Ersözlü, s. 54.

<sup>154</sup> Akyol, s. 56.

<sup>155</sup> Okay, Deniz Ticari Hukuku I, s. 339; Akyol, s. 56.

<sup>156</sup> Akıncı, s. 114-115; Ersözlü, s. 53, dp. 162.

için konacak olan kayıt ile birlikte, sırf masraf paylaşım kaydı mı yoksa sorumluluğa etki edecek bir kayıt mı gündeme geleceği, kaydın yorumlanması ile belirlenir ve bu yorumda çoğunlukla yerel adetler ile liman teamülleri etkili olmaktadır<sup>157</sup>. Bu kayıtların taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldırması, yapılan işlerin, kayıtlara uygun olarak yapılmasına bağlıdır<sup>158</sup>. Tarafların sorumluluğunu değiştiren kayıtlarda, öğreti, kayıt kapsamındaki sorumluluğun yükü ilgililere aktarılabilceğini ifade etmektedir<sup>159</sup>. Ayrıca böyle bir aktarım, kaydın TTK m. 1237/1 ve 3 uyarınca konişmentoya eklenmesi ya da atıf için gerekli şartlar sağlanarak konişmentonun devredilmesi hâlinde üçüncü kişi konişmento hamili ve gönderilene karşı da geçerli olacağından TTK m. 1178'e de aykırılık teşkil etmeyecektir<sup>160</sup>. Kayıtların sadece masraf kaydı olarak öngörüldüğü hâllerde ise taşıyanın sorumluluğunun bu kayıttan etkilenmeyeceği söylenebilir<sup>161</sup>.

Kaptanın nezaret yükümlülüğü, taşıyanı temsil yetkisinin bir görünümü olduğundan; navlun sözleşmesine konarak taşıyanın sorumluluğunu değiştiren bu kayıtların, kaptanın nezaret yükümlülüğüne etkisi incelenmelidir. Yargıtay, kayıtların varlığı hâlinde dahi kaptanın TTK m. 1091 çerçevesinde yükleme, istif ve boşaltmadan kaynaklı nezaret görevinin devam ettiğini ifade etmektedir<sup>162</sup>. Örneğin, Yargıtay 11. HD., “...TTK'nun 1061. maddesi “taşıyan malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermekle yükümlüdür” derken yüke özen borcunun kapsamına giren faaliyetlerin ancak bir kısmını belirtmektedir. Gerçekte yükün iyi bir halde muhafazası ve gideceği yere salimen varabilmesi için gerekli bütün tedbirler buna dahildir. Sözleşmeye konulacak “FİOS” şartı ile TTK'nun 1061. maddesinde sayılan faaliyetlerin ve yükümlülüklerin bir kısmı ve netice olarak bunların kötü yapılmasından doğan sorumluluk yükü ilgililere aktarılabilir. Ancak böyle bir şart, kaptanın nezaret görevini, yükleme ve boşaltma işçilerini gözetmek yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz.

<sup>157</sup> Akyol, s. 56, dp. 192.

<sup>158</sup> Örneğin, taşıyanın sorumluluğunun emredici hükümlere aykırı şekilde daraltılması halinde konulan kaydın taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağı ifade edilmelidir (bkz. Akyol, s. 58).

<sup>159</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 135-136; Okay, Deniz Ticari Hukuku II, s. 109.

<sup>160</sup> Akyol, s. 57, dp. 194.

<sup>161</sup> Akyol, s. 57, dp. 194.

<sup>162</sup> Bkz. Yargıtay 11. HD. T. 29.12.2014, E. 2014/9903, K. 2014/20435; Yargıtay 11. HD. T. 4.5.2015, E. 2014/18921, K. 2015/6192 (bkz. Akyol, s. 58, dp. 196).

Somut olayda, dosyaya sunulan konişmentoda Free In/Free Out şartı yer almaktadır. Bu koşulla, yüklemenin chartererlerin boşaltmanın ise gönderilenin sorumluluğunda olduğu belirtilmiştir. Yükleme, boşaltma ve istif işlerinin yük ilgililerine bırakıldığı durumlarda dahi TTK'nun 975. maddesi (6102 sayılı TTK m.1091) uyarınca kaptanın yükleme, boşaltma ve istifin denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etmek görev ve sorumluluğu vardır. Bu durumda, yük hasarına münhasır olmak üzere yapılan hatalı boşaltmadan dolayı taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği ve müşterek kusurunun var olduğu gözetilerek, yapılacak değerlendirme sonucunda hasıl olacak kusur oranına göre bir karar verilmesi gerekirken, eksik inceleme ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş, bozmayı gerektirmiştir...” şeklinde vermiş olduğu kararla, FIOS şartı ile taşıyanın sorumluluğunun bir kısmının yükle ilgililere aktarılabilceğini; fakat bunun kaptanın nezaret görevi ve yükleme ve boşaltma işçilerini gözetmek yükümlülüğünü ortadan kaldırmayacağını, ifade ederek boşaltmadan kaynaklı zarar bakımından müşterek kusur çerçevesinde değerlendirme yapılması gerektiğine karar vermiştir<sup>163</sup>.

Yargıtay 11. HD., başka bir kararında, “...Yükleme, boşaltma ve istif işlerinin yük ilgililerine bırakıldığı durumlarda dahi TTK'nun 975. maddesi (6102 sayılı TTK'nun 1091. maddesi) uyarınca kaptanın yükleme ve istifin denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etmek görev ve sorumluluğu vardır...” demek suretiyle kaptanın nezaret etme görevinin varlığını ortaya koymuştur<sup>164</sup>. Öğretide de bu durumda yükleme ve istif işlemlerinde nezaret etme görevinin var olduğu ve geminin kötü ya da hatalı istif sonucu sefere elverişsiz hale gelmesi durumunda doğacak zarardan TTK m. 1090 ve 1091 gereği, sorumluluğun doğacağını savunan yazarlar vardır<sup>165</sup>.

Yargıtay'ın navlun sözleşmesine konacak kayıtlar bakımından farklı kararları olduğu da görülmektedir. Örneğin, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi tarafından verilen bir kararda, istif hatasının kaptanın nezaret yükümlülüğünün sınırını aştığı ifade edilmektedir<sup>166</sup>. Benzer şekilde aynı Daire'nin vermiş

<sup>163</sup>Yargıtay 11. HD. T.15.9.2014, E. 2014/6136, K. 2014/13723. (www.kazanci.com, Erişim Tarihi: 07.05.2025).

<sup>164</sup>Yargıtay 11.HD. T. 16.09.2014, E. 5832 K. 13842. (www.kazanci.com, Erişim Tarihi: 08.05.2025).

<sup>165</sup>Sözer, Ders Kitabı, s. 407-408.

<sup>166</sup>Yargıtay 11. HD. T. 26.11.2014, E. 2014/4451, K. 2014/18443. (www.kazanci.com, Erişim Tarihi: 07.05.2025).

olduğu bir diğer kararda, kaptanın nezaret yükümlülüğünün sınırlarının olduğu belirtilmiştir<sup>167</sup>. Tüm bu kararlar göz önüne alındığında, Yargıtay'ın FIO/S/T kayıtlarının kaptanın nezaret yükümlülüğüne etkisi bakımından yeknesak bir görüşü bulunmadığı ifade edilebilir.

Öğretide, Yargıtay'ın anılan kayıtların bulunmasına rağmen bir sınır öngörmeksizin TTK m. 1091 gerekçe gösterilerek taşıyanın sorumluluğu yönünde verdiği kararların, sözleşmeye eklenen kayıtları anlamsız hâle getirdiği ve taraflar arasındaki ekonomik dengeyi bozduğu söylenmektedir<sup>168</sup>. Zira yükü ile ilgililerin, konan kayıtlar çerçevesinde bazı masraf ve sorumlulukları üstlenmeleri karşılığında, navlun tutarından indirim yapıldığından<sup>169</sup> taşıyan, bu yönde verilecek bir karar ile hem eksik navlun almakta hem de ortaya çıkan zarara katlanmak zorunda bırakılmaktadır. Böylece sözleşme serbestisinin hilafına bir sonuç ortaya çıkmaktadır.

Kanaatimizce, FIO/S/T kayıtlarının yer aldığı taşımalar bakımından kaptanın nezaret yükümlülüğü, kaydın taşıyanın sorumluluğuna etkisi çerçevesinde değerlendirilmelidir. Yani burada da TTK m. 1091 bağlamında kaptanın nezaret görevinden bahsedilir; ancak bu görevin kapsamı, kaptanın, geminin, denize, yola ve yüke elverişliliği kapsamında daraltılmalıdır<sup>170</sup>. İlgili kayıtlar kapsamında faaliyetlerin yükü ile ilgililer ya da onların adamı sayılan istifçiler tarafından yapıldığı durumlarda, faaliyetin, geminin, denize, yola ve yüke elverişliliğini etkilemesi hâlinde kaptan, nezaret görevi çerçevesinde gerekli müdahaleyi yapacak; gerekli müdahale yapılmadığında ise meydana gelen zarardan taşıyan ve kaptan sorumlu olacaktır<sup>171</sup>. Aksine bir kabul, kaptanın istife nezaret yükümlülüğü üzerinden sorumluluğun taşıyana aktarılmasına sebep olacaktır<sup>172</sup>.

<sup>167</sup>Yargıtay 11. HD. T. 13.07.2006, E. 2005/7652, K. 2006/8394. (www.kazanci.com, Erişim Tarihi: 07.05.2025).

<sup>168</sup>Akyol, s. 60. Ersözlü, aksi yönde, navlun sözleşmesinde FIOS kaydı bulunsa dahi istif bakımından sorumluluğun kaptana ait olduğunu ifade etmektedir (Bkz. Ersözlü, s. 54).

<sup>169</sup>Uygulamada FIOST kaydı konan taşımalarda navlun miktarında %10 ila %25 tutarında bir indirim yapılmaktadır. (bkz. Akyol, 60, dp. 198).

<sup>170</sup>Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 48; Yazıcıoğlu, s. 303; Akyol, s. 60; Oyal, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 117.

<sup>171</sup>Akyol, s. 60-61.

<sup>172</sup>Oyal, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 117. Bu hallerde TTK m. 1182/1-e çerçevesinde taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerinden yararlanabileceği yönünde bkz. Taşkın, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 173-174.

FIO/S/T kayıtlarının yer aldığı taşımalarda gündeme gelebilecek zararları birbirinden ayırarak ifade etmek konunun netleşmesi bakımından yerinde olacaktır. Şöyle ki, birinci ihtimalde geminin, denize, yola ve yüke elverişsizliği bu kayıtlar ile taşınan yükte bir zarar meydana getirir; bu halde kaydın var olup olmamasından arı olarak kaptanın TTK m. 1091 anlamında nezaret etme görevini ihlalinden söz edilir. İkinci durumda navlun sözleşmesindeki anılan kayıt neticesinde yükle ilgili ya da adamlarının faaliyeti, geminin, denize, yola ve yüke elverişliliğini etkiler ve kaptan, gerekli müdahalede bulunmaz; bu halde de kaptanın nezaret etme görevinin ihlali gündeme gelir. Üçüncü halde bu kayıtlar çerçevesinde yükle ilgili ve adamlarının yapmış olduğu faaliyet, geminin, denize, yola ve yükle elverişliliğini etkilemez ancak yükte zarar meydana getirir; bu halde kaptanın bu kişilerin davranışlarına dikkat etme görevi olmadığından kusuru doğmayacağı için kaptanın nezaret etme görevi ihlal edilmiş olmaz<sup>173</sup>. Dördüncü halde, kaydın varlığına rağmen zarara, kaptanın yanlış bir talimatı neden olur; bu halde kaptanın kusuru gündeme geleceğinden nezaret etme görevi ihlal edilmiş sayılır<sup>174</sup>. Son halde ise zarar, kaptanın değil de gemide hizmet sözleşmesi çerçevesinde çalışan bir başka gemi adamının talimatı ile meydana gelir ve bu halde, kaptanın nezaret etme görevini ihlal ettiğinden bahsedebilmek için başkaca bir gemi adamı tarafından talimatın verilmesinde, kaptanın kusurunun olması gerekir<sup>175</sup>. Kaptanın kusurunun olmaması hâlinde ise TTK m. 1089/1 gereği kaptanın; TTK m. 1179/1 gereği taşıyanın sorumluluğu doğmayacaktır.

FIO/S/T kaydına yer verilen sözleşmelerde ayrıca *-kaptanın nezareti* (“*Under the supervision of the master*”)- klozu konması hâlinde, kayda konu işlemlerden kaynaklanan sorumluluk, yükle ilgililere geçerken *-nezaret ve sorumluluğu* (“*Under the supervision and responsibility of the master*”)- klozu konması hâlinde kayda konu işlemlerin kaptanın sorumluluğunda yapılması kararlaştırıldığından bu kayıttan kaynaklanan sorumluluk da taşıyanın üzerinde kalmaya devam eder<sup>176</sup>. Bu son halde kaptanın TTK m. 1091 çerçevesindeki nezaret görevi, FIO/S/T kaydı yokmuş gibi geniş yorumlanır.

<sup>173</sup> Yazıcıoğlu, s. 303-304; Akyol, s. 61.

<sup>174</sup> Ülgener, s. 65, dp. 39; Akyol, s. 61.

<sup>175</sup> Kaptanın kusurlu olduğunu ve kusur ile zarar arasındaki illiyet bağının bulunduğu yükle ilgili tarafından ispat edilir (Bkz. Göknil, s. 124).

<sup>176</sup> Ülgener, s. 63; Akyol, s. 62.

#### **IV. KAPTANIN GEMİNİN DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVELİŐLİKTEN KAYNAKLI GÖREVİNİ YERİNE GETİRMEMESİNİN SONUÇLARI**

##### **A. Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişli Olmaması Halinde**

Yukarıda izah edildiği üzere, geminin bağlama limanında olduğu anlarda, kaptanın donatanı temsil yetkisi sınırlıdır ve bu durumda kaptan, sadece gemi adamı tutma yetkisini haizdir. Fakat TTK m. 1090 hükmü ile kaptanın donatanı temsil yetkisinden bağımsız olarak geminin elverişli olmasına dikkat etme görevi düzenlendiğinden kaptan, bu görevi çerçevesinde gerekli kontrolleri yapacaktır. Bu kontroller neticesinde geminin, denize, yola ve yüke elverişsizliğini tespit ettiğinde kaptan, donatanı temsil yetkisi kısıtlı olduğundan; üçüncü kişilerle gerekli işlemleri gerçekleştiremeyecek; bu işlemler için donatana başvuracaktır<sup>177</sup>. Ayrıca, geminin, denize, yola, yüke elverişli olmadığının tespit edilmesi halinde kaptan, bu eksiklikler giderilmediği müddetçe yola çıkmamalıdır<sup>178</sup>.

Aksi kararlaştırılmadığı müddetçe, geminin bağlama limanı dışında olduğu hallerde ise kaptan, TTK m. 1104 gereği, geminin, denize, yola ve yüke elverişli tutulmasına ilişkin her türlü işlem ve tasarrufu, donatan adına yapabileceğinden yetkiler dâhilinde kaptanın gerekli işlemleri yapması icap eder<sup>179</sup>. Buna aykırı şekilde kaptanın kusuru ile gerekli işlemleri yapmaması, TTK m. 1089 uyarınca kaptanın hukuki sorumluluğunu doğurur.

Bu açıdan aslında kaptanın gemi bağlama limanında olsun ya da olmasın geminin elverişliliğine dikkat etme görevi olduğu, geminin elverişliliğini sağlamak için yapılacak işlemler yönünden ise bağlama limanında özel bir yetki almadıkça donatana müracaat etmesi; gemi bağlama limanı dışında iken bu işlemleri, donatan adına kendisi yapması gerektiği; aksi halde, her iki durumda da TTK m. 1089 bağlamında sorumluluğunun gündeme gelebileceği söylenebilir.

<sup>177</sup> Akyol, s. 40, dp. 140. Kaptanın kanundan doğan temsil yetkisinin sınırlandırıldığı hallerde, donatan, kaptanın bu sınırlamalara uymadığını ancak bunu bilen kişilere karşı ileri sürebilecektir (Bkz. Bozkurt, s. 113).

<sup>178</sup> Okay, Deniz Ticari Hukuku I, s. 338; Yazıcıoğlu, s. 302; Akyol, s. 40.

<sup>179</sup> Bu anlamda taşıma sözleşmeleri yapmak, görevine giren hususlarda dava açmak da kaptanın yetkisi dahilindedir (Bkz. Bozkurt, s. 111).

## B. Gemiye, Gemi Adamlarına ve Yüke İlişkin Belgelerin Gemide Bulunmaması Halinde

Yukarıda geminin bulundurması gereken belgeler olarak ifade edilen belgelerin yokluğu, aşağıda ifade edileceği üzere kaptanın hukuki sorumluluğunu doğurabileceği gibi seferin gecikmesi yahut hiç yapılmamasına da neden olabilecektir<sup>180</sup>. Örneğin, 3894 sayılı Denizde Zabt ve Müsadere Kanunu m. 42 uyarınca, savaş zamanında, evrakları sahte ya da eksik olan gemiler, müsadereye tabi tutulmaktadır. Bununla birlikte birtakım cezai yaptırımların gündeme gelmesi de mümkündür<sup>181</sup>.

TTK m. 948/1 uyarınca TTK m. 945'te yer alan gemiler hariç, gemi tasdiknamesi, gemi tasdiknamesinin onaylı sureti yahut bayrak şahadetnamesi almaksızın Türk Bayrağı çeken gemi kaptanı, dört aya kadar hapis veya iki yüz güne kadar adli para cezasıyla cezalandırılır. Hükmün ikinci fıkrası uyarınca, bu evrakları gemide bulundurmayan kaptan ise iki aya kadar hapis veya yüz güne kadar adli para cezasıyla cezalandırılır. Fakat bu hükümde yer alan cezaların uygulanması, TTK m. 951 gereği, fiilin kasten işlenmesine bağlıdır. Bu anlamda, kaptanın kasten bahsi geçen evrakları almadan yahut almakla birlikte gemide bulunmadan Türk Bayrağı çekmesi halinde hapis veya adli para cezası ile cezalandırılması mümkündür.

GTÖY m. 10'da yönetmelik kapsamında olan<sup>182</sup> fakat geçerli bir tonilato belgesi olmayan gemilerin, bu belgeyi alıncaya kadar uğradıkları ilk Türk limanında tutulacağı düzenlenmiştir. Bu sebeple kaptanın, gemide geçerli bir tonilato belgesi bulundurmaması halinde gemi, ilk Türk limanında bu belge alınıncaya kadar tutulacaktır. SOLAS 74 m. 19 uyarınca, geminin Sözleşme'de yer alan belgeleri bulundurup bulundurmadığı yetkili memurlarca denetlenebilir; geminin ilgili belgelerde yer alan hususlardan esaslı bir şekilde ayrıldığına kanaat getirilirse, geminin yolcu veya mürettebatına tehlike verilmeden denize çıkabilecek duruma gelmesi için gerekli tedbirler alınır ve bu tedbirler alınana kadar geminin hareketine izin verilmez.

<sup>180</sup>Gemide taşınan eşyaya ilişkin gerekli olan belgelerin kaptana verilmesi, yükletenin sorumluluğundadır; bu belgelerin verilmemesi ya da belgelerin verilmesinde gecikme yaşanması halinde meydana gelen zarardan, kusurlu olan yükleten sorumludur (bkz. Akıncı, s. 113). Bunun ise sadece eşyanın değil, geminin ve mürettebatın güvenliğinin sağlanması için olduğu yönünde bkz. Abd Rahman, s. 71.

<sup>181</sup>Göknil, s. 126.

<sup>182</sup>Yönetmeliğin kapsamı için bkz. GTÖY m. 2.

DCMKK m. 6/1, son cümle uyarınca ticaret gemilerinin hükümde yer alan konularda denetlenmesi sonucu, yönetmeliğe uygun olmayan ticaret gemilerinin yola çıkmasına müsaade edilmez. Yine Gemilerin Teknik Niteliklerine Yönelik Uygulama Kuralları Yönergesi m. 8/3 uyarınca, gemi adamları yeterlik dereceleri ve sayıları yönünden Yönergede yer alan çizelgelere göre donatılmamış gemilere, liman çıkış belgesi verilemez ve geminin sefere çıkması engellenir. Böyle bir durumda, gemi yola elverişli sayılmayacağından yola elverişlilik belgesi alamayacak ve bu durumda; yola çıkamayacak yahut ara limanda ise yolculuğa devam edemeyecektir. DCMK m. 8/2 uyarınca, gemide, Denizde Çatışmayı Önleme Yönetmeliği<sup>183</sup> bulunması zorunludur. Zira bu Yönetmelik, hükümde geminin esas belgelerinden sayılmıştır. Yönetmeliğin 5. maddesinde, Yönetmelik'in kapsamına giren tüm teknelerin Yönetmelik'te ve 1972 Denizde Çatışmanın Önlenmesine İlişkin Uluslararası Kurallar Hakkında Sözleşme (COLREG 72)<sup>184</sup> Sözleşmesi'ndeki kurallara uymakla yükümlü olduğu, Yönetmelik ve COLREG 72 Sözleşmesi'nin güncel metninin geminin esas belgelerinden sayıldığı ve her Türk gemisinde bir tane bulunması gerektiği ifade edilmiştir. Anılan belgelerin gemide bulunmaması hâlinde söz konusu yaptırım ayrıca düzenlenmemekle birlikte; Yönetmeliğin 6. maddesinde mevzuat hükümlerine aykırı davrandığı tespit edilen durumlarda, tekne ilgililerine ilişkin gerekli tedbirlerin alınacağı ve ilgili mevzuat kapsamında işlem yapılacağı düzenlendiğinden anılan eksiklik bu kapsamda değerlendirilecektir.

Umumi Hıfzıssıhha Kanunu m. 39, "*Hiç bir patentayı hamil olmayarak Türkiye limanlarına gelen gemiler bulaşık patenta ile gelmiş gemiler gibi muameleye tabi olurlar.*" diyerek bir sıhhat patentası bulunmayan gemiler, bulaşık gemi olarak kabul edilecek ve ona göre muamele edilecektir. Bu sebeple gemide geçerli bir sıhhat patentası bulunmamasının yaptırımı geminin Kanununun 40 vd. hükümlerine tabi olması sonucunu doğurur.

Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlenmesi Hakkında Yönetmelik m. 7/2 gereği, deniz alacaklarına ilişkin koruma ve tanzim sigortasının gemide bulunduğu ve geçerli olduğu liman başkanlıkları tarafından her zaman denetlenebilir. Yönetmelik m. 7/3'e göre ilgili poliçenin gemide bulunmaması halinde liman başkanlığı tarafından gemiye, limandan uzaklaştırma emri verilecek; ayrıca müsteşarlık ve ilgili

<sup>183</sup> RG, T. 12.03.2024, S. 32487.

<sup>184</sup> RG, T. 14.05.2013, S. 6479.

bayrak devleti durumdan haberdar edilecek ve geminin donatanı tarafından sigorta poliçesinin aslı ibraz edilene kadar limana girme talebi kabul edilemeyecektir.

1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili Uluslararası Sözleşme (CLC 92) Sertifikasının Düzenlenmesine ve Denetimine Yönelik Usul ve Esasların Belirlenmesine İlişkin Yönerge m. 12/4 gereği, geçerli bir sertifika bulundurmamak zorunda olan fakat bu sertifikayı bulundurmamayan gemilerin Türk karasularına girmesine izin verilmeyecektir. Türk karasularındayken sertifika süresinin sona ermesi halinde ise geminin hareketine izin verilmez. Ayrıca bu gemilerin ticari nitelikteki tüm işlemleri, resmî ve özel makamlarca yerine getirilmez. BUNKER 2001 Sertifikasına ilişkin Yönerge m. 12/4'te benzer şekilde geçerli bir sertifika bulundurmamak zorunda olan fakat bu sertifikayı bulundurmamayan gemilerin Türk karasularına girmesine izin verilmeyeceğini, Türk karasularındayken sertifika süresinin sona ermesi halinde ise geminin hareketine izin verilmeyeceğini ve bu gemilerin ticari nitelikteki tüm işlemleri, resmî ve özel makamlarca yerine getirilmeyeceğini düzenlemektedir. IMO'nun 21.12.2011 T. A27/Res.1055 S. Kararı ile CLC sertifikasına sahip gemilerin ayrıca BUNKER Sertifikasına da sahip olması gerektiği ifade edildiğinden her iki sertifika da gemide bulundurulmalıdır<sup>185</sup>.

Gemide bulunması gereken gemi adamlarına ilişkin belgelerin eksikliği yönünden ise değinilecek ilk durum gemi adamları listesidir. GGDİY m. 7, gemide bulundurulması gereken gemi adamı listesinin bir örneğinin, denetimlerde kullanılmak üzere gemide bulunması gerektiğini düzenleyerek emniyet, sahil sağlık ve sahil güvenlik birimlerinin denetimlerini bu listeye göre yapacağını, ayrıca bu liste ve yeterli belgelerinin gemi adamları donatımında asgari emniyet belgesine uygun olup olmadığının denetleneceğini düzenlemiştir. Bahsi geçen listenin gemide bulunmaması halinde gerekli olan denetim yapılamayacak ve gemi buna ilişkin yaptırımlara tabi olacaktır. Gemide gemi jurnalinin bulunmaması veya uygun şekilde tutulmaması halinde kaptanın sorumluluğu doğacaktır<sup>186</sup>.

<sup>185</sup> Akyol, s. 53-54, dp. 182.

<sup>186</sup> Göknil, s. 140.

### **C. Yükleme ve Boşaltmaya İlişkin İşlemlerde Nezaret Görevinin İhlali Halinde**

Kaptanın, TTK m. 1091'de düzenlenen yükleme, istifleme ve boşaltma faaliyetlerine nezaret etme görevi yukarıda bahsedildiği üzere esasen taşıyanın temsilcisi sıfatıyla üstlendiği bir görev olduğundan kaptanın bu görevini uygun bir şekilde yerine getirmemesi hem TTK m. 1178 çerçevesinde taşıyanın sorumluluğunu hem de TTK m. 1089 çerçevesinde kaptanın sorumluluğunu gündeme getirecektir. Zira TTK m. 1178 uyarınca, taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle, yükleme, istif, elden geçirme, taşıma, koruma, gözetim ve boşaltma safhalarında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle mükelleftir. TTK m. 1179/2 uyarınca taşıyan, adamlarının kusurlu fiillerinden dolayı sorumludur ve kaptan da gemi adamı olmakla bu kapsamda yer almaktadır<sup>187</sup>.

Benzer şekilde kaptan da TTK m. 1089 gereği, kusuruyla yol açtığı zararlardan ve özellikle Kanunda yer alan görevlerini yapmaktan kaynaklanan zararlardan yolcular da dahil olmak üzere gemi ve eşya ile ilgili herkese karşı sorumludur<sup>188</sup>. Bu anlamda kaptanın sorumluluğu kusur sorumluluğu olarak karşımıza çıkmaktadır<sup>189</sup>. Bununla birlikte, kaptanın kanuni bir görevini yerine getirmemesi halinde ise kaptan aleyhine bir kusur karinesi doğmaktadır<sup>190</sup>. Hükmün devamına göre kaptanın nezaret görevini ihlali, donatanın emri neticesinde meydana gelse dahi kaptan sorumluluktan kurtulamayacaktır. Bununla birlikte durumu bilerek kaptana emir veren donatan da meydana gelen zarardan sorumlu tutulacaktır. Aynı şekilde, nezaret görevinin ihlalinin taşıyanın emri ile meydana gelmesi de kaptanın kusurunu ortadan kaldırmayacağından bu halde de kaptanın sorumluluğu gündeme gelecektir. Öğretide, görevini ihlal eden kaptana karşı tazminat talebinde bulunabilecek şahısların hükümde yer alan şahıslarla sınırlı olduğu,

<sup>187</sup>Taşıyanın adamlarından dolayı sorumluluğu için bkz. Sözer, Ders Kitabı, s. 458. Gemiye yüklenen eşyanın tehlikeli eşya olduğu ve kaptanın eşyanın tehlikeli olduğuna dair bilgisi bulunmadığı takdirde, taşıyan ve kaptanın sorumluluğundan bahsedilemez; kaptanın bu durumu bildiği hallerde ise taşıyanın da kaptanın da sorumluluğu gündeme gelir (Bkz. Akıncı, s. 112-113).

<sup>188</sup>Öğretide, kaptanın, yükü ilgili olan hallerde donatan ile müteselsil ve müştereken borçlu sayılacağı ifade edilmiş ve donatanın sorumluluğu mahdut surette iken kaptanın sorumluluğu şahsi ve gayri mahdut olarak nitelendirilmiştir (Bkz. Göknil, s. 125).

<sup>189</sup>Akıncı, s. 493. Kaptanın sorumluluğu, kural olarak, sınırsız şahsi sorumluluktur (Bkz. Ersöz-lü, s. 204).

<sup>190</sup>Göknil, s. 124.

bu sebeple hükmün istisnai nitelik arz ettiği ifade edilmektedir<sup>191</sup>.

Kaptanın sorumluluğunun tespitinde TTK m. 1088’de yer alan tedbirli bir kaptan ifadesi önemlidir. Tedbirli bir kaptan ifadesi ile normal derecede kabiliyeti ve tecrübesi bulunan, kamu ve özel hukuk hükümlerinin, akdettiği yahut ifası kendine düşen diğer sözleşmelerin ve denizcilik teamüllerinin kendisine yüklediği görevleri objektif ölçüde dikkat ve ihtimamla yerine getiren, görevine bağlı kaptan kast edilmektedir<sup>192</sup>. Kaptanın tedbirli bir kaptana uygun davranıp davranmadığının tespiti ise somut olayın nitelikleri ve gelişimi çerçevesinde değerlendirilerek tespit edilir<sup>193</sup>. Kaptanın, görevini yerine getirmekte kusurunun olmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulması mümkündür<sup>194</sup>. Genel hükümler uyarınca kaptana yöneltilecek taleplerde ise kaptanın tedbirli bir kaptan gibi davranmadığı veya kusuru bulunduğunu davacı ispat edecektir<sup>195</sup>.

Navlun sözleşmesinde yer alan FIO/S/T kayıtları açısından ise yukarıda, kaptanın nezaret yükümlülüğünün sınırlarının çizilmesi adına teferruatlı açıklama yapıldığından kaptanın nezaret görevi, geminin, denize, yola ve yüke elverişliliği ile sınırlı kabul edildiğinde, yükle ilgili veya adamlarının kayıt çerçevesindeki faaliyetinin, geminin, denize, yola ve yüke elverişliliğine etki ettiği durumlarda, kaptanın nezaret yükümlülüğü çerçevesinde gereken müdahaleyi yapmaması, taşıyanın TTK m. 1178 gereği sorumluluğunu doğuracağı gibi kaptan bakımından da TTK m. 1089’un gündeme gelmesi ile sonuçlanacaktır.

TTK m. 1089/4, kaptanın sorumluluğunun sınırsız olmadığını, Türkiye Cumhuriyeti’nin taraf olduğu sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerin, kaptanın sorumluluğuna da uygulanacağını düzenlemektedir. Bu sebeple kaptanın sorumluluğu gündeme gelse dahi bu sorumluluğun sınırlandırılması da mümkündür<sup>196</sup>.

<sup>191</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 199. Bu hüküm dışında kalan kimseler ise genel hükümler ve haksız fiil hükümleri dairesinde talepte bulunabilirler (bkz. Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 199). Aksi yönde bkz. Ersözlü, s. 212.

<sup>192</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 199; Alhan, s. 601.

<sup>193</sup> Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 199; Alhan, s. 601.

<sup>194</sup> Göknil, s. 124.

<sup>195</sup> Göknil, s. 124.

<sup>196</sup> Zira kaptanın sorumluluğu oldukça ağır bir biçimde düzenlendiğinden özellikle uluslararası sözleşmeler ile kaptanın sorumluluğunu kısıtlamaya yönelik hükümler ihdas edilmiştir (Bkz. Ersözlü, s. 206).

## SONUÇ

Geminin donatandan sonra en önemli şahsiyeti ve gemi seferde iken geminin tek hâkimi olan kaptan, gemiyi sevk ve idare eden kişidir. Bununla birlikte kaptan, kanunen aranan şartları ihtiva eden ve yürüttüğü iş dolayısıyla donatanı, taşıyanı ve yükle ilgiliyi temsil yetkisini haiz olan bir gemi adamıdır. Hem ulusal hem de uluslararası düzenlenmeler kaptanın görevini ifa ederken birtakım hak ve yükümlülükleri olduğunu düzenlemişlerdir. 6102 sayılı TTK m. 1088-1118 hükümleri arasında kaptan, kaptanın sorumluluğu, kaptanın görevleri ve kaptanın temsil yetkisi düzenlenerek genel olarak kaptanın hak ve yükümlülükleri düzenlenmiştir. Çalışma konusu olan kaptanın geminin elverişliliğini sağlama görevi TTK m. 1090 ve 1091’de düzenlenmiştir. TTK m. 1090 gereği kaptan, geminin denize ve yola elverişli olmasına dikkat edeceği gibi gemi adamları ve yüke ait belgelerin gemide bulundurulmasına da dikkat edecektir. Bu anlamda kaptan her ne kadar hükümde yüke elverişlilikten ayrıca bahsetmese de TTK m. 932 çerçevesinde geminin denize, yola ve yüke elverişli olup olmadığına dikkat edecektir. Ayrıca taşıyan da TTK m. 1141 gereği yolculuğun başlamasından önce ve TTK m. 1178 gereği yolculuğun devamı sırasında geminin denize, yola ve yüke elverişli olmasından sorumlu olacaktır.

Bazen de geminin elverişliliği, gemide bulundurulması gereken belgelerin varlığına bağlıdır. Bu anlamda kaptan hem geminin denize, yola ve yüke elverişliliğini sağlamak için hem de TTK m. 1090 hükmünün ifası için gemiye, gemi adamlarına ve yüke ait belgelerin gemide bulundurulmasına dikkat etmek zorundadır. Öğretide borda evrakı olarak isimlendirilen bu belgeler hem TTK m. 1090 hem de GDBY m. 21/1-ç gereği gemide bulundurulmak zorundadır. Yönetmeliğin EK-1 maddesinde yer alan ulusal ve uluslararası belge ve doküman listesinin gemide bulunmasına kaptan dikkat edecektir. Bu listede yer almayan fakat diğer kanuni düzenlemelerle gemide bulundurulması gerekli kılınan belgeler de bu kapsamdadır. Bu belgelerin bulunmaması belgenin türüne göre farklı yaptırımlara konu olmakta ve kaptanın hukuki ve cezai sorumluluğunun doğmasına sebep olmaktadır.

Kaptan, donatanı ve taşıyanı temsil yetkisini haiz gemi adamı olduğu için geminin elverişliliğinin sağlanması açısından donatan ve taşıyan ile olan ilişkisi çerçevesinde de belirli görevleri üstlenmiş olabilir. Fakat en nihayetinde kaptanın donatanı ve taşıyanı temsil yetkisi ile TTK m. 1090 ve 1091’de düzenlenen dikkat etme görevi birbirinden farklıdır ve bu kimseleri temsil yetkisi olmasa dahi kaptan geminin denize, yola ve yüke elverişliliğine

dikkat emek zorundadır. Geminin bağlama limanında olduğu hallerde kaptanın elverişsizliği tespiti halinde donatana başvurması ve elverişsizlik ortadan kalkana kadar yolculuğa başlamaması gerekir; geminin bağlama limanı dışında olduğu hallerde ise temsil yetkisi genişlediğinden elverişliliğin sağlanması için gerekli işlemleri organize edebilecektir. Bununla birlikte hükmün devamında yer alan gerekli belgelerin sağlanması hususunda da aynı durum geçerlidir.

TTK m. 1091/1 hükmü uyarınca kaptan yükleme ve boşaltma araçlarının amacına uygun kullanılmasına ve istifleme özel istifçiler tarafından gerçekleşse dahi istiflemenin denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesine dikkat etmek zorundadır. Hükmün ikinci fıkrasında da kaptanın bu dikkat görevinin çerçevesi çizilmiştir. Öğretide kaptanın bu yükümlülüğü nezaret etme görevi olarak adlandırılmaktadır. Kaptanın bu görevini ihlali ise TTK m. 1089 uyarınca kaptanın sorumluluğunu doğurmaktadır. Kaptan bu görevini ifa ederken tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek zorundadır, kaptanın tedbirli bir kaptanın göremeyeceği kusurlar sebebiyle meydana gelen durumlarda ise sorumlu tutulması söz konusu olmaz.

Navlun sözleşmesine konan özel kayıtlar açısından da Yargıtay'ın farklı kararları olmakla birlikte konan kayıtların navlun sözleşmesindeki edimlerde oluşturduğu farklılıklar da dikkate alınarak nezaret etme görevinin dar yorumlanması ve geminin denize, yola ve yüke elverişliliği kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir. Aksi halde taraflar arasında ekonomik bir dengesizlik meydana gelecek ve sorumluluk taşıyana aktarılmış olacaktır. Kaptanın özel kayıtlar dışında kalan durumlarda ise nezaret etme görevi devam ettiğinden görevini ihlali TTK m. 1089 çerçevesinde sorumluluğunu gündeme getirecektir. Kaptanın sorumluluğunda kusurun belirlenmesi için yine tedbirli bir kaptanın göstermesi gereken özen dikkate alınır. Bununla birlikte Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelerde yer alan sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler kaptanın sorumluluğunda da uygulanır. Ayrıca TTK m. 1178 ve 1179/2 uyarınca taşıyanın sorumluluğu da ortaya çıkabilecektir.

## KAYNAKÇA

- Abd Rahman, Faizah Nazri, Shipper Liability For Cargo, Unpublished Doctoral thesis, City, University of London, 2018.
- Adıgüzel, Burak, Karayoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Zıya ve Hasardan Sorumluluğu, 2. Baskı, Adalet Yayınevi, Ankara 2012.
- Akıncı, Sami, Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri, Sermet Matbaası, İstanbul 1968.
- Akyol, Cafer Sadık, Kaptanın Hukuki Sorumluluğu, Filiz Kitabevi, İstanbul 2022.
- Alhan, Yunus, “Gemi Kaptanının Türk Ticaret Kanunun’dan Kaynaklanan Yetki ve Görevleri İle Hukuki Sorumluluğu”, Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2023, C. 13, S. 1, s. 559-612.
- Atamer, Kerim, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukuku’nda Cebri İcra, Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2006.
- Baughen, Simon, “Who is the Master Now? Regulatory and Contractual Challenges of Unmanned Vessels”, Barış Soyer and Andrew Tettenborn (Ed.), New Technologies, Artificial Intelligence and Shipping Law in the 21st Century, London Routledge 2019, 1-18.
- Bozkurt, Tamer, Deniz Ticareti Hukuku, Yeniden Kaleme Alınmış 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2021.
- Can, Mertol, Deniz Ticareti Hukuku Cilt I, 2. Baskı, İmaj Yayıncılık, Ankara 2003. (Deniz Ticareti)
- Can, Mertol, Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1998. (Sona Erme)
- Cartner, John A. C./ Fiske, Richard P./ Leiter, Tara L., The International Law Of The Shipmaster, 1st edn, Informa Law from Routledge, London, 2009.
- Ciğer, Selim, “Türk Ticaret Kanunu ve Yeni Tip Gemiler: Beşinci Kitap Hükümleri Üzerine Bir İnceleme”, DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi, 2025, C. 8, S. DEHUKAM 10. Yıl Özel Sayısı, 29-139. (Yeni Tip Gemiler)

- Ciğer, Selim, Mürettebatsız Gemiler ve Kaptan – TTK Hükümleri Bağlamında Bir İnceleme, 2020 Sonrasında Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku: Olası Sorunlar, Sezer İlgin ve Bülent Sözer (ed), 1. Baskı, Vedat Yayıncılık 2021.
- Çağa, Tahir/ Kender, Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 9. Baskı, Beta Yayınları, İstanbul 2009. (Deniz Ticareti I)
- Çağa, Tahir/ Kender, Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Sözleşmeleri), 9. Baskı, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2009. (Deniz Ticareti II)
- Delgado, Juan Pablo Rodríguez, “The Legal Challenges Of Unmanned Ships In The Private Maritime Law: What Laws Would You Change?”, Maritime, Port And Transport Law Between Legacies of The Past And Modernization, December 2018, S. 5, s. 493-523.
- Demir, İsmail, Deniz Ticareti Hukuku Ders Kitabı, 2. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2023.
- Ersözlü, Cenk Murat, Kaptanın Özel Hukuktan Kaynaklanan Görev ve Yetkileri ile Hukuki Sorumluluğu, Beta Yayınları, İstanbul 2000.
- Göknil, Mazhar Nedim, Deniz Ticareti Hukuku, 2. Baskı, Alaeddin Kırıl Basımevi, Ankara 1942.
- Güvenç, Soner Tankut, Gemi Kaptanının Özel Hukuktan Kaynaklanan Hukuki Statüsü ile Görev Yetki ve Yükümlülüklerinin Değerlendirilmesi, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin 2021.
- İlgin, Sezer, “Taşıyanın Sorumluluğunda Geminin Sevkine veya Diğer Teknik İdaresinde İlişkin Kusur ile Ticari Kusur Ayrımı”, Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi, 2022, C. 1, S. 1, s. 105-134.
- İzveren, Adil/ Franko, Nisim/ Çalık Ahmet, Deniz Ticaret Hukuku, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1994.
- Kalpsüz, Turgut, Deniz Ticareti Hukuku, 1. Cilt, GİRİŞ-GEMİ, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, Ankara 1971.
- Kender, Rayegan, “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu (26-27 Ocak 1984), 1. Baskı, Sevinç Matbaası 1984,

s. 75-95.

Lopez, Norman, The Master's Role In Charter Performance, MLAANZ Journal, V. 8-Part 2, 1991.

Okay M Sami, Deniz Ticareti Hukuku II, 2. Baskı, Kurtulmuş Matbaası, İstanbul 1971. (Deniz Ticareti Hukuku I)

Okay, M Sami, Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş-Gemi Donatan ve Donatma İştiraki Gemi Adamları, 3. Baskı, Kurtulmuş Matbaası, İstanbul 1970. (Deniz Ticareti Hukuku II)

Oyal, Ahmet Batuhan, "Denizyoluyla Yapılan Eşya Taşımaları Bakımından Türk Ticaret Kanunu'nda Taşıyan Lehine Düzenlenmiş Olan Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri", Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2024, C. 10, S. 1, s. 99-132. (Sorumsuzluk Sebepleri)

Oyal, Ahmet Batuhan, "Taşıyanın Gemiyi Denize Elverişli Bulundurma Yükümlülüğünün İhlâli Ve Denize Elverişsizliğe İlişkin İspat Yükünün Değerlendirilmesi", Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2024, C. 28, S. 2, s. 31-80. (Sefere Elverişsizlik)

Sözer, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı) C. I, 5. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2019. (Ders Kitabı)

Sözer, Bülent, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1975. (Sefere Elveriş)

Stanesby, Neil, Acceptable Merchant Navy Deck Officer Education And Training Systems For Asia Pacific Shipowners/Managers, Faculty of Education of the University of Tasmania at Launceston, Master of Education, 1997.

şeker Öğüz, Zehra, "Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 2003, C. 61, S. 1-2, s. 327-337.

Taşkın, Büşra Nur, Taşıyanın Muhtemel Sorumsuzluk Halleri, Adalet Yayınevi, Ankara 2023.

- Tekil, Fahiman, Deniz Hukukuna Giriş, Ermete Matbaası, İstanbul 1987.
- Tekin, Safa Murat, Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu, On iki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017.
- Uluğ, İlknur, “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2002, C. 6, S. 2, s. 0-0.
- Ülgener, Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der Yayınları, İstanbul 1991.
- Vojković, Goran / Milenković, Melita, “Autonomous Ships and Legal Authorities of the Ship Master” Case Studies on Transport Policy, C. 8, I. 2, 2020, s. 333-340.
- Yazıcıoğlu, Emine, Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, 15. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020.
- Yetiş Şamlı, Kübra, “COVID-19 Pandemisinin Taşıyanın Sorumluluğu ve Navlun Alacağı Üzerindeki Etkileri”, İstanbul Hukuk Mecmuası, 2020, C. 78, S. 2, s. 299-331. (Covid-19)
- Yetiş Şamlı, Kübra, “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 2013, C. 71, S. 2, s. 479-496. (Sefere Elverişlilik)

**1. Finansal Destek Beyanı | Financial Support Statement**

Bu çalışma herhangi bir finansal destek almadan gerçekleştirilmiştir. | This research received no financial support.

**2. Çıkar Çatışması Beyanı | Conflict of Interest Statement**

Yazar, çıkar çatışması bulunmadığını beyan etmektedir. | The author declare no conflict of interest.

**3. Etik Kurul Onayı | Ethics Committee Approval**

Bu çalışma için etik kurul onayı gerekmemektedir. | Ethics committee approval was not required for this study.

**4. Yazar Katkı Beyanı | Author Contributions**

Bu makale yazar tarafından tek başına hazırlanmıştır. | This article was solely authored by the writer.

**5. Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı | Research and Publication Ethics Statement**

Yazar, çalışmada akademik etik kurallara uyulduğunu ve herhangi bir etik ihlal bulunmadığını beyan etmektedir. | The author declare that all ethical guidelines for research and publication have been followed and that no violations have occurred.

**6. İntihal Taraması ve Hakemlik Süreci | Plagiarism and Peer Review Statement**

Makale, intihal programıyla taranmış ve çift kör hakemlik sürecinden geçmiştir. | This article was screened by plagiarism detection software and evaluated through a double-blind peer-review process.