

# 6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU UYARINCA ÇATMA HÜKÜMLERİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ

Av. Ergun ERSOY

*“Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca  
Deniz Hukukunda Çatma, Kurtarma, Müşterek Avarya ve  
Sigorta Sempozyumu-11 Ocak 2012”*

**Deniz Hukuku Derneği  
İstanbul Barosu Deniz Hukuku Komisyonu  
Beykent Üniversitesi Hukuk Fakültesi**

ve

*“6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu’nu Beklerken  
Sempozyumu-10, 11, 12 Mayıs 2012”*

## MARMARA ÜNİVERSİTESİ HUKUK FAKÜLTESİ DERLEME SUNUMLARI

### 1. YENİ TÜRK TİCARET KANUNU<sup>1</sup> KAPSAMINDA ÇATMA İLE İLGİLİ HÜKÜMLERİN YERİ

Genel olarak eski ve yeni Türk Ticaret Kanunu’nda “deniz ticareti” ile ilgili hükümlerin karşılaştırmalı tablosu ve bu tablo içinde çatma hükümlerinin yeralış düzeni şöyledir:

<b>TTK (6762) Dördüncü Kitap (m.816-1262)</b>	<b>Yeni TTK (6102) Beşinci Kitap (m.931-1400)</b>
1.Fasıl:Gemi	1.Kısım:Gemi
2.Fasıl:Donatan ve Donatma İştiraki	2.Kısım:Donatan ve Donatma İştiraki
3.Fasıl:Kaptan	3.Kısım:Kaptan
4.Fasıl:Deniz Ticaret Mukaveleleri	4.Kısım:Deniz Ticareti Sözleşmeleri
5.Fasıl:Deniz Kazaları	5.Kısım:Deniz Kazaları Müşterek Avarya-ÇATMA-Kurtarma
6.Fasıl:Gemi Alacaklıları ve Yük Alacaklıları	6.Kısım:Gemi Alacakları
7.Fasıl:Müruruzaman	7.Kısım:Sorumluluğun Sınırlanması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini
	8.Kısım:Cebri İcraya ilişkin Özel Hükümler

<sup>1</sup> Yeni Türk Ticaret Kanunu, Kanun Nu:6102, Kabul Tarihi:13.01.2011, R.G. Tarihi:14.02.2011, Sayısı:27846, Yürürlük Tarihi:01.07.2012

Yeni TTK'nın sistematigi içinde deniz ticareti ile ilgili hükümler Beşinci Kitap'ta ele alınmıştır. Gemi, donatan, kaptan ve deniz ticareti sözleşmelerine ayrılan ilk dört kısımdan sonra deniz kazalarının ele alındığı Beşinci Kısım'ın İkinci Bölüm'ünde "çatma" ile doğrudan ilgili hükümleri buluyoruz.

Kanun'un 5.Kitap-5.Kısım-2. Bölümü, yani çatma'ya ayrılan bölümü 1286 ile başlayıp

1297 ile sona eren oniki maddeden ibarettir. Ancak, bu hükümlerin uygulanmasında, ilginin kurulduğu noktada, Kanun'un başka hükümlerine ve diğer hukuk disiplinlerindeki düzenlemelere de tabi olunacağı kuşkusuzdur.

## 2. HÜKÜMLERİN UYUMLAŞTIRILDIĞI MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER

### 2.1. Çatma Milletlerarası Sözleşmesi (1910) <sup>2</sup>

Yeni kanunda çatma hükümleri, genel anlamda halen yürürlükte olan TTK<sup>3</sup> ilgili kısımdaki düzenleme ile paralellik gösteriyor ama Türkiye'nin 1955'de taraf olduğu 1910 tarihli Çatma Konvansiyonu, esas itibarıyla bu bölümün temel yapısını oluşturuyor. Yani çatma hükümleri, Çatma Milletlerarası Sözleşmesi ile tam uyumlu hale getirilmiş durumda.

Bunun sebebi Çatma Hükümlerine ilişkin genel açıklamalarda şöyle gösterilmiş:

*1910 Sözleşmesinin uygulanabilmesi için, 12.nci maddesinin birinci fıkrası uyarınca, çatmaya karışan bütün gemilerin, sözleşmeye taraf olan bir ülkenin bayrağını taşıması gerekir. Dolayısıyla, bu şartın tahakkuk etmediği çatmalarda, eğer yabancılık unsuru varsa, 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve usul Hukuku Hakkında Kanunun 25.inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca "ika yeri hukuku", yani Türk karasularında meydana gelen çatmalarda Türk hukuku uygulanacaktır. Üstelik içinde yabancılık unsuru bulunmayan çatmalar, 1910 Sözleşmesinin 12.nci maddesinin ikinci fıkrasının ikinci bendinin açık hükmü uyarınca, mahkemenin millî hukukuna tâbidir. Dolayısıyla, Türk karasularında meydana gelebilecek çatmalarda, mahkemeler ya 1910 Sözleşmesini veya 6762 sayılı Kanunu uygulamak zorundaydı. Böyle olunca da, 1910 Sözleşmesi ile yeni Ticaret Kanunu arasında tam bir uyum sağlanması, hem hukuk politikası açısından yerinde olacak, hem de yargının işini kolaylaştıracaktır. Bu sebeple,*

*1910 Sözleşmesinin Almanya tarafından iç hukuka ithal edilmesinde izlenen yöntem terk edilmiş ve Sözleşmenin hükümlerinin Tasarıya aynen işlenmesi yoluna gidilmiştir. Bu amaçla, vaktiyle 1910 Sözleşmesinden alınmayan bazı hükümler Tasarıya eklenmiş, hatalı olarak alınan hükümlerde de gereken düzeltmeler yapılmıştır. Çalışmalar sırasında 1910 Sözleşmesinin Fransızca asıl metninden hareket edilmiş, bunun yanında her hüküm için, sözleşmenin İngiltere, Amerika Birleşik Devletleri ve Almanya'da kabul edilen tercümelere ile*

*karşılaştırma yapılmıştır.*

<sup>2</sup> Çatmaya İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme "Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels", Brüksel, 23.09.1910, Kanun Nu:3226, Kabul Tarihi:09.06.1937, R.G. tarih: 23.06.1937, sayı 3638 D.III/18, 1268.

<sup>3</sup> Türk Ticaret Kanunu, Kanun Nu:6762, Kabul Tarihi:29.06.1956, R.G. tarih:09.07.1956, sayı:9353.

## 2.2. Diğer Milletlerarası Sözleşmeler

Buna ilaveten Yeni Kanunda çatma hükümleri düzenlenirken diğer milletlerarası sözleşmelerin de göz önünde tutulduğu anlaşılıyor. İlgili diğer hükümler üzerinden uyum sağlanan milletlerarası sözleşmelerden başlıcaları şunlar:

- 1924 Konişmento Milletlerarası Sözleşmesi<sup>4</sup>
- 1968 Visby Kuralları<sup>5</sup>
- 1979 SDR Protokolü<sup>6</sup>
- 1976 Londra Milletlerarası Sözleşmesi<sup>7</sup> ve 1996 Protokolü
- 1993 Rehin Milletlerarası Sözleşmesi<sup>8</sup>
- 1999 Haciz Milletlerarası Sözleşmesi<sup>9</sup>

Bu bakımdan, yeni kanunun, uygulamada yıllardır süregelen tereddütlerin çoğunu ortadan kaldıracığı ve deniz ticaret hukukunda daha sağlıklı ve doyurucu içtihat birliğine zemin hazırlayabileceği anlaşılıyor. Çünkü, bu sayede, örneğin ‘hangi hallerde Çatma Sözleşmesi, hangi hallerde Ulusal Hukuk uygulanacak?’ ‘hangi hallerde bağlama kurallarına başvurmak suretiyle uygulanacak hukuk belirlenecek?’ gibi sorunlardan kurtulmak ve kural, yorum karmaşası yaşamadan daha homojen bir yapı içinde ihtilafları çözmek mümkün olacaktır.

## 3. “ÇATMA”NIN TANIMI (m.1286)

TTK’da doğrudan, “çatma”yı tanımlayan bir hüküm yoktur. Tanımlama ihtiyacı ortaya çıktığında, mevcut ifadelerden yola çıkılarak yapılan yorumlarla bir kanıya varılmaya çalışılmakta, ancak yorum farkları uygulamacıları farklı çözümlere götürebilmektedir. Yeni TTK’da, bu eksiklik giderilmiş ve bölümün ilk maddesi çatma hükümlerinin uygulama alanının belirlenmesine tahsis edilmiştir.

M.1286, çatma ile ilgili bölümün uygulama çerçevesini şöyle çizmektedir:

- İki veya daha çok gemi çarpışmış olacak (çatma)
- Çatma sonucunda  
-gemilere

<sup>4</sup> Konişmentolara ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi hakkında Milletlerarası Sözleşme”International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading”; Brüksel, 25.08.1924, Kanun Nu:6469, Tarihi:14.02.1955, R.G. tarih:22.02.1955, sayı: 8937.

<sup>5</sup> Konişmentolara ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi hakkında 1924 Tarihli Brüksel Sözleşmesi eki Protokol “Protocol to amend the International Convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading”

<sup>6</sup> Konişmentolara ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi hakkında 1924 Tarihli Brüksel Sözleşmesi ve 1968 Tarihli Eki Protokola ek Protokol “Protocol (SDR Protocol) amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading of 25 August 1924 (The Hague Rules), as amended by the Protocol of 23 February 1968 (Visby Rules) (Brussels, 21 December 1979) ”

<sup>7</sup> Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme” Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, LLMC, 1976 (London, 19 November 1976) ”

<sup>8</sup> Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme “International Convention on Maritime Liens and Mortgages” Cenevre, 1993 (yürürlük 2004)

<sup>9</sup> Gemilerin İhtiyati Hacizine İlişkin Milletlerarası Sözleşme “International Convention on Arrest of Ships” Cenevre, 1999, (yürürlük 14.09.2011)

- gemilerde bulunan insanlara
- gemilerde bulunan eşyaya
- verilen zararın tazmini söz konusu olacak.

Maddenin ikinci fıkrasında Kanunkoyucu, TTK'daki (m.1220) ve Çatma Sözleşmesi'ndeki (m.13) hükmü çatma (dolaylı çatma) halini de bölüm kapsamına almıştır. Açıklamak gerekirse; geminin, bir manevrayı yapmak veya yapmamak yahut seyir kurallarına uymamak suretiyle başka bir gemiye veya gemide bulunan insanlara veya eşyaya çatma olmaksızın zarar vermesi halinde de, çatma hakkındaki hükümler uygulanacaktır. Örneğin, Boğaz seyirinde yetişen gemi geçiş anında yetişilen geminin karaya gitmesine veya bir üçüncü gemiye çatmasına neden olursa ya da hız sınırları uygulanan bir kanalda, aşırı hızla seyreden bir gemi o esnada rıhtıma bağlı durumdaki geminin yalpaya düşmesine ve borda saclarının, kreynlerinin hasarlanmasına sebep olursa ortaya çıkan zararın giderimi hakkında çatma ile ilgili bölüm hükümleri uygulanacaktır.

Burada ister istemez bir parantez açıp "**gemi**"yi Yeni TTK açısından tarif etmek zorundayız. Zira Çatma Sözleşmesi'nde "gemi"nin tarif edilmiş olmaması, TTK'da verilen tarifi (m.816) ise, teknik anlamda, günümüz araçlarının bazılarını tanımsız bırakması nedeniyle uygulamacılar tereddütler yaşamaktadır.

Bu yüzden yüzer havuz, şat, mavna, yüzer ev, barç, yüzer vinç vs. çok sayıda deniz aracı ile ilgili ihtilaflarda uygulanan normlar hukuki anlamda tatmin edici olmamışlardır. Maddi olarak ortaya çıkan bu zafiyete ilaveten gemilerin hukuki nitelendirilmelerinde de TTK ve İcra İflas Kanunu perspektiflerinden gözükten farklılıklar başka değişik sorunlara neden olmaktadır. Yeni TTK'nın hazırlanışında bu problemleri çözmeye saikiyle hareket edildiği Gerekçe'den açıkça anlaşılıyor. "Gemi"nin tanımında, günümüz ihtiyaçlarını daha doğru karşılayan **teknik kriterler** kabul ediliyor.

Diğer taraftan sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın bütün gemiler Yeni TTK'nın ve diğer kanunların uygulanmasında "taşınır eşya" statüsüne konularak **hukuki nitelene** karmaşası da giderilmeye çalışılıyor. İsviçre kaynaklı mehaz hükmün, gerçek meal ve İsviçre'deki coğrafi zorunluluktan kaynaklanan sicile yönelme olguları dikkate alınmaksızın 1929 tarihli İcra ve İflas Kanunumuza<sup>10</sup> alınması, daha sonra da

1932'de yürürlüğe giren İcra ve İflas Kanunumuzda<sup>11</sup> da bu eksikliğin giderilmemiş olması sonucu hatalı algılama ve yanlış uygulamaya zemin oluşturmuştur. Yeni TTK'da Cebri İcraya ilişkin Özel Hükümlerin genel gerekçesinde detayı verilen bu sorunun giderimi için gemilerin menkul statüsü açıkça belirtilmek suretiyle yalnızca, Yeni TTK'da İcra ve İflas Kanununun taşınmazlara ilişkin hükümlerine tabi olacağı açıkça bildirilen gemiler hakkında taşınmaz hükümlerinin uygulanacağı hükmüne bağlanmıştır. Yeni düzen içtihatlarının konuyu netleştireceğini umuyorum. Biz şimdi tekrar konumuza dönerek çatma açısından "gemi"yi tanımlamak istersek...

## 4. NEDİR GEMİ?

### 4.1. Fiziki Tanım (Teknik Kriterler)

Yeni TTK m.931 önce genel olarak "gemi"nin –teknik– tanımını vermiş, sonra da ikinci fıkrada hangi gemilerin TİCARET GEMİSİ kapsamına girdiğini belirlemiştir. Tanıma göre gemiyi, teknik açıdan belirleyen şartlar şunlardır:

- Tahsis edildiği amaca uygun olarak suda –kendiliğinden olmasa dahi– hareket etme
- Yüzme özelliğine sahip olma

<sup>10</sup> 18.04.1929 tarihinde kabul edilen 1424 sayılı İcra ve İflas Kanunu.

<sup>11</sup> 09.06.1932 tarihinde kabul edilen 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu.

- Pek küçük olmama
- Araç niteliği

Bu şartların TTK m.816'dakilerden farkı ise şöyle özetlenebilir:

TTK'da hareket ortamı "deniz" iken Yeni TTK'da "su"dur. Denizde hareket yerine, suda hareketin esas alınma sebebi, iç sularda yapılan taşımaların –günümüzde olduğunun aksine– kara taşımaları yerine deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tâbi tutulmasına duyulan ihtiyaçtır.

Ayrıca kanun, bu niteliklere sahip araçların gemi sayılabilmesi için, kendiliğinden hareket etmesi imkanına sahip olmasını da şart koşmamaktadır.

Burada "hareket" unsurunun, suyun üstünde ya da altında olması bakımından bir fark oluşturmadığının kabulü gerektiği kanaatindeyim. Ancak, örneğin dalga etkisiyle, bulunduğu yerde, ufuk düzlemine dik açılı bir hareketi olan objenin, kanunda kastedilen hareket şartını yerine getirdiğinden sözedilemez. Hareketin yatay düzlemde yer değiştirme, coğrafi olarak yol katedebilme şeklinde anlaşılması gerekir. Karaya sabitlenmiş yüzer ev, lokanta, gazino, müze, otel, balıkçiftliği, yüzme platformu, atık tankları gibi yapılar, bu nedenle gemi sayılamazlar. Bu noktada, karaya oturmuş ya da sığ suda batarak kısmen su yüzeyine yakın veya su üzerinde parçası kalmış gemiler için Yeni TTK m.933 kapsamında "tamire değmez gemi" kıstasına göre karar verilmesinin doğru olacağını da belirtelim. Böyle bir gemi, m.933 kapsamına girmiyorsa, başka bir ifade ile tamir kabul etmez halde olup, bu nedenle gemi olma vasfını kaybetmiyorsa, geçici hareketsizlik halinin gemi vasfını yitirmesine neden olmayacağını kabulü gerekir.

Halen yürürlükte olan TTK'daki tanımda yüzme özelliği yer almamaktadır. Yeni kanun yüzme özelliğine yer vermek suretiyle sahile, rıhtıma veya suyun dibine sabitlenmiş objeleri gemi kapsamının dışında tutmuştur. Bu yöntemle kurulmuş –örneğin– petrol arama/çıkarma platformları gemi olarak nitelendirilemezler.

Pek küçük olmama şartı her iki Kanunda da var. Subjektif bir kriter olduğunu düşünüyorum. Boyutum daha somut olarak belirlenmesi isabetli olurdu. Ne var ki net bir sınır koymada zorluk olduğunu da itiraf etmeliyim. Tanım, küçük sal, sandal, kano, varil, şişme deniz yatağı gibi nesnelerin gemi sayılamayacağını ifade etmeye yeterli olsa da motorlu, motorsuz değişik küçük boyutlardaki bilimsel ve askeri amaçlı araçların (örneğin denizaltı kurtarma çanı), sportif ya da eğlence tipi araçların (jet ski, şişme botlar vs.) durumlarını açıklamakta yetersiz kalabilir.

Yeni TTK'da gemi tanımına getirilen bir önemli yenilik "tekne" kavramının terkedilip yerine "araç" kavramının getirilmiş olmasıdır. Böylece, İngilizce'deki bir karşılığı olan "vessel" sözcüğünün anlamında barınan içi oyuk, hacma sahip obje tarifi terkedilmiştir. Bir kase şeklinde iç hacme sahip olmayan objeler de –diğer kriterleri karşılamak kaydıyla– gemi olarak nitelendirileceklerdir. Şat, mavna, yüzer vinç, yüzer havuz vs. Bu sayede gemi olarak kabul edilebilecektir.

#### 4.2. Tahsis Amacı

Gemilerin tahsis amaçları, ekonomik çıkar beklentisi olabildiği gibi kamu hizmeti, askeri, sportif, bilimsel, gezinti gibi şekillerde de karşımıza çıkabilir, ancak Yeni kanunumuzun uygulama alanını –esas itibarıyla– ticari gemiler oluşturduğu için biz "ticaret gemisi"nin kanunda yer alan tanımına bakarsak; suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmiş veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her geminin, kullanıcı kimliğine bakılmaksızın **ticaret gemisi** sayılacağını görebiliriz (m.931/2). Kanunun sistematiği, aksini öngören kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu kanunun deniz ticareti ile ilgili hükümlerinin ticaret gemileri hakkında uygulanacağı yönündedir (m.935).

Ancak, çatma ile doğrudan ve dolaylı ilgili hükümler için bazı istisnalar kabul edilmiştir:

- Deniz ticaretinin düzenlendiği Beşinci Kitabın; “Gemi”, “Kaptan”, “Gemi Alacakları” ve “Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler” başlıklı Kısımları, “Çatma” ve “Kurtarma” başlıklı Bölümleri, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanması hakkındaki hükümleri ile donatanın, gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin 1062nci maddesi, yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere;

- “Çatma” ve “kurtarma” başlıklı Bölümleri, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması hakkındaki hükümleri ile donatanın, gemiadamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin 1062nci maddesi, münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilere de uygulanır hükmü getirilmiştir.

TTK ile uyumlu olan bu düzenleme çerçevesinde, konu çatma olduğunda, Yeni TTK deniz ticareti hükümlerinin, ticaret gemisi olup olmadığına bakılmaksızın her gemi için uygulanacağı sonucu çıkar. Bu haliyle yeni Kanunumuz, harp gemileri ile diğer devlet gemilerini kapsam dışı bırakan Çatma Milletlerarası Sözleşmesinden – isabetli olarak– ayrılmaktadır.

## 5. TARAFLAR BAKIMINDAN UYGULANACAK HÜKÜMLER

Çatmalarda ortaya çıkması muhtemel ihtilafların tarafları; donatanlar, aynı sorumluluk halleri bakımından gemiler, gemi işletme müteahhitleri, taşıyanlar, kaptanlar, gemi adamları, donatan/kiracı acenteleri, mali sorumluluk sigortacıları (P&I), tekne/makina sigortacıları, yükleme ve boşaltma uçlarındaki yük ilgilileri, yük sigortacıları, yolcular, kurtarmacılar, kamu erki ve çevre hukuku bakımlarından İdare, zarar gören 3. Kişiler, çevre temizlik hizmeti verenler, sağlık ve hayat sigortacıları gibi çok sayıda karşımıza çıkar ve farklı hukuki temellerden dayanak alırlar.

Yeni TTK Çatma hükümleri, bunlardan hangilerine ve hangi ihtilaflar bakımından uygulanacaktır?

Bu soruyu cevaplamak için yeni kanunumuzda sevk edilen hükümler, Çatma Milletlerarası Sözleşmesi’nin 10uncu maddesi ve içtihatları incelediğimizde, özetle şu düzenlemeye ulaşıyoruz:

Çatma hükümleri, haksız fiilin bir özel halini teşkil etmekte olup, yukarıda zikrettiğim maddeler çerçevesinde; gemi niteliğindeki iki veya daha çok aracın çatışmaları halinde, gemilere ve gemilerde bulunan insanlara veya eşyaya, bu haksız fiil sonucu verilen zararların tazmini bakımından, hak sahibi ya da muhatap olma konumundaki taraflara uygulanacaktır.

Ancak (yürürlükteki TTK’ya paralel olarak), Çatma Milletlerarası Sözleşmesinden’den alınan hüküm (m.1296) doğrultusunda, sözleşmelerden doğan talepler saklı tutulmuş ve çatma hükümlerinin

- donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin ulusal ve uluslararası, mevcut ve ileride ihdas edilecek düzenlemeleri ve

- taşıma sözleşmeleri ve diğer her türlü sözleşmeleri

etkilemeyeceği kuralı benimsenmiş olmakla, bir sözleşmenin ihlali şartlarının ortaya çıktığı her durumda, sözleşmeye dayanan talepler bakımından, Çatma Hükümleri değil sözleşme hükümleri uygulanacaktır. (gemiadamları, yolcular, gemide bulunan surveyor, eksper, tersane işçileri, kılavuz kaptan ve sair kişilerin bedensel ve eşya zararları, bir sözleşme uyarınca taşınan yük ile ilgililerin talepleri, römorkaj sırasında ortaya çıkabilecek talepler vs.)

Bunların dışındaki taraflar bakımından ise Çevre Kanunu, kamu hukuku mevzuatı ve Borçlar Kanunu hükümleri başta olmak üzere sair mevzuat geçerli olacaktır.

## 6. ÇATMA ÇEŞİTLERİ

Yeni Kanunda çatma çeşitleri kusursuz ve kusurlu çatma olmak üzere iki ana grupta ele alınmış, kusurlu çatma halleri de bir tarafın kusuru, ortak kusur ve kılavuz kaptan kusuru olmak üzere üç madde altında düzenlenmiştir.

Bunları ayrı ayrı açıklamak gerekirse:

### 6.1. Kusursuz Çatma (m.1287)

Çatma **umulmayan bir hal** veya **mücbir sebep** yüzünden meydana gelmiş veya **neden ileri geldiği anlaşılamamışsa**, çarpışan gemilerin, gemilerdeki insanların, gemilerdeki eşyanın uğradıkları zarara o zarara uğrayan kişi katlanır.

Bir başka ifadeyle; bir çatma olayı kusursuz çatma kapsamında sayılırsa, çatışan gemilerin kaptan ve donatanları, bu çatışmanın sonuçlarından sorumlu tutulamazlar. Gemi donatanları, gemilerdeki yüklerin malikleri, gemilerde bulunan şahıslar (bedensel zararlar ve can kayıplarında ayrıca destekten yoksun kalanlar), kendi zararlarına katlanmak zorunda kalacaklardır.

Doğal olarak, bu zararların sigorta kuvertürleri çerçevesinde tazmini yöntemi kullanılabilecektir. Ancak, kusursuz çatma sonucu zarar gören sigortalılarına tazminat ödeyen sigortacıların rücu imkanları olmayacaktır.

Burada kusursuz çatma halleri ile ilgili kısa bir açıklama vermek gerekirse: Umulmayan hal<sup>12</sup> en büyük bir dikkat ve özenle bile önlenemeyecek, önlem alınarak savuşturulamayacak olaylar, şeklinde tarif edilmektedir. Örneğin; her türlü bakımı yapılan, yeterli bir dümen donanımında ortaya çıkan ve önlenmesi imkansız dümen kilitlenmesi<sup>13</sup>, manevra sırasında pervane şaftı kesilen geminin çatması, yine manevra esnasında kaptanın kalp krizi geçirmesi gibi...

Mücbir sebep, donatanın kontrol edemediği insan gücü ile önlenemeyecek olaylardır. Örneğin, Beaufort skalasına göre 10, 11, 12 şiddetindeki fırtınalar (bora, karsırga), tsunami, olağandışı doğa olayları (act of God), harp hali, korsanlık gibi...

Sebebin belli olmadığı haller ise, yargılama sürecinde yapılan tüm incelemelere karşın çatma nedeninin belirlenemediği hallerdir. Birden çok sebebe tek başına bağlanabilmesi mümkün olmakla birlikte, hangi sebebin çatmayı oluşturan sebep olduğu konusunda tereddütün giderilemediği durumlardır.

Umulmayan hal ve mücbir sebepte İspat yükümlülüğü donatandadır. Dar su geçişlerinde –özellikle İstanbul Boğazı’nda sıkça karşımıza çıkan “dümen kilitlenmesi” gerekçesi üzerinde kısaca durmak gerekirse; konunun yeterince berrak olmadığını itiraf etmek gerekir. Prof. Saracoğlu, bu ihtimalin gerçekçi olmadığı savını işlerken algı yanılması ya da gerçek nedeni gizleme saikinden yola çıkmaktaydı. Her iki sebebin de önemi ve etkili olduğunu kabul etmekle birlikte Hocanın teknik açıklamalarını yeterli bulamamıştım. Ayrıca mesleki deneyimlerim arasında çok inandırıcı dümen sıkışması olaylarına da tanık oldum. Böyle bir iddia ortaya atıldığında kuşku ve dikkatle araştırılması ihtiyacına tamamen katılıyorum. Ancak, tüm incelemelere rağmen başka makul bir çatma gerekçesi ortaya çıkmıyorsa bu durum “sebebi belli olmayan” çatma kategorisinde sayılabilir. Konunun teknik olarak daha kapsamlı bir araştırma gerektirdiği anlaşılıyor.

Yukarıda sayılan haller gemilerin hepsi veya onlardan biri, kaza anında demirdeyken meydana gelirse sorumluluk durumunda bir değişiklik olmayacağı ve madde

<sup>12</sup> Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku, Atilla Aybay, Aydın Aybay, Gündüz Aybay, Rona Aybay, Aybay Yayınları, 1998, Sh:729 vd.

<sup>13</sup> Saik’te Hata (Nedende Yanılgı) Olgusuna Çarpıcı Bir Örnek: Dümen Kilitlenmesi Savı, Prof. Y. Müh. Seyfettin Saracoğlu, Makale, Deniz Hukuku Dergisi, yıl:2, Sayı:1, Mart-1997.

birinci fıkrası hükmünün uygulanacağı da madde ikinci fıkrasında yer almaktadır (m.1287/2). Bu fıkra Çatma Sözleşmesi m.2, f.2'den alınmıştır. Mehz Alman Ticaret Kanunu'nda yer almadığı için TTK'ya da alınmamışken bu kez Sözleşme ile tam bir uyum sağlanmaktadır.

Bu düzenleme Yeni TTK m.1294 ve Yargıtay içtihatlarına da uygundur. M.1294'de, çatmada kusurun saptanmasında herhangi bir karinenin dikkate alınmayacağı hükme bağlanmıştır. Gerekçede ifade edildiği üzere; çatma yargılamalarında “demirdeki geminin kusurlu olmadığı” şeklinde bir “fiili karine”nin esas alındığına sıklıkla rastlanmaktadır. Oysa demirdeki gemi, yasak bölgede demirlemişse veya demir feneri yanmıyorsa, kusurun tümü o geminin adamlarına izafe edilebilecektir. Dolayısıyla kusur oranları, tam bir tarafsızlıkla, önyargıdan uzak, bir karinenin yönlendirmesi olmadan araştırılmalıdır.<sup>14</sup>

Aynı mantıktan hareketle, eğer meydana gelen çatma olayında kusursuz çatma şartları karşımıza çıkıyorsa bu durum, gemilerin hepsi veya birinin kaza anında demirde olması farketmeksizin kusur araştırmasını zorunlu kılar. Kusursuz çatmaya maruz kalan kusursuz demirli gemi donatanı da, kendi zararına katlanmak zorunda kalır.

## 6.2. Kusurlu Çatma (m.1288-1291)

Kusurlu çatma ile ilgili hükümlerin, genel anlamda sistematiği bakımından yürürlükteki Kanun ile yeni Kanun, birbirine paralel bir düzenleme halindedir. Özetle ifade etmek gerekirse; kusurun bir tarafta olması, ortak olması ya da kılavuz kaptanda olması halleri yine ana başlıkları oluşturmaktadır. Bununla birlikte, yeni Kanunun bu gruptaki hükümlere getirdiği bazı açıklıklar, uygulamacıların çözüm üretmekte yıllardır çektikleri sıkıntıları gidermesi nedeniyle önemlidir. Bu gelişmelere kısaca göz atmak gerekirse:

Çatma Milletlerarası Sözleşmesi'nde kullanılan ifade olan “gemi kusuru” kavramı, Alman kanunkoyucunun tercih ettiği “gemi adamı kusuru” şeklinde yürürlükteki Kanunumuza alınmışken, Yeni Kanunda “donatanın ve gemi adamının kusuru” birlikte zikredilmek suretiyle hem Çatma Milletlerarası Sözleşmesi ile uyum sağlanmış hem de donatanın şahsi kusurunun madde kapsamı içinde olduğu açıkça ifade edilmiştir.

Bir diğer husus “teknik kusur” kavramına ilişkin gelişmedir. Her ne kadar yürürlükteki kanunda donatanın sözleşmelerden doğan sorumluluğu saklı tutulmuş olmasına rağmen, uygulamada, çatmaya ilişkin kuralların özel hüküm teşkil ettiği, dolayısıyla çatmadan kaynaklanan yük zararında “sevk ve idare kusuru” def'inin dinlenemeyeceği görüşü savunulmuş<sup>15</sup> ve yargıda birbiri ile çelişen sonuçlara ulaşılmıştı. Yeni kanun bu konudaki tereddütleri bertaraf etmek üzere, donatanın teknik kusura dayalı sorumsuzluk halini çatma hükümleri arasında tekrar etme yolunu benimsemiştir. Bu konuya tekrar döneceğiz.

6762 Sayılı kanunumuzun, uygulamacıları yorum yapmaya sevkeden bir yönü de müşterek kusurlu çatmada meydana gelen bedensel zararlar bakımından donatanların sorumluluklarının niteliği ile ilgiliydi. Çatma Milletlerarası Sözleşmesinde ve mehz önceki kanunda **kusurlu** gemilerin teselsülü öngörülmüşken, 6762 sayılı kanuna ilişkin hükümet tasarısında “kusur” ibaresi çıkartılmış ve böylece can zararları bakımından **kusursuz** sorumluluğa geçilip geçilmediği hususunda tereddütlerin doğmasına sebebiyet verilmiştir.<sup>16</sup> Yürürlükteki kanunun 1218inci maddesi, 2nci fıkrası, bu bakımdan bir eksiklik içeren görüntüdeydi. Yeni kanunda bu durum düzeltilmiş, kusurlu

<sup>14</sup> Bkz. Gerekçe m.1294

<sup>15</sup> Bkz. Gerekçe m.1289

<sup>16</sup> Bkz. Gerekçe m.1290



çatmaya ilişkin önceki maddelerdeki “donatanın kusuru” ibaresine bu maddede de yer verilerek, teselsülün çatmaya karışan bütün gemilerin donatanları arasında değil, yalnızca kusurlu donatanların arasında söz konusu olacağı açıklanmıştır.

Yeni TTK; gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuz kaptanın veya ihtiyari kılavuz kaptanın görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdikleri zarardan donatanın sorumluluğunu düzenlerken yürürlükteki kanunun ilgili 947nci maddesinden farklı bir sorumluluk şekli benimsemektedir. Yürürlükteki kanunda donatan, bu kişilerin yanı sıra, onlarla birlikte, ek bir sorumluluk altına girmektedir<sup>17</sup> Bir başka ifadeyle Borçlar Kanunundaki<sup>18</sup>, istihdam edenin sorumluluğuna getirilen kurtuluş beyyinesinden yararlanma imkanı bulunan donatana karşı zarar gören üçüncü şahıs korunmakta, kanunun, donatan sorumluluğuna özel bir düzenleme yapma niyeti taşımadığı anlaşıldığı için de zarar görenin, TTK m.947 çerçevesinde sınırlı ve/veya BK m.55 çerçevesinde sınırsız (ama sorumluluktan kurtuluş imkanına sahip olacak) şekilde donatanı sorumlu tutması mümkün olmaktadır. Yeni TTK’da ise kanun koyucu, donatanın sorumluluğunu sınırlama imkanı, kanuna özel bir kısım eklemek suretiyle açıkça ihdas etmiş olduğundan, artık bu konuda Borçlar Kanunu hükümlerine gitme olanağı kalmadığı söylenebilir.

Şimdi kusurlu çatma hallerini, yeni kanunun benimsediği sisteme uygun olarak tek tek açıklayacak olursak:

### **6.2.1. Bir Tarafın Kusuru (m1288)**

Çatma, gemilerden birinin donatanının veya gemi adamlarının kusurundan ileri gelmişse, zararı o geminin donatanı tazmin etmek zorundadır. Maddenin ifade edildiği şekli Çatma Milletlerarası Sözleşmesi’nden bir noktada ayrılıyor. Sözleşmede “gemilerden birinin kusuru” ibaresi kullanılmış olması kusurun süjesini açıklamaya yetmediği için madde metninde açıkça “donatanın” ve “gemi adamının” kusurlarının kastedildiği ifade edilmiştir.

### **6.2.2. Ortak Kusur**

Yeni TTK, çatmaya karışan gemilerin donatan veya gemi adamlarının müşterek kusurları sözkonusu olduğunda sorumlulukların tespitini “Ortak Kusur” başlığı altında ikiye ayırmış, eşya zararı ve bedensel zararı ayrı maddelerde ele almıştır.

#### **6.2.2.1. Eşya Zararı (m.1289)**

Maddenin ilk fıkrasının ilk cümlesi şöyledir: Çatma, çarpışan gemilerin donatanlarının veya gemi adamlarının kusurlarından ileri gelmişse, bu gemilerin donatanları, çatma yüzünden gemilerin veya gemide bulunan eşyanın uğradıkları zarardan kusurlarının ağırlığı oranında sorumludur.

Maddenin düzenlenmesinde Çatma Milletlerarası Sözleşmesinin esas alındığına kuşku yok. Gerekçede de teyit olduğu üzere, Sözleşmenin 4üncü maddesinden günümüze gelen bir hüküm. Sadece sözleşmede benimsenen “gemi kusuru” kavramı yerine “donatan ve gemi adamları kusuru” ibaresi tercih edilerek belirsizlik giderilmiş.

Fıkranın devamında ise; “Bununla beraber, duruma göre, bu oranın saptanması mümkün olmaz veya tarafların aynı derecede kusurlu olduğu ortaya çıkarsa, taraflar eşit oranda sorumlu tutulurlar. Bu tazminat istemleri bakımından, donatanların üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğu müteselsil değildir.” şeklindeki ifade yer almaktadır. Oranın saptanmasında imkansızlık veya tarafların aynı derecede kusurlu olmaları hal-

<sup>17</sup> Bkz. Çağa T./Kender R.” Deniz Ticareti Hukuku, C.1, s. 142 vd.

<sup>18</sup> Bkz.1926 Tarihli 818 Sayılı Borçlar Kanununun 55inci, 1 Temmuz 2012’de Yürürlüğe Girecek 6098 Sayılı Yeni Borçlar Kanununun 66ncı Maddesi.

leri Çatma Milletlerarası Sözleşmesinde düzenlenmiş olmasına karşın yürürlükteki kanunumuzda yer almadığından maddeye eklenen bu bölüm ile Sözleşmeye uygunluk sağlanmaya çalışılmıştır. Böyle ifade etmemin sebebi, yine de Kanunkoyucunun seçtiği sözcükleri çok isabetli bulmadığımdandır. Çünkü, “kusurların ağırlığı oranında sorumluluk” prensibi var ise “kusurların aynı derecede olması” halinde, zaten eşit oranda sorumluluk sonucuna ulaşılabacaktır. Bunu ayrıca belirtmek gereksiz hale gelmektedir. Oysa Çatma Milletlerarası Sözleşmesinin Birinci paragrafı, ikinci cümlesinde bu durum “kusurların eşit gibi gözükməsi” şeklinde ifade edilmekte olduğundan uygulamada mehazın ruhu dikkate alınmalı, mutlak bir eşitlik yerine bir çatma ile ilgili birden çok kusur tespiti yapıldığı ve birbirine çok yakın görüntüde olan kusur paylaştırmaları ile karşılaşıldığı durumlarda da eşit oranda sorumluluk kararına varılabilmelidir. Uygulamada, bilirkişilerin matematik formüllerden ziyade her olaya has kuralları değerlendirmede kullanmak zorunda kaldıkları subjektif kriterler çerçevesinde birbirine yakın, bazen de çok uzak, kanaatlere ulaşabildiklerine tanık olmaktadır. Nitekim, kusur oranının saptanamaması halinin muhtemel sebeplerinden biri de budur.

Burada madde metninden anlam çıkarmakta yine de güçlük gösteren bir sorun olduğu kanaatindeyim. Bilirkişi incelemelerinde birbirine çok uzak düşen, aykırı kusur paylaştırmaları ile karşılaşıldığında, doğru kanaate ulaşamadığını düşünen hakim, kusur oranının saptanamadığını varsayarak, eşit sorumluluk yönünde bir hükme varabilmesi midir? Bir başka ifade ile, bilirkişilerin kusur oranında anlaşamamış olmaları hali, delil yetersizliği nedeniyle kusurun saptanamadığı hallerden sayılı eşit sorumluluk kuralının işletilebilmesi mümkün olacak mıdır? Bu soruya “evet” cevabı verildiği noktada madde metninin geliştirilmesine de gereksinim olduğu ortaya çıkmaktadır.

Yeni kanunumuz, ortak kusurlu çatmalarda donatanların, gemilerde ve gemilerde bulunan eşyada meydana gelen zararların tazmini bakımından, üçüncü kişilere karşı sorumluluğunda teselsül olmayacağını, her donatanın sadece kendisine isabet eden kusur oranında sorumlu tutulabileceğini hükme bağlamıştır.

Madde metninde, “gemilerin veya gemide bulunan eşyanın” uğradıkları zarardan bahsedildiği için bu konuya kısaca değinmek gereksinimi duyuyorum. Çatma Milletlerarası Sözleşmesinde (m.4/2), “eşya” tanımı içine; gemilerdeki yüklerin, gemi personeli, yolcuları ve sair kişilerin eşyalarının ve diğer mallarının girdiği açıkça ifade ediliyor. Geniş tutulmuş bir tanım. Sözleşme Yeni TTK için bir mehaz niteliğinde olduğundan uygulamada böyle benimsenmesi, “gemi” tabiri altında tekne, makine ve tüm teferruatın, “eşya” tabiri altında da her ne surette olursa olsun gemilerde bulunan tüm eşyanın anlaşılması gerektiği kanaatindeyim.

Maddenin 2nci fıkrasında yeni kanun, uygulamada kavram karışıklığına sebep olan bir duruma da açıklık getirmekte ve “teknik kusur” kavramını açıkça düzenlemektedir. Çatma, gemi adamlarının geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ait bir hareketinin sonucu olduğu taktirde, donatan, kendi gemisinde taşınan yükün ilgililerine karşı 1062nci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi ve 1180inci maddenin birinci fıkrasının birinci cümlesi hükümleri uyarınca sorumlu olmayacaktır.

Aslında bu düzenleme yürürlükteki kanun bakımından da geçerlidir. Zira Çatma Milletlerarası Sözleşmesinin 4üncü maddesinin 4üncü fıkrasından Alman Ticaret Kanununa, oradan da yürürlükteki Kanunumuza alınan (m.1221) hüküm uyarınca; donatanın sorumluluğunun gemi ve navlunla sınırlanmasına ve sözleşmelerden doğan sorumluluğuna dair hükümlerle gemi adamlarının kusurları sebebiyle sorumluluğuna dair hükümler ve Denizde Can ve Mal Koruma hakkındaki kanun hükümleri saklı tutulmuştur. Donatanın gemi adamlarının kusurlarından dolayı sorumluluğunun düzenlendiği 947inci maddede ise istisnaen, donatanın yükü ilgili şahıslara karşı olan sorumluluğunun, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğu derecesinde olduğu belirtilmişti. Maddenin yaptığı atıf doğrultusunda, taşıyanın hem kendi adamlarının hem de gemi adamlarının kusurlarından, kendi kusuru gibi sorumlu olacağına

ilişkin 1062inci madde 2inci fıkrasında ise, zararın geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketin (ki buna kısaca teknik kusur veya navigasyon kusuru diyoruz) veya yangının sonucu olduğu takdirde, ayrıca kendi kusurunun bulunmaması halinde sorumlu olmayacağı hükmüne bağlanmıştır. Dolayısıyla, saklı tutulan hükümler çerçevesinde çatma hallerinde de uygulanması gereken teknik kusur sorumsuzluk halinin uygulamada yeterince doğru algılanamamış ve de uygulanamamış olmasından yola çıkarak Kanunkoyucu, yeni kanunumuzun çatma ile ilgili bölümünde teknik kusur düzenlemesine açıkça yer vermeyi tercih etmiştir. 1180inci maddeye yapılan atf suretiyle “yangın” da sorumsuzluk kapsamında tutulmuştur. Konunun özünden uzaklaşmamak adına, bu tebliğ kapsamında, teknik kusur/ticari kusur ayırımının detayına giriyor, ancak bu ayırımın önemine dikkat çekmek istiyorum.

Kanunkoyucu, teknik kusura dayalı sorumsuzluk hali ile ilgili olarak donatanların kendi aralarındaki muhtemel rücu ilişkilerinin nasıl olacağına dair bir hükmü de madde kapsamına almış, madde gerekçesinde bu hali örneklemek suretiyle de uygulamacılara önemli bir kolaylık getirmiştir. 1289uncu maddenin 2nci fıkrası, ikinci cümlesinde ifade edilen bu hüküm ile; teknik kusura bağlı sorumsuzluk halinden yararlanan kendi donatanından tazminat elde edemeyen yük ilgilisi, söz konusu zararı için diğer kusurlu donatanların birinden, yabancı bir hukuka göre tazminat aldığı takdirde, bu ödemeyi yapan donatanın, fazladan ödemek zorunda kaldığı kısım için sorumsuzluk halinden yararlanan donatana rücu etmesi halinde, kendisine rücu edilen donatan, o yük ilgisisine aynı oranda rücu hakkına sahip olmaktadır.

#### 6.2.2.2. Bedensel Zarar (m.1290)

Madde bedensel zararların sebebini belirlerken, eşya zararları için kabul edilen kusur sorumluluğunu aynen benimsemektedir. Bu yönüyle, yürürlükteki Kanunun muadil maddesi 1218/f.2’de, kusursuz sorumluluğu çağrıştıran, tereddütlü ifade de düzeltilmek istenmiştir. İlk cümle m.1289’u tekrarlar şeklinde “Çatma, çarpışan gemilerin donatanlarının veya gemi adamlarının kusurlarından ileri gelmişse” diye başlamakta, kusurun atfedebileceği sùjeler tanımlanmaktadır. Ne var ki devamında, eşya zararları bakımından kabul edilen “kusurların ağırlığı oranında sorumluluk” tanımına m.1290/f.1, ilk cümlesinde yer verilmeyerek, “bedensel zararlardan müteselsil sorumluluk” bulunduğu ifadeyle cümle sonlandırılmaktadır. Fıkranın ikinci ve “Bununla beraber...” diye başlayan ve “duruma göre, bu oranın tespiti (m.1289’da kullanılan ‘saptanması’ sözcüğü yerine kullanılmış) mümkün olmaz veya tarafların aynı derecede kusurlu olduğu ortaya çıkarsa, taraflar eşit oranda sorumlu tutulurlar.” şeklindeki benzer hükümle fıkra tamamlanmaktadır.

Donatanların sorumluluklarının “kusurların ağırlığı” oranında olacağını ise Kanunkoyucu, donatanların birbirlerine rücuu ile ilgili 2nci fıkrada ele almış ve “Donatanların birbirine rücuunda, her donatan, kusurunun ağırlığı oranında sorumludur.” ifadesini tercih etmiştir. Ancak bu durumda, donatanın, gemi adamlarının kusurundan ileri gelen bedensel zararlar bakımından müteselsilen sorumlu oldukları halde bu zararların donatanlar arası rücu ilişkisi kapsamı dışında kalması yolunun açılması riski mevcuttur. Madde gerekçesinin de bu hususa açıklık getirmediği kanaatindeyim.

Bu nedenle madde metninin; zarar görenler karşısında donatanların –ister şahsi ister gemi adamları kusurundan doğmuş olsun– müteselsilen sorumlu oldukları, buna mukabil donatanlar arası rücu ilişkisinde borçlar hukukundaki “adam çalıştırmanın sorumluluğu” şartlarında kurtuluş beyyinesinden yararlanabilecekleri, şeklinde anlaşılması ihtimalinin ya Kanun kapsamında ya da akademik platformda dikkate alınmasının isabetli olacağı kanaatindeyim.

Önemi nedeniyle yinelemek gerekirse; gemilerde bulunan kişilerin çatma yüzünden ölümünden veya yaralanmasından yahut sağlığının bozulmasından doğan za-

rarlardan donatanların sorumluluğu –eşya zararlarından doğan sorumluluktan farklı olarak– müteselsil sorumluluktur.

### 6.2.3. Kılavuzun Kusuru (m.1291)

Bilindiği üzere Türk hukuk sisteminde kılavuz kaptanı, kılavuzluk hizmetlerini ve bu hizmetlerin kapsamını tanımlayan bir düzenleme mevcut değildir. 1929 yılında Kabul edilen Eski Ticaret Kanunumuzun 1278inci ve 1956 yılında yürürlüğe giren 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunumuzun, Mecburi Kılavuzun Kusuru başlıklı 1219uncu maddesi kılavuzluk hizmetinin niteliğine değinen sayılı iki madde olmakla birlikte, bu konuda bir hukuki niteleme anlamına gelecek şekilde kılavuzluk statüsü ihdas etmiş değildir. Batılı ülkelerde ciddi hukuki düzenlemelerin onyedinci yüzyılda başladığı bildirilen kılavuzluk konusunda bizdeki ilk çalışmanın yirminci yüzyıl başlarına denk geldiği anlaşılan talimatnameden<sup>19</sup> de görüleceği üzere ülkemizde genel olarak Kabul edilen anlayış –uluslararası gelişmelere paralel şekilde– kılavuz kaptanın danışman vasfına sahip olduğu, geminin seyir ve manevralarından dolayı sorumluluğun bütünüyle gemi kaptanına ve dolayısıyla “donatan” a ait olacağı yönündeydi.

Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda kabul edilen düzenlemenin ise, gerekçede açıkça belirtildiği üzere, 1955 tarihli bir Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kararına<sup>20</sup> dayandırıldığını ifade edebiliriz. Bu karara göre kılavuz kaptanlar<sup>21</sup> geminin sevkindeki etkinlikleri bakımından “danışman kılavuz-sevk kılavuzu”, onlardan yararlanmanın zorunlu olup olmaması bakımından da “zorunlu kılavuz-isteğe bağlı kılavuz” olarak tasnif edilir.<sup>22</sup> Bu tasnife uygun bir şekilde Yeni TTK’da; zorunlu danışman kılavuz kaptan ile (ister sevk ister danışman vasfında olsun) isteğe bağlı kılavuz kaptan kusurundan ileri gelen çatmadan geminin donatanı sorumlu tutulmuştur. Gemi zorunlu sevk kılavuzu tarafından sevk edilirken onun kusurundan ileri gelen çatmadan ise geminin donatanı sorumlu değildir. Bir tablo ile ifade edersek durum şöyledir:

İsteğe bağlı danışman kılavuz kaptan kusuru	Donatan sorumlu
İsteğe bağlı sevk kılavuz kaptanı kusuru	Donatan sorumlu
Zorunlu danışman kılavuz kaptan kusuru	Donatan sorumlu
Zorunlu sevk kılavuz kaptanı kusuru	Donatan sorumlu değil

Yeni kanun, bu düzenlemesi ile Çatma Milletlerarası Sözleşmesi’nden –bir bakıma– ayrılmaktadır. Sözleşmenin 5.inci maddesine göre, zorunlu olarak alınan bir kılavuzun hatası nedeniyle meydana gelen çatmalarda da donatanın sorumluluğu kabul edilmiştir. Kanun koyucumuz, bu konuda sözleşmenin müzakereleri sırasında yapılan tartışmalara ve bu tartışmalar sonucu, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması hakkında bir milletlerarası sözleşme kabul edilene kadar 5.inci maddeyi uygulamayacaklarına dair kabul edilen ek maddeye dayanarak milli hukukta, aksi yöndeki bu düzenlemeyi benimsemiştir.

<sup>19</sup> Bkz. 13.1.1340 Tarihli Kılavuzluk ve Römorkörcülük Talimatnamesi (Miladi1921)

<sup>20</sup> Bkz. Yargıtay İçtihadı Birleştirme Genel Kurulu Kararı E. 1955/26, K.1955/4, T.16.3.1955

<sup>21</sup> Kanun metninde “kılavuz” şeklinde belirtilen öznenin uygulamacılar ve meslek bireyleri arasında benimsenen kullanım olan “kılavuz kaptan” şeklinde ifade edilmesi kişisel bir tercihtir.

<sup>22</sup> Bkz. Gerekçe m.1291

Zorunlu sevk kılavuz kaptanı kusurundan ileri gelen ve donatanın sorumlu tutulmacağı belirtilen çatma halinde ayrıca donatanın ve/veya gemi adamlarının kusuru da sözkonusu olursa, bu takdirde donatan sorumsuzluk kuralından yararlanamaz.

Zorunlu sevk kılavuz kaptanı kusurundan ileri gelen çatmalarda sorumluluk tevcihi, sözleşme şartları ve Borçlar Kanunu hükümleri çerçevesinde tespit olunacaktır.

## 7. DELİL TESPİTİ

Türk hukuk sisteminde çatma ile ilgili uygulama bakımından getirilebilecek en önemli eleştiri konularından biri –özellikle dava öncesi kullanılan delil tespit yöntemlerindeki zaafiyet idi. Bir çatma meydana geldiğinde, havayolu ve karayolu taşımalarında var olan kaza soruşturma usulleri deniz kazaları için sistemli bir şekilde düzenlenmediğinden; savcılıklar, önemli ve özellikle ölümlü deniz kazalarında soruşturma açmakta ve bu soruşturma kapsamında tayin edilen bilirkişiler, kazaya karışan ilgililerin kusur oranlarını tespit etmektedirler. Liman başkanlıkları, kendi liman mevzuatlarında yer alan hükümler çerçevesinde ifadeler almakta, kazanın sebeplerine dair raporlar düzenlemektedirler. Diğer taraftan menfaatleri tehdit altına giren ya da fiilen zarar gören taraflar olarak donatanlar, taşıyanlar, yük ilgilileri, gemi ve yük sigortacıları, velhasıl değişik konumlardaki ilgililer, haklarını korumak adına derhal faaliyete geçerler, müsait bulabildikleri ve çokluk çatma ile ilgisi bulunmayan mahkemelerden birine başvurarak delil tespiti isterlerdi. Bir taraftan kaza sonrası ortaya çıkan fiziksel riskler, diğer taraftan deniz taşımacılığında zaman kavramının önemi ve bilirkişi bulmadaki zorluklar gibi gerekçelere yaslanmak suretiyle de muhataplara tebliğden sarfınazar edilerek ve başvuran tarafın telkinlerinin etkili olabildiği bilirkişi seçimleri ile bu tespitleri yaptırmak, çoklukla mümkün olurdu. Tespit incelemeleri sırasında, başvuran tarafın lehinde olan delillerin ön plana çıkarılması, deniz trafik hizmetlerinde son yıllarda ortaya çıkan olumlu gelişmeler ayrı tutulursa objektif nitelikte kanıt bulma zorlukları gibi nedenlerle de dava öncesi tespitlerde düzenlenen bilirkişi raporları, neredeyse taban tabana zıt kanaatlara ve kusur oranlarına bağlanırlardı. Bu durum çatma ile ilgili yargılamaları ciddi şekilde ve olumsuz olarak etkiler, çatmadaki sorumluluğun doğru olarak tespiti için dava içi, çok sayıda ayrı bilirkişi incelemeleri yapmak kaçınılmaz hale gelirdi. Bu atmosferin getirdiği güvensizlik duygusu, uygulamacıların korunma içgüdülerini tetiklediği için de delil tespitleri gittikçe kaotik bir işleme dönüşmekteydi.

Gereğinden de anlaşılacağı üzere, yeni kanunda, sırf bu nedenle 1292nci madde sevk edilmiş ve dava öncesi, kazaya karışan ilgililerin başvuruları ile yapılacak delil tespitleri bir disipline sokulmuştur:

Birinci fıkra ile hangi mahkemenin yetkili olacağı belirlenmiştir. Buna göre, dava öncesi yaptırılacak delil tespitlerinde usul hükümlerinin esnetilerek değişik birçok mahkemeden işlem yapılması yolu kesilmiş, çatmanın meydana geldiği yerde deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesi yetkili kılınmıştır. Şayet, o yerde deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesi yoksa, bu takdirde asliye ticaret mahkemesi, o da yoksa ticaret davalarına bakmakla görevli asliye hukuk mahkemesi yetkilendirilmiştir.

Fıkra gerekçesinde de açıklandığı üzere, çoklukla, tarafların farklı mahkemelere –bazen de aynı mahkemeye– başvuru yaparak, işin müstaceliyetine binaen karşı tarafa tebligat yaptırmadan gerçekleştirdikleri tespitler önlenmiş olacaktır. Gerçekten de tek taraflı ve bir nevi baskın şeklindeki bu tespitlerde birbiriyle taban tabana zıt olabilen bulgular nedeniyle yargılama süreci kötü etkilenmektedir. Ne var ki bu haliyle kanun hükmünün yine de bir miktar olumsuzluk barındırdığı kanaatindeyim. Çünkü, bu sefer de, erken davranıp tespit dinamiklerini –kısmen de olsa– kontrol etme imkanına kavuşan taraf, muhatabı karşısında avantaj elde edebilecektir. Mahkemelerce, hükmün sevk edilmiş amacı hatırdta tutulursa bu olumsuzlukların etkisizleştirilmesi mümkündür.

Ayrıca, işin gerçekten muaccel olduğu hallerde, tebligat için geçecek sürede delil kaybı ihtimali küçümsenemez.

İkinci fıkra ile çatmaya karışan her geminin kaptanı veya temsilcisine tespit bildirimi yapılması öngörülmüştür. Burada, kaptanların veya temsilcilerinin zorla tespitte getirilmeleri değil, tarafların birbirine haber vermeden tespit yaptırılmalarına engel olmak amaçlanmıştır. Diğer bir ifade ile bildirim yapılmış olması yeterli sayılmış, diğer tarafın tespitde hazır bulunması aranmamıştır.<sup>23</sup>

Üçüncü fıkrada ise, tespit raporunda çatmaya karışan gemilerin kusur oranlarının belirtilmeyeceği hükme bağlanmıştır.

Bu hüküm, çatmalardaki delil tespitlerinin belki de en çağdışı, yargılamayı çığrından çıkaran hatalı uygulamasının sonunu müjdelere gibidir. Amaç delillerin tespiti- dir. Oysa ki bugünün uygulaması şöyledir: Maddi vakialar henüz tespit edilmemiş, deliller toplanmamışken, hem de karşı tarafın gıyabında yapılan bir incelemede kusur oranlarının belirlenmesi istenmekte, böylece her bir tarafın beklentisi doğrultusunda çelişkili raporlar üretilmektedir. Bu durum hem yargılamanın selametini olumsuz etkilemekte hem de dava ekonomisine aykırılık yaratmaktadır. Bu raporlar dava dosyalarına celp edildiği için, tespitte itiraz suretiyle etkisizleştirilmeleri, fiilen mümkün olmayabilmektedir. Tecrübe, bu, yanlı raporların bir şekilde kanaat oluşturma işlevine sahip olabildiği yolundadır.

Yeni kanunda yapılan bu düzenleme paralelinde, cezai ve idari yollardan elde edilen raporların yarattığı olumsuz etkileri gidermek ve hukuk güvenliğini güçlendirmek adına, Ticaret Kanununda değil belki ama gemi kazalarının soruşturulmasına ilişkin bir yasal düzenlemeye gidilmesine duyulan ihtiyaç, maddelere ilişkin, genel açıklamalar bölümünde, çok isabetli bir şekilde, ifade edilmiştir.

### **8. ŞEKİL ŞARTI YOKLUĞU (m.1293)**

Çatma sonucu uğranılan zararın tazmini için açılacak davalar öncesinde bir ihtar düzenlenmesine veya başkaca bir şekil şartının yerine getirilmesine gerek yoktur.

Çatma Sözleşmesi ile kanun arasındaki uyumda bir eksiklik olarak kalmaması için Sözleşmenin 6ncı maddesi ilk fıkrası aynen alınmıştır.

### **9. KARİNE YOKLUĞU (m.1294)**

Çatmada kusurun saptanmasında herhangi bir karine dikkate alınmaz.

Yine Çatma Milletlerarası Sözleşmesi'nden alınan bir hükümdür (m.6/2). Hali-hazır uygulamada sıkça düşülen bir hatayı bertaraf etmek bakımından önemlidir. Çatma yargılamalarında "demirdeki ya da örneğin Boğaz'daki bir rıhtımda bağlı konumdaki geminin kusurlu olmadığı" şeklinde fiili karine esas alınarak hüküm kurulduğuna sıklıkla rastlanmaktadır. Oysa demirli veya bağlı gemi yasak bölgede, trafik için engel teşkil eder şekilde bulunuyorsa, Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları'na uygun işaretleri göstermiyorsa, o gemi adamlarına kusur izafe edilebilecektir. Gerekçede, amacın, bir karine yönlendirmesi olmadan, önyargısız kusur tespitine olanak vermek olduğu açıkça belirtilmiştir.

### **10. KAPTANIN YARDIM GÖREVİ (m.1295)**

Bir çatmadan sonra her geminin kaptanı, kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcularını ciddi bir tehlikeye atmadan mümkün olması şartıyla, diğer gemiye, gemi adamlarına ve yolculara yardımla yükümlüdür.

<sup>23</sup> Bkz. Gerekçe m.1292

Ayrıca kaptan, mümkünse, diğer gemiye kendi gemisinin adını, bağlama limanını, geldiği ve gideceği limanları bildirmekle yükümlüdür.

Kaptanın, sadece bu maddede öngörülen yükümlülüğünü ihlal etmesinden dolayı donatan sorumlu olmaz.

Çatma Sözleşmesinin üç fıkralık 8inci maddesinin ilk iki fıkrası 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Korunması Hakkında Kanun'da yer almakla birlikte bu kez maddenin bir bütün halinde kanuna alınması sağlanmıştır.

### **11. SAKLI TUTULAN HÜKÜMLER (m.1296)**

Çatma Milletlerarası Sözleşmesi'nin 10uncu maddesinden alınan hükümdür. Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler saklıdır.

Bu bölümde yer alan hükümler, taşıma sözleşmelerinden ve diğer her türlü sözleşmelerden doğan borçları etkilemez.

### **12. ZAMANAŞIMI (m.1297)**

Çatmaya dayanan her türlü tazminat istemi, çatmanın meydana geldiği günden başlayarak iki yılda zamanaşımına uğrar.

1289uncu maddenin ikinci fıkrasının ikinci cümlesine veya 1290ıncı maddenin ikinci fıkrasına göre, donatanların birbirine karşı olan rücu hakları, ödemenin yapıldığı tarihten başlayarak bir yıl içinde zamanaşımına uğrar.

