

# DENİZ ALACAKLARINA KARŞI DONATANIN SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASINA DAİR 1976 KONVANSİYONU VE 1996 PROTOKOLÜ

Av. Tefik Adnan GÜR\*

## ÖZET

Bu makalede, Deniz Alacaklarına Karşı Donatanın Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Dair 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü ile 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu hükümleri nazara alınarak, donatanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkı incelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Sorumluluğun sınırlandırılması, 1976 Konvansiyonu, 1996 Protokolü

## ABSTRACT

*In this essay, the right of the owners for the limitation of liability are examined in accordance with the articles of the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 and 1996 Protocol and the Turkish Commercial Code numbered 6102.*

**Keywords:** *Limitation of Liability, 1976 Convention, 1996 Protocol*

\*\*\*

# DONATANIN SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASINA DAİR 1976 KONVANSİYONU VE 1996 PROTOKOLÜ

## 1) GENEL BİLGİ

Üç tarafının denizlerle çevrili olması dolayısıyla Türkiye'nin deniz ticareti piyasasında büyük bir role sahip olduğu herkes tarafından bilinen ve yadsınamaz bir gerçektir. Deniz ticareti ile uğraşan tüm ülkelerde donatanlar, kaptan tarafından yapılan muameleler, gemi adamlarının kusurlu hareketleri, çatma, yük hasarı, yük eksikliği gibi nedenlerle sorumluluk altına girmekte ve ancak çoğu zaman gemisini bir başka kişinin icrası altında yöneten donatanlar bu gibi sebeplerle ekonomik açıdan büyük sıkıntılar yaşamaktadır.

Bu sebeple, donatanların, meydana gelen zararlar dolayısıyla malvarlıklarını aşan ve zarar görenlerin zararlarının tam olarak karşılayamaması ihtimali karşısında, zararların karşılanamaması riski göz önüne alınarak, donatanların belirli bir oran ile sorumlu tutulması gayesi ile sorumluluğun sınırlandırılması fikri doğmuş ve çeşitli kanuni düzenlemeler ile donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması yolu denenmiştir.

a) Geminin hacmine göre tayin edilen bir meblağla sınırlı sorumluluk sistemi

---

\* Gür Avukatlık Bürosu Kurucu Ortağı (tevfik@gurlaw.com)

- b) Gemi ve navlun değeriyle sorumluluk sistemi
- c) Sınırlı aynı sorumluluk sistemi
- d) Abandon (terk) sistemi
- e) Karma sistem

Belirtilen kanuni düzenlemeler sonrasında donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin kuralların uluslararası anlamda bir birlik teşkil edecek şekilde birleştirilmesi ihtiyacını doğurmuştur.

### 1.1.) TARİHİ GELİŞİM

İlk olarak Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Sınırlanması İle İlgili Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Konvansiyon (“1924 Konvansiyonu”) kabul edilmiştir. Ancak 1924 Konvansiyonu’na az sayıda devletin taraf olması nedeniyle Deniz Gemileri Sahiplerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında 10.10.1957 tarihli Konvansiyon (“1957 Konvansiyonu”) kabul edilmiştir. Ancak 1957 Konvansiyonu’nda da sorumluluk sınırlarının düşük ve enflasyon karşısında korunmasız olması nedeniyle Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması Hakkında 19.11.1976 tarihli Londra Konvansiyonu (“1976 Konvansiyonu”) kabul edilmiştir.

1976 Konvansiyonu, 1924 Konvansiyonu ve 1957 Konvansiyonu’nun yerine geçmek üzere hazırlanmış olup, 12 devletin onayından sonra 01.12.1986 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

1976 Konvansiyonu’nu tadil eden 1996 Protokolü ile bir kısım değişiklikler yapılmıştır.<sup>1</sup> 1996 Protokolü, 1976 Protokolü’nü tadil etmek amacıyla hazırlanmış olup, 10 devletin onayından sonra 13.05.2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

### 1.2.) TÜRKİYE AÇISINDAN DEĞERLENDİRME:

1976 Konvansiyonu’na 04.06.1980 tarihli ve 17007 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 28.02.1980 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile katılma yoluyla taraf olunmuş olmakla, konvansiyon 01.07.1998 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

1996 Protokolü’ne ise 13.03.2010 tarihli ve 27520 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan 05.02.2010 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile katılma yoluyla taraf olunmuş olup, protokol 17.10.2010 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir.

1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü’nün Türkiye açısından uygulanabilir olduğu 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun 1328. maddesi<sup>2</sup> ve Türk Ticaret Ka-

<sup>1</sup> Değişikliklere daha sonra değinileceğinden şu an 1996 Protokolü hakkında bilgi verilecektir.

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

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

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

nu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkındaki Kanun'un 37. maddesinde<sup>3</sup> hüküm altına alınmıştır. Bu şekli ile 1976 Konvansiyonu ve 1996 Protokolü, her ne kadar Resmî Gazete'de yayımlanmış olan Bakanlar Kurulu Kararları doğrultusunda Türkiye için yürürlükte kabul edilse de, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile ilk kez bir Kanun tarafından hüküm altına alınmıştır.

## **2) 1976 KONVANSİYONU**

### **2.1.) SORUMLULUKLARINI SINIRLANDIRMAYA HAKKI OLAN KİŞİLER**

Sorumluluklarını sınırlandırmaya hakkı olan kişiler 1976 Konvansiyonu kapsamında yalnızca sayılmış olması dolayısıyla, taraf devlet tarafından "lex fori" esasları dikkate alınarak belirlenecektir.

#### **2.1.1.) Deniz gemisi sahipleri<sup>4</sup>:**

Hava yastıklı vasıtalarla denizin dibinde veya daha altında bulunan tabii kaynakların araştırma ve işletilmesine tahsis edilmiş olan yüzen platformların deniz gemisi sayılmaması sebebi ile 1976 Konvansiyonu'nun uygulama alanını belirten 15. maddesi kapsamında bu vasıtalara uygulanmayacağı belirtilmiştir. Aynı zamanda belirtmek gerekmektedir ki, gemi sahiplerinin sorumluluğu kural olarak sınırsız olduğundan, sorumluluklarını sınırlandıracakları miktarın üzerinde bir ifade bulunmaları halinde, gemi sahipleri fazlaca ödedikleri bu miktarın iadesini talep etme hakkına sahip değillerdir.

#### **2.1.2.) Yardımda bulunanlar:**

Kurtarma – Yardım faaliyeti olarak, batmış, enkaz haline gelmiş, karaya oturmuş veya terk edilmiş bir geminin içinde bulunan veya bulunmuş şeyler de dahil olmak üzere, geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar; sorumluluğun sınırlanabileceği bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan tedbirler ve bu tedbirlerin sebep olduğu zararlardan doğan alacaklar ifade edilmektedir.

İngiltere'de görülen "*The Tojo Maru*"<sup>5</sup> davası sonucunda verilen karar sonrasında Kurtarma Yardım faaliyetleri ile doğrudan bağlantılı olarak hizmet gören kişiler de kapsam dahiline alınmıştır. Anılan davada kurtarma yardım faaliyeti esnasında zarara sebebiyet veren geminin sahibi sorumluluğunu sınırlandırmak istemiş ancak kurtarma yardım faaliyetleri sağlayan kişilerin 1957 Konvansiyonu kapsamında değerlendirilmemesi nedeni ile talebi reddedilmiştir.

---

<sup>3</sup> (1) Türk Ticaret Kanununun 1328 ilâ 1349 uncu maddeleri, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren uygulanır. Şu kadar ki, 4/6/1980 tarihli ve 17007 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 19/11/1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşmenin Türkiye bakımından yürürlüğe girdiği 1/7/1998 tarihinden başlayarak, 24/7/2001 tarihli ve 24472 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 1992 Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin ve 18/7/2001 tarihli ve 24466 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmenin Türkiye bakımından yürürlüğe girdiği 17/8/2002 tarihinden başlayarak uygulanması bundan müstesnadır.

<sup>4</sup> Gemi sahibi ifadesi ile donatan ve işleten ile çarterer da kapsam dahiline alınmıştır.

<sup>5</sup> Ayrıntılı bilgi için bakınız: Griggs, Williams, Limitation, s.10; Hill, Maritime, s.253

### 2.1.3.) Sigortacılar:

Sigortacı, sigortalısı ile “aynı şekilde”<sup>6</sup> sorumluluğunun sınırlandırılmasını talep etme hakkına sahiptir. 1976 Konvansiyonu’nun 12. maddesi hükmünce, sınırlama fonu yolunun tercih edilmesi halinde, fon alacağını fon oluşturulmadan evvel tazmin eden kişi veya sigortacısı, lehine ödeme yapılan kişinin fona karşı sahip olduğu haklar üzerinde, ödemiş olduğu meblağ oranında halefiyet hakkına sahiptir.

## 2.2.) SINIRLAMAYA TABİ ALACAKLAR

**2.2.1.)** Gemide veya geminin işletilmesi yahut kurtarma yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak gerçekleşen ölüm, yaralanma ve her türlü eşya ziya ve hasarı ve diğer bütün zararlardan doğan alacaklar

Liman tesisleri, havuzları, seyrüsefere elverişli su yolları ve seyir yardımcı tesislerinin maruz kaldığı zararlardan doğan alacaklar da madde kapsamında belirtilerek, 1976 Konvansiyonu’nun 6. maddesi kapsamında bu alacaklara ölüm ve yaralanmalardan doğan alacaklara zarar gelmemesi şartıyla, diğer bütün alacaklara göre öncelik tanınabileceği hüküm altına alınmıştır.

**2.2.2.)** Deniz yolu ile yapılan yük, yolcu ve bagajlarının taşınması hizmetlerindeki gecikmeden ileri gelen bütün zararlardan doğan alacaklar

“Gecikme”<sup>7</sup> kavramı, gerek yolcu ve yolcu eşyalarının taşınmasındaki gecikmeleri gerekse de yük taşınmasındaki gecikmeleri kapsamaktadır. Madde kapsamında belirtilen gecikme sebebi ile zarara uğradığını iddia eden kişi, zararını ispat etmesi şartıyla 1976 Konvansiyonu kapsamına dahil olabilecektir.

**2.2.3.)** Sözleşmeden doğmuş olmayan<sup>8</sup> herhangi bir hakkın ihlalden ileri gelen ve geminin işletilmesi yahut kurtarma yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak meydana gelen diğer bütün zararlardan doğan alacaklar

**2.2.4.)** Batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş veya terk edilmiş bir geminin, içinde bulunan veya bulunulmuş olan şeyler de dahil olmak üzere, yüzdürülmesi, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hale gelmesinden doğan alacaklar

**2.2.5.)** Gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar

**2.2.6.)** Sorumlu kişinin bu Konvansiyon hükümleri uyarınca sorumluluğunu sınırlayabileceği bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan tedbirler ve bu tedbirlerin başkaca sebep oldukları zararlar yüzünden sorumlu kişiden başka bir kimse tarafından ileri sürülen alacaklar

1976 Konvansiyonu’nun işbu hükmünün uygulanabilmesi için sorumluluğunu sınırlandırma hakkı bulunan kişi ile, sorumlu kişiden başka bir kimse olan ve zarara yol açan kişi arasında sözleşmesel bir ilişkinin bulunmaması gerekmektedir.

<sup>6</sup> “Aynı şekilde” ifadesi bir kısım yanlış anlaşılmalara mahal verebilmektedir. Nitekim sigortalı kişinin sorumluluğunu sınırlama hakkından feragat etmesi halinde, sigortacının talep hakkının sigortalısı ile “aynı şekilde” nitelendirildiği nazara alınarak, sigortacının da sorumluluğunu sınırlama hakkından feragat ettiği şeklinde yorumlanabilmektedir.

<sup>7</sup> Önemle belirtmek gerekmektedir ki, “Gecikme” ifadesinden de anlaşılacağı üzere, yolcu – yolcu eşyası – yük taşımalarının hiç yerine getirilmemesinden doğan alacaklar, madde kapsamında değerlendirilmeyecektir.

<sup>8</sup> “Sözleşmeden doğmuş olmayan” ifadesi ile haksız fiil sorumluluğu ve kanunlardan doğan diğer sorumluluk halleri ifade edilmektedir.

### **2.3.) SINIRLAMADAN HARİÇ BIRAKILMIŞ ALACAKLAR**

**2.3.1.)** Kurtarma ve yardım alacakları ile müşterek avarya garame alacakları

**2.3.2.)** Hidrokarbonlar (Akaryakıtlar) ile kirlenmeden ileri gelen zararlardan sorumluluğa dair 29.11.1969 tarihli uluslararası konvansiyon ile yürürlükteki değişiklik ve ekleri anlamında olmak üzere hidrokarbonlarla kirlenmeden ileri gelen zararlardan doğan alacaklar<sup>9</sup>

**2.3.3.)** Nükleer zararlardan sorumluluğun sınırlanmasını düzenleyen veya yasak eden bütün uluslararası konvansiyonlar ve ulusal kanunlara tabi alacaklar<sup>10</sup>

**2.3.4.)** Nükleer gemi sahibine karşı nükleer zararlardan doğan alacaklar

**2.3.5.)** Gemi maliki veya yardımda bulunan ile müstahdemleri arasında mün'akit hizmet sözleşmesini düzenleyen kanun hükümlerine göre gemi maliki veya yardımda bulunanın söz konusu alacaklara karşı mesuliyetini sınırlamak hakkını haiz olmaması veya ancak 6'ncı maddede öngörülenden yüksek bir meblağla sınırlayabilmesi halinde gemi maliki veya yardımda bulunanın, görevleri gemi hizmetlerine veya kurtarma ve yardım faaliyetlerine ilişkin olan müstahdemlerinin alacakları ile bunların mirasçılarının, haleflerinin veya. bu gibi alacakları ileri sürmeğe hakkı bulunan diğer şahısların alacakları

Bu madde ile Kurtarma – Yardım faaliyetleri kapsamında iş gören kişilerin de 1976 Konvansiyonu kapsamında sorumluluğunu sınırlama hakkının olmadığı hüküm altına alınmıştır.

### **2.4.) SINIRLAMA HAKKINI KALDIRAN HAREKETLER**

1976 Konvansiyonu kapsamında “Kişisel fiil veya ihmalden ileri gelen zarara kasten yahut cüretkane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuru ile sebebiyet vermiş olduğu isbat olunan sorumlu kişi sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip değildir.” maddesine yer verilmiştir.

Alacaklı kişi bu gibi bir durumda yalnızca cüretkane hareketi ispat etmekle yetinemeyecek, aynı zamanda cüretkane hareket sergileyen kişinin meydana gelen zararın oluşması hakkında bilinç sahibi olduğunu da kanıtlayacaktır. Nitekim, anılan madde dolayısıyla, sorumluluğun sınırlandırılması hakkının ortaya kalkması halinde, sınırsız sorumluluk gündeme gelecektir. Sınırsız sorumluluğun gündeme gelmesi ile de, sigorta himayesi de ortadan kalkacaktır.

### **2.5.) ALACAKLARIN MAHSUBU**

1976 Konvansiyonu kapsamında “Bu sözleşme hükümleri gereğince mesuliyetini sınırlama hakkı bulunan bir kimsenin alacaklısına karşı aynı olaydan doğma (mukabil) bir alacağı mevcut olursa, onların bu karşılıklı alacakları birbirini ile mahsup edilir ve sözleşme hükümleri ancak çıkacak bakiye hakkında uygulanır.” hükmüne yer verilmiştir. Örneğin bir Kurtarma – Yardım faaliyeti; Kurtarma – Yardım ücreti ile, Kurtarma – Yardım faaliyeti sırasında kurtarılan gemiye verilen zarardan doğan alacaklar mahsuba tabi tutulmaktadır.

<sup>9</sup> “Hidrokarbonlar ile Kirlenmeden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluğa Dair 22.11.1969 tarihli Brüksel Konvansiyonu” kabul edilmiş olduğundan, bu alacaklar 1976 Konvansiyonu kapsamına dahil edilmemiştir.

<sup>10</sup> “Nükleer Gemi İşletenlerinin Sorumluluğu Hakkında 25.05.1962 tarihli Brüksel Konvansiyonu” ve “Deniz Yolu ile Nükleer Madde Taşımalarında Hukuki Sorumluluğa Dair 17.12.1971 tarihli Brüksel Konvansiyonu” kabul edilmiş olduğundan bu alacaklar 1976 Konvansiyonu kapsamına dahil edilmemiştir.

## 2.6.) SORUMLULUĞUN SINIRLARI VE SINIRLANDIRILMASI

1976 Konvansiyonu'na göre Sorumluluğun Sınırları Genel Sınırlar ve Yolcu Alacaklarına Uygulanacak Sınırlar olmak üzere iki ayrı madde altında hüküm altına alınmıştır. Genel Sınırlar ise Ölüm ve Yaralanmalardan İleri Gelen Alacaklar Hakkında ve Diğer Bütün Alacaklar Hakkında olmak üzere iki bent halinde incelenmiştir.

Önemle belirtmek gerekmektedir ki, sorumluluğun sınırlandırılmasında gemi tonajı dikkate alınmaktadır ve esas alınacak gemi tonajı "Gemilerin Ölçülmesine Dair 1969 tarihli Uluslararası Konvansiyon" kapsamında gayrisafı tonajın ölçülmesi hakkında öngörülen kurallara göre belirlenmektedir. Bir diğer taraftan, bir gemiden faaliyet göstermeksizin yahut yalnızca kurtarma ve yardım faaliyetlerine konu olan gemide veya bu gemi ile ilgili olarak faaliyet göstermek suretiyle yardımda bulunan kişilerin sorumluluklarının sınırlandırılmasında gemi tonajı dikkate alınmaz; hesaplama 1500 tonlato hesabına göre yapılır.

Ölüm ve Yaralanmadan İleri Gelen Alacaklar ile ilgili olarak; aynı olaydan doğan ve 1976 Konvansiyonu'nun 7. maddesinde<sup>11</sup> belirtilen alacaklar dışında kalan alacaklar hakkında; ölüm ve yaralanmalardan doğan alacaklar hakkında sorumluluk sınırı, 500 GT'ü geçmeyen bir gemi için 333.000 Hesap Birimi'dir. Tonajı 500 GT'ü geçen gemiler için ise, 501 GT'den 3.000 GT'ye kadar beher ton için 500 Hesap Birimi; 3.001 GT'den 30.000 GT'ye kadar beher ton için 333 Hesap Birimi; 30.001 GT'den 70.000 GT'ye kadar beher ton için 250 Hesap Birimi ve 70.000 GT'den yukarı beher ton için 167 Hesap Birimi dikkate alınmaktadır.

Diğer Bütün Alacaklar ile ilgili olarak ise, aynı olaydan doğan ve 1976 Konvansiyonu'nun 7. maddesinde belirtilen alacaklar ile ölüm ve yaralanma alacakları dışında kalan diğer bütün alacaklar hakkında sorumluluk sınırı 500 GT'ü geçmeyen bir gemi için 167.000 Hesap Birimi'dir. Tonajı 500 GT'ü geçen gemiler için ise, 501 GT'den 30.000 GT'ye kadar beher ton için 167 Hesap Birimi; 30.001 GT'den 70.000 GT'ye kadar beher ton için 125 Hesap Birimi ve 70.000 GT'den yukarı beher ton için 83 Hesap Birimi dikkate alınmaktadır.

Yolcu Alacaklarına Uygulanacak Sınırlara ilişkin olarak, bir geminin yolcularının ölüm ve yaralanmasından ileri gelen ve aynı olaydan doğan alacaklarda gemi sahibinin sorumluluğunun 46.666 Hesap Birimi ile yolcu sayısının çarpılması ile elde edileceğinin ve ancak bu sonucun 25.000.000 Hesap Birimini aşmaması gerektiği ifade edilmiştir.

Madde kapsamında belirtilen yolcu sayısı, geminin resmi belgede taşınmasına izin verilen yolcu sayısını, alacaklar ise bir yolcu sözleşmesine dayanarak veya bir navlun sözleşmesine konu olan bir taşıt veya canlı hayvanlara, taşıyanın muvafakatiyle refakat etmek suretiyle meydana gelen alacakları ifade etmektedir.

<sup>11</sup> Madde 7: Yolcuların alacaklarına uygulanacak sınırlar

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

2. Bu madde açısından "bir geminin yolcularının ölüm veya yaralanmasından neşet eden alacaklar" sözleri:

a) Bir yolcu taşıma mukavelesine müsteniden, veya

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

Önemle belirtmek gerekmektedir ki, 1976 Konvansiyonu kapsamında kabul edilen hesap birimi “Özel Çekme Hakkı”dır. Özel Çekme Hakkı, Uluslararası Para Fonu tarafından 1969 yılında ortaya konulan, uluslararası nitelikte paraya çevrilebilir nitelikteki **yapay bir rezervdir**. 1976 Konvansiyonu’na taraf ya da Uluslararası Para Fonu’na üye bir devletin ulusal parasının Özel Çekme Hakkı olarak değeri Uluslararası Para Fonu tarafından tayin edilmektedir. Bir diğer taraftan, 1976 Konvansiyonu’na taraf devlet Uluslararası Para Fonu’na üye değilse, devletin ulusal parasının Özel Çekme Hakkı olarak değeri bu devlet tarafından tespit edildiği şekilde hesaplanır.

1976 Konvansiyonu’na göre sorumluluk; fon tesis edilmeksizin def’i yoluyla öne sürülerek; yahut fon tesis edilerek sınırlandırılabilir.

**(i) Fon Tesis Edilmeksizin Def’i Yoluyla Sorumluluğun Sınırlandırılması**

Sorumluluğun sınırlandırılması için taraf devletince fon tesisinin gerektiği belirtilmedikçe, def’i yoluyla da sorumluluk sınırlandırılabilir. Bir diğer taraftan def’i yoluyla sorumluluk sınırlandırıldığında – ki def’i yoluyla sorumluluğun sınırlandırılması ülkesinde dava açılan taraf devletin ulusal kanunlarına tabi olmaktadır –, 1976 Konvansiyonu kapsamında belirtilen sınırlama miktarları ile sınırlı kişisel sorumluluk gündeme gelecek ve alacaklılar sınırlama miktarı dahilinde sorumlu tüm malvarlığına başvurabilecektir.

**(ii) Sınırlama Fonunun Tesis Edilmesi Suretiyle Sorumluluğun Sınırlandırılması**

Fon<sup>12</sup> nakden yatırılabilir gibi, tesis edileceği taraf devletin mevzuatına uygun bir teminat gösterilmek suretiyle tesis edilebilmektedir. Sınırlama fonundan, fonu tesis eden ile birlikte sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip diğer tüm kişiler yararlanabilecektir.

Tesis edilen fon alacaklılar arasında fona karşı kabul edilmiş olan alacak miktarlarıyla orantılı olarak paylaşılır. Fon alacağının fon paylaşılmasından evvel sorumlusu yahut sigortacısı tarafından ödenmesi halinde ödemesi yapan sorumlu kişi yahut sigortacısı, lehine ödeme yapılan kişinin fona karşı sahip olduğu haklara ödediği meblağ oranında halef olmaktadır. Fon alacağının fon paylaşılmasından evvel sorumlusu yahut sigortacısı dışında başkaca kişiler tarafından ödenmesi halinde tatbik edilecek ulusal kanunun öngörmesi halinde, bu kişilerin de halefiyet hakkından yararlanmaları mümkündür. Fon alacağının fon paylaşılmasından evvel sorumlusu yahut sigortacısı dışında başkaca kişiler tarafından ödenmesi halinde sorumlu kişi yahut sigortacısı tarafından fon alacağının fon paylaşılmasından önce ödemesi halinde, halefiyet hakkından istifade edeceği bir meblağı tazminat olarak kısmen veya tamamen bilahare ödemek zorunda kalacağını ispat ederse, fonun tesis edildiği devletin yetkili mercii tarafından anılan kişinin fona karşı olan haklarını sonradan kullanmasına imkan verecek yeterli bir meblağın geçici olarak saklı tutulmasına karar verilebilir.

Sınırlama fonunun tesis edilmesi akabinde fon alacaklıları, bu alacaklarına ilişkin olarak fon tesis eden kişinin diğer malvarlığı üzerinde fona karşı sahip oldukları haklarını kullanamaz. Aynı zamanda fon tesis eden kişinin 1976 Konvansiyonu’na taraf bir devlette haczedilmiş veya üzerine rehin konmuş gemisi yahut diğer malvarlığı veya gösterilmiş bir teminatı var ise, ilgili devlet kararı ile bunlar serbest bırakılabilecektir. Burada dikkat çekilmesi gereken en önemli nokta, bu hallerde serbest bırakma kararının **İHTİYARİ** olmasıdır.

Ancak, sınırlama fonunun, sınırlı sorumluluğa konu olan olayın gerçekleştiği limanda veya; olay liman dışında gerçekleşmişse olayı takiben uğranılan limanda veya; ölüm ve yaralanmadan doğan alacaklarda inilecek limanda veya; yük zararlarında bo-

<sup>12</sup> Tesis edilecek fon yalnızca sınırlı sorumluluğa tabi alacakların ödemesi için kullanılabilir.

şaltma limanında ve hacim veya tedbirin konulduğu devlette tesis edilmiş olması hal-lerinde serbest bırakma kararı ZORUNLUDUR.

### 2.7.) UYGULANACAK KANUN VE UYGULAMA ALANI

1976 Konvansiyonu'nun 11. maddesinde hüküm altına alınan "Fonun Tesis"<sup>13</sup>, 12. maddesinde hüküm altına alınan "Fonun Paylaştırılması"<sup>14</sup> ve 13. maddesinde hüküm altına alınan "Başkaca Takip Yapılamaması"<sup>15</sup> hükümleri saklı kalmak kaydı

<sup>13</sup> Madde 11: 1. Mesuliyeti ileri sürebilecek olan her şahıs, sınırlamaya tâbi alacaklardan ötürü ülkesinde dava açılan ve sözleşmede taraf olan devletin mahkemeleri veya yetkili sair mercileri nezdinde bir fon tesis edebilir. Fon, 6 ve 7 nci maddelerin mezkûr şahsın sorumlu tutulabileceği alacaklara tatbiki kabil olan hükümleri uyarınca hesaplanan meblağ ile mesuliyetin doğumuna yol açan olay gününden fonun tesis tarihine kadar işlemiş olan faizlerin toplamından tereküp eder. Bu suretle tesis olunan fon ancak, haklarında sınırlı mesuliyet dermeyeran edilebilecek olan alacakların tediyesinde kullanılabilir.

2. Fon, tespit olunan meblağın yatırılması yahut fonun tesis olunacağı taraf devletin mevzuatı bakımından şayanı kabul ve mahkeme veya yetkili sair mercilerce yeterli sayılacak olan bir teminatın gösterilmesi ile tesis olunabilir.

3. Dokuzuncu maddenin 1 inci paragrafının (a), (b) veya (c) bentleri ile 2 nci paragrafında yazılı şahıslardan biri veya sigortacısı tarafından tesis olunan fon, bununla mütenazır olarak 1 inci paragrafın (a), (b) veya (c) bentlerinde veya 2 nci paragrafta yazılı bütün şahıslar tarafından tesis edilmiş sayılır.

<sup>14</sup> Madde 12: 1. Altıncı maddenin 1, 2 ve 3 üncü paragrafları ile 7 nci madde hükümleri saklı kalmak üzere fon alacaklılar arasında fona karşı kabul edilmiş olan alacak miktarlarıyla orantılı olarak paylaştırılabilir.

2. Bir fon alacağını fon paylaştırılmadan önce İfta eden sorumlu kişi veya sigortacısı, lehine ödeme yapılan şahsın bu sözleşme gereğince haiz olacağı haklara ödediği meblağ nispetinde halef olur.

3. İkinci paragrafta öngörülen halefiyet hakkı zikrolunan şahıslardan başka kişiler tarafından da, olayda tatbiki kabil milli kanunun böyle bir halefiyete cevaz verdiği ölçüde, tazminat olarak ödedikleri bütün meblağlar hakkında kullanılabilir.

4. Sorumlu şahıs veya diğer her hangi bir kimse, fon paylaşılmadan önce ödemesi halinde 2 ve 3 üncü paragraflara göre halefiyet hakkından istifade edeceği bir meblağı tazminat olarak kısmen veya tamamen bilahare ödemek zorunda kalacağını ispat ederse, fonun tesis olunduğu devletin mahkeme veya yetkili sair herhângibir bir mercii mezkur şahsın fona karşı olan haklarını sonradan kullanmasına imkan verecek yeterli bir meblağın geçici olarak saklı tutulmasına karar verebilir.

<sup>15</sup> 1. Onbirinci madde uyarınca bir sınırlama fonu tesis olunduğu takdirde, fon alacaklarından hiç biri bu alacağına ilişkin olarak haiz. bulunduğu hakları, adına fon tesis edilmiş, olan şahsın sair malları üzerinde kullanamaz.

2. Onbirinci madde uyarınca bir sınırlama fonu tesis olunduktan sonra, lehine fon tesis edilen şahsa ait olup fona karşı ileri sürülebilen bir alaktan dolayı sözleşmede taraf olan bir devlette haczedilmiş veya üzerine tedbir konmuş herhangi bir gemi ve diğer mallar veya gösterilmiş, bulunan teminat mezkûr devletin mahkemesi veya yetkili sair merciinin kararı ile serbest bırakılabilir. Sınırlama fonu;

a) Olayın cereyan ettiği limanda, şayet olay bir liman dışında vukubulmuşsa bunu takiben uğranılan limanda,

b) Ölüm veya yaralanma sebebiyle olan olacıklarda inilecek limanda;

c) Yük zararlarında boşaltma limanında; veya

d) Haczin yahut tedbirin konulduğu devlette,



ile; sınırlama fonunun tesis edilmesi ve paylaştırılması hakkındaki hükümler **fonun tesis edildiği devletin kanunlarına** tabidir.

Sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip bir kişi, taraf bir devletin mahkemesi önünde sorumluluğunu sınırlamak, haczedilmiş veya tedbir konulmuş gemisini veya başka bir malını veyahut söz konusu devletin yetkili makamlarına verilmiş bulunan teminatını serbest bıraktırmak istediğinde 1976 Konvansiyonu uygulama alanı bulacaktır. 1976 Konvansiyonu'na taraf devletlerin ulusal mevzuatlarına koyacakları bir hükümlerle kendi mevzuatları gereğince iç sularda seyretmiş olan gemiler ile 300 GT'dan küçük gemiler için de sorumluluğun sınırlandırılmasının uygulanabileceğini kabul edebileceklerdir.

Taraf bir devletin mahkemeleri işbu sözleşme hükümlerini, sondaj ameliyeleri için inşa veya buna elverişli hale getirilmiş olup da bu işlerde kullanılan gemilere; (i) Mezkûr devletin milli mevzuatında sözleşmenin 6 ncı maddesinde öngörülenden daha yüksek bir mesuliyet sınırı kabul etmiş olması, veya, (ii) Mezkur devletin bu gemilere uygulanacak bir mesuliyet rejimi tespit eden milletlerarası bir anlaşmaya taraf olması, hallerinde uygulamazlar.

### **3) 1976 KONVANSİYONU'NU TADİL EDEN 1996 PROTOKOLÜ İLE GETİRİLEN YENİLİKLER**

1976 Konvansiyonu kapsamında, "Kurtarma ve yardım alacakları ile müşterek avarya garame alacakları" sorumluluğun sınırlandırılması kapsamında bırakılmış iken, 1996 Protokolü'nde "Eğer yürürlükte ise, değiştirilmiş 1989 Kurtarma Yardım Hakkında Uluslar arası Sözleşmenin 14'ncü maddesi kapsamında özel tazminat için herhangi bir alacak da dahil kurtarma yardım alacakları ile müşterek avarya garame alacakları" ifadesine yer verildiği görülmektedir.

1996 Protokolü ile 1976 Konvansiyonu'nun tadil edildiği en kapsamlı değişiklik sorumluluğun sınırlandırılmasında dikkate alınan Hesap Birimlerinin artırılmış olmasıdır. 1996 Protokolü'ne göre ölüm ve yaralanmalardan ileri gelen alacaklar ile ilgili olarak; aynı olaydan doğan ve 7. madde kapsamında belirtilen alacaklar dışında kalan alacaklar hakkında; ölüm ve yaralanmalardan doğan alacaklar hakkında sorumluluk sınırı, 2.000 GT'ü geçmeyen bir gemi için 2.000.000 Hesap Birimi'dir. Tonajı 2.000 GT'ü geçen gemiler için ise, 2.000 GT'den 30.000 GT'ye kadar beher ton için 800 Hesap Birimi; 30.001 GT'den 70.000 GT'ye kadar beher ton için 600 Hesap Birimi ve 70.000 GT'den yukarı beher ton için 400 Hesap Birimi dikkate alınmaktadır.

1996 Protokolü kapsamında diğer bütün alacaklar ile ilgili olarak ise; aynı olaydan doğan ve 7. madde kapsamında belirtilen alacaklar dışında kalan alacaklar hakkında, ölüm ve yaralanma alacakları dışında kalan diğer bütün alacaklar hakkında sorumluluk sınırı, 2000 GT'ü geçmeyen bir gemi için 1.000.000 Hesap Birimi'dir. Tonajı 2.000 GT'ü geçen gemiler için ise, 2.000 GT'den 30.000 GT'ye kadar beher ton için 400 Hesap Birimi; 30.001 GT'den 70.000 GT'ye kadar beher ton için 300 Hesap Birimi ve 70.000 GT'den yukarı beher ton için 200 Hesap Birimi dikkate alınmaktadır.

Aynı zamanda yolcu alacaklarına uygulanacak sınırlar ile ilgili olarak; "Bir geminin yolcularının ölüm veya yaralanmasından neşet eden ve aynı olaydan doğan alacaklarda gemi malikinin mesuliyeti, 175.000 hesap biriminin geminin resmi belgesinde

---

tesis edilmişse, serbest bırakma kararı her halde verilir.

3. Bir ve 2 nci paragraf hükümleri ancak alacaklının sınırlama fonunu idare eden mahkemede fona karşı bir alacak dermeyan edebilmesi ve fonun da mezkûr alacak bakımından fiilen kabili tasarruf ve transferinin serbest olması halinde uygulanır.

taşınmasına izin verilen yolcu sayısı ile çarpılmasından elde olunan meblâğ olacaktır.” hükmüne yer verildiği görülmektedir.

1996 Protokolü ile 1976 Konvansiyonu’nun “Uygulama Alanı” maddesine; “Madde 7 paragraf 1’de belirtilen mesuliyetin sınırlandırılmasına rağmen, bir taraf devlet mesuliyetin sınırı Madde 7 paragraf 1’de belirtilenden daha az olmamak şartıyla bir geminin yolcularının ölümü ve yaralanmasında alacaklar için uygulanacak mesuliyet sistemini ulusal mevzuatının özel hükümleri ile düzenleyebilir.

Bu paragrafta belirtilen alternatifini kullanan bir taraf kabul ettiği mesuliyet limitlerini veya böyle bir sınır öngörülmediğini Genel Sekretere bildirir.” hükmü eklenmiştir.

Önemle belirtmek gerekmektedir ki, 13.03.2010 tarihli ve 27520 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan, 05.02.2010 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı ile katılma yoluyla taraf ve Türkiye açısından 17.10.2010 tarihinden itibaren yürürlüğe giren 1996 Protokolü’ne taraf olurken, Türkiye; (i) 1976 Konvansiyonu’nun sınırlamaya tabi alacaklarını düzenleyen 2. maddesinin 1. paragrafının (d)<sup>16</sup> ve (e)<sup>17</sup> bentlerini uygulamama hakkını; ve (ii) Tehlikeli ve Zararlı Atıkların Deniz Yoluyla Taşınması ile İlgili Zararın Sorumluluğu ve Tazmini Hakkında 1996 Tarihli Uluslararası Sözleşmenin veya bu Sözleşmede yapılan herhangi bir değişikliğin veya protokolün maksadı dahilindeki zarar için alacakları hariç tutma hakkını **SAKLI TUTMUŞTUR.**

International Maritime Organization (“IMO”) tarafından yapılan 19 Nisan 2012 tarihli duyuru ile 1996 Protokolü tarafından öngörölmüş olan sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hesap birimlerinin enflasyon sebebi ile zararları karşılamaya yetemeyebileceği dikkate alınarak arttırılacağı belirtilmiştir.

Belirlenen yeni hesap birimleri; ölüm ve yaralanmalardan ileri gelen alacaklar ile ilgili olarak, aynı olaydan doğan ve 7. madde kapsamında belirtilen alacaklar dışında kalan alacaklar hakkında; ölüm ve yaralanmalardan doğan alacaklar hakkında sorumluluk sınırı, 2.000 GT’u geçmeyen bir gemi için 3.002.000 Hesap Birimi’dir. Tonajı 2.000 GT’u geçen gemiler için ise, 2.000 GT’den 30.000 GT’ye kadar beher ton için 1.208 Hesap Birimi; 30.001 GT’den 70.000 GT’ye kadar beher ton için 906 Hesap Birimi ve 70.000 GT’den yukarı beher ton için 604 Hesap Birimi dikkate alınmaktadır.

Diğer bütün alacaklar ile ilgili olarak ise; aynı olaydan doğan ve 7. madde kapsamında belirtilen alacaklar dışında kalan alacaklar hakkında; ölüm ve yaralanmalardan doğan alacaklar hakkında sorumluluk sınırı, 2.000 GT’u geçmeyen bir gemi için 1.510.000 Hesap Birimi’dir. Tonajı 2.000 GT’u geçen gemiler için ise, 2.000 GT’den 30.000 GT’ye kadar beher ton için 604 Hesap Birimi; 30.001 GT’den 70.000 GT’ye kadar beher ton için 453 Hesap Birimi ve 70.000 GT’den yukarı beher ton için 302 Hesap Birimi dikkate alınmaktadır.

Belirlenen yeni hesap birimleri zımnı kabul doğrultusunda 36 ay sonra, 19 Nisan 2015 tarihinden uygulanacaktır.

<sup>16</sup> d) Batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş; veya terk edilmiş bir geminin, içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dahil olmak üzere, yüzdürülmesi, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar;

<sup>17</sup> e) Gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar;

## **SONUÇ VE DEĞERLENDİRME**

Çalışmamızın önceki kısımlarında da belirtilmiş olduğu üzere, üç tarafının denizlerle çevrili olması dolayısıyla Türkiye'nin deniz ticareti piyasasında büyük bir role sahip olduğu nazara alındığında; aynı zamanda donatanların, kaptan tarafından yapılan muameleler, gemi adamlarının kusurlu hareketleri, çatma, yük hasarı, yük eksikliği gibi nedenlerle sorumluluk altına girmekte olduğu ve ancak çoğu zaman gemisini bir başka kişinin icrası altında yönetmesi dolayısıyla ekonomik açıdan büyük sıkıntılar yaşadıkları nazara alındığında, 1976 Konvansiyonu'na ve 1996 Protokolü'ne taraf olmanın deniz ticareti ve deniz hukuku alanında çok önemli bir husus olduğunu vurgulamak gerekmektedir.

Nitekim, 1976 Konvansiyonu'nun ve 1996 Protokolü'nün 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1328. maddesi ve Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkındaki Kanun'un 37. maddesinde hüküm altına alınmış olması, deniz ticareti alanında yaşanmakta olan gelişmelerin uzağında kalınmadığı ve iç hukuk düzenlemeleri ile hukuk sistemimize dahil edildiği nazara alınarak, 1976 Konvansiyonu'na ve 1996 Protokolü'ne taraf olmanın Türkiye açısından önemini açık bir şekilde gözler önüne sermektedir.

