

**1976 LLMC HÜKÜMLERİNE GÖRE  
SINIRLI SORUMLULUĞA TÂBİ BORÇLULAR VE ALACAKLAR**

Şükran Seçil ERTAN  
106615097

İSTANBUL BİLGİ ÜNİVERSİTESİ  
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ  
HUKUK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI  
(EKONOMİ HUKUKU)

Danışman: Doç. Dr. Kerim ATAMER

2010

**1976 LLMC HÜKÜMLERİNE GÖRE  
SINIRLI SORUMLULUĞA TÂBİ BORÇLULAR VE ALACAKLAR**

**PERSONS ENTITLED TO LIMIT LIABILITY AND CLAIMS  
SUBJECT TO LIMITATION IN RESPECT OF LLMC, 1976**

Şükran Seçil ERTAN  
106615097

Doç. Dr. Kerim ATAMER :

Prof. Dr. Samim ÜNAN :

Doç. Dr. Emine YAZICIOĞLU :

Tezin Onaylandığı Tarih :

Toplam Sayfa Sayısı : 142

Anahtar Kelimeler (Türkçe)

- 1) Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme
- 2) Türk Ticaret Kanunu Tasarısı
- 3) Deniz Alacağı
- 4) Sorumluluğun Sınırlandırılması
- 5) Gemi

Anahtar Kelimeler (İngilizce)

- 1) International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
- 2) Draft Turkish Commercial Code
- 3) Maritime Claim
- 4) Limitation of liability
- 5) Vessel

## **Özet**

1924 tarihli Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Tahdidi ile ilgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (“1924 Sınır MS”) ile 1957 tarihli deniz Gemileri Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Konvansiyon’un (“1957 Sınır MS”) yerine geçmek üzere hazırlanan Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme ( 1976 Londra MS) 1976 tarihinde Londra’da kabul edilmiştir. 1976 Londra MS, 1998 yılında Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir.

1976 Londra MS’de sınırlı sorumluluk imkânından fadalanabilecek kişiler ve bu kişilerin hangi hallerde sorumluluklarını sınırlandırabilecekleri sayılmış olup gemi tonajı esas alınarak belirlenen sorumluluk limitleri de konvansiyonda belirtilmiştir.

## **Abstract**

The International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 (“1976 London IC”) was adopted in London in order to replace the International Convention for The Unification of Certain Rules Relating to The Limitation of The Liability of Owners of Sea-Going Vessels (“1924 Limit IC”) and International Convention Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships (“1957 Limit IC”) which was entered into force in Turkey in 1998.

The persons entitled to limit their liability together with the claims subject to limitation are set out in the 1976 London IC which provides general limits depending on the vessel’s tonnage.

## İÇİNDEKİLER

Özet .....	iii
Abstract .....	iii
İÇİNDEKİLER .....	iv
KISALTMALAR .....	vii
KAYNAKÇA .....	ix
MAHKEME KARARLARI .....	xvi
I. Giriş .....	1
II. Gemi .....	4
A- TTK ve yürürlükteki mevzuat düzenlemesi .....	4
1. Gemi kavramı .....	4
2. Diğer araçlar .....	6
a) Yüzer havuz .....	6
b) Maçuna – yüzer vinç .....	7
c) Kayık .....	7
3. Ticaret gemisi .....	8
B- 1976 Londra MS düzenlemesi .....	9
1. Gemi kavramı .....	9
a) “Deniz” gemisi ve “iç su” gemisi .....	9
b) 300 tonilâtodan küçük gemiler .....	10
c) 1976 Londra MS uyarınca “gemi” sayılmayan araçlar .....	12
aa) Hovercraft ve araştırma platformu .....	12
bb) Sondaj işlemi gemileri .....	12
ç) “Enkaz” hâline gelmiş gemiler ve araçlar .....	13
2. Devletlerin yorum yetkisi ve Türk Hukuku .....	13
3. TSR bakımından uygulama alanı .....	14
C- TSR düzenlemesi .....	14
1. Gemi kavramı .....	14
a) Hovercraft ve araştırma platformu .....	15
b) Sondaj işlemi gemileri .....	16
2. Ticaret gemisi .....	17
3. Sicile kayıtlı gemi .....	17
4. Deniz gemisi .....	18
III. Sınırlı sorumluluğa tâbi borçlular .....	18
A- Gemi maliki .....	19
1. 1976 Londra MS düzenlemesi .....	19
a) Terim .....	19
b) Ekonomik malik – sicile kayıtlı malik ayrımı .....	19
c) ( <i>One ship company</i> ) uygulaması .....	21
2. TSR ve TTK düzenlemesi .....	22
a) Terim .....	22
b) Ekonomik malik .....	23
3. Donatan .....	24
4. Finansal kiralayan .....	25
a) Kavram .....	25
b) Gemi alacakları bakımından .....	25
c) 1976 Londra MS düzenlemesi .....	28
5. Donatma İştiraki .....	28
B- Çarterer .....	29
1. Kiracı .....	29
a) Kavram .....	29
b) Finansal Kiracı .....	31

2. Gemi işletme müteahhidi (“GİM”) .....	31
a) TTK ve TSR düzenlemesi.....	31
b) 1976 Londra MS düzenlemesi .....	32
3. Tahsis olunan.....	33
a) Kavram.....	33
b) Donatana karşı sorumluluğu sınırlandırma hakkı.....	34
ç) Comite Maritime International (“CMI”) anketi.....	37
4. Taşıtan.....	38
5. Slot Çarterer .....	39
6. Taşıyan.....	42
C- Yönetici .....	43
1. TTK ve TSR düzenlemesi .....	43
2. 1976 Londra MS düzenlemesi .....	44
Ç- İşleten .....	45
1. TTK ve TSR düzenlemesi .....	45
2. 1976 Londra MS düzenlemesi .....	46
D- Kurtaran.....	47
E- Diğer Kişiler.....	49
1. Kaptan.....	51
2. Diğer gemi adamları .....	52
3. Kılavuz.....	55
4. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Daire Başkanlığı (“TBGTH”).....	59
5. İstifçi .....	61
6. Römorkaj hizmeti verenler .....	64
7. Taşıma terminali işleticisi .....	67
8. Klas kuruluşu.....	68
9. Taşıma işleri komisyoncusu (“TİK”).....	71
F- Sigortacı .....	74
1. Kapsam .....	74
2. P&I sigortacısı .....	75
3. Tekne sigortacısı.....	77
4. Sigortacıya doğrudan dava hakkı.....	79
IV. Sınırlı sorumluluğa tâbi alacaklar .....	81
A- “Deniz alacağı” kavramı.....	81
B- Alacaklar.....	83
1. Kişi ve eşya zararından ve diğer zararlardan doğan alacaklar .....	83
a) Kişi zararlarından doğan alacaklar .....	91
aa) 1976 Londra MS düzenlemesi.....	91
bb) Olayın meydana geldiği yer bakımından uygulama.....	93
cc) Maddi zarar – manevi zarar.....	93
çç) Yolcu zararlarından doğan alacaklar .....	94
b) Eşya zararlarından doğan alacaklar .....	96
aa) 1976 Londra MS düzenlemesi.....	96
bb) Mevcut diğer sorumluluk rejimleri ile ilişkisi.....	98
c) Bagaj ve araçların zıya ve hasarından doğan alacaklar.....	101
ç) Diğer zararlardan doğan alacaklar.....	102
2. Gecikmeden doğan alacaklar.....	103
a) TTK ile ilişkisi .....	104
b) TSR ile ilişkisi .....	105
3. Akdî ilişkiye dayanmayan hak ihlallerinden doğan alacaklar.....	105
4. Enkaz kaldırmadan doğan alacaklar.....	107
5. Yükün ihmması ve zararsız hâle getirilmesinden doğan alacaklar.....	109
6. Zararı önleyici veya azaltıcı tedbirlerden kaynaklanan alacaklar .....	110
V. Sonuç.....	111
EKLER .....	114

CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME CLAIMS, 1976.....	115
DENİZ ALACAKLARINA KARŞI MESULİYETİN SINIRLANDIRILMASI HAKKINDA	
1976 TARİHLİ MİLLETLERARASI SÖZLEŞME .....	129

**KISALTMALAR**

Batider	:	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BK	:	Borçlar Kanunu
Bkz. / bkz.	:	bakınız
C.	:	cilt
CFR	:	cost and freight
CIF	:	cost, insurance, freight
CMI	:	Comite Maritime International
DHD	:	Deniz Hukuku Dergisi
DİK	:	Deniz İş Kanunu
dn.	:	dipnot
E.	:	esas
Eski MÖHUK	:	20/05/1982 tarihli 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
f.	:	fıkra
FIOS	:	free in and out, stowed
FKK	:	Finansal Kiralama Kanunu
FKŞ	:	finansal kiralama şirketi
FOB	:	free on board
GİM	:	gemi işletme müteahhidi
HAD	:	Hukuk Araştırmaları Dergisi
HD	:	Hukuk Dairesi
IC	:	International Convention
IMO	:	International Maritime Organization
İBK	:	içtihadı birleştirme kararı
İİK	:	İcra ve İflas Kanunu
K.	:	karar
KEGM	:	Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü
LLMC	:	International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims
m.	:	madde
MÖHUK	:	27/11/2007 tarihli 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
ÖÇH	:	özel çekme hakkı
Örn. / örn.	:	örneğin
p.	:	paragraf
RG	:	Resmî Gazete
s.	:	sayfa
STCW	:	Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme
sy.	:	sayılı
t.	:	tarih
T.C.	:	Türkiye Cumhuriyeti
TBGTH	:	Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Daire Başkanlığı
TBMM	:	Türkiye Büyük Millet Meclisi
TİK	:	taşıma işleri komisyoncusu
TMK	:	Türk Medeni Kanunu
TSR	:	Türk Ticaret Kanunu Tasarısı
TTK	:	Türk Ticaret Kanunu
TUGS	:	Türk Uluslararası Gemi Sicili
TUGSK	:	Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu

Uygulama TSR	:	Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun Tasarısı
vd.	:	ve devamı
YİBK	:	Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kurulu
YRG	:	Yargıtay
1910 Çatma MS	:	Deniz Müsademelerine Müteadiri Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Sözleşme
1924 Sınır MS	:	Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Tahdidi ile İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme
1952 Haciz MS	:	Deniz Gemilerinin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme
1957 Sınır MS	:	Deniz Gemileri Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Konvansiyon
1976 Londra MS	:	Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme
1992 Petrol MS	:	Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme
1996 Protokolü	:	Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Sözleşmesinin Değiştirilmesi Hakkında 1996 Tarihli Protokol
1999 Haciz MS	:	Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme
2002 Yolcu MS	:	Yolcuların ve Bagajların Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında Atina Sözleşmesi
4922 sayılı Kanun	:	Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun



### KAYNAKÇA

- Acar* : Serdar Acar, Kulüp Sigortası Protection & Indemnity, İstanbul 2008
- Algantürk* : Didem Algantürk, Kulüp Sigortasının Nitelik ve Özellikleri, DHD, yıl: 5, sayı: 1-4, Ekim 2002
- Alp* : Ömer Faruk Alp, "CMA CGM S.A. vs. Classica Shipping Co. Ltd." Kararı Bakımından 1976 LLMC'de Zaman Çarterlerinin Durumu, DHD yıl: 6-7, sayı: 1-4
- Altop* : Atilla Altop, Gemilere İlişkin Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Ülkemizde Gelişimi ve Ortaya Çıkan Özellikli Durumlar, DHD, yıl: 3, sayı: 3 – 4
- Antalya* : Gökhan Antalya, Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Teorisi, I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu, Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Şubat 2008
- Arkan* : Sabih Arkan, Gemilerle İlgili Finansal Kiralamalardan Doğan Bazı Sorunlar, Prof. Dr. Haluk Tandoğan'ın Hatırasına Armağan, Ankara 1990
- Ataergin / Caner* : Selim Ataergin / Oğuz Caner, Türk Deniz Mevzuatı, Türkiye'nin Taraf Olduğu Uluslararası Belgeler & Türk Deniz Hukukunun Uluslararası Kaynakları, İstanbul 2006, Cilt II
- Atamer / Damar* : Kerim Atamer / Duygu Damar, The CMI / IACS Initiative to Unify Rules on the Liability of Classification Societies, Uğur Alacakaptan'a Armağan, İstanbul 2008, C. 2
- Atamer, Bağlama Kütüğü* : Kerim Atamer, Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi, Batider, Prof. Dr. Reha Poroy'un Anısına Armağan, Aralık 2009, Ankara 2010
- Atamer, Cebrî İcra* : Kerim Atamer, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Ticaret Hukukunda Cebrî İcra, İstanbul 2006
- Atamer, Çatma* : Kerim Atamer, 1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni yıl: 24 (2004) , sayı: 1-2, Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan, Ocak 2006
- Atamer, Gemi* : Kerim Atamer, Alman – Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama Alanı, Batider, C. XXV, sayı:1, Mart 2009
- Atamer, GAH* : Kerim Atamer, Gemi ve Yük Alacaklısının Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIV, Bildiriler – Tartışmalar, Ankara
- Atamer, Güncel Sorunlar* : Kerim Atamer, Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, XXIII, Ankara 2009
- Atamer, Murat Sarıca* : Kerim Atamer, Donatanın TTK m. 947-948'de Düzenlenen Sınırlı Sorumluluğu ile BK m. 55'te Düzenlenen Adam Çalıştırmanın Sorumluluğunun Karşılaştırılması, Murat Sarıca Armağanı, İstanbul 1988.
- Atamer, Parça Başlı Sorumluluk* : Kerim Atamer, Parça Başlı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi, DHD, yıl: 5, sayı: 1-4, Ocak – Aralık

- 2000, basım tarihi: Ekim 2002
- Atamer, Tatbikat Taslağı* : Kerim Atamer, "1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı"na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi, Bilgi Toplumunda Hukuk, Ünal Tekinalp'e Armağan, İstanbul 2003, C. I
- Atamer, TSR Açıklamalar* : Kerim Atamer, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar, Hukuki Perspektifler Dergisi , Ağustos 2005, sayı: 4
- Atamer, Yolcu Taşıma* : Kerim Atamer, 2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Tasarısı'nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, Batider, 2008, C. XXIV, sayı: 3
- Ataol* : Hüseyin Ataol, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyon'unda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000
- Aybay* : Gündüz Aybay, Deniz Ticaret Hukuku ile ilgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, 2. Bası, İstanbul 2001
- Aybay / Atamer* : Gündüz Aybay / Kerim Atamer, Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, Bildiriler – Tartışmalar, Ankara, 14 – 15 Nisan 1989
- Aybay / Oral / Biçen* : Gündüz Aybay / Nilüfer Oral / Esra Biçen, Türk Hukukunda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne, İstanbul, Mart 2000
- Aydın* : Uğur Aydın, Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı ile Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyeleri ve Araştırma Görevlilerinin Değerlendirmeleri, İstanbul 1997
- Aydın, LLMC tez* : Uğur Aydın, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki 76 Tarihli Londra Konvansiyonu'nda Düzenlenen Sorumluluğu Sınırlama Hakkı ve Sorumluluğun Sınırları, <http://tez2.yok.gov.tr>
- Bayamlıoğlu* : Emre Bayamlıoğlu, 1976 Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar, DHD, yıl: 4, sayı: 1-2
- Bozkurt* : Tamer Bozkurt, Türk Hukukunda ve Uygulamada Tellallık, Ankara 2007
- Brice* : Geoffrey Brice, The Scope of the Limitation Action, Limitation of Shipowners' Liability, London 1986
- Can, C. 1* : Deniz Ticareti Hukuku, Cilt I, (Giriş – Gemi – Deniz Hukuku Kişileri) ( TK 816 – 1015), Ankara 2003, Gözden Geçirilmiş İkinci Baskı
- Can, XVII. Sempozyum* : Mertol Can, Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 Tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu'nun Yürürlüğe Girip Girmedığı Meselesi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVII, Ankara 2000
- Chen* : Xia Chen, Limitation Of Liability For Maritime Claims, A Study of U.S. Law, Chinese Law and International Conventions, 2001
- Çağa / Kender, C.1* : Tahir Çağa / Rayegan Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, Gözden Geçirilmiş 15. Baskı, İstanbul 2009

- Çağa / Kender, C. II* : Tahir Çağa / Rayegan Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, 9. Baskı, İstanbul Kasım 2009
- Çağa, Navlun Sözleşmesi* : Tahir Çağa, Deniz Ticaret Hukuku, İstanbul 1988, Cilt II
- Çağa, Tercüme* : Tahir Çağa, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme, İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası, İstanbul 1977, C. XLII, sayı: 1-4
- Çakalır* : Yalçın Çakalır, Römorkaj Sözleşmesi, Ankara 1985
- Çakalır, Zaman çarteri* : Yalçın Çakalır, Zaman Çarteri Sözleşmesi, yayımlanmamış doçentlik tezi, İstanbul 1989
- Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu:* Ergon A. Çetingil / Rayegan Kender / Samim Ünan / Emine Yazıcıoğlu, TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, DHD, Özel Sayı, Ocak 2006
- Çetingil, Akit Dışı Sorumluluk* : Ergon A. Çetingil, Uluslararası Anlaşmalarda Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, Bildiriler – Tartışmalar, Ankara 1983
- Çetingil, 1986 Değişiklikleri* : Ergon A. Çetingil, Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yıllı Reformunda Donatanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler, Batider, C. XVII – sayı: 3, Haziran 1994
- Çetingil, DHD III, 1-2* : Ergon A. Çetingil, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı, DHD, yıl: 3, sayı: 1-2
- Çetingil, FKS* : Ergon A. Çetingil, Finansal Kiralama Konusu Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Doğması İle İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar, DHD, yıl: 4, sayı: 1 – 2
- Çetingil, Marmara HAD* : Ergon A. Çetingil, Alman Deniz Ticareti Hukuku'nun 1986 Yılı Reformu Açısından Türk Hukukunda Donatan Ve Taşıyanın Sorumlulukları İle İlgili Olarak Yapılması Gereken Değişiklikler, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, C. 10, sayı: 1- 3, 1996
- Damar* : Duygu Damar, Deniz Ticareti Hukukunda Yasama Çalışmaları (20 Nisan 2004 Tarihli Kanun ve 1996 LLMC Protokolü), DHD, yıl. 6-7, sayı: 1-4
- Damar, Klas Kuruluşları* : Duygu Damar, Klas Kuruluşlarının Hukuki Sorumluluğu, İstanbul 2005 ( yayımlanmamış yüksek lisans tezi)
- Davies* : Martin Davies, Classification Society Liability in the United States, Liability Regimes in Contemporary Maritime Law, London 2007
- Davis* : Mark Davis, Bareboat Charterers, Second Edition, Singapore, 2005
- Demirkıran / Demirkıran* : İhsan Demirkıran / H. Murat Demirkıran, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, DHD, Özel Sayı, Ocak 2006
- Doğanay* : İsmail Doğanay, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. 3
- Doğrucu* : Muhittin Doğrucu, Freight Forwarder, DHD, yıl 9, sayı: 1-4, basım tarihi: Şubat 2008
- Domaniç* : Hayri Domaniç, Ticaret Hukuku'nun Genel Esasları, İstanbul 1988

- Erdem* : Nuri Erdem, TTK Tasarısı ve “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme”ye Göre Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, Prof. Dr. Tahir Çağa Anısına Armağan, İstanbul 2000
- Eren* : Fikret Eren, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Tıpkı 7. Baskı, İstanbul 2001
- Fogarty* : Aengus R. M. Fogarty, Merchant Shipping Legislation, Second Edition, LLP
- Garner* : Bryan A. Garner, Black’s Law Dictionary, Eight Edition
- Göger* : Erdoğan Göger, Cer (Römorkaj) Mukavalesi, Adalet Dergisi, yıl: 52, sayı: 9 -10, Eylül – Ekim 1961
- Gökten* : Işık Gökten, Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası ( Kulüp Sigortası) ( P&I), İstanbul, 2006
- Gözübüyük / Tan* : Şeref Gözübüyük / Turgut Tan, İdare Hukuku C. 1, Genel Esaslar, Genişletilmiş 5. Bası
- Griggs* : Patrick Griggs, CMI 2009 Yearbook, Charterers’ Right To Limit Liability, [http://www.comitemaritime.org/year/2009/pdffiles/YBK\\_2009](http://www.comitemaritime.org/year/2009/pdffiles/YBK_2009)
- Griggs / Williams / Farr* : Patrick Griggs / Richard Williams / Jeremy Farr, Limitation of Liability For Maritime Claims, Fourth Edition, Singapore 2005
- Hasipoğlu* : Oğuzhan Hasipoğlu, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Yeni Yasal Düzenleme: 1976 Londra Konvansiyonu, İstanbul Barosu Dergisi, İstanbul 1998
- Hazelwood* : Steven J. Hazelwood, P and I Clubs, Law and Practice, LLP, London 1994 (“P&I”)
- Ilgın* : Sezer Ilgın, LLMC ( Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Sözleşme) Hakkında, DHD yıl: 3, sayı: 1-2
- IMO* : International Maritime Organization, Official Records of the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, London 1983
- Jackson* : D.C. Jackson, Enforcement of Maritime Claims, Fourth Edition, Singapore 2005
- Kalpsüz* : Turgut Kalpsüz, Deniz Ticareti Hukuku, Birinci Cild, Giriş, Gemi, Ankara 1971
- Kaner* : İnci Deniz Kaner, Deniz Ticareti Hukuku, ( Giriş – Gemi - Donatan ve Donatma İştiraki – Kaptan) Gözden Geçirilmiş ve Yenilenmiş 2. Baskı, İstanbul 2005
- Kara* : Hacı Kara, Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku’na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, Mart 2005
- Karayalçın* : Yaşar Karayalçın, Tartışmalar, Uluslararası Anlaşmalarda Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye’de Deniz Kazaları Sempozyumu, Bildiriler – Tartışmalar, Sigorta Hukuku Türk Derneği, Ankara
- Kender* : Rayegan Kender, Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sorumluluk Sigortası, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Prof. Dr. Sevin Toluner’a Armağan, yıl: 24, sayı: 1- 2, İstanbul 2004
- Kender, Donatan* : Rayegan Kender, Donatan ve Donatma İştiraki, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul Üniversitesi Hukuk

- Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı ile Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyeleri ve Araştırma Görevlilerinin Değerlendirmeleri, İstanbul 1997
- Kender / Çetingil* : Rayegan Kender / Ergon Çetingil, Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, Gözden Geçirilmiş On Birinci Baskı, İstanbul 2009
- Kılıçoğlu* : Ahmet M. Kılıçoğlu, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 2. Bası Ankara 2002
- Kılıçoğlu* : Mustafa Kılıçoğlu, Tazminat Hukuku, Güncelleştirilmiş İkinci Baskı, İstanbul 2006
- Kocayusufpaşaoğlu / Hatemi / Serozan / Arpacı* : Necip Kocayusufpaşaoğlu / Hüseyin Hatemi / Rona Serozan / Abdülkadir Arpacı, Borçlar Hukuku, Genel Bölüm, Üçüncü Cilt, İfa, İfa Engelleri, Haksız Zenginleşme, Gözden Geçirilip Genişletilmiş 5inci bası, İstanbul 2009
- Koyuncu* : İbrahim Serdar Koyuncu, Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu, 1. Baskı, Eylül 2008
- Koyuncu, Tasarı Görüşler* : İbrahim Serdar Koyuncu, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, DHD, Özel Sayı, Ocak 2006
- Kubliay* : Huriye Kubliay, Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 2001
- Kuran* : Selami Kuran, Uluslararası Deniz Hukuku, 2. Bası, 2007
- Lagoni* : Nicoli Lagoni, The Liability of Classification Societies, Hamburg 2007
- Light, P&I* : Didem Algantürk Light, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası ( Protection & Indemnity Insurance) ( P&I), İstanbul 2002
- Meeson* : Nigel Meeson, Admiralty Jurisdiction And Practice, Third Edition, Hong Kong 2003
- Oğuzman / Öz* : Kemal Oğuzman / Turgut Öz, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Gözden Geçirilmiş Altıncı Bası'dan Tıpkı Yedinci Bası, İstanbul 2009
- Okay* : Sami Okay, Deniz Ticareti Hukuku, C. II, Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, 2. Bası, İstanbul 1971
- Ovacık* : Mustafa Ovacık, İngilizce – Türkçe Hukuk Sözlüğü ( English – Turkish Law Dictionary) 3. baskı, Ankara 2000
- Öğüz* : Zehra Şeker Öğüz, Gemi Yönetimi Sözleşmesi, İstanbul 2003
- Özman* : Aydoğan Özman, Deniz Hukuku I, Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları, Ankara 2006
- Pekdemir* : Işıl Menteş Pekdemir, Denizyolu Yük Taşımacılığı, İstanbul 1991
- Sağlam* : İpek Sağlam, Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Kavramına Genel Bir Bakış, I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu, Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Şubat 2008
- Seven* : Vural Seven, Denizlerimizde Kılavuz Alma Zorunluluğuna Uymamanın Hukuki ve Cezai Sonuçları, İstanbul Barosu Dergisi, C: 80, sayı: 2006/1, Ocak – Şubat 2006
- Seward* : R. C. Seward, The Insurance Viewpoint, Limitation of Shipowners' Liability, London 1986

- Söğüt* : Koray Söğüt, Türk Boğazlarındaki Gemi Trafik Hizmetleri'nin Kurulmasından ve Yürütülmesinden Doğan Sorumluluk, 2007, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Yüksek Lisans Programı, (yayımlanmamış yüksek lisans projesi), İstanbul Bilgi Üniversitesi Kütüphanesi
- Sözer* : Bülent Sözen, Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu, Ankara 1975
- Süzel, Kaptan* : Cüneyt Süzel, Deniz İş Kanunu Kapsamında Kaptan ve Kaptanın İş Sözleşmesi, Prof. Dr. Saim Üstündağ'a Armağan, 2009
- Süzel, Çarterer* : Cüneyt Süzel, 1976 LLMC Konvansiyonu Uyarınca Gemi Malikinin Talepleri Karşısında Çartererin Sorumluluğunu Sınırlandırma İmkânı, DHD yıl: 6-7, sayı: 1-4
- Şanlı / Ekşi* : Cemal Şanlı / Nuray Ekşi, Uluslararası Ticaret Hukuku, Gözden Geçirilmiş ve Yenilenmiş 5. Bası
- Şenocak* : Zarife Şenocak, Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu, Ankara 1995
- Tekil* : Fahiman Tekil, Deniz Hukuku, 6. Bası, İstanbul 2001
- Tekinalp / Tekinalp* : Gülören Tekinalp / Ünal Tekinalp, Perdeyi Kaldırma Teorisi, Reha Poroy'a Armağan, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul 1995
- Türkel* : Doğuş Taylan Türkel, Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi, İzmir 2008
- Ulaş* : Işıl Ulaş, Uygulamalı Sigorta Hukuku, Mal ve Sorumluluk Sigortaları, 6. Bası
- Uygur* : Turgut Uygur, Açıklamalı – İçtihatlı Borçlar Kanunu Genel Hükümler, İkinci Cilt, 1990
- Uygur, 2003* : Turgut Uygur, Açıklamalı İçtihatlı Borçlar Kanunu, Sorumluluk ve Tazminat Hukuku, Cilt 8, Ankara 2003
- Ülgener, Haciz* : Fehmi Ülgener, Gemilerin İhtiyati Hacizine İlişkin 1999 Tarihli Cenevre Konvansiyon'una Bir Bakış, DHD, 1998, yıl: 3, basım tarihi: Aralık 2000, sayı: 3-4
- Ülgener* : Fehmi Ülgener, Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yönetimi ve Zaman Çartereri Kavramları, DHD, yıl: 6-7 sayı: 1-4
- Ülgener, Çarter Ünan* : Fehmi Ülgener, Çarter Sözleşmeleri I, İstanbul 2000
- Ünan* : Samim Ünan, Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulanma Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı, Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı, Donatanın Karar Verdiği Kurtarma – Yardımın Müşterek Avarya Olup Olmayacağı, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000
- Yazıcıoğlu* : Emine Yazıcıoğlu, Tekne Sigorta Sözleşmesi, İstanbul 2003
- Yazıcıoğlu, Lahey* : Emine Yazıcıoğlu, Lahey Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Arasında Uygulanacak Kurallar Sorunu, DHD, yıl: 4, sayı: 3-4
- Yazıcıoğlu, Hamburg* : Emine Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul 2000
- Yacıoğlu, MBH* : Emine Yazıcıoğlu, Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan, yıl: 22, sayı: 2, 2000

- Yüceer* : Bengi Selen Yüceer, Kılavuzluk Faaliyetlerinin Düzenlenmesi ve İki Danıştay Kararı, DHD, Gündüz Aybay'ın Anısına, yıl: 5, sayı: 1-4, Ekim 2002
- Yüksel* : Kemalettin Yüksel, Şirketler Hukukunda Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması Örtünün Aralanması / Lifting The Corporate Veil, I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu, Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Şubat 2008

## MAHKEME KARARLARI

<b>Türk Mahkeme Kararları</b>	<b>Dipnot</b>	
İstanbul 3. Asliye Ticaret Mahkemesi, t. 10/07/1981, E. 1981/273, K. 1981/329; <i>Aybay</i> , Deniz Ticaret Hukuku ile ilgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, İstanbul 2001, 2. Bası, s. 51 vd.		32
YRG 11. HD, t. 22/19/1998, E. 1998/3182, K. 1998/6962, <i>Altop</i> , FKS, s. 41 vd.		93
YRG HGK, t. 31/10/1996, E. 1995/11-980, K. 1996/18, ( <a href="http://www.kazanci.com">www.kazanci.com</a> )		292
YRG 11 HD, t. 16/02/2009, E. 2007/12542, K. 2009/1657, ( <a href="http://www.kazanci.com">www.kazanci.com</a> )		292
YRG 11. HD, t. 25/11/1989, E. 1988/5101, K. 1989/2606, <i>Ulaş</i> , Uygulamalı Sigorta Hukuku, Mal ve Sorumluluk Sigortaları, 6. Bası, s. 661		292
YİBK, t. 11.06.1941, E. 1941/4, K. 1941/21, ( <a href="http://www.kazanci.com">www.kazanci.com</a> )		373
YİBK, t. 28.11.1945, E. 1945/13, K. 1945/15, ( <a href="http://www.kazanci.com">www.kazanci.com</a> )		373
YİBK, t. 20.09.1950, E. 1950/4, K. 1950/10, ( <a href="http://www.kazanci.com">www.kazanci.com</a> )		373
YİBK, t. 07.04.1954, E. 1952/13, K. 1954/12, ( <a href="http://www.kazanci.com">www.kazanci.com</a> )		373
YİBK, t. 16.03.1955, E. 1954/26, K. 1955/4, ( <a href="http://www.kazanci.com">www.kazanci.com</a> )		373
<b>Yabancı Mahkeme Kararları</b>		
" <i>I Congreso del Partido</i> " The [1980] 1 Lloyd's Rep. 23		74
" <i>Andrea Ursula</i> " The [1971] 1 Lloyd's Rep. 145		75
" <i>Aegean Sea</i> " The [1998] 2 Lloyd's Rep. 39 (Q.B.)	126, 312, 314	
" <i>CMA Djakarta</i> " The [2003] 2 Lloyd's Rep. 50 (Q.B.)		127
" <i>CMA Djakarta</i> " The [2004] 1 Lloyd's Rep. 460 (C.A.)		128
" <i>Darfur</i> " The [2004] 2 Lloyd's Rep. 469		130
" <i>MSC Napoli</i> " The [2009] 1 Lloyd's Rep. 249		143
" <i>Tojo Maru</i> " The [1971] 1 Lloyd's Rep. 341	163, 302	
" <i>Allobrogia</i> " The [1979] 1 Lloyd's Rep.		281
" <i>Fanti</i> " [1987] The 2 Lloyd's Rep.		282
" <i>Padre Island</i> " The [1987] 2 Lloyd's Rep.		283
" <i>Padre Island</i> " The [1990] 2 Lloyd's Rep.		285
" <i>Caspian Basin</i> " The [1997] 2 Lloyd's Rep.		315
" <i>Motis v. Dampskisbskelskabet</i> " [2000] 1 Lloyd's Rep. (C.A)		317
" <i>Fothergill v. Monarch Airlines Ltd</i> ". [1980] 2 Lloyd's Rep.		320
" <i>Thompson and Another v. Masterton and Another</i> " [2004] 1 Lloyd's Rep.		323
" <i>Robert Whitmore</i> " The [2004] 2 Lloyd's Rep. (S.C)		324
" <i>Breyden merchant</i> " The [1992] 1 Lloyd's Rep.		359



## 1976 LLMC Hükümlerine Göre Sınırlı Sorumluluğa Tâbi Borçlular ve Alacaklar

### I. Giriş

6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun<sup>1</sup> ("TTK") yerine geçmek üzere Türk Ticaret Kanunu Tasarısı<sup>2</sup> ("TSR") hazırlanmıştır<sup>3</sup>. TSR hazırlanırken özellikle deniz ticareti hukukuna ilişkin düzenlemelerde çok sayıda değişiklik yapılmış ve bu değişiklikler yapılırken milletlerarası sözleşmeler ile uyum sağlanması amaçlanmıştır<sup>4</sup>. Bu çerçevede TSR'ye tamamlayıcı hükümler eklemek suretiyle yansıtılan milletlerarası sözleşmelerden bir tanesi de 19/11/1976 tarihinde Londra'da kabul edilen Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme<sup>5, 6</sup> ("1976 Londra MS") olmuştur<sup>7</sup>. Esasen 28/02/1980 tarihli 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı<sup>8</sup> ile, Türkiye'nin 1976 Londra MS'ye taraf olması kararlaştırılmış, 06/03/1998 tarihinde katılma işlemleri

<sup>1</sup> Resmî Gazete ("RG") t. 09/07/1956, sayı: 9353.

<sup>2</sup> TSR hakkında bakınız ("bkz.") [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr), Türkiye Büyük Millet Meclisi ("TBMM") Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96. TBMM Genel Kurulu'nda TSR görüşmelerine 26/11/2008 tarihinde başlanılmış, TSR'nin ilk 70 maddesi kabul edilmiş, ancak görüşmelere ara verilmiştir. TSR görüşmeleri hakkında açıklamalar için bkz. *Atamer*, Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, XXIII, Ankara 2009, s. 165-166.

<sup>3</sup> TSR'nin hazırlık aşamaları hakkında detaylı bilgi için bkz. *Atamer*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Ticaret Hukukunda Cebrî İcra, İstanbul 2006, s. 41.

<sup>4</sup> TSR'nin deniz ticareti hukukuna ilişkin hükümlerinin hazırlanmasında esas alınan ilkeler ve özellikle uluslararası sözleşmelerin TSR'ye yansıtılması ile ilgili açıklamalar için bkz. TSR genel gerekçe, <http://www2.tbmm.gov.tr/d23/1/1-0324.pdf>, p. 160 – 164, s. 50-51; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 60; *Atamer*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar, Hukuki Perspektifler Dergisi, Ağustos 2005, sayı: 4, s. 40.

<sup>5</sup> International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims. Uygulamada 1976 Londra MS için "Limitation of Liability for Maritime Claims" kelimelerinin baş harflerinden oluşan LLMC kısaltmasının sıklıkla kullanıldığına rastlanılmaktadır. 1976 Londra MS hazırlık çalışmaları ve nihai metin için bkz. *International Maritime Organization* ("IMO"), Official Records of the International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, London 1983.

<sup>6</sup> 1976 Londra MS, 25/08/1924 yılında Brüksel'de kabul edilen ve Türkiye'nin de taraf olduğu "Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Tahdidi ile ilgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme" ("1924 Sınır MS") ve 10/10/1957'de kabul edilen ancak Türkiye'nin taraf olmadığı "Deniz Gemileri Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Konvansiyon'un" ("1957 Sınır MS") yerine geçmek üzere hazırlanmıştır.

<sup>7</sup> Bkz. TSR genel gerekçe, p. 161.

<sup>8</sup> RG t. 04/06/1980, sayı: 17007.

tamamlanmış<sup>9</sup> ve 01/07/1998 tarihi itibari ile 1976 Londra MS Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir<sup>10</sup>. Ancak 1976 Londra MS'nin yürürlüğe girmesi ile ilgili tereddütler<sup>11</sup> sebebiyle hem TSR m. 1328 düzenlemesi, hem de Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun Tasarısı<sup>12</sup> ("Uygulama TSR") m. 37 düzenlemesi ile 1976 Londra MS'nin yürürlüğe girişi ve uygulanabilirliği hususlarına açıklık getirilmiştir<sup>13</sup>.

<sup>9</sup> 1976 Londra MS'nin yürürlüğe girmesi aşaması ile ilgili detaylı bilgiler için bkz. *Ilgin*, LLMC (Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Sözleşme) Hakkında, Deniz Hukuku Dergisi ("DHD") yıl: 3, sayı: 1-2, s. 67.

<sup>10</sup> 1976 Londra MS ile ilgili detaylı bilgiler için bkz. *Çetingil*, Uluslararası Anlaşmalarda Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu, Bildiriler – Tartışmalar, Ankara 1983, s. 121- 161, tartışmalar, 163 – 170; *Çetingil*, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı, DHD, yıl: 3, sayı: 1-2, s. 3; *Ilgin*, s. 67- 68; *Ünan*, Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulanma Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı, Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı, Donatanın Karar Verdiği Kurtarma – Yardımın Müşterek Avarya Olup Olmayacağı, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 639 – 650; *Atamer*, "1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı" na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi, Bilgi Toplumunda Hukuk, Ünal Tekinalp'e Armağan, Cilt ("C.") I, İstanbul 2003, s. 849 – 905; *Atamer*, Cebri İcra, s. 18, 51, 64, 169; *Atamer*, Güncel Sorunlar, s. 180; *Can*, Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 Tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu'nun Yürürlüğe Girip Girmediği Meselesi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVII, Ankara 2000, s. 191-247, tartışmalar s. 247- 270; *Aydın*, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki 76 Tarihli Londra Konvansiyonu'nda Düzenlenen Sorumluluğu Sınırlama Hakkı ve Sorumluluğun Sınırları, (yayımlanmamış yüksek lisans tezi); *Bayamlıoğlu*, 1976 Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar, DHD, yıl: 4, sayı: 1-2, s. 129-147; *Ataol*, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyon'unda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 57 – 85; *Hasipoğlu*, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Yeni Yasal Düzenleme: 1976 Londra Konvansiyonu, İstanbul Barosu Dergisi, İstanbul 1998, s. 587 – 613; *Çağa / Kender*, Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, Gözden Geçirilmiş 15. Baskı, İstanbul 2009, s. 164 – 176.

<sup>11</sup> 1976 Londra MS'nin Türkiye bakımından yürürlüğe girmesi hususunda tereddütler ve açıklamalar için bkz. *Can*, XVII. Sempozyum, s. 191 - 247; Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu'nda *Çetingil* tarafından sunulan Uluslararası Anlaşmalarda Donatanın Akit Dışı Sorumluluğu konulu tebliğin tartışmalar bölümünde *Karayalçın* tarafından bildirilen görüşler için bkz. *Çetingil*, Akit Dışı Sorumluluk, s. 169.

<sup>12</sup> Uygulama TSR'si için bkz. [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr), TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 131.

<sup>13</sup> TSR m. 1328'de, deniz alacaklarından doğan sorumluluğun, 1976 Londra MS, 1976 Londra MS'yi değiştiren 02/05/1996 tarihli Protokol veya onun yerine geçecek ve Türkiye Cumhuriyeti tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşmelere göre sınırlandırılacağı düzenlenmiştir. Uygulama TSR m. 37 ile de, TSR'nin 1976 Londra MS ile ilgili düzenlemeleri de içine alan 1328 ilâ 1349'uncu maddelerinin, kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren uygulanacağı,

TSR’de 1976 Londra MS hükümlerinin TSR’ye doğrudan alınması yerine 1976 Londra MS’ye atıf yapan hükümlerin kabul edilmesi metodu benimsenmiş, böylece 1976 Londra MS hükümlerinde değişiklik yapılması hâlinde kanun maddesini değiştirmek yerine bu değişikliklerin nasıl uygulanacağına dair TSR’ye yeni hüküm konulması ilkesi benimsenmiştir<sup>14</sup>.

1976 Londra MS’ye taraf olunması ile, 1976 Londra MS m. 17 f. 1 gereğince, Türkiye’nin 1924 Sınır MS’ye üyeliği sona ermiştir. 1976 Londra MS’nin uygulanması bakımından yabancılık unsuru aranmamaktadır<sup>15</sup>. Diğer bir ifade ile Türk Mahkemeleri ve hakemleri önlerine gelen her uyuşmazlıkta, talep edilmesi hâlinde, 1976 Londra MS’yi uygulamak zorundadır<sup>16</sup>. Tüm bu sebeplerle, 1976 Londra MS’nin yürürlüğe girmesi ile konvansiyon kapsamındaki alacaklar bakımından TTK m. 948’in uygulanma olasılığı kalmamıştır<sup>17</sup>.

Bu çalışma kapsamında 1976 Londra MS’de yer alan sorumluluk sınırlarından faydalanma hakkına sahip kişiler ile sınırlı sorumluluğa tâbi alacaklar inceleme konusu yapılacaktır.

---

ancak 1976 Londra MS’nin 01/07/1998 tarihinden itibaren yargıya intikal eden her uyuşmazlıkta uygulanabileceği düzenlenmiştir.

<sup>14</sup> 1976 Londra MS’nin TSR’ye yansıtılması ve gerekçeleri hakkında açıklamalar için bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 66.

<sup>15</sup> 1976 Londra MS’nin uygulanması bakımından yabancılık unsuru aranmayacağı hususu TSR m. 1329’da düzenlenmiştir. Anılan maddede yabancılık unsurunun belirlenmesi bakımından 22/05/1982 tarihli 17701 sayılı RG’de yayımlanan 20/05/1982 tarihli 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’a (“Eski MÖHUK”) açık atıf yapılmıştır. Ancak, TSR kanunlaşmadan 27/11/2007 tarihinde 5718 sayılı yeni Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (“MÖHUK”) kabul edilmiş ve 12/12/2007 tarih 5718 sayılı RG’de yayımlanmıştır.

<sup>16</sup> Bkz. TSR madde gerekçeleri, 1328 ilâ 1349’uncu maddelere ilişkin genel açıklamalar, p. 3; *Atamer*, *Güncel Sorunlar*, s. 182; *Atamer*, *Tatbikat Taslağı*, s. 870; *Çetingil*, *DHD III*, 1-2, s.10.

<sup>17</sup> Bkz. TSR madde gerekçeleri, 1328 ilâ 1349’uncu maddelere ilişkin genel açıklamalar, p. 1; *Atamer*, *Güncel Sorunlar*, s. 182.

## II. Gemi

### A- TTK ve yürürlükteki mevzuat düzenlemesi

#### 1. Gemi kavramı

Türk Hukukunda birçok kanun ve yasal düzenleme kendi alanlarındaki ihtiyaç nedeniyle farklı bir gemi tanımı içermektedir. Bu durumun ihtiyaçlar doğrultusunda gerekli olduğu doktrinde kabul edilmektedir<sup>18</sup>. Dolayısıyla TTK ile deniz mevzuatı da dâhil olmak üzere diğer yasal düzenlemeler arasında gemi tanımı bakımından bir yeknesaklık söz konusu değildir.

4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun<sup>19</sup> (“4922 sayılı Kanun”) m. 1 (A)’da, denizde kürekten başka aletlerle yola çıkabilen her türlü araca, adı, tonilâtosu ve kullanma amacı önemli olmaksızın gemi denileceği belirtilmiştir. Bu tanımın, Hollanda Ticaret Kanunu’nda ve 1894 tarihli İngiliz Ticari Denizcilik Kanunu’nda yer alan gemi tanımlarının sentezi olduğu bildirilmiştir<sup>20</sup>. Keza aynı tanım bir çok yasal düzenlemede de yer almaktadır<sup>21</sup>.

TTK m. 821 f. 1’de yer alan gemi tanımı genel itibariyle 4922 sayılı Kanun’da yer alan gemi tanımından alınmıştır<sup>22</sup>. Ancak 4922 sayılı Kanun’daki tanım TTK’ya

<sup>18</sup> *Çağa / Kender*, C. 1, § 2.1.1, s. 46; *Can*, Deniz Ticareti Hukuku, C. I, (Giriş – Gemi – Deniz Hukuku Kişileri) ( TK 816 – 1015), Ankara 2003, Gözden Geçirilmiş İkinci Baskı, s. 15; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 307.

<sup>19</sup> RG t. 14/06/1946, sayı: 6333

<sup>20</sup> *Çağa / Kender*, C.I, § 2.1.1, s. 45-46; *Can*, C. 1, s. 16, dipnot (“dn.”) 3.

<sup>21</sup> Gemi Adamları Yönetmeliği m. 4, Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük m. 3, Tehlikeli Eşyanın Ticaret Gemileriyle Taşınmasına Dair Tüzük m. 3, Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınır Tüzüğü m. 4, Gemi Adamlarının Yeterliliği ve Sayısı Hakkında Tüzük m. 2, Türk Boğazları Trafik Düzeni Tüzüğü m. 2, Gemi Adamları Yönetmeliği m. 4, Gemi ve Deniz Araçlarının İnşası, Tadili, Bakım - Onarımlarında Uygulanacak Usul ve Esaslara Dair Yönetmelik m. 4, Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği m. 4, Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik m. 4.

<sup>22</sup> TTK’da yer alan gemi tanımı hakkında detaylı açıklamalar için bkz. *Çağa / Kender*, C. 1, s. 45 vd.; *Kender / Çetingil*, Deniz Ticareti Hukuku ( Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile

aynen alınmamış<sup>23</sup>, Alman içtihatlarına yerleşmiş ve özellikle Alman Federal Mahkemesi'nin 1951 tarihli bir kararında<sup>24</sup> yer alan gemi tanımından iktibas edilmiştir. Bu çerçevede TTK'da gemi tanımı yapılırken tekne kavramına yer verilmiş ve bir teknenin gemi olarak adlandırılabilmesi için; i) pek küçük olmaması, ii) denizde hareket edebiliyor olması, iii) tahsis edildiği amaca uygun olarak kullanılmasının denizde hareket imkânına bağlı olması özellikleri aranmıştır. Diğer bazı yasal düzenlemelerde de bu tanım kullanılmıştır<sup>25</sup>.

Tekne kavramı maddenin gerekçesinde açıklanmıştır<sup>26</sup>. Buna göre tekne; içinde boşluk bulunan, oyuk, insan ve eşya taşınabilen bir cisimdir. Teknenin şekli önemli değildir ancak yüzme kabiliyetine haiz olması gerekmektedir. Teknenin gemi olabilmesi için gereken şartlardan bir tanesi de pek küçük olmamasıdır. Bu ifadeye göre küçük tekneler gemi sayılabilecek ancak çok küçük tekneler gemi sayılamayacaktır. Ancak hangi teknelerin “pek küçük” sayılıp sayılmayacağı hususunda kanunda bir açıklama bulunmamaktadır<sup>27</sup>. Maddenin gerekçesinde, bir deniz yolculuğunun olağan tehlikelerine karşı koyabilecek, yolculuğu normal mevsim şartları altında başarı ile tamamlayabilecek büyüklükteki teknelerin gemi sayılabileceği belirtilmiştir. Bu kıstas çerçevesinde, hangi teknelerin gemi sayılacağı hususunda takdir yetkisinin hakime bırakıldığı anlaşılmaktadır<sup>28</sup>.

---

Birlikte) Temel Bilgiler, Gözden Geçirilmiş On Birinci Baskı, İstanbul 2009, s. 35 vd.; *Atamer*, Alman – Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama Alanı, *Batider*, C. XXV, sayı: 1, Mart 2009, s. 172; *Atamer*, Cebri İcra, s. 136; *Kalpsüz*, Deniz Ticareti Hukuku, Birinci Cild, Giriş, Gemi, Ankara 1971, s. 73 vd.; *Özman*, Deniz Hukuku I, Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları, Ankara 2006, s. 175; *Kaner*, Deniz Ticareti Hukuku, (Giriş – Gemi - Donatan ve Donatma İştiraki – Kaptan) Gözden Geçirilmiş ve Yenilenmiş 2. Baskı, İstanbul 2005, s. 13 vd.; *Can*, C.1, s. 15 vd.

<sup>23</sup> *Doğanay*, Türk Ticaret Kanunu Şerhi, C. 3, s. 17-18, dn. 1 civarı.

<sup>24</sup> *Kalpsüz*, s. 76.

<sup>25</sup> Örn. Gemi Sağlık Resmî Kanunu Uygulama Yönetmeliği m. 4 (c); Gemi Söküm Yönetmeliği m. 3.

<sup>26</sup> TTK m. 816 gerekçesi ve tekne kavramı ile ilgili açıklamalar için bkz. *Doğanay*, s. 17 vd.

<sup>27</sup> Gemi kavramı bakımından teknenin pek küçük olmaması özelliği hakkında detaylı açıklama için bkz. *Atamer*, Cebri İcra, s. 139.

<sup>28</sup> Teknenin pek küçük olmaması hakkındaki değerlendirmenin denizcilik uygulamasındaki teamüllere göre yapılması gerektiği hakkındaki görüş için bkz. *Çağa / Kender*, C. 1 s. 47.

## 2. Diğer araçlar

TTK kapsamında yukarıda açıklanan gemi tanımındaki kısıtlamalar nedeniyle, örneğin sallar, şatlar yüzme kabiliyetine haiz oldukları hâlde içi oyuk tekne vasfında olmadıklarından TTK kapsamında gemi sayılmamaktadırlar<sup>29</sup>. Keza, hareket imkânı olmadığı için köprü dubaları, sabit otel gemileri, doklar, şamandıralar, platformlar da gemi sayılmamaktadır. Kurtarılamayacak şekilde batmış veya enkaz hâline gelmiş olan tekneler de TTK kapsamında gemi olarak kabul edilmemektedir<sup>30</sup>. Birçok aracın gemi kapsamında sayılıp sayılmayacağı ise hâlen tartışmalıdır<sup>31</sup>.

### a) Yüzer havuz

Yüzer havuzların gemi olup olmadığı bir mahkeme kararına<sup>32</sup> konu olmuş ve anılan kararda yüzer havuzların TTK m. 816 f. 1 gereğince gemi vasfına haiz olduğuna karar verilmiştir. Ancak anılan kararın metninde tekne kavramı açıklanırken Türk Dil Kurumu'nun 175 sayılı yayını olan Türkçe Sözlükten faydalanılmış ve anılan sözlükte teknenin, geminin omurga, kaburga ve kaplamadan ibaret olan temel kısmını ifade ettiği belirtilerek bu tanım esas alınmıştır. Oysa yukarıda da açıklandığı gibi TTK m. 816 gerekçesinde, bu kanun bakımından teknenin ne anlama geldiği belirtilmiştir. Dolayısı ile TTK'da yer alan gemi tanımı bakımından madde gerekçesinde yer alan tekne kavramı esas alınrsa, yüzer havuzların TTK kapsamında gemi sayılması mümkün görünmemektedir<sup>33</sup>.

<sup>29</sup> Çağa / Kender, C. 1, s. 46; Tekil, Deniz Hukuku, İstanbul 2001, s. 65; Kender / Çetingil, s. 35

<sup>30</sup> Çağa / Kender, C. 1, s. 47; Kender / Çetingil, s.38.

<sup>31</sup> Örn. inşa hâlindeki gemiler, deniz uçakları. Açıklama için bkz. Çağa / Kender, C.1, s. 46 -47 dn. 2 civarı; Tekil, s. 68 vd.; Can, C.1, s. 18.

<sup>32</sup> İstanbul 3. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin t. 10/07/1981, E. 1981/273, K. 1981/329 sayılı kararı için bkz. Aybay, Deniz Ticaret Hukuku ile ilgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, 2. Bası, İstanbul 2001, s. 51 vd.

<sup>33</sup> Anılan Mahkeme kararında varılan sonucun uygun olmadığı hakkındaki görüş için bkz. Çağa / Kender, C. 1, s. 47, dn. 2. Bu hususta detaylı açıklamalar için bkz. Tekil, s. 71 vd.

### **b) Maçuna – yüzer vinç**

Maçunalar esasen birer kaldırma aracı olup, kendi makineleri olmadığından bir römorkör yedeğinde hareket etmektedirler. Maçunaların kullanım amaçları yük kaldırmak olduğundan, bu amaç için kullanılması denizde hareket imkânına bağlı değildir. Diğer ifade ile, gemilerden yük kaldırıp indirmek için maçunanın kendisinin denizde hareket etmesi değil, vinç kolunun hareket edebiliyor olması gerekli ve yeterli olduğundan ve içi oyuk tekne özelliklerine sahip olmadığından bu hâliyle TTK kapsamında gemi vasfına haiz değildir.

Yüzer vinçler ise maçunalardan farklı olarak bir taban etrafında dönebilen, dikey hareket edebilen araçlardır. Yüzer vinçlerin bazılarının kendi makinesi olduğundan denizde kendi imkânları ile hareket edebilirken, bazılarının ise makinesi olmadığından maçunalar gibi römorkör vasıtası ile çekilmektedirler. Ancak ister kendi makinesi ile hareket etsin ister römorkör eşliğinde çekilsin tekne özelliklerine sahip olmadıklarından TTK bakımından gemi sayılamayacaklardır.

### **c) Kayık**

Kayıklara ilişkin TTK'da herhangi bir hüküm bulunmamakla birlikte İcra ve İflas Kanunu<sup>34</sup> (“İİK”) m. 82 f. 1 b. 4'de kayıklar ile ilgili düzenleme yer almaktadır. Bu madde ile kayıkçı gibi küçük nakliye erbabının geçimlerini temin eden nakil vasıtalarının haczolunamayacağı düzenlenmiştir. Bu düzenleme doğrultusunda, İİK gereğince haczi mümkün olmayan kayıkların TTK m. 816'da yer alan gemi tanımının dışında kaldığı kabul edilebilir<sup>35</sup>.

<sup>34</sup> RG t. 19/06/1932, sayı: 2128.

<sup>35</sup> *Atamer*, Cebri İcra, s. 31.

### 3. Ticaret gemisi

Ticaret gemisinin tanımı TTK m. 816 f. 2’de yapılmış olup, bu tanıma göre kim tarafından kimin nam ve hesabına kullanıldığı önemli olmaksızın denizde kazanç elde etme amacına tahsis edilen veya bu amaç için kullanılan gemiler ticaret gemisi sayılmaktadır<sup>36</sup>. TTK m. 822 f. 1’de kanunun, aksine hüküm bulunmadıkça, ticaret gemileri hakkında uygulanacağı belirtilmiş, TTK m. 822 f. 2’de de bu durumun istisnaları sayılmıştır. Buna göre, madde metninde yer alan diğer istisnaların yanı sıra, donatanın gemi adamlarının kusurundan doğan mesuliyetine dair 947’nci maddesi ile 948’inci maddesinin birinci fıkrasının üçüncü bendi, gemi, kaptan ve gemi alacaklıları hakkındaki hükümler ile kurtarma ve yardım hakkındaki hükümlerin yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi münhasıran gezinti, spor, eğitim, öğretim ve ilim amacına tahsis edilmiş gemilere, münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileri ile donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilere, ayrıca sınırlı sorumluluğa ilişkin 1236’ncı maddenin son fıkrası hükmünün de münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileri ile donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilere uygulanacağı düzenlenmiştir.

### 4. Bağlama kütüğü düzenlemesi

5897 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun’un<sup>37</sup> 1’inci maddesi ile 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’ye 12 no’lu ek bir madde işlenmiştir. Bu madde genel itibari ile bağlama kütüğü adı altında yeni bir kayıt sisteminin kurulmasını düzenlemektedir. 30.06.2009 tarihinde yürürlüğe giren 12 no’lu ek madde ile denizler için liman başkanlıkları nezdinde, iç sular için ise belediye başkanlıkları nezdinde Bağlama Kütükleri kurulması öngörülmektedir.

<sup>36</sup> Ticaret gemisi ile ilgili açıklamalar için bkz. *Çağa / Kender C. 1, s. 51; Kender / Çetingil, s. 37; Kalpsüz, s. 99; Kaner, Giriş, s. 16; Tekil, s. 79 vd.; Can, C. 1, s. 23; Özman, s. 181.*

<sup>37</sup> RG t: 16.05.2009, sayı: 27230.



Bağlama kütüğüne kayıt edilecek gemi ve deniz araçları bakımından bağlama kütüğüne ilişkin mevzuat hükümleri ile yürürlükteki diğer mevzuat hükümleri arasında bir kısım boşluklar ve karışıklıklar bulunmaktadır<sup>38</sup>.

Bağlama kütüğü düzenlemesi ile özetle; 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicil Kanunu<sup>39</sup> (“TUGSK”) ve Bağlama Kütüğü Kanunu hükümleri çerçevesinde TTK’nın “Deniz Ticareti”ne ilişkin hükümleri; Türk Uluslararası Gemi Siciline (“TUGS”) ve Milli Gemi Siciline kayıtlı tüm gemi ve araçlar ile Bağlama Kütüğüne kayıtlı tüm ticaret gemilerine ve araçlarına uygulanacaktır.

## **B- 1976 Londra MS düzenlemesi**

### **1. Gemi kavramı**

1976 Londra MS’de gemi teriminin ne anlama geldiği belirtilmemiştir. Ancak 1976 Londra MS m. 1 f. 2’de gemi maliki teriminin “deniz gemisi (*sea-going ship*) maliki” ni ifade ettiği belirtilmiş, deniz gemisinin ve hatta geminin tanımı ise verilmemiştir<sup>40</sup>. 1976 Londra MS’de deniz gemisi ve gemi tanımına yer verilmemiş olması sebebiyle her devlet konvansiyondaki “gemi” ve “deniz gemisi” tanımını kendi iç hukukuna göre belirleyecektir.

#### **a) “Deniz” gemisi ve “iç su” gemisi**

1976 Londra MS hazırlık çalışmaları esnasında, bazı delegeler 1976 Londra MS’nin uygulama alanının deniz gemileri ile sınırlandırılmaması gerektiğini, bazı

<sup>38</sup> Bağlama kütüğü, bu kütüğe kaydedilecek gemi ve diğer araçlar hakkında detaylı bilgi için bkz. *Atamer*, Bağlama Kütüğü: Yasama Amacı, Uygulama Alanı ve Özel Hukuk Kurallarına Etkisi, Batider, Prof. Dr. Reha Poroy’un Anısına Armağan, Aralık 2009, Ankara 2010, s. 297 vd; *Kender / Çetingil*, s. 55-56.

<sup>39</sup> RG t. 21/12/1999, sayı: 23913.

<sup>40</sup> İngiliz Hukuku’nda 1976 Londra MS hükümlerinin uygulanması bakımından gemi, 1995 tarihli Ticari Denizcilik Kanunu Bölüm 185’de tanımlanmış olup bu tanım için bkz. *Griggs / William / Farr*, Limitation of Liability For Maritime Claims, Fourth Edition, Singapore 2005, s. 12; *Meeson*, Admiralty Jurisdiction And Practice, Hong Kong 2003, Third Edition, s. 616.

gemilerin hem iç sularda hem de denizlerde kullanılabilceğini, bu nedenle konvansiyondaki “deniz gemisi” ifadesinin çıkarılarak konvansiyonun tüm deniz ve iç su gemileri bakımından uygulanmasını önermiştir<sup>41</sup>. Bu öneri birçok delege tarafından desteklenmiştir<sup>42</sup>. Bazı delegeler<sup>43</sup> ise bu önerinin kabul edilemeyeceği, 1976 Londra MS m. 15 f. 2 (a)’da yer alan düzenleme<sup>44</sup> ile konvansiyon hükümlerinin iç su gemilerine uygulanmasının taraf devletlerin insiyatifine bırakılması gerektiği yönünde görüş bildirmişlerdir. Değişiklik önerisi hususunda yapılan oylama sonucunda öneri oy çoğunluğu ile reddedilmiştir<sup>45</sup>. Sonuçta konvansiyon hükümleri prensipte deniz gemileri bakımından uygulama alanı bulabilecek, bununla birlikte 1976 Londra MS m. 15 f. 2 (a)’da yer alan düzenleme gereğince de sözleşmeye taraf devletler, konvansiyondaki sorumluluğu sınırlama sistemini, kendi mevzuatlarındaki düzenlemeler ile iç sularda seyre tahsis edilmiş olan gemilere de uygulayabilme imkânı bulabilecektir. Bu düzenlemeye göre, taraf devletlerin 1976 Londra MS hükümlerini iç su gemilerine de uyguladığı hâllerde, gemi maliki terimi iç su gemilerinin malikini de kapsayacaktır.

### **b) 300 tonilâtodan küçük gemiler**

1976 Londra MS m. 15 f. 2 (b)’nin Fransızca’dan yapılan resmî tercümesinde<sup>46, 47</sup> madde metni aynen, “Sözleşmede taraf olan bir devlet milli mevzuatına koyacağı sarîh bir hükümle mesuliyeti sınırlama rejimini 300 tonilâtodan küçük gemilere

<sup>41</sup> İsviçre ve Almanya tarafından bu yönde yapılan açıklamalar için bkz. *IMO*, s. 65- 66.

<sup>42</sup> Arjantin, Polonya, Hindistan, Singapur, Norveç gibi bazı ülkeler İsviçre delegasyonu tarafından yapılan bu değişiklik önerisine katıldıklarını bildirmişlerdir.

<sup>43</sup> Örn. Almanya, Fransa, Hollanda, Belçika, Yunanistan.

<sup>44</sup> Bu düzenleme ile taraf devletlere, kendi milli mevzuatlarına koyacakları açık bir hüküm ile sorumluluğun sınırlandırılması rejimini iç sularda seyre tahsis edilmiş gemilere de uygulayabilme imkânı tanınmıştır.

<sup>45</sup> İlgili değişiklik önerisi hakkında çeşitli delegelerin görüşleri için bkz. *IMO*, s. 220- 222.

<sup>46</sup> 1976 Londra MS’nin Fransızca orjinal metninden yapılan tercümesi için bkz. *Çağa*, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme, İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası, İstanbul 1977, C. XLII, sayı: 1-4, s. 117.

<sup>47</sup> Anılan tercüme, 1976 Londra MS’ye katılma yolu ile taraf olunmasına ilişkin 28 Şubat 1980 tarih, 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile birlikte 04/06/1980 tarihli, 17007 sayılı RG’de yayımlanmıştır.

uygulamayı kabul edebilir.” şeklinde tercüme edilmiştir<sup>48</sup>. Madde tercümesinden, 1976 Londra MS’nin 300 tonilâtodan küçük gemiler için uygulanmadığı, ancak taraf devletlerin kendi iç hukuklarında yapacakları düzenlemeler ile sınırlı sorumluluk rejimini 300 tonilâtodan küçük gemiler bakımından da işletebilecekleri anlamı çıkmaktadır. Oysa ki, 1976 Londra MS’nin gerek Fransızca ve gerekse İngilizce metinleri incelendiğinde, anılan madde ile taraf devletlere kendi iç hukuklarında yapacakları düzenlemelerle 300 tonilâtodan küçük gemiler için farklı bir sorumluluk rejimi uygulayabilme imkânı tanındığı anlaşılmaktadır<sup>49</sup>. Esasen 1976 Londra MS m. 6’da 500 tonilâtoyu geçmeyen gemiler için sorumluluk sınırının ölüm ve yaralanmalardan kaynaklanan alacaklar bakımından 333.000 hesap birimi<sup>50</sup>, diğer bütün alacaklar bakımından ise 167.000 hesap birimi olacağı düzenlenmiştir<sup>51, 52</sup>. Dolayısı ile 1976 Londra MS’nin uygulanabilirliği bakımından gemi tonajı yönünden getirilmiş bir alt sınır yoktur, 1976 Londra MS tonajı ne olursa olsun kapsamı dâhilindeki bütün gemiler için uygulanabilecektir. 1976 Londra MS’nin, 300 tonilâtonun altındaki gemiler bakımından da uygulanacağı TSR m. 1330 f. 1 (c)’de yer alan düzenleme ile özellikle belirtilmiştir.

<sup>48</sup> Aynı tercüme için bkz. *Ataerğın / Caner*, Türk Deniz Mevzuatı, Türkiye’nin Taraf Olduğu Uluslararası Belgeler & Türk Deniz Hukukunun Uluslararası Kaynakları, İstanbul 2006, Cilt II, s. 41.

<sup>49</sup> TSR m. 1330 f. 1 (c) ile 300 tonilâtonun altındaki gemiler için sorumluluk sınırının TSR m. 1332’de öngörülen sınırlar dâhilinde uygulanacağı düzenlenmiştir. TSR m. 1332 ile de, 1976 Londra MS m. 6 f. 1 (b) gereğince 300 tonilâtonun altındaki gemiler için ölüm ve yaralanma haricindeki tüm alacaklar bakımından sorumluluk sınırının 83.500 Özel Çekme Hakkı olacağı, diğer bütün alacaklar için sorumluluk sınırının 1976 Londra MS’de öngörüldüğü şekilde olacağı düzenlenmiştir. TSR ile 300 tonilâtonun altındaki gemiler için farklı bir sorumluluk sınırı tanınmasının dayanakları hakkında bkz. *Atamer*, Tatbikat Taslağı, s. 880 vd.; TSR m. 1330 ve m. 1332 gerekçeleri için bkz. [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr).

<sup>50</sup> 1976 Londra MS’de belirtilen hesap biriminin ne olacağı 1976 Londra MS m. 8’de belirlenmiştir. Buna göre hesap birimi Özel Çekme Hakkı (“ÖÇH”) (*Special Drawing Right*) olacaktır. ÖÇH hakkında detaylı bilgi için bkz. <http://www.tcmb.gov.tr>.

<sup>51</sup> 02/05/1996 tarihinde Londra’da kabul edilen “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında 1976 Tarihli Sözleşmesinin Değiştirilmesi Hakkında 1996 Tarihli Protokol” (“1996 Protokolü”) ile sınırlı sorumluluk bakımından öngörülen 500 tonilâtoluk sınır 2000 tona yükseltilmiş ve 2000 tonu geçmeyen gemiler bakımından sorumluluk sınırı ölüm ve yaralanmalardan doğan alacaklar için 2.000.000 hesap birimi, diğer tüm alacaklar için 1.000.000 hesap birimi olarak değiştirilmiştir.

<sup>52</sup> 1996 Protokolü’nde yer alan sınırlar hakkında detaylı bilgi için bkz., *Griggs / Williams / Farr*, s. 48 vd.; *Damar*, Deniz Ticareti Hukukunda Yasama Çalışmaları ( 20 Nisan 2004 Tarihli Kanun ve 1996 LLMC Protokolü), DHD, yıl 6-7, sayı: 1-4, s. 141 vd.

### c) 1976 Londra MS uyarınca “gemi” sayılmayan araçlar

#### aa) Hovercraft ve araştırma platformu

1976 Londra MS m. 15 f. 5 (a-b)’de konvansiyonun hangi araçlar bakımından uygulanmayacağı hükme bağlanmıştır. Bu maddeye göre, “hovercraft” olarak bilinen hava yastıklı vasıtalar ile denizin dibinde veya daha altında bulunan tâbi kaynakların araştırma ve işletilmesine tahsis edilmiş olan yüzen platformlar gemi sayılmamıştır<sup>53</sup>.

#### bb) Sondaj işlemi gemileri

1976 Londra MS m. 15 f. 4 sondaj işlemi gemileri bakımından özel bir düzenleme getirmektedir. Anılan madde ile âkid devletlere sondaj işlemi gemileri için farklı bir düzenleme yapma hakkı tanınmıştır. Bu hükme göre, âkid devlet (i) kendi milli mevzuatında 1976 Londra MS m. 6’da belirtilen sorumluluk sınırlarından daha yüksek bir sorumluluk sınırı belirlemişse veya (ii) bu gemilerin sorumluluğunu düzenleyen bir milletlerarası sözleşmeye taraf olmuşsa, bu takdirde sondaj işlemi gemileri için 1976 Londra MS uygulanamayacaktır<sup>54</sup>.

1976 Londra MS’de sondaj işlemi gemileri için böyle bir düzenleme getirilmesinin temel sebebi, bu tür gemilerin genellikle tonajlarının çok küçük olması ve fakat kullanılma amaçları bakımından meydana getirebilecekleri risklerin ve doğabilecek zararların çok büyük olmasıdır. Bu nedenlerle özellikle İskandinav ülkelerinin delegeleri bu gemiler için âkid devletlere ulusal hukukta düzenleme yapılabilmesi imkânının tanınmasını önermişlerdir<sup>55</sup>.

<sup>53</sup> *Griggs / Williams / Farr*, s. 87.

<sup>54</sup> *IMO*, s. 180, 193.

<sup>55</sup> Bu hususta detaylı açıklamalar için bkz. *Atamer*, Tatbikat Taslağı, s. 881 -882.

### ç) “Enkaz” hâline gelmiş gemiler ve araçlar

Kurtarılamayacak şekilde batan veya enkaz hâline gelmiş tekneler, TTK kapsamında gemi olarak kabul edilmediği hâlde, 1976 Londra MS m. 2 f. 1 (d)’de yer alan düzenleme gereğince batmış, enkaz hâline gelmiş teknelerin, içinde bulunan veya bulunmuş şeyler de dâhil olmak üzere, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hâle getirilmesinden doğan alacaklar bakımından sorumluluğun sınırlandırılabilmesi imkânı tanınmıştır. Bu nedenle, kurtarılamayacak şekilde batan veya enkaz hâline gelen gemi ve araçlar 1976 Londra MS m. 2 f. 1 (d) uygulaması bakımından gemi sayılacaktır.

## 2. Devletlerin yorum yetkisi ve Türk Hukuku

Türk deniz mevzuatında birbirinden farklı gemi tanımının yer almakta olduğuna yukarıda kısaca değinilmiştir. Bu farklı tanımlar karşısında mevcut düzende 1976 Londra MS’nin hangi düzenlemede yer alan gemi tanımı bakımından uygulanacağı sorusu akla gelmektedir. Bu hususta bir açıklık bulunmamakla birlikte, 1976 Londra MS’nin deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması hâllerini düzenlemesi, bu alacak kalemlerinin TTK’nın dördüncü kitabında yer alan düzenlemelere ilişkin olduğu göz önünde alındığında, konunun TTK, TUGSK ve Bağlama Kütüğü Kanunu çerçevesinde değerlendirilmesi gerekmektedir. TUGSK ve Bağlama Kütüğü Kanunu hükümlerine göre, TTK’nın deniz ticaretine ilişkin hükümleri Milli Gemi Sicili ile TUGS’ye kayıtlı gemi ve araçlara ve Bağlama Kütüğüne kayıtlı tüm ticaret gemi ve araçlarına uygulandığı gibi TTK m. 822 f. 2 b. 1’ de sayılı hükümler de Bağlama Kütüğüne kayıtlı ticari olmayan gemi ve araçlara da uygulanabildiğinden sonuç olarak 1976 Londra MS hükümleri her gemi ve araca uygulanabilecektir.

TSR’nin “Sorumluluğun Sınırlandırılması ve Petrol Kirliliği Zararının Tazmini” başlıklı Yedinci Kısım’ının “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması” başlıklı “A” bölümünde yer alan 1328 ve devamı maddelerinde

deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması düzenlenmiştir. TSR'nin 1328'inci maddesinde özel olarak deniz alacaklarından doğan sorumluluğun 1976 Londra MS gereğince sınırlanabileceği hükme bağlanmıştır<sup>56</sup>. Dolayısı ile TSR'nin kanunlaşması halinde de yukarıda açıklanan sebeplerle 1976 Londra MS her türlü gemi ve araca uygulanabilecektir.

### **3. TSR bakımından uygulama alanı**

TSR m. 935 f. 1'de, TTK'da yer alan düzenlemeye benzer bir düzenleme ile, kanunun deniz ticareti ile ilgili hükümlerinin ticaret gemileri hakkında uygulanacağı düzenlenmiş, aynı maddenin ikinci fıkrasında ise bu kuralın istisnaları sayılmıştır. Bu düzenlemeye göre, maddede sayılan diğer istisnaların yanı sıra, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması hakkındaki hükümler ile donatanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin 1062'nci maddesinin ticaret gemilerinin yanı sıra yatlar, denizci yetiştirme gemileri ile sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler ile münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilmiş Devlet gemileri ile donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilere de uygulanacağı düzenlenmiştir.

## **C- TSR düzenlemesi**

### **1. Gemi kavramı**

TSR m. 931 f. 1'de geminin tanımı yapılmıştır. Yürürlükteki mevzuatta gemi tanımı bakımından bir birlik olmadığı için ve uygulamada karşılaşılan sıkıntıları giderebilmek için TTK'da yer alan gemi teriminin kapsamı TSR'de biraz daha

<sup>56</sup> Esasen TSR m. 1328'de deniz alacaklarından doğan sorumluluğun 1976 Londra MS ile bu sözleşmeyi değiştiren 96 Protokolü veya bunun yerine geçmek üzere hazırlanarak kabul edilecek diğer milletlerarası sözleşmelere göre sınırlandırılabilmesi düzenlenmiştir. Ancak Türkiye 96 Protokolüne henüz taraf olmadığı gibi, bunun yerine geçecek başka bir sözleşme de henüz söz konusu değildir.

genişletmiştir<sup>57, 58</sup>. Bu tanıma göre bir aracın gemi olabilmesi için, tahsis amacının suda hareket edebilmeyi gerektirmesi, yüzme özelliğinin bulunması, pek küçük olmaması gerekmektedir.

TSR'deki gemi tanımı ile TTK m. 816 f. 1'de yer alan gemi tanımı arasındaki en önemli farklarından bir tanesi, TTK'daki "deniz" teriminin yerine TSR'de "su" teriminin kullanılmış olmasıdır. TSR m. 931 gerekçesinde "su" teriminin kullanılmasının sebebinin, "iç su"<sup>59</sup> taşımalarının kara taşınması hükümlerinden çıkarılarak, deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tâbi tutulmasını sağlamak olduğu belirtilmiştir<sup>60</sup>.

TSR'de gemi tanımına getirilen bir diğer yenilik ise tekne terimi yerine araç teriminin kullanılmış olmasıdır. Bu değişim ile; şat, sondaj veya inşaat amacıyla kullanılan platformlar gibi suda kullanılabilen diğer birçok aracın gemi kavramı içinde değerlendirilebilmesi mümkün olacaktır<sup>61</sup>.

#### a) Hovercraft ve araştırma platformu

TSR'deki genişletilmiş gemi kavramı ile 1976 Londra MS hükümleri birlikte değerlendirildiğinde hovercraftların ve deniz dibinde veya daha altında bulunan tâbii kaynakların araştırılması ve işletilmesine tahsis edilmiş olan yüzen platformların ("araştırma platformu") durumunun ayrıca incelenmesi

<sup>57</sup> *Atamer*, Cebri İcra, s. 138.

<sup>58</sup> TSR'de yer alan gemi tanımına getirilen bir kısım eleştiriler ve görüşler için bkz. *Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu*, TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, DHD, Özel Sayı, Ocak 2006, s. 1-295; *Koyuncu*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, DHD, Özel Sayı, Ocak 2006, s. 347 – 367.

<sup>59</sup> "İç su" tanımı için bkz. *Özman*, s. 248; *Kuran*, Uluslararası Deniz Hukuku, 2. Bası, 2007, s. 31 vd.; *Çetingil / Kender*, s.37.

<sup>60</sup> Bkz. TSR m. 931 gerekçesi [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr). Bu husustaki görüş ve eleştiriler için bkz. *Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu*, s. 1-295; *Demirkıran / Demirkıran*, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, DHD, Özel Sayı, Ocak 2006, s. 339 – 345.

<sup>61</sup> TSR ve TTK'da yer alan gemi terimlerinin karşılaştırması için bkz. *Atamer*, Cebri İcra, 2006, s. 138 vd.

gerekmektedir. TSR ile su üzerinde hareket etmek üzere kullanılan ve pek küçük olmayan her türlü aracın gemi kabul edilmesi nedeniyle, hovercraftlar ve araştırma platformları da TSR kapsamında gemi sayılmaktadır. Ancak 1976 Londra MS m. 15 f. 5 (a-b) gereğince yukarıda da belirtildiği gibi hovercraftlara, ve araştırma platformlarına 1976 Londra MS hükümleri uygulanamamaktadır<sup>62</sup>. 1976 Londra MS hükümlerinin gemi malikleri bakımından uygulanabileceği, gemi tanımının iç hukuka göre belirlenmesi gerektiği, hovercraftların ve araştırma platformlarının TSR'deki gemi kavramına dâhil olduğu ve fakat 1976 Londra MS kapsamına girmediği dikkate alındığında, bu araçlar bakımından 1976 Londra MS hükümlerinin uygulanıp uygulanamayacağı hususunda 1976 Londra MS'nin TSR çerçevesinde uygulama alanının incelenmesi gerekmektedir. TSR m. 1330'da 1976 Londra MS'nin uygulama alanının hangi hâllerde genişletileceği belirtilmiştir. TSR m. 1330, 1976 Londra MS m. 15 f. 5'in uygulanması bakımından herhangi bir istisna veya genişletme getirmediği için, hovercraft ve araştırma platformları için sorumluluğun sınırlandırılması mümkün görünmemektedir.

#### **b) Sondaj işlemi gemileri**

TSR m. 1330 f. 1 (c) ile konvansiyonun 1976 Londra MS m. 15 f. 4'de belirtilen gemiler için, diğer bir ifade ile sondaj işlemi gemileri için uygulanacağı düzenlenmiş, TSR m. 1333'de de bu gemiler için sorumluluk limitleri belirlenmiştir<sup>63</sup>. Ancak TSR ile sondaj işleri gemilerinin sınırlı sorumluluktan faydalanabilmeleri için, sorumluluğa neden olan olayın, geminin sondaj işlemi için kullanılmak üzere sondajın yapıldığı yerde bulunduğu esnada meydana gelmiş olması şartı aranmıştır<sup>64</sup>.

<sup>62</sup> Bkz. *Griggs / Williams / Farr*, s. 88-90.

<sup>63</sup> TSR m. 1333 ile sondaj işlemleri gemilerinin sondaj işlemi için kullanıldığı esnada meydana gelen zararlar nedeniyle sorumluluk sınırının ölüm ve yaralanmalardan kaynaklanan alacaklar için 32.000.000 ÖÇH, diğer tüm alacaklar için ise 20.000.000 ÖÇH olacağı düzenlenmiştir.

<sup>64</sup> Sondaj işlemi gemileri için getirilen bu düzenlemenin kaynağı ve gerekçeleri hakkında detaylı bilgi için bkz. *Atamer*, *Tatbikat Taslağı*, s. 881 vd.; TSR m. 1333 gerekçesi için bkz [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr).



## 2. Ticaret gemisi

TSR m. 931 f. 2’de ticaret gemisinin tanımı yapılmıştır. Bu tanıma göre; anılan maddenin 1. fıkrasında yer alan tanıma giren bir gemi, kim tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanıldığı önemli olmaksızın, suda ekonomik menfaat sağlamak amacıyla tahsis edilmişse veya fiilen böyle bir amaç için kullanılıyor ise “ticaret gemisi” sayılacaktır<sup>65</sup>.

TSR m. 935 gereğince TSR hükümleri, aynı maddede yer alan istisnalar haricinde, ticaret gemileri bakımından uygulanmaktadır. Dolayısıyla bu düzenleme çerçevesinde 1976 Londra MS hükümleri de, istisnalar hariç olmak üzere genel olarak ticaret gemileri bakımından uygulama alanı bulacaktır.

## 3. Sicile kayıtlı gemi

1976 Londra MS’de yer alan gemi kavramının kapsamı bakımından değerlendirilmesi gereken bir diğer konu ise 1976 Londra MS hükümlerinin sicile kayıtlı olsun olmasın tüm gemiler bakımından uygulanıp uygulanamayacağıdır. TSR m. 996’da yer alan düzenlemeye göre mülkiyet ve diğer aynî haklar ile ilgili hükümler kural olarak sadece sicile kayıtlı Türk gemilerine uygulanmaktadır. Dolayısıyla ile TSR çerçevesinde bir geminin sicile kayıtlı olup olmaması sadece mülkiyet ve diğer aynî hakları düzenleyen TSR m. 996 - 1060 hükümleri bakımından önem taşımaktadır. Neticeten 1976 Londra MS hükümlerinin uygulanabilirliği bakımından geminin sicile kayıtlı olup olmamasının önemi bulunmamaktadır.

---

<sup>65</sup> TTK ve TSR’deki “ticaret gemisi” tanımları arasındaki farklar bakımından detaylı açıklama için bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 142.

#### 4. Deniz gemisi

1976 Londra MS’de yer alan deniz gemisi ifadesinin TSR’de bir karşılığı bulunmamaktadır. Uygulamada ve doktrinde, fiili tahsis esasına göre, fiilen denizde sefere tahsis edilmiş olan gemilerin deniz gemisi olduğu, göl, nehir, kanal gibi iç sularda sefere tahsis edilmiş gemilerin ise iç su gemisi olduğu kabul edilmektedir<sup>66</sup>. Ancak TSR m. 931 f. 1’de gemi tanımı yapılırken geminin suda hareket edebiliyor olması özelliği arandığı ve dolayısı ile “deniz” – “iç su” ayrımı yapılmadığı için, TSR bakımından 1976 Londra MS hem deniz hem de iç su gemileri için uygulanabilecektir. Bu durum karşısında 1976 Londra MS m. 15 f. 2 (a)’da konvansiyon hükümlerinin iç su gemileri bakımından uygulanmasının taraf devletlerin insiyatifine bırakıldığı yönündeki düzenleme Türkiye bakımından işlerlik kazanmış olmaktadır.

#### III. Sınırlı sorumluluğa tâbi borçlular<sup>67</sup>

1976 Londra MS’nin 1’inci maddesinde sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olan kişiler sayılmıştır. Ancak, bu kişilerin tanımları madde metninde yer almadığı için, uygulamada bu kişilerin tanımının milli hukuka göre yapılması gerekecektir.

---

<sup>66</sup> Çağa / Kender, C. 1, s. 50.

<sup>67</sup> Deniz ticareti uygulamasında çok fazla kişi görev alabildiğinden burada sadece uygulamada sıklıkla karşılaşılan kişilerin durumu inceleme konusu yapılacaktır.

## A- Gemi maliki

### 1. 1976 Londra MS düzenlemesi

#### a) Terim

1976 Londra MS m.1 f. 1'e göre gemi maliki konvansiyonun 2'nci maddesinde yer alan taleplere karşı sorumluluğunu sınırlama hakkına sahiptir. Ancak 1976 Londra MS içinde gemi malikinin kim olduğu tanımlanmamış, ancak gemi maliki tanımının içine hangi kişilerin dâhil olacağı sayılmıştır. 1976 Londra MS m. 1 f. 2'ye göre gemi maliki terimi, bir deniz gemisinin maliki, kiracısı, işleteni ve yöneticisini kapsamaktadır. Esasen gemi maliki tanımı sadece 27/11/1992 tarihinde Londra'da kabul edilen Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme<sup>68</sup> ("1992 Petrol MS") m. 1 f. 3'de tanımlanmıştır. 1992 Petrol MS'de yer alan tanıma göre malik; gemi, sicilde kendi adına kayıtlı olan kişi veya kişilere denilmektedir. Geminin herhangi bir sicile tescil edilmediği durumlarda ise malik, geminin mülkiyetine sahip olan kişi veya kişilerdir. Her ne kadar 1992 Petrol MS'nin İngilizce metninde yer alan "owner" terimi tercüme edilirken, TTK m. 946'ya uyum bakımından "donatan" olarak ifade edilmişse de milletlerarası sözleşmelerde kullanılan "owner" terimi doğrudan malik olmayı ifade etmektedir<sup>69</sup>.

#### b) Ekonomik malik – sicile kayıtlı malik ayrımı

Milletlerarası deniz ticareti uygulamasında geminin sicile kayıtlı maliki ile gemiden fiilen ekonomik kazanç elde eden kişilerin farklı olması sıklıkla

<sup>68</sup> Türkiye'nin 1992 Petrol MS'ye taraf olması , 29/1/2000 tarihli 23948 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 27/01/2000 tarih, 4507 sayılı kanun ile uygun bulunmuştur. 1992 Petrol MS'nin İngilizce asıl ve Türkçe tercüme metinleri için bkz. RG t. 24/07/2001, sayı: 24472, <http://rega.basbakanlik.gov.tr/main.aspx?home=http://rega.basbakanlik.gov.tr/eskiler/2001-07/20010724.htm&main=http://rega.basbakanlik.gov.tr/eskiler/2001/07/20010724.htm>, sözleşmenin kabul ve yürürlük süreci hakkında detaylı bilgi için bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s.52 vd.; *Atamer*, Güncel Sorunlar, s. 184 vd.

<sup>69</sup> *Atamer*, Cebrî İcra, s. 151.

rastlanılan bir durumdur. Diğer bir ifade ile geminin sicile kayıtlı malikinin yanı sıra sicilde malik olarak kayıtlı olmadığı hâlde gemiden ekonomik kazanç elde eden ve “ekonomik malik” olarak adlandırılabilir diğer bir kişi daha mevcut olabilmektedir. Türk Hukuku’nda geminin ekonomik maliki tanımlanmadığı gibi böyle bir kişinin varlığı da henüz çok fazla inceleme konusu yapılmamıştır<sup>70</sup>. Buna rağmen, İngiliz Hukuku’nda (*beneficial owner*) olarak adlandırılan bir ekonomik malikin var olduğu kabul edilmekle birlikte ekonomik malikin tanımı da birçok yargı kararına konu edilmiştir. Ayrıca ekonomik malikin borçları nedeniyle geminin ihtiyaten haczedilebileceği de İngiliz Hukuku’nda kabul edilmektedir<sup>71</sup>. Ancak hukuken sicile kayıtlı malik ile ekonomik malikin aynı kişi olarak sayılıp sayılmayacağı meselesi hâlen tartışma konusu olup bu konuda milletlerarası düzeyde bir fikir birliği henüz sağlanamamıştır<sup>72</sup>.

1976 Londra MS’de yer alan “malik” teriminin sadece sicile kayıtlı maliki mi kapsadığı yoksa ekonomik malikin de bu kapsama dâhil olup olmadığı hususu madde metninden anlaşılammaktadır. 1976 Londra MS gerekçesinde, gerek sicilde malik olarak kayıtlı kişinin ve gerekse geminin sicile kayıtlı olmayan ekonomik malikin “malik” terimi içine dâhil olacağı belirtilmiştir<sup>73</sup>. İngiliz hukukunda (*beneficial owner*) olarak adlandırılan ekonomik malikin kim olduğu çeşitli yargı kararlarına konu olmuştur. Bu kararların en önemlilerinden biri olan 1978 tarihli “I Congreso del Partido<sup>74</sup>” olarak anılan davada verilen kararda, ekonomik malikin, sicile kayıtlı malik olmasa bile geminin tam zilyetliği ile birlikte kontrolünü elde bulundurulan kişi olduğu, kanun koyucunun ekonomik malik terimini seçmesinde güven kavramının esas alındığı, bu nedenle geminin

<sup>70</sup> “Ekonomik malik” kavramı *Atamer* tarafından incelenmiş olup, değerlendirmesinde ekonomik malikin de malik olarak kabul edilmesi yönündeki görüş bildirilmiştir. Bu görüş için bkz. *Atamer*, Cebri İcra, s. 151.

<sup>71</sup> Bu hususta açıklamalar için bkz. *Meeson*, s. 87, p. 3.41 vd; *Jackson*, Enforcement of Maritime Claims, Fourth Edition, Singapore 2005, s. 265, p. 10.38, s. 266 – 267, p. 10.43; *Atamer*, Cebri İcra, s. 151.

<sup>72</sup> *Atamer*, Cebri İcra, s. 151.

<sup>73</sup> 1976 Londra MS gerekçesi hakkında bkz. *Fogarty*, Merchant Shipping Legislation, Second Edition, s. 534.

<sup>74</sup> “I Congreso del Partido” The [1980] 1 Lloyd’s Rep. 23, söz konusu karara ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *Meeson*, p. 3.42, s. 87, p. 3.43, s. 88.

güven perdesinin arkasından yönetilmesi hâllerinin geminin ihtiyaten haczedilmesine engel teşkil etmeyeceği belirtilmiştir. 1973 tarihli ve “Andrea Ursula<sup>75</sup>” olarak adlandırılan başka bir davada ise mahkeme, gemiye yasal olarak veya hakkaniyet kurallarına göre malik olmayan ancak geminin tam zilyetliğini ve aynı zamanda da kontrolünü elinde bulunduran kişinin geminin ekonomik maliki olduğuna karar vermiştir. Bu karara göre (*demise charterer*<sup>76</sup>) de geminin ekonomik maliki olarak nitelendirilmektedir.

Geminin sicile kayıtlı malikinin yanı sıra bir de ekonomik malikinin varlığının kabul edilmesi hâlinde çözümü gereken en önemli husus ekonomik malikin tespit edilebilmesi amacıyla tüzel kişilik perdesinin aralanması meselesidir. İngiliz Hukukunda kabul edilen görüşe göre, geminin ekonomik malikinin olduğu yönünde bir ihtilaf olması hâlinde mahkemece tüzel kişilik perdesi aralanarak geminin sicile kayıtlı malikinin arkasındaki ekonomik malik tespit edilebilecektir<sup>77</sup>.

### c) (*One ship company*) uygulaması

Deniz ticaret uygulamasında çok sık rastlanılan diğer bir durum ise uygulamada “*one ship company*” olarak adlandırılan bir gemi için bir şirket kurulması hâlidir<sup>78</sup>. Uygulamada birden fazla gemi ortak bir ticari kaynaktan finanse edilmekte ve işletilmektedir. Ancak her bir gemi farklı bir şirketin üzerine tescil edilmektedir. Söz konusu şirketin tek malvarlığını ise üzerine tescil edilen gemi oluşturmaktadır. Geminin sicile tescili amacıyla kurulan şirketler genellikle şirket kuruluşunun çok sıkı prosedürlere ve denetimlere bağlı olmadığı, hatta şirketin ortaklarının kim olduğunun bile önem taşımadığı ülkelerde kurulmaktadır. Bu hâllerde gemi elverişli bayrak devleti diye tâbir edilen ülkelerden bir tanesinin

<sup>75</sup> “Andrea Ursula” The [1971] 1 Lloyd’s Rep. 145, söz konusu karara ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *Meeson*, p. 3.43 vd., s. 88 vd.

<sup>76</sup> Demise çarterer kavramı aşağıda “Kiracı” başlığı altında inceleme konusu yapılmıştır.

<sup>77</sup> İngiliz Mahkemelerinin sicile kayıtlı malikin ardındaki ekonomik maliki araştırabileceği hususundaki detaylı açıklamalar için bkz. *Meeson*, p. 3.47, s. 89.

<sup>78</sup> “*one ship company* uygulaması hakkında detaylı bilgi için bkz. *Meeson*, p. 3.50 vd., s. 90 vd.

gemi siciline tescil edilmektedir. Ancak gemi sicile tescil edilirken, ekonomik malikin üzerine değil, ortakları, adresi gibi belirleyici unsurları sadece kağıt üzerinde var olan bir şirket üzerine tescil edilmektedir. Uygulamada bu şirketler “saman adam” olarak değerlendirilmektedir. Hatta bu amaçla kurulan bazı şirketlerin adreslerinde sadece boş bir arazi bulunmakta, şirketin ortakları ise farklı ülkelerde ikamet eden, gemi ile hiç ilgisi bulunmayan kişiler olabilmektedir<sup>79</sup>. Sadece geminin tescil edilebilmesi için kurulan bu şirketler gemiyi ekonomik malikin idaresi altındaki başka bir şirkete kiraya vermekte, bu şirket de gemiyi zaman çarteri esaslı ile ekonomik malike kiralamaktadır. Bu yöntemle ekonomik malikin takip edilmesinin önüne geçilmeye çalışılmaktadır. Geminin işletilmesi ile ilgili olarak sicile kayıtlı malikin herhangi bir işlemi olmadığından gemi de takip edilememektedir.

İngiliz Mahkeme kararlarına da sıklıkla konu olan “*one ship company*” uygulamasında, Mahkemelerce her bir gemi için ayrı bir şirketin kurulmasında hukuken bir sakınca olmadığı, bir dolandırıcılığın olduğuna dair yeterli kanıt bulunmadığı sürece, geminin ekonomik malikinın tespiti için sicilde malik olarak kayıtlı şirketin tüzel kişilik perdesinin aralanmasının mümkün olmadığına karar verilmektedir<sup>80</sup>.

## 2. TSR ve TTK düzenlemesi

### a) Terim

TSR m. 974 f. 1’de, TTK m. 884’e benzer şekilde malik kavramının sicilde malik olarak kayıtlı kişiyi ifade ettiği fakat bunun bir karine olduğu belirtilmiştir. Ancak bu tanım gerek maddenin sözü gerekse TSR m. 996 gereğince sadece sicile kayıtlı gemiler bakımından geçerli olup, sicile kayıtlı olmayan gemilerin maliki

<sup>79</sup> Bu hususta detaylı açıklamalar ve benzer örnekler için bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s.152 ve dn. 339 ve civarı.

<sup>80</sup> İngiliz Mahkemelerinin tutumu hakkında detaylı bilgi için bkz. *Meeson*, p. 3.50 vd., s. 90 vd.

yönünden ise TSR m. 997 f. 1’de Türk Medeni Kanunu’ndaki<sup>81</sup> (“TMK”) taşınırlara ilişkin hükümlere atıf yapılmıştır. TMK’daki taşınırlara ilişkin hükümler dairesinde sicile kayıtlı olmayan bir geminin fiili hakimiyetini elinde bulunduran zilyet (TMK m. 973), o geminin maliki sayılacaktır ( TMK m. 985 f.1). Kısaca, sicile kayıtlı gemiler bakımından sicilde malik olarak kayıtlı kişi, sicile kayıtlı olmayan gemiler bakımından ise gemiye zilyet olan kişi malik sayılacaktır.

### b) Ekonomik malik

Gerek TTK’da gerekse TSR’de ekonomik malik terimine rastlanılmadığı gibi ekonomik malikin “malik” olarak kabul edilip edilmeyeceğine ilişkin bir düzenleme de yer almamaktadır. TSR kapsamında, özellikle deniz ticareti hukuku alanındaki reformun ana hedeflerinden bir tanesi milletlerarası sözleşmeler ile uyum sağlanmasıdır<sup>82</sup>. Bu nedenle TSR’nin Deniz Ticareti başlıklı 5. kitabı kapsamındaki alacaklar bakımından gemi malikleri ile gemi ile ilgili diğer kişiler arasında çıkarlar dengesi kurulmaya çalışılmıştır<sup>83</sup>. TSR’de güdülen bu amaç doğrultusunda tüzel kişilik perdesinin aralanması (*piercing the corporate veil*) müessesesinin kendi ilkeleri çerçevesinde uygulanarak ekonomik malik kavramının da malik kavramına dâhil edilebilmesi mümkün olabilecektir<sup>84</sup>.

<sup>81</sup> RG t. 08/12/2001, sayı: 24607.

<sup>82</sup> TSR Genel gerekçe, p. 161, [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr) ; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 60 vd.

<sup>83</sup> *Atamer*, Cebrî İcra, s. 152.

<sup>84</sup> Tüzel kişilik perdesinin aralanması ile ilgili detaylı açıklamalar için bkz. *Antalya*, Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Teorisi, I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu, Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Şubat 2008, s. 143 - 152; *Sağlam*, Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması Kavramına Genel Bir Bakış, I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu, Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Şubat 2008, s. 153 - 161; *Yüksel*, Şirketler Hukukunda Tüzel Kişilik Perdesinin Kaldırılması Örtünün Aralanması / Lifting the Corporate Veil, I. Uluslararası Ticaret Hukuku Sempozyumu, Tüzel Kişilik Perdesinin Aralanması, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Şubat 2008, s. 261 - 276; *Tekinalp / Tekinalp*, Perdeyi Kaldırma Teorisi, Reha Poroy’a Armağan, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi, İstanbul 1995, s. 387 - 404.

### 3. Donatan

Gerek TTK m. 946 f. 1’de ve gerekse TSR m. 1061 f. 1’de milletlerarası sözleşmelerde yer almayan “donatan” terimi kullanılmaktadır<sup>85</sup>. Donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi maliki olup, kara ticaretindeki “tacir” kavramının karşılığını, diğer bir ifade ile deniz ticareti bakımından sermaye (gemiye malik olma) ve teşebbüsün (gemiye menfaat sağlamak amacıyla kullanma ) bir araya geldiği kişiyi ifade etmektedir<sup>86</sup>.

1976 Londra MS’de sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip olan kişiler arasında sadece gemi maliki sayılmışsa da bu kavramın donatan terimini de içine aldığı şüphe götürmez. Ne var ki 1976 Londra MS’deki gemi maliki (*shipowner*) teriminin Türk Hukuku bakımından sadece maliki mi, sadece donatanı mı, yoksa gemi maliki ve ayrıca donatanı mı kapsayacağı hususunda bir açıklık mevcut değildir. Gerek TTK m. 946 f. 2’nin ikinci cümlesi ve gerekse TSR m. 1061 f. 2’nin ikinci cümlesinde yer alan düzenlemelere göre, alacaklısına gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar bakımından malik kendisine yöneltilen taleplere katlanmak zorundadır. Bu nedenle TTK m. 1235, TSR m. 1320, kapsamında kendisine yöneltilen talepler bakımından donatan olmayan malikin de 1976 Londra MS bakımından sorumluluğu sınırlandırma hakkı bulunmalıdır<sup>87</sup>.

<sup>85</sup> *Atamer*, Cebrî İcra, s. 150.

<sup>86</sup> Donatan terimi hakkında detaylı bilgi için bkz. *Çağa / Kender*, C. I, s. 133 vd.; *Kender / Çetingil*, Temel Bilgiler, s. 77 vd.; *Can*, C.1, s. 185 vd. ; *Kaner*, Giriş , s. 72; *Tekil*, s. 145-146; *Kender*, Donatan ve Donatma İştiraki, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı ile Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyeleri ve Araştırma Görevlilerinin Değerlendirmeleri, İstanbul 1997, s. 258.

<sup>87</sup> Karşı görüş için bkz. *Aydın*, LLMC tez, s. 26; *Aydın*, Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı ile Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyeleri ve Araştırma Görevlilerinin Değerlendirmeleri, İstanbul 1997, s. 262. Sn Aydın, 1976 Londra MS’de gemi maliki ile kastedilenin “donatan” olduğu, salt malik olmanın sorumluluğu sınırlandırma açısından yeterli olmadığı, sorumluluğu sınırlandırma hakkına donatanın sahip olduğu görüşündedir.



#### 4. Finansal kiralayan

##### a) Kavram

3226 sy. Finansal Kiralama Kanunu<sup>88</sup> (“FKK”) gereğince gemilerin de finansal kiralama yolu ile kiralanabilmesi mümkündür<sup>89</sup>. FKK m. 9 gereğince kiralamaya konu taşınır veya taşınmaz, finansal kiralama şirketi (“FKŞ”) tarafından kendi adına satın alınır ve akdedilen finansal kiralama sözleşmesi ile belirli bir süre için kiraya verilir. FKŞ kiralamaya konu malı kendi adına satın aldığı için malın mülkiyeti FKŞ’ye ait olur. Gemilerin finansal kiralanmasında da, kiralamaya konu geminin maliki FKŞ olup, kira müddetince geminin zilyetliği kiracıya bırakılmaktadır. FKK m. 9 gereğince kira sözleşmesinin sonunda<sup>90</sup> kiracının satın alma opsiyon hakkını kullanması hâlinde geminin mülkiyeti kiracıya geçmektedir. Bu kapsamda FKŞ, geminin sicile kayıtlı malikidir. Finansal kiracı ise, TTK m. 946 f. 2’nin birinci cümlesi ve benzer şekilde TSR m. 1061 f. 1’in birinci cümlesi uyarınca kendisine ait olmayan bir gemiyi kendi adına bizzat veya kaptan marifetiyle kullanan kişi olup, üçüncü kişilerle olan münasebetlerinde donatan sayılmaktadır<sup>91</sup>.

##### b) Gemi alacakları bakımından

Finansal kiralama sözleşmesi süresince geminin maliki FKŞ olduğu için, deniz hukuku bakımından salt malik sıfatıyla FKŞ’ye yöneltebilecek olan talepler önem arz etmektedir. TTK m. 1235’de 10 bent hâlinde sayılan alacaklar, gemi alacağı mahiyetinde olup, alacaklısına gemi ve teferruatı üzerinde kanuni rehin hakkı vermektedir. TSR’nin altıncı kısmı “Gemi Alacakları” başlığını taşımakta

<sup>88</sup> RG t. 28/06/1985, sayı: 3226.

<sup>89</sup> Gemilerin finansal kiralaması hakkında bkz. Deniz Ticaret Odası, Gemilerin Finansal Kiralanması, İstanbul 1990; *Altop*, Gemilere İlişkin Finansal Kiralama Sözleşmelerinin Ülkemizde Gelişimi ve Ortaya Çıkan Özellikli Durumlar, DHD, yıl: 3, sayı: 3 – 4, s. 17 -45; *Çetingil*, Finansal Kiralama Konusu Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Doğması İle İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar, DHD, yıl: 4, sayı: 1 – 2, s: 7- 33.

<sup>90</sup> FKK m. 7 gereğince finansal kiralama sözleşmeleri en az dört yıl feshedilemez.

<sup>91</sup> *Çetingil*, FKS, s. 7.

olup, m. 1320’de hangi alacakların gemi alacaklısı hakkı veren alacaklardan olduğu sıralanmıştır. TSR m. 1320 f. 1’in birinci cümlesinde gemi alacaklısı hakkının geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı doğmuş olması gerektiği belirtilmiştir. Anılan madde kapsamında alacaklısına gemi alacaklısı hakkı veren bir alacağın mevcudiyeti hâlinde gemi maliki, TSR m. 1061 f. 2’nin ikinci cümlesi gereğince geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla bir istemde bulunan kişiyi, bu işletilme kendisine karşı haksız ve alacaklı da kötüniet sahibi olmadıkça, hakkını istemekten alıkoyamaz<sup>92</sup>. Benzer düzenleme TTK m. 946 f. 2’nin ikinci cümlesinde de yer almaktadır. Diğer bir ifade ile gemi maliki, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanmasa yani gemiyi fiilen kendi işletmese bile, gemi alacaklısı veren bir alacağın gemisi üzerinden tahsil edilmesine katlanmak zorundadır. Yargıtay (“YRG”) 11. Hukuk Dairesi’nin (“HD”) bu hususta vermiş olduğu kararlar çelişkili olmakla beraber, 1998 tarihli bir kararında<sup>93</sup>, gemi maliki olan FKŞ’nin gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar bakımından şahsi sorumluluğunun bulunmadığı, ancak kiracının gemi alacağı mahiyetindeki borçlarından dolayı kiralayana ait gemi üzerinde kanuni rehin hakkı tanınabileceği kabul edilmiştir. TTK m. 1236 ve TSR m. 1321 kapsamındaki rehin hakkı kanundan doğan bir hak olup, hiç kimse kanundan doğan bu hakkını kullanmaktan alıkonulamaz<sup>94</sup>. Dolayısı ile kiracının TTK m. 1325, TSR m. 1320 kapsamındaki borçlarından dolayı alacaklının, FKŞ’nin mülkiyetinde bulunan geminin cebri icra yolu ile satılmasını talep ve satış bedelinden alacağını tahsil etme imkânı bulunmaktadır.

Yukarıda anılan YRG kararına konu davada fener tahlisiye ücret alacakları nedeniyle hem geminin sicile kayıtlı maliki olan FKŞ, hem de finansal kiracı dava edilmiştir. Ancak YRG, FKŞ hakkındaki davanın, FKŞ geminin işleteni olmadığından fener ücretinden sorumlu olmayacağı için, husumet yönünden

<sup>92</sup> Çetingil, FKS, s.8, *Altop*, s. 40 vd.

<sup>93</sup> YRG 11. HD E. 1998/3182, K. 1998/6962 sayılı 22/19/1998 tarihli karar için bkz. *Altop*, s. 41 vd.

<sup>94</sup> Bu hususta açıklamalar için bkz. *Arkan*, Gemilerle İlgili Finansal Kiralamalardan Doğan Bazı Sorunlar, Prof. Dr. Haluk Tandoğan’ın Hatırasına Armağan ( 1925 – 1988), Ankara 1990, s. 438 vd.

reddine karar verilmesi gerektiği görüşünü benimsemiştir. Ne var ki sadece finansal kiracıya yöneltilecek bir davada finansal kiracının sorumluluğu sınırlandırma talebinde bulunmaması ve davalı aleyhine verilecek olan kararın bu şekilde kesinleşmesi ve cebrî icra işlemlerine başlanması hâlinde FKŞ'nin durumunun değerlendirilmesi gerekmektedir.

Gemi maliki sıfatına binaen FKŞ'nin sorumluluğunu sınırlandırabilmesi gerektiğine yukarıda değinilmiştir. FKŞ'ye husumet yöneltilmeyen bir dava veya icra takibinde kiracının sorumluluğu sınırlandırma talebinde bulunmaması hâlinde verilecek karar sonucunda FKŞ, çok daha yüksek bir miktardaki alacak nedeniyle maliki olduğu geminin paraya çevrilmesine katlanmak zorunda kalabilecektir. Her ne kadar gemi alacağı nedeniyle sahip olunan rehin hakkının paraya çevrilmesi için rehnin paraya çevrilmesi yolu ile takip yapılabiliriyorsa da gemi alacaklısı hakkının tanınması ve rehin hakkı tesisi talepli olarak açılacak davalar neticesinde verilen kararlar için İİK m. 150 (h) gereğince ilamlı takip yapılması da mümkündür<sup>95</sup>. Rehnin paraya çevrilmesi yolu ile yapılacak olan takiplerde İİK m. 146 f. 1 gereğince malike de ödeme emri tebliğ edilmektedir. Gemi alacaklısı hakkının veya alacağın ilamlı icraya konu edilmesi hâlinde ise rehne konu geminin malikine tebligat yapılmadan takibin kesinleşmesi söz konusu olabilmektedir<sup>96</sup>. Bunun önüne geçebilmek için TSR m. 1104 f. 3 ile, yabancı bayraklı gemiler bakımından geminin malikine veya kiracısına açılacak her türlü dava veya takibin kaptana da tebliğ edilebileceği düzenlenmiştir<sup>97</sup>. Madde metninden anlaşıldığına göre malike veya kiracılardan bir tanesine tebligat yapılması yeterli görülmektedir. Ancak kaptanın, gemiyi fiilen işleten kiracı, yani malik olmayan donatanın temsilcisi olduğu dikkate alındığında, kiracı donatana veya kaptana yapılacak olan ihbarın malik bakımından bir etkisinin olmaması

<sup>95</sup> *Türkel*, Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi, İzmir 2008, s. 69.

<sup>96</sup> Rehin malikinin yokluğunda verilen ilamlar ve bu ilamların icrasının yarattığı hukuki sorunlar hakkında bkz. *Atamer*, Gemi ve Yük Alacaklısının Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIV, Bildiriler – Tartışmalar, Ankara, s. 226 vd.; *Türkel*, s. 183 vd.

<sup>97</sup> *Atamer*, Cebrî İcra, s. 349.

olasıdır. Bu nedenle FKŞ'nin durumu gözetilerek kiracıya ve malike ayrı ayrı tebligat yapılması yerinde olacaktır.

### c) 1976 Londra MS düzenlemesi

1976 Londra MS içinde sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip kişiler arasında finansal kiralayan ayrıca sayılmamıştır. Ancak donatan olmamakla birlikte salt gemi maliki sıfatına binaen ve özellikle yukarıda açıklanan gemi alacaklılarının talepleri dikkate alınarak finansal kiralayan 1976 Londra MS kapsamında sınırlı sorumluluktan faydalanabilmelidir.

## 5. Donatma İştiraki

TTK m. 951'de yer alan düzenlemeye göre, müşterek (paylı) mülkiyet hükümleri çerçevesinde malik oldukları bir gemiyi aralarındaki anlaşma gereğince bütün ortakların nam ve hesabına deniz ticaretinde kullanan birden fazla kişinin oluşturduğu bu birliğe “donatma iştiraki” denilmektedir<sup>98</sup>. Benzer bir düzenleme TSR m. 1064'de de yer almaktadır. TSR'deki düzenlemede TTK'dakinden farklı olarak, donatma iştirakinin amacının menfaat sağlamak olduğu ve ayrıca geminin suda kullanılacağı belirtilmiştir.

Donatma iştirakinde her bir paydaş donatandır ve donatma iştirakine de donatanın sorumluluğuna ilişkin hükümler uygulanır<sup>99</sup>. TSR m. 1080'de paydaş donatanların iştirakin borçlarından dolayı üçüncü kişilere karşı sorumluluklarının, deniz alacaklarından sorumluluğun sınırlandırılması ile ilgili hükümler saklı kalmak kaydı ile, iştirak payları oranında olacağı düzenlenmiştir. Dolayısı ile donatma iştirakinin her paydaşı da 1976 Londra MS hükümleri çerçevesinde sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir. Nitekim, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaldıran kusurda hangi kişilerin dikkate alınacağını

<sup>98</sup> Donatma iştiraki ile ilgili kapsamlı bilgi için bkz. *Kaner*, Giriş, s. 92; *Kender / Çetingil*, Temel Bilgiler, s. 87; *Çağa / Kender*, C.I, s. 176; *Can*, C.1, s. 204.

<sup>99</sup> *Tekil*, s. 192 vd.

düzenleyen TSR m. 1343 f. 1'in (d) bendinde, donatma iştiraki ile ilgili açık bir hükme yer verilerek, kural olarak paydaşların 1976 Londra MS hükümlerinden yararlanacağı vurgulanmıştır.

## B- Çarterer

1976 Londra MS'de sayılan sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip kişilerden bir tanesi de çartererdir. Çarterer terimi 1976 Londra MS'nin RG'de yayımlanan tercümesinde kullanılmıştır. Ancak bu terimi içeren yasal bir düzenleme bulunmadığı gibi TSR'de de bu kavram kullanılmamıştır<sup>100</sup>. Çartererin tanımı Türk Hukuku bakımından hiçbir yasal düzenleme ile belirlenmemiştir. İngiliz hukukunda ise çarterer terimi üç farklı sözleşme kapsamında kullanılmakta olup bunlar; (i) gemi kira sözleşmesi (*bareboat charter*), (ii) zaman çarteri sözleşmesi (*time charter*), (iii) yolculuk çarteri sözleşmesi (*voyage charter*) olarak adlandırılmaktadır<sup>101</sup>. 1976 Londra MS m. 1 f. 2'de gemi maliki tanımının içine çartererin de dâhil olduğu belirtilmiş, çartererin kim olduğu ise açıklanmamıştır. Ancak öğretilerde, 1976 Londra MS bakımından çartererin, her tip çarter sözleşmesinin tarafı olan çartereri kapsadığı kabul edilmektedir<sup>102</sup>.

### 1. Kiracı

#### a) Kavram

İngiliz Hukukunda geminin zilyetliğinin kiracıya devredildiği kira sözleşmeleri gemi kira sözleşmesi<sup>103</sup> (*bareboat charter*) olarak adlandırılmakta<sup>104</sup> olup bu tip

<sup>100</sup> Çarterer ifadesi TSR metni içinde kullanılmamış olsa da, bu ifadenin TSR gerekçesinde zaman çarteri ve navlun sözleşmesine ilişkin düzenlemelere ilişkin açıklamalarda kullanıldığı görülmektedir.

<sup>101</sup> Bkz. TSR 1138 ilâ 1271 inci maddelere ilişkin genel açıklamalar, [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr), Çarterer teriminin İngiliz Hukuku bakımından üç farklı kullanımına ilişkin açıklamalar için bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s.155.

<sup>102</sup> *Brice*, *The Scope of the Limitation Action, Limitation of Shipowners' Liability*, London 1986, s. 29; *Griggs / Williams / Farr*, s. 9.

<sup>103</sup> İngiliz Hukuku bakımından gemi kira sözleşmesi hakkında detaylı bilgi için bkz. *Davis*, *Bareboat Charterers*, Second Edition, Singapore, 2005.

gemi kira sözleşmesi için (*demise charter*) ifadesi de eş anlamlı olarak kullanılmaktadır<sup>105</sup>.

Gemi kira sözleşmesi TSR m. 1119’da düzenlenmiş olup, anılan maddeye göre gemi adamlarının kiracının emrine verilip verilmediği önem arzetmeksizin kiralayanın, belirli bir süre için, kira bedeli karşılığında gemiyi kullanmak üzere kiracıya bıraktığı sözleşmeler gemi kira sözleşmeleridir. Bu maddede düzenlenen sözleşme tipi *bareboat charter* olarak da anılan gemi kira sözleşmesidir. Gemi kira sözleşmesi Borçlar Kanunu<sup>106</sup>,’nda (“BK”) düzenlenen adi kira sözleşmesine benzemekte ise de tam olarak birbiri ile örtüşmemektedir<sup>107</sup>. Bu sözleşme ile malik, bir ücret karşılığında geminin vasıtasız zilyetliğini kiracıya bırakmakta ve böylece kiracı kira sözleşmesi müddetince geminin fiili donatanı, uygulamadaki ifadesi ile gemi işletme müteahhidi olmaktadır. Kiracının gemi işletme müteahhidi sıfatı, ancak geminin TTK’daki ifade ile “deniz ticaretinde” veya TSR’deki ifade ile “menfaat sağlamak amacıyla suda” kullanılması hâlinde mevcut olacaktır. Aksi hâlde kiracının gemi işletme müteahhidi sıfatı bulunmayacaktır<sup>108</sup>. Gemi maliki geminin ticari ve teknik kontrolünü kiracıya devretmiş olduğundan, gemisini deniz ticaretinde, TSR’deki ifadesi ile menfaat sağlamak amacıyla kullanma özelliği kalmadığından donatan vasfı da ortadan kalkmaktadır.

Gemi kira sözleşmesinin tarafı olan kiracı, 1976 Londra MS’de yer alan açık hüküm gereğince sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahiptir<sup>109</sup>.

<sup>104</sup> Bareboat charter tip sözleşmeler için uygulamada çıplak gemi kira sözleşmesi ifadesi de sıklıkla kullanılmaktadır.

<sup>105</sup> *Davis*, s. 1, dn. 1; “Bareboat Charter” ile “Demise Charter”in farklı anlamlara sahip olduğu hususundaki karşı görüş için bkz. *Tekil*, s. 234.

<sup>106</sup> RG t. 08/05/1926, sayı: 366.

<sup>107</sup> Gemi kira sözleşmesi ile adi kira arasındaki farklar bakımından bkz. *Tekil*, s. 234.

<sup>108</sup> *Ülgener*, Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yöneteni ve Zaman Çartereri Kavramları, DHD, yıl: 6-7, sayı:1-4, s. 14.

<sup>109</sup> *Brice*, s. 29.

## b) Finansal Kiracı

Yukarıda “Finansal Kiralayan” başlığı altında incelendiği üzere finansal kiralama sözleşmesinde FKŞ’nin sözleşeni finansal kiracıdır. Esasen gemilerin finansal kiralınmasına ilişkin olarak akdedilen sözleşmeler ile geminin zilyetliği tamamiyle finansal kiracıya bırakılmaktadır. Bu hâliyle gemilerin kiralınmasına ilişkin finansal kiralama sözleşmeleri TSR’de yer alan gemi kira sözleşmeleri kapsamındadır<sup>110</sup>. Dolayısı ile finansal kiracı, TSR kapsamında gemi kira sözleşmesinin kiracı tarafını teşkil etmekte olup 1976 Londra MS tahtında sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olacaktır. Kaldı ki, finansal kiracı, FKŞ’nin maliki olduğu gemiyi kendi adına ve hesabına deniz ticaretinde kullanıyor olması itibariyle de üçüncü kişiler ile olan münasebetinde donatan sayıldığından bu yönüyle de 1976 Londra MS kapsamında sınırlı sorumluluktan faydalanabilecektir.

## 2. Gemi işletme müteahhidi (“GİM”)

### a) TTK ve TSR düzenlemesi

GİM kavram olarak TTK ve TSR’de yer almamaktadır. GİM’nin tanımı, kanunda açıkça belirtilmemiş olmakla birlikte TTK m. 946 f. 2’de başkasına ait gemiyi deniz ticaretinde bizzat veya kaptan marifeti ile kullanan kişilerin üçüncü kişilere karşı donatan sayılacağı hükme bağlanmıştır. Benzer bir düzenleme TSR m. 1061 f. 2’de de yer almakla birlikte, TSR’de TTK’da yer alan düzenlemeden farklı olarak, geminin malik dışında biri tarafından suda menfaat elde etmek amacıyla kullanılması şartı aranmıştır. Bu kişilere uygulamada gemi işletme müteahhidi (*disponent owner*) denilmektedir<sup>111</sup>.

<sup>110</sup> Bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 155

<sup>111</sup> *Çağa/ Kender*, C.1, s. 135 vd.; *Kaner*; *Giriş*, s. 73; *Can*, C. 1, 185.

Malik ile GİM arasındaki ilişki genellikle finansal kiralama, kira, ariyet gibi hukuki düzenlemelere tâbidir<sup>112</sup>. Bu hâliyle malik geminin zilyetliğini GİM'ye bırakmaktadır. GİM geminin zilyetliğine bir gemi kira sözleşmesi (*bareboat charterparty*) ile sahip olabileceği gibi akdedeceği bir finansal kiralama sözleşmesi ile de sahip olabilir. Böylece GİM kiracı veya finansal kiracı sıfatını kazanacaktır. Her ihtimalde GİM, 1976 Londra MS kapsamında çarterer kavramı içerisinde yer alacak ve sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olacaktır.

Diğer taraftan GİM, iç ilişkide hangi sıfatı alırsa alsın, yukarıda da belirtildiği şekilde TTK m. 946 f. 2, TSR m. 1061 f. 2 gereğince üçüncü kişilerle olan ilişkiler bakımından donatan sayılmakta ve donatanın hak ve borçlarına sahip olmaktadır. Bu hâliyle de üçüncü kişiler bakımından kendisine yöneltilecek talepler bakımından GİM, 1976 Londra MS kapsamında donatan sıfatına binaen sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir.

#### **b) 1976 Londra MS düzenlemesi**

1976 Londra MS'de sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip kişiler arasında GİM (*disponent owner*) kavram olarak ayrıca belirtilmemiş olsa da yukarıda açıklandığı gibi GİM esasen çarterer kavramı içerisinde değerlendirileceğinden her ihtimalde sorumluluğu sınırlandırma hakkına haiz kişilerdendir<sup>113</sup>. Keza, donatanın 1976 Londra MS bakımından sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip olduğu göz önünde bulundurulduğunda GİM, 3. kişiler ile olan ilişkilerinde 1976 Londra MS bakımından sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahiptir.

<sup>112</sup> Çağa / Kender, C.1, s. 136; *Can*, Deniz Ticaret Hukuku C.1, s. 185.

<sup>113</sup> GİM, çarterer kavramı içerisine dâhil olarak sorumluluğu sınırlandırma hakkına haiz olduğu hâlde bazı ülkeler iç hukuklarında sorumluluğu sınırlandırma hakkına haiz kişiler arasında GİM'yi ayrıca saymışlardır. Örneğin Arjantin ve Norveç yürürlükte bulunan Denizcilik Kanunları ile GİM'yi sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip kişiler arasına dâhil etmiştir<sup>113</sup>. Bkz. *Griggs, Williams / Farr*, s. 344.



### 3. Tahsis olunan

#### a) Kavram

TTK'da ayrı bir düzenlemesi bulunmamakla birlikte TSR m. 1131 vd. maddelerinde zaman çarteri sözleşmesi düzenlenmiştir<sup>114</sup>. Söz konusu sözleşme bir tarafta tahsis eden ve diğer tarafta tahsis olunan<sup>115</sup> arasında kurulmaktadır. TSR'de zaman çarteri sözleşmesinin tarafları için tahsis eden ve tahsis olunan ifadeleri kullanılmış olsa da madde gerekçesinde tahsis olunan için çarterer ifadesi de kullanılmaktadır. Herhangi bir kavram karışıklığına mahal vermemek için TSR metni ile gerekçe arasında terim birliği sağlanmalıdır<sup>116</sup>.

Bu sözleşme ile belirli bir zaman müddetince belirli bir ücret karşılığında geminin ticari idaresi tahsis olunana bırakılmaktadır<sup>117</sup>. Bu süre boyunca geminin zilyetliği ve teknik idaresi ise tahsis eden üzerinde kalmaktadır<sup>118</sup>. Tahsis eden geminin maliki olabileceği gibi kiracı da olabilir. Bu hâliyle tahsis eden malik veya kiracı sıfatına binaen 1976 Londra MS kapsamında sorumluluğunu sınırlandırabilecektir.

Tahsis olunan da 1976 Londra MS m.1 f. 2'de yer alan sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olan çarterer terimi içine girmekte olup, bu hâliyle sorumluluğunu sınırlandırabilecektir<sup>119</sup>. Ancak doktrinde kabul edilen görüşe göre tahsis olunanın sorumluluğu sınırlandırma hakkını kullanabilmesi için bir alt taşıma sözleşmesinin varlığı şartı aranması gerektiği kabul edilmektedir<sup>120</sup>.

<sup>114</sup> Zaman çarteri sözleşmesinin TSR'de ayrıca düzenlenme sebepleri ile ilgili olarak bkz. TSR gerekçesi, 1131 ilâ 1137'nci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar, s.378.

<sup>115</sup> Tahsis eden ve tahsis olunan kavramları için bkz. *Tekil*, s. 222.

<sup>116</sup> Bkz. *Atamer*, Cebri İcra, s. 156. TSR'nin TBMM Genel Kuruluna sevk edilen son hâline bakıldığında, *Atamer* tarafından yapılan önerinin kabul edilmediği görülmektedir.

<sup>117</sup> Zaman çarterinin tanımı ve özellikleri hakkında bkz. *Çakalır*, Zaman Çarteri Sözleşmesi, yayımlanmamış doçentlik tezi, İstanbul 1989, s. 14 vd.

<sup>118</sup> Detaylı açıklamalar için bkz. *Ülgener*, Çarter Sözleşmeleri I, İstanbul 2000, s. 52.

<sup>119</sup> *Brice*, s. 29; *Atamer*, Cebri İcra, s. 156.

<sup>120</sup> *Ülgener*, Çarter, s. 21, s. 43.

## b) Donatana karşı sorumluluğu sınırlandırma hakkı

Üçüncü kişiler tarafından tahsis edilene yöneltilen talepler bakımından, tahsis edilenin donatan gibi hareket ettiği hâllerde 1976 Londra MS kapsamında sorumluluğu sınırlama hakkının bulunduğu kabul edilmekle beraber<sup>121</sup>, geminin ticari yönetimi ile ilgili olarak malik tarafından tahsis edilene karşı yöneltilecek talepler bakımından da tahsis edilenin sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip olup olmadığı tartışma konusudur. 1976 Londra MS tutanakları incelendiğinde bu hususta yardımcı bir bilgiye rastlanılamamıştır<sup>122</sup>.

Bu konuda incelemelere konu olmuş iki karar bulunmaktadır; bunlardan biri 1998 tarihli “Aegean Sea<sup>123</sup>” ihtilafı, diğeri ise 2004 tarihli “CMA Djakarta<sup>124</sup>” ihtilafıdır<sup>125</sup>.

“Aegean Sea<sup>126</sup>” ihtilafında, gemi, tahliye limanında rıhtıma yanaşması esnasında karaya oturmuş, akabinde gemide patlama meydana gelmiş ve kırılarak tam zayi olmuştur. Gemide mevcut yükün büyük bir kısmı da gemi ile birlikte zayi olmuştur. Geminin maliki, geminin güvenli olmayan bir limana gittiğini iddia ile charterere karşı Londra’da tahkim davası açmıştır. Malik tarafından chartererden geminin zayi olması nedeniyle uğranılan zarar, gemide mevcut yakıtın zayi olması nedeniyle uğranılan zarar, ödenmeyen navlun bedeli, mala gelen zarar nedeniyle yük ilgisine ödenmek zorunda kalınan tazminatın tahsili, çevre kirliliği nedeniyle uğranılan zararlar, yakıtın yayılmasını önlemek için alınan tedbirler nedeniyle

<sup>121</sup> *Griggs / Williams / Farr*, s. 9-10.

<sup>122</sup> *Meeson*, p. 8.35, s. 252.

<sup>123</sup> Karar incelemesi için bkz. *Süzel*, 1976 LLMC Konvansiyonu Uyarınca Gemi Malikinin Talepleri Karşısında Chartererin Sorumluluğunu Sınırlandırma İmkânı, DHD yıl: 6-7, sayı: 1-4, s. 145 vd.

<sup>124</sup> Karar incelemesi için bkz. *Alp*, “CMA CGM S.A. vs. Classica Shipping Co. Ltd.” Kararı Bakımından 1976 LLMC’de Zaman Chartererinin Durumu, DHD yıl: 6-7, sayı: 1-4, s. 129 vd.

<sup>125</sup> Her iki ihtilafı ilgili genel açıklamalar için bkz. Charterers’ Right To Limit Liability, [www.comitemaritime.org/cmidoocs/pdf/Synopsis.pdf](http://www.comitemaritime.org/cmidoocs/pdf/Synopsis.pdf), s. 1-3, ( son ziyaret 25.09.2009).

<sup>126</sup> “Aegean Sea” The [1998] 2 Lloyd’s Rep. 39 (Q.B.); Karar ile ilgili açıklamalar için bkz. *Griggs / Williams / Farr*, s. 9 vd.; *Meeson*, p. 8.35, s. 251 vd.

yapılan masraflar, kurtarma şirketine ödenen kurtarma – yardım tazminatının tahsili talep edilmiştir. Çarterer sorumluluğu kabul etmediğini beyan etmiş ve şayet sorumlu bulunursa 1976 Londra MS gereğince sorumluluğunu sınırlandırma talebinde bulunmuştur. Malik tarafından çarterere yöneltilen talepler incelendiğinde taleplerin ilk üçünün malikin kendi zararları olduğu, malikin bu alacak kalemleri için sorumluluğunu sınırlandırma hakkı bulunmadığı, çevre kirliliği ve kurtarma – yardım ücret ve masrafları ile ilgili olan diğer iki talebin 1976 Londra MS kapsamına dâhil olmadığı görülmektedir. Çartererin, malik tarafından kendisine yöneltilen talepler karşısında sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olup olmadığı hususu Mahkemece öncelikli mesele olarak görüşülmüş ve neticesinde çartererin sorumluluğunu sınırlandırma hakkının bulunmadığına karar verilmiştir. Mahkemece verilen bu kararda, (i) 1976 Londra MS’de çartererin, kurtaran gibi malikten ayrı bir kişi olarak sayılmadığı ve malik kavramı içine dâhil edildiği, bu nedenle çartererin ancak donatan sıfatı ile hareket ettiği hâller bakımından sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olduğu, (ii) 1976 Londra MS’de malik tarafından çarterere yöneltilecek talepler bakımından ayrı bir düzenleme olmadığı ve konvansiyonun bu yönde bir amacının olmadığı hususları dikkate alınarak çartererin malike karşı sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip olmadığı sonucuna varılmıştır.

1999 yılında meydana gelen ve “CMA Djakarta<sup>127</sup>” olarak anılan hadisede, gemi Kıbrıs açıklarında iken gemide bir patlama meydana gelmiş ve akabinde yangın başlamıştır. Gemi Mısır kıyılarında karaya oturtulmuş ve daha sonra tekrar yüzdürülerek sığınma limanı olarak önce Malta’ya ve sonrasında tamirlerinin yapılması için Hırvatistan’a çekilmiştir. Malik tarafından, zaman çarteri sözleşmesinde gemide tehlikeli yük taşınmayacağına dair kayıt olmasına rağmen gemiye ağırtıcı toz yüklenecek sözleşmenin ihlal edildiğine dayanılarak çarterer aleyhine tahkimde dava açılmış, hakem heyeti çartererin sorumlu olduğuna ve sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip olmadığına karar verilmiştir. Çarterer

<sup>127</sup> “CMA Djakarta” The [2003] 2 Lloyd’s Rep., 50 (Q.B.); Karar ile ilgili açıklamalar için bkz. *Griggs / Williams / Farr*, s. 10.

kararı temyiz etmiş ve karar derece mahkemesince incelenmiştir. Derece mahkemesi yapmış olduğu incelemede “Aegean Sea” davasındaki kararı benimsemiş ve çartererin sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olmadığına karar verilmiştir. Bu karar İstinaf Mahkemesi’nce incelenmiş<sup>128</sup> ve yapılan inceleme sonucunda; milletlerarası konvansiyondaki kavramların anlamlarının tespitinde 1969 tarihli Anlaşmaların Yorumlanmasına Dair Viyana Sözleşmesinin (“1969 Viyana MS”) uygulanması gerektiği, bu nedenle kavramların sözlük anlamlarının değil, konvansiyon kapsamındaki anlamlarının tespitinin gerektiği, bunun için hazırlık çalışmalarına, görüşme tutanaklarına bakılması gerektiği belirtilmiştir. İstinaf Mahkemesi 1976 Londra MS’nin hazırlık çalışmalarında çartererin sorumluluğunu sınırlandırması için donatan sıfatı ile hareket etmesi gerektiğine dair herhangi bir açıklamaya veya niyete rastlayamadıklarını, çartererin sorumluluğunu sınırlandırıp sınırlandırmayacağı hususunda ilk olarak incelenmesi gereken hususun malik tarafından çarterere yöneltilen talebin 2’nci madde kapsamına girip girmediği olduğu, konu dava bakımından gemide meydana gelen zıya veya hasarın, müşterek avarya gavage payının 2’nci madde kapsamına girmediği, malikin yük zararından dolayı yük ilgilerine ödemek zorunda kaldığı tazminatın madde 2 kapsamına girdiği, bu alacak kalemi bakımından sorumluluğun sınırlandırılabilmesine karar vermiştir. İstinaf Mahkemesi’nce verilen karar incelenmek üzere Temyiz Mahkemesi’ne gönderilmiş ancak taraflar sulh olmuştur<sup>129</sup>.

Benzer şekilde “*Darfur*<sup>130</sup>” olarak anılan bir davada da “*CMA Djakarta*” davasında verilen şekilde çartererin sorumluluğunu sınırlandırabileceğine karar verilmiştir<sup>131</sup>.

<sup>128</sup> “*CMA Djakarta*” The [2004] 1 Lloyd’s Rep., 460 (C.A.).

<sup>129</sup> *Atamer*, Cebrî İcra, s. 156.

<sup>130</sup> “*Darfur*” The [2004] 2 Lloyd’s Rep. 469.

<sup>131</sup> Bkz. Charterers’ Right To Limit Liability, [www.comitemaritime.org/cmidsocs/pdf/Synopsis.pdf](http://www.comitemaritime.org/cmidsocs/pdf/Synopsis.pdf) s. 8, ( son ziyaret 25.09.2009).

### ç) Comite Maritime International (“CMI”) anketi

CMI tarafından çarterlerin kim olduğu ya da olması gerektiği, çarterlerin sorumluluğu sınırlandırma hakkının var olup olmadığı, var ise bunun hangi hâllerde mevcut olduğu hususunda 21 ülkenin katıldığı bir anket yapılmıştır<sup>132</sup>. Ankette alınan sonuçlara göre, ülkelerin genel eğilimi “çarterer” teriminin geniş yorumlanması gerektiği, geminin tamamının veya bir kısmının çarterer tarafından kullanılıyor olmasının önemli olmadığı yönündedir. Bazı delegeler<sup>133</sup> ise çarterlerin ancak geminin tamamının kendisine tahsis edilmesi hâlinde sorumluluğunu sınırlandırabileceği, kısmi tahsisler bakımından sorumluluğunu sınırlandıramayacağı görüşündedir. Bir kısım delegeler<sup>134</sup> ise çarterer teriminin, içine yükleteni<sup>135</sup> de dâhil edecek şekilde geniş yorumlanması gerektiği yönünde görüş bildirmiştir. Ankete katılanların çoğunluğu<sup>136</sup> malik tarafından çarterere yöneltilen talepler bakımından çarterlerin sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olması gerektiği yönünde görüş bildirmişlerdir. Yapılan ankette bu sorunun yargıya intikal ettiği tek ülkenin İngiltere olduğu tespit edilmiştir<sup>137</sup>.

CMI tarafından düzenlenen 2008 Atina Konferansında<sup>138</sup> da çarterlerin sorumluluğu sınırlandırma hakkı görüşülmüştür. Mahkeme kararları, anket

<sup>132</sup> Anket soruları ve ankete katılan ülkelerin cevapları için bkz.

[www.comitemaritime.org/cmidsocs/pdf/Synopsis.pdf](http://www.comitemaritime.org/cmidsocs/pdf/Synopsis.pdf), s. 3 vd., (son ziyaret 25.09.2009).

<sup>133</sup> Örn. Almanya, İspanya, Meksika.

<sup>134</sup> Örn. Norveç, İsveç, Finlandiya.

<sup>135</sup> Kanada, yükletene de sorumluluğunu sınırlandırma hakkı tanımaktadır, bkz. [www.comitemaritime.org/cmidsocs/pdf/Synopsis.pdf](http://www.comitemaritime.org/cmidsocs/pdf/Synopsis.pdf).

<sup>136</sup> Arjantin, Avustralya, Yeni Zelanda, Belçika, Kanada, Şili, Çin, İtalya, Kore, Meksika, Nijerya, Norveç, İngiltere.

<sup>137</sup> İsviçre mahkemelerinde görülen bir davada mahkeme çarterlerin sorumluluğunu sınırlandırıp sınırlandıramayacağını incelemeyen, çarterlerin fon tesis etmesi hususunda karar vermiştir. bkz. [www.comitemaritime.org/cmidsocs/pdf/Synopsis.pdf](http://www.comitemaritime.org/cmidsocs/pdf/Synopsis.pdf).

<sup>138</sup> CMI tarafından 3-4 yılda bir gerçekleştirilen konferansların 39’uncusu 12 - 17 Ekim 2008 tarihleri arasında Atina’da yapılmıştır. Konferansta temel olarak üç ana konu ele alınmış olup bunlar, “Gemilerin Sığınma Yerleri”, “Deniz Hukukunda Sorumluluğun Sınırlandırılması İle İlgili Usul Kuralları”, “Malların Kısmen veya Tamamen Deniz Yolu İle Taşınmasına Dair Sözleşmelere İlişkin Olarak UNCITRAL Tarafından Hazırlanan Taslak Konvansiyon”. Konferans ile ilgili detaylı bilgilere [http://www.cmi2008athens.gr/?page=index\\_in](http://www.cmi2008athens.gr/?page=index_in) adresinden ulaşılabilmektedir.

sonuçları dikkate alındığında çartererin sorumluluğu bakımından elde edilen değerlendirmeler şu şekilde özetlenebilir:

1976 Londra MS tahtında üçüncü kişiler tarafından doğrudan çarterere yönlendirilen talepler bakımından, şayet bu talepler m. 2 f. 1 kapsamında ise, çartererin sorumluluğunu sınırlandırabileceği hususunda hiçbir tereddüt bulunmamaktadır. Malik tarafından çarterere yönlendirilen talepler bakımından, öncelikle taleplerin 1976 Londra MS kapsamında sınırlandırmaya tâbi olup olmadıklarının tespit edilmesi gerekmektedir. Zira malik tarafından yönlendirilebilecek taleplerin büyük bir kısmı sınırlandırmaya tâbi olacak kalemlerinden değildir. Sınırlandırmaya tâbi tazminat talepleri, örneğin yük ilgilisi tarafından malike yönlendirilen yük zararı alacakları, zaten malik tarafından sınırlandırmaya tâbi tutulacağından ikinci bir sınırlandırmaya gerek olup olmadığı tartışmalıdır. Bu tazminat alacaklarının, malik ile çarterer arasındaki sözleşme hükümlerine göre çözümlenebilmesi gerektiği yönünde görüşler bulunmaktadır<sup>139</sup>.

Neticeten, malik tarafından çarterere yönlendirilen talepler bakımından çartererin sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olup olmadığı meselesi henüz tam anlamıyla bir çözüme kavuşturulabilmiş değildir.

#### 4. Taşıtan

İngiliz hukukunda çarterer teriminin içine dâhil olan kavramlardan bir tanesi de TSR m. 1138'de düzenlenen yolculuk çarteri sözleşmesinin taraflarından olan taşıtan (*voyage charterer*) dır. Yolculuk çarteri sözleşmesi navlun sözleşmesi türlerinden olup, bu sözleşme ile taşıyan, navlun karşılığında, geminin tamamını veya bir kısmı taşıtana tahsis ederek eşya taşımayı üstlenmektedir.

<sup>139</sup> Atina Konferansı dokümanları için bkz.

[http://www.comitemaritime.org/year/2009/pdf/files/YBK\\_2009](http://www.comitemaritime.org/year/2009/pdf/files/YBK_2009), anılan konferansta İngiltere adına verilen tebliğ için bkz. *Griggs*, CMI 2009 Yearbook, Charterers' Right To Limit Liability, [http://www.comitemaritime.org/year/2009/pdf/files/YBK\\_2009](http://www.comitemaritime.org/year/2009/pdf/files/YBK_2009), s. 358- 399.

Yukarıda tahsis edilen için yapılan açıklamada olduğu gibi, 1976 Londra MS’de çarterer teriminin içine kimlerin dâhil olduğu konvansiyonda açıklanmadığı ve bu hususta herhangi bir sınırlandırma getirilmediğinden, taşıtanın da çarterer sıfatına istinaden sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip kişilerden olduğu kabul edilmektedir.

## 5. Slot Çarterer

1976 Londra MS içinde herhangi bir açıklama bulunmayan bir diğer soru ise geminin tamamı değil de sadece bir bölümü kendisine tahsis edilmiş olan çartererin (*slot charterer*) sorumluluğunu ne şekilde sınırlandıracağıdır. “*Slot charterer*” ile kastedilen, belirli bir sefer için geminin belirli bir bölümünü kullanma hakkı olan ve genellikle kendi konşimentosunu düzenleyen çartererdir. 1976 Londra MS m. 2 f. 2’de sayılan kişilerin hepsi geminin tamamı ile ilgili kişilerdir ve bu nedenle sorumluluk sınırları geminin toplam tonajı üzerinden hesaplanmaktadır. Slot çartererin sorumluluğunu sınırlandırabildiği hâllerde, sorumluluk sınırının geminin tüm tonajı üzerinden mi yoksa sadece geminin kendisine tahsis edilen kısmı üzerinden mi hesaplanacağı hususunda 1976 Londra MS’de herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır<sup>140</sup>.

1995 tarihli İngiliz Ticari Denizcilik Kanunu (*Merchant Shipping Act*) 185. Kısım’da sorumluluğun sınırlandırılmasına dair 1976 Londra MS hükümleri yer almaktadır. Anılan Kanunun 185’inci kısım 1’inci maddesinde konvansiyon ile uyumlu olarak sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip kişiler sayılmıştır. Anılan maddenin gerekçesinde<sup>141</sup> çarterer ile ilgili olarak yapılan açıklamada çartererin, demise çarterer, zaman çartereri, sefer çartereri olup olmadığı önemli olmaksızın sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olduğu, geminin tamamı kendisine

<sup>140</sup> Detaylı açıklama için bkz. *Griggs / Williams / Farr*, s. 11.

<sup>141</sup> *Fogarty*, s. 534.

tahsis edilmediği için “*slot charterer*”in malik gibi sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olmayacağı belirtilmiştir.

1976 Londra MS’ye taraf ülkelerden Avustralya Mahkemelerince verilen 1998 tarihli bir kararda slot chartererin sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olduğuna karar verilmiştir<sup>142</sup>. Her ne kadar 1976 Londra MS’ye taraf olmasa da 1996 Protokolündeki sorumluluk limitlerini kendi iç hukukunda uygulayan Pakistan tarafından da slot chartererin sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olduğu yönünde görüş bildirilmiştir.

2008 yılında İngiliz Denizcilik Mahkemesi tarafından verilen ve “*MSC Napoli*”<sup>143</sup> olarak anılan bir kararda slot chartererin 1976 Londra MS’deki charterer teriminin içinde sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olup olmadığı meselesi tartışılmıştır. Söz konusu ihtilafta MSC Napoli gemisi 2007 yılının Kasım ayında maruz kaldığı çok ağır hava koşulları nedeniyle hasar görmüş ve İngiltere’nin güney sahillerinde karaya oturmuştur. Söz konusu hadise nedeniyle gemi maliklerine karşı yaklaşık 100 milyon İngiliz Sterlini tutarında davalar açılmış ve bu nedenle de gemi malikleri sorumluluklarını sınırlandırarak yaklaşık 15 milyon İngiliz Sterlini tutarlı fon tesis etmişlerdir. Mahkemece iki hususun öncelikli olarak görüşülmesi karara bağlanmıştır. Bunlardan bir tanesi, Hapag-Lloyd AG (“HPL”) ve Stinnes Linien GmbH (“Stinnes”) tüzel kişilerinin 1976 Londra MS m. 1 kapsamında geminin maliki olup olmadığı ve sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip olup olmadığı, diğeri ise şayet bu kişilerin sorumluluğu sınırlandırma hakları var ise bu davada tesis edilen fonun 1976 Londra MS kapsamında HPL ve Stinnes tarafından kurulduğunun farz edilip edilmeyeceğidir. HPL ile MSC arasında bir slot charterparti akdolanmış olup, bu charterpartie göre HPL slot chartererdir. Benzer şekilde Stinnes ile MSC arasında da bir charterparti akdolanmış olup, Stinnes de slot chartererdir. Hem HPL hem de Stinnes dava konusu taşıma için kendileri konşimento düzenlemişlerdir. Gemi malikine açılan

<sup>142</sup> *Griggs / William s/ Farr*, s. 178, dn. 23 civarı.

<sup>143</sup> “*MSC Napoli*” The [2009] 1 Lloyd’s Rep. 249.



dava HPL ve Stinnes konşimentoları hamilleri tarafından HPL ve Stinnes'e ihbar edilmiştir. HPL ve Stinnes, yük ilgilileri tarafından kendilerine yöneltilen talepler, konteynerlerinde meydana gelen zıya ve hasar nedeniyle uğradıkları zarar, müşterek avarya ve kurtarma – yardım ücret ve masrafları bakımından tazminat talebi ile fona karşı dava açmışlardır. Taraflardan hiçbiri HPL ve Stinnes'in sorumluluğunu sınırlandırma hakkının olmadığı yönünde bir itirazda bulunmamıştır. Mahkemece, 1976 Londra MS'de malik tanımının içine çartererin de dâhil olması ve HPL ve Stinnes'in slot çarterer olması sebebiyle bu kişilerin sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahip olacaklarına karar verilmiştir. Anılan kararda, 1976 Londra MS m. 1'de malik teriminin içine çarterer teriminin de dâhil edilmesinin nedeni şu şekilde açıklanmaktadır: Konvansiyonun amacı, milletlerarası ticaretin deniz taşımacılığı ile yapılmasının sağlanmasıdır. Bu amaç ise sorumlulukların sınırlandırılması ile elde edilmektedir. Sınırlandırmaya tâbi alacaklardan bir tanesi de yük ilgililerinin talepleridir. Taşıyan olarak konşimento düzenleyen çartererlerin malik tanımı içine dâhil edilmemesi hâlinde, yük ilgilileri taleplerini doğrudan çarterere yönlendirecek ve böylece malikin sorumluluğunu sınırlandırma talebini bertaraf etmiş olacaktır. Çarterer yük ilgililerine ödemek zorunda olduğu tazminat nedeniyle malike rücu edebilse de, bu takdirde malik sorumluluğunu sınırlandırabilecek ve çartererin ödemiş olduğu miktardan daha az bir miktar ile sorumlu olabilecektir. Bu durumda ise çarterer yük ilgililerine karşı sorumluluk limitinden daha fazla bir miktara katlanmak zorunda kalacaktır. Oysa ki çarterer teriminin malik kavramı içinde değerlendirilmesi hâlinde bu uygunsuzluk ortadan kalkmış olacaktır. Mahkemece, çarterer teriminin genel anlamı ve konvansiyonun amacı dikkate alınarak çarterer teriminin içine "slot çartererin" de dâhil olduğuna ve dolayısı ile slot çartererin sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olduğuna ve ayrıca HPL ve Stinnes'in, slot çarterer sıfatlarına binaen malik tanımı içinde değerlendirilmelerine ve gemi maliki tarafından tesis edilen fonun slot çartererler tarafından tesis edildiğinin kabul edilmesine karar verilmiştir.

## 6. Taşıyan

### a) Eşya taşıma sözleşmesi bakımından

TTK m. 1016’da yer alan düzenlemeye göre taşıyan; navlun sözleşmesi gereğince ücret karşılığında, geminin tamamını veya bir kısmını veya belirli bir yerini taşıtana tahsis ederek eşya taşımayı taahhüt eden kişidir<sup>144</sup>. Bu tanımdan da anlaşıldığı üzere bir navlun sözleşmesi ile eşya taşımayı taahhüt eden taraf “taşıyan” olarak adlandırılmaktadır.

Benzer bir düzenleme TSR m. 1138’de de yer almaktadır. Buna göre, navlun karşılığında yolculuk çarteri sözleşmesi kapsamında geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis etmek suretiyle eşya taşımayı üstlenen kişi “taşıyan” olarak anılmaktadır.

### b) Yolcu taşıma sözleşmesi bakımından

TTK m. 1119 vd. maddelerinde düzenlenen yolcu taşıma sözleşmesi bakımından kanunda “taşıyan” kavramının tanımı yer almamaktadır. Ancak genel olarak yolcu taşıma sözleşmesi kapsamında yolcu taşımayı taahhüt eden kişi olarak tanımlanabilecektir<sup>145</sup>.

TSR m. 1248’de ise TTK’dakinden farklı olarak, taşıyanın tanımı yer almaktadır. Buna göre, taşıma sözleşmesini yapan veya taşıma sözleşmesi başkası tarafından onun hesabına yapılan kişidir<sup>146</sup>. Bu halde taşıyan, yolcuyu veya yolcu ile birlikte yolcu bagajını taşıma taahhüdünde bulunmaktadır. Ancak fiilen taşımayı kimin yaptığı önem taşımamaktadır.

<sup>144</sup> Eşya taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyan tanımı için bkz. *Çağa / Kender*, C. 1, s. 1; *Kender / Çetingil*, s. 107; *Tekil*, s. 230.

<sup>145</sup> TTK kapsamında yolcu taşıma sözleşmeleri hakkında bkz. *Tekil*, 362 vd.

<sup>146</sup> Bu tanım için bkz. *Atamer*, 2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi, *Batider*, C. XXIV, sayı: 3, s. 130.

Gerek TTK ve gerekse TSR'deki düzenlemeler dikkate alındığında, taşıyan geminin donatanı olabileceği gibi, zaman çarteri sözleşmesi uyarınca geminin ticari yönetimini elinde bulunduran çarterer de olabilmektedir. Bu çerçevede donatanın ve çartererin 1976 Londra MS m. 1 kapsamında sorumluluğunu sınırlandırma olanağı bulunduğundan taşıyan da donatan veya çarterer sıfatına istinaden aynı haktan faydalanabilecektir.

## **C- Yönetici**

### **1. TTK ve TSR düzenlemesi**

Gemi yönetim sözleşmesi TTK'da düzenlenmemiştir. Ancak öğretilerde gemi yöneticisi, geminin teknik, ticari ve personel yönetimini veya bunlardan biri veya birkaçını üstlenen kişi olarak tanımlanmakta, bu yönetim alanlarından en az bir tanesini içine alacak şekilde yapılan sözleşmeler gemi yönetimi sözleşmesi olarak adlandırılmaktadır<sup>147</sup>.

Gemi yöneticisi, geminin ticari, teknik, personel yönetimi alanlarında veya bunların bir veya bir kaçını bakımından geminin yönetimini donatan nam ve hesabına üstlenmektedir. Bu hâliyle gemi yöneticisi, kendisine ait olan bir gemiyi kazanç elde etmek amacıyla deniz ticaretinde kullanmadığı gibi, başkasına ait bir gemiyi de kendi nam ve hesabına aynı amaçla kullanmamaktadır. Dolayısı ile yönetici donatan olmadığı gibi gemi işletme müteahhidi sıfatını da haiz değildir. Bu nedenle TTK kapsamında değerlendirildiğinde, gemi yöneticisi üçüncü kişilere karşı donatan gibi sorumlu tutulamaz. Zira, TTK'daki donatanın sorumluluğuna ilişkin hükümler, donatan ve gemi işletme müteahhidi için uygulanabilmektedir. Neticeten TTK hükümleri gereğince yönetici, donatan gibi

---

<sup>147</sup> Öğüz, Gemi Yönetimi Sözleşmesi, İstanbul 2003, s. 7.

sorumlu değildir. TTK ile TSR bu konuda paralel düzenlemeler içerdiğinden TSR bakımından da yönetici için getirilmiş ayrı bir düzenleme bulunmamaktadır.

## 2. 1976 Londra MS düzenlemesi

1976 Londra MS m. 1. f. 2’de sayılan sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip kişilerden bir tanesi de yöneticidir<sup>148</sup>. Yönetici kavramı 1976 Londra MS orjinal İngilizce metninde “*manager*” ifadesinin karşılığı olarak kullanılmaktadır. 1976 Londra MS metni incelendiğinde yöneticinin kim olduğunun tarif edilmediği görülmektedir. Bu kavramın da konvansiyona taraf ülkelerin kendi iç hukuklarına göre belirlenmesi gerekmektedir. İngiliz hukukunda, yönetici kavramının gemi ile ilgili olan veya gemiye zilyet olan kişileri ifade ettiği kabul edilmektedir<sup>149</sup>. Alman doktrininde yer alan bir görüşe göre “*manager*” terimi, diğer bir malik gibi faaliyet gösteren, akdi donatan ve gemi müdürü kavramlarının karşılığı olarak kullanılmaktadır<sup>150</sup>.

1976 Londra MS ile, yöneticinin donatan gibi hareket edip etmemesi önem taşımaksızın, yöneticiye sorumluluğunu sınırlandırma hakkı tanınmıştır. Böylece yönetici, üçüncü kişiler tarafından kendisine yöneltilen talepler bakımından sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir. Yukarıda açıklanan İngiliz Mahkemelerinin malik tarafından charterere yöneltilen talepler bakımından chartererin sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olduğu yönündeki görüşleri çerçevesinde, malik tarafından kendisine yöneltilen talepler karşısında gemi yöneticisinin de sorumluluğunu sınırlandırma hakkı olduğu kabul edilebilir.

Yöneticinin sorumluluğunu sınırlandırabilmesi bakımından, geminin hangi yönetim alanlarının üstlenilmesi gerektiği hususunda da her hangi bir açıklama bulunmamaktadır. Bu hususta özel olarak bir düzenleme bulunmadığından, geminin teknik, ticari, personel yönetiminin üstlenilmesi ile, bunlardan sadece biri

<sup>148</sup> Aydın, 1976 Londra MS’de yer alan “*manager*” teriminin Türk Hukuku’nda gemi işletme müteahhidi kavramını karşıladığı görüşündedir bkz. Aydın, LLMC tez, s. 29, Aydın, s. 263.

<sup>149</sup> Griggs/ Williams/ Farr, s. 8- 9.

<sup>150</sup> Alman doktrinindeki görüşler için bkz. Atamer, Cebrî İcra, s. 157; Aydın, LLMC tez, s. 26-27.

veya birkaçının üstlenilmesinin sorumluluğu sınırlandırma hakkının kullanılması bakımından bir farklılık yaratmaması gerektiği kanaati oluşmuştur. Zira, 1976 Londra MS kapsamında yöneticinin gemi ile ilgili kişiler kavramı içinde değerlendirildiği kabul edildiğinde, geminin sadece teknik veya sadece ticari yahut personel yönetiminin üstlenilmesi de bu kişinin gemi ile ilgili kişiler kavramı içinde değerlendirilebilmesini mümkün kılmaktadır.

## Ç- İşleten

### 1. TTK ve TSR düzenlemesi

Türk Hukuku bakımından işleten terimi değerlendirildiğinde, TTK'nın deniz ticaretine ilişkin hükümlerinde operatör, işleten kavramlarının açıklanmamış olduğu görülmektedir. Gemi Acenteleri Hakkındaki Yönetmeliğin<sup>151</sup> 4'üncü maddesinde işleten kavramının yönetmelik kapsamında tanımı verilmiş olup, anılan tanıma göre, mülkiyeti kendisine ait olsun ya da olmasın bir geminin zilyetliğine sahip olan ve gemiyi teknik ve /veya ticari açıdan çalıştıran gerçek veya tüzel kişiye işleten denilmektedir. Bu tanım esasen işletenden ziyade donatan ve gemi işletme müteahhidi kavramlarını ifade etmektedir. Benzer şekilde, Karayolları Trafik Kanunu<sup>152</sup> m. 3'te işleten, aracın maliki, araç maliki ile araca zilyet olan kişilerin farklı olması hâlinde ise aracı kendi adına ve hesabına kullanan zilyet olarak tanımlanmıştır<sup>153</sup>. Keza, Türk Sivil Havacılık Kanunu<sup>154</sup> m. 133'de bir sivil hava aracını kendi adına bizzat veya yardımcıları vasıtası ile kullanan veya seferlerin kontrolünü elinde tutan kişi işleten olarak tanımlanmıştır. Her iki kanundaki işleten terimi de TTK m. 946, TSR m. 1061 kapsamında donatan tanımı ile örtüşmektedir<sup>155</sup>. Ancak yukarıda da açıklandığı üzere 1976 Londra MS m. 1 f. 2'de sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip kişiler arasında

<sup>151</sup> RG t. 31.10.2005, sayı: 25982.

<sup>152</sup> RG t. 18/10/1983, sayı: 18195.

<sup>153</sup> *Atamer*, Cebrî İcra, s. 158.

<sup>154</sup> RG t. 14/10/1983, sayı: 2920.

<sup>155</sup> *Atamer*, Cebrî İcra, s. 159.

donatan ve çarterer sayıldığı için, işleten teriminin bu iki teriminden daha farklı bir anlamı olması beklenmektedir.

Yukarıda açıklanan sebepler ve verilen tanımlar doğrultusunda işleten kavramının gemi maliki tarafından verilen bir hakka dayanarak gemiyi çalıştıran ve bundan yarar sağlayan kişi anlamına geldiği, TSR m. 1059 kapsamında tesis edilen intifa hakkı sahibinin işleten tanımına dâhil olacağı kabul edilmelidir<sup>156</sup>.

## 2. 1976 Londra MS düzenlemesi

1976 Londra MS’de sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip kişilerden bir tanesi de işleten (*operator*) olarak adlandırılan kişidir. Ancak işleten kavramının da neyi ifade ettiği 1976 Londra MS içinde açıklanmamıştır.

İngiliz Hukuku’nda işleten kavramının açık olmadığı belirtilmekle<sup>157</sup> beraber bu kavram ile, gemi ile ilgili veya gemiye zilyet olan bir kişinin anlatılmak istendiği belirtilmektedir<sup>158</sup>. Ayrıca, bir şirketler topluluğunda yer alan şirketlerin bir tanesinin geminin maliki ya da kiracısı olmadığı ve fakat geminin işletilmesi ve operasyonu ile ilgili her türlü işlemi organize ettiği hâllerde bu şirketin işleten olacağı belirtilmektedir<sup>159</sup>. Benzer şekilde işletenin, taraflarca atanmış bir gemi müdürü veya sicile kayıtlı “*managing owner*” olmadığı hâlde, geminin tüm operasyonundan sorumlu olan kişiyi ifade edebileceği belirtilmektedir. Başka bir örnekte, geminin sicile kayıtlı maliki ile veya *managing owner*’ı ile veya gemi müdürü ile akdedilen bir sözleşme çerçevesinde veya bu kişiler nam ve hesabına geminin fiziki operasyonunda yer alan kişiyi ifade ettiği belirtilmektedir.

<sup>156</sup> Bu görüş için bkz. *Atamer*, Cebri İcra, s. 159.

<sup>157</sup> *Fogarty*, s. 534.

<sup>158</sup> *Griggs / Williams / Farr*, s. 8.

<sup>159</sup> *Brice*, s. 29.

Alman Hukuku'nda bir görüşe göre<sup>160</sup> bu terim gemi işletme müteahhidinin karşılığı iken diğer bir görüşe<sup>161</sup> göre, gemi maliki veya gemi işletme müteahhidi gibi gemi için faaliyette bulunan kişileri karşıladığı ve gemi maliki ve gemi işletme müteahhidinden daha geniş bir kavram olduğu belirtilmektedir. İşleten teriminin gemi işletme müteahhidi kavramı ile örtüştüğü kabul edildiği takdirde, 1976 Londra MS'de yer alan charterer terimi gemi işletme müteahhidini kapsadığından, ayrıca işleten teriminin kullanılması tekrar mahiyetinde olacaktır.

#### **D- Kurtaran**

1976 Londra MS m. 1 f. 1'de sayılan kişilerden bir tanesi de kurtaran olup aynı maddenin 3'üncü fıkrasında kurtarma faaliyetinde doğrudan hizmet veren herkesin kurtaran olarak adlandırılacağı düzenlenmiştir. Aynı maddede konvansiyonun 2'nci maddesinin 1'inci fıkrasının d, e ve f bendlerine yapılan atıf ile, gemilerin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler ile birlikte yüzdürülmesi, enkazının kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi için yapılan faaliyetlerin, gemideki yükün imha edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi ile sınırlı sorumluluğa tâbi bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan tedbirlerin kurtarma faaliyeti olarak sayılacağı dolayısı ile bu faaliyetlerin ifasında doğrudan hizmet veren kişilerin kurtaran tanımı içine dâhil olacağı düzenlenmiştir.

Kurtaranın sorumluluğunun sınırlandırılması iki yönlü olarak ele alınmalıdır. Bunlardan ilki kurtaranın kurtarma faaliyeti haricinde kurtarma gemisi ile veya römorkörü ile sınırlandırmaya tâbi bir alacağın doğumuna sebep olması hâlidir. Örneğin bir kurtarma faaliyetinin ifası sırasında olmaksızın kurtarma römorkörünün bir gemi ile çatışması hâlinde sorumluluğun sınırlandırılması hangi esasa göre yapılacaktır. Böyle bir hâlde kurtaran, römorkörün donatanı olması sebebiyle "donatan" gibi sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olacaktır<sup>162</sup>.

<sup>160</sup> Aydın, LLMC tez, s. 26'da yer alan *Herber*'in görüşü.

<sup>161</sup> Aydın, LLMC tez, s. 27'de yer alan *Prüssman/Rabe* görüşü.

<sup>162</sup> *Brice*, s. 31.

Diğer hâl ise, kurtaranın kurtarma faaliyeti sırasında sınırlandırmaya tâbi bir alacağın doğumuna sebep olmasıdır. Esasen, kurtaranın sorumluluğunun sınırlandırılması meselesi 1971 “*Tojo Maru*<sup>163</sup>” olarak anılan dava ile önem kazanmıştır<sup>164</sup>. Anılan olayda, deniz tehlikesine maruz kalmış olan *Tojo Maru* isimli tankerın kurtarma faaliyeti sırasında dalgıçlar, gemideki bir deliği kapatmaya çalıştıkları esnada gemide yangın ve akabinde patlamaya sebep olmuşlardır. Gemi donatanı tarafından kurtarana karşı dava açılmış, kurtaran 1957 Sınır MS kapsamında sorumluluğunu sınırlandırma talebinde bulunmuştur. Olayın meydana geldiği tarihte yürürlükte bulunan 1957 Sınır MS çerçevesinde Mahkeme kusurlu dalgıcın, kurtarma hizmetini suyun altında verdiği, gemide bulunmadığı, bu nedenle kurtaranın ne kurtarılan geminin ne de kurtarma gemisinin işleteni ya da yöneticisi olarak kabul edilemeyeceği gerekçesi ile kurtaranın sorumluluğunu sınırlandırma talebini kabul etmemiştir. Dava Temyiz Mahkemesi’nde görüşülmüş ve Temyiz Mahkemesi vermiş olduğu kararda, dalgıcın kusurlu hareketinin kurtaran römorkörünün yönetimine ilişkin olmadığını veya bu kusurlu hareketin römorkörde yapılmadığını belirtmiştir. Bu nedenle gemiden ayrı bir yerde hareket eden dalgıcın, geminin fiziki kontrolünde bulunan bir kişi olarak nitelendirilmesinin mümkün olmadığını görüşünü benimsemiştir.

1976 Londra MS’de kurtarma faaliyetlerinin çoğu zaman geminin dışından verilmesi göz önünde bulundurularak kurtarma faaliyetleri ile doğrudan bağlantılı hizmetleri gören kişilerin de sorumluluğunu sınırlandırabileceği düzenlenmiştir<sup>165</sup>. Böylelikle, kurtarma hizmeti ile doğrudan irtibatlı olan kişilerin, örneğin deniz altında verilen hizmetlerde dalgıcın veya gemi kullanmaksızın kurtarma hizmeti veren kişilerin örneğin helikopter ile gemideki yangının söndürülmesini üstlenen kişilerin, karadan yangın söndürme hizmetine katılan itfaiyenin 1976 Londra MS

<sup>163</sup> “*Tojo Maru*” The [1971] 1 Lloyd’s Rep. 341.

<sup>164</sup> “*Tojo Maru*” ihtilafı ve kurtaran römorkörü dışında bir yerden kurtarma hizmeti verenlerin sorumlulukları ile ilgili açıklamalar için bkz. *Griggs / Williams / Farr*, s. 12; *Fogarty*, p. 15.104, s. 534; *Chen*, *Limitation of Liability for Maritime Claims, A Study of U.S. Law, Chinese Law and International Conventions*, 2001, s. 14.

<sup>165</sup> *Chen*, s. 14.



kapsamında sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahip olmaları sağlanmıştır<sup>166</sup>. Esasen 1976 Londra MS m. 6 f. 4 düzenlemesinden de kurtarma hizmetinin sadece kurtarma gemisi ile verilen hizmeti kapsamadığı, dışarıdan örneğin karadan veya havadan yapılan çalışmalarla kurtarma faaliyetlerine katılanların sorumluluklarını sınırlandırabilecekleri sonucuna ulaşılabilmektedir. Bununla birlikte kurtarma gemisi dışından kurtarma faaliyetlerine katılan kişiler sınırlı sorumluluk limitleri bakımından farklı bir rejime tâbi tutulmuştur. 1976 Londra MS m. 6 f. 4 gereğince bu kişilerin sorumluluk limitlerinin belirlenmesinde hesaplamanın 1.500 tonilâtoluk bir gemi üzerinden yapılması esas alınmıştır. Ancak bir kurtarma gemisinden kurtarma hizmeti veren kişilerin sorumluluk limitleri ise kurtarma gemisinin tonajı üzerinden hesaplanmaktadır<sup>167</sup>.

Kurtarma hizmetinin genellikle birden fazla kurtarma gemisi kullanılarak verildiği dikkate alındığında, kurtaranın sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olacağı bir olay meydana geldiğinde sorumluluk limitinin neye göre belirleneceği meselesi ortaya çıkmaktadır. Böyle bir durumda, sorumluluk limitinin, sorumluluğu doğuran olayın meydana geldiği kurtarma gemisinin tonajı üzerinden hesaplanması gerektiği kabul edilmektedir<sup>168</sup>.

### **E- Diğer Kişiler**

1976 Londra MS m.1 f. 4'de gemi maliki ve kurtaranın fiil, ihmal veya kusurlarından sorumlu oldukları kişilerin de sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahip oldukları düzenlenmiştir. Dolayısı ile gemi maliki, donatan, çarterer, yönetici, işletici, kurtaran tarafından istihdam edilen kişiler ile sayılan bu kişilerin fiil, ihmal veya kusurlarından sorumlu oldukları diğer tüm kişiler 1976

<sup>166</sup> Çetingil, Alman Deniz Ticareti Hukuku'nun 1986 Yılı Reformu Açısından Türk Hukukunda Donatan ve Taşıyanın Sorumlulukları İle İlgili Olarak Yapılması Gereken Değişiklikler, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 1996, C. 10, sayı: 1-3, s. 332, dn. 5.

<sup>167</sup> Fogarty, p. 15.104, s. 535.

<sup>168</sup> Griggs / Williams / Farr, s. 12.

Londra MS m. 2 kapsamındaki alacaklardan biri kendilerine karşı ileri sürüldüğünde sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahip olacaklardır.

Esasen 1976 Londra MS'deki bu düzenleme 1957 Sınır MS m. 6 f. 2'deki düzenlemenin oldukça genişletilmiş hâlidir<sup>169</sup>. 1957 Sınır MS ile görevleri dâhilinde hareket eden kaptana, diğer gemi adamlarına ve gemi malikinin diğer müstahdemlerine sorumluluklarını sınırlandırma hakkı tanınmıştır. Bu hâliyle 1976 Londra MS, 1957 Sınır MS'den daha geniş bir kitleyi içine almaktadır.

Söz konusu maddede gemi maliki ve kurtaranın fiil, ihmal veya kusurlarından sorumlu oldukları kişilerin kimler olduğu belirtilmediği gibi “sorumlu olma” kavramı ile de neyin kastedildiği çok açık değildir. İngiliz doktrininde; madde dar yorumlanırsa, ilgili kişinin sorumluluğunu sınırlandırmadan önce donatanın yardımcı kişisi olduğunu ispat etmesi gerekeceği, madde geniş yorumlanır ise, ilgili kişinin donatanın kendisinden sorumlu olduğunu ispat etmesi gerekeceği kabul edilmektedir<sup>170</sup>.

Türk Hukuku bakımından konu incelendiğinde BK m. 55 ve BK m. 100'de düzenlenen “yardımcı kişiler” in 1976 Londra MS m.1 f. 4 kapsamında sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip kişilerden olduğu tespit edilmektedir<sup>171</sup>.

1976 Londra MS m. 1 f. 4 kapsamına kimlerin dâhil olacağı açıkça belirlenmediğinden, bu kapsama dâhil olacak kişilerin her somut olayda, iç hukuka göre belirlenmesi gerekecektir. Hâl böyle olmakla birlikte deniz ticareti uygulamasında sıklıkla karşılaşılan bazı kişilerin 1976 Londra MS m. 1 f. 4 kapsamına dâhil olup olmadığı hususu aşağıda inceleme konusu yapılacaktır.

<sup>169</sup> *Griggs / Williams / Farr*, s. 13.

<sup>170</sup> *Griggs / Williams / Farr*, s. 13.

<sup>171</sup> Bu konudaki açıklamalar için bkz. TSR m. 1341 gerekçesi.

## 1. Kaptan

Kaptan, TTK m. 821 düzenlemesine göre gemi adamlarından bir tanesi olmakla birlikte kaptanın tanımı TTK’da yapılmamıştır<sup>172</sup>. Kaptanın tanımı Türkiye’nin de tarafı olduğu Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme’de<sup>173</sup> (“STCW”) yapılmıştır. Anılan sözleşmeye göre (Ek Bölüm I, Kural I/1(c)) kaptan; gemiyi sevk ve idaresi altında bulunduran kişidir. 854 sayılı Deniz İş Kanunu<sup>174</sup> (“DİK”) çerçevesinde kaptanın hem gemi adamı hem de işveren vekili sıfatı bulunmaktadır.

DİK’ya göre kaptanın gemi adamı olarak nitelendirilebilmesi için işveren ile aralarında hizmet akdinin kurulmuş olması gerekmektedir. İşveren ise gemi maliki, donatan, işleten, kiracı olabilmektedir.

TTK m. 973 gereğince kaptan en başta donatana karşı mesul olmakla birlikte, taşıtana, yükletene, gönderilene, yolculara, gemi adamlarına karşı da sorumludur. Aynı maddenin 2’nci fıkrasına göre kaptanın, donatanın emirlerine uymuş olması onun sorumlu olduğu kimselere karşı olan sorumluluğunu ortadan kaldırmamaktadır.

TSR m. 1089’da da kaptanın sorumluluğu düzenlenmiş olup buna göre kaptan, kendi kusuru neticesinde meydana gelen zararlardan, kanunda belirtilen görevlerini yerine getirmemesinden dolayı, yolculara, gemi ve eşya ile ilgili herkese karşı sorumludur. Aynı maddenin 4’üncü fıkrasında kaptanın 1976 Londra MS bakımından sorumluluğunu sınırlandırma hakkının saklı olduğu hükme bağlanmıştır.

<sup>172</sup> Kaptanın hukuki statüsü hakkında detaylı açıklamalar için bkz. *Kender / Çetingil*, Temel Bilgiler, s. 89; *Çağa / Kender*, C. 1, s. 184; *Tekil*, s. 194; *Can*, C. I, s. 233; *Süzel*, Deniz İş Kanunu Kapsamında Kaptan ve Kaptanın İş Sözleşmesi, Prof. Dr. Saim Üstündağ’a Armağan, 2009, s. 433.

<sup>173</sup> “International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers”; RG t. 28/04/1989, sayı: 20152.

<sup>174</sup> RG t. 29/04/1967, sayı: 12586.

1957 Sınır MS m. 6'da sorumluluğunu sınırlandıracak kişiler arasında kaptan açıkça sayılmıştır. Bu düzenleme ile kaptan, aynı zamanda geminin donatanı, çartereri, işleteni veya yöneticisi olması hâlinde kaptan sıfatıyla kendi fiili, ihmali, kusuru ile meydana gelen olaylarda sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir<sup>175</sup>. 1976 Londra MS'de donatanın aynı zamanda kaptan olduğu hâllere ilişkin bir düzenleme getirilmemiş, sadece gemi malikinin fiil, ihmal ve kusurundan sorumlu olduğu kişilerden bahsedilmiştir<sup>176</sup>. TTK m. 993'de, kaptanın, kaptan olduğunu açıklayarak veya bunu zımnen belirterek yapmış olduğu hukuki muamelelerden dolayı donatanın sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Benzer düzenleme TSR m. 1109'da da yer almakta olup anılan maddeye göre donatan, kaptanın donatan adına hareket ettiğini bildirip bildirmemesi önemli olmaksızın, geminin sevk ve idaresine sahip olan kişi sıfatı ile yapmış olduğu hukuki işlemlerden dolayı üçüncü kişilere karşı sorumlu olacaktır. Bu hâliyle de kaptan, donatanın fiil, ihmal ve kusurundan sorumlu olduğu kişilerden olup sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir<sup>177</sup>.

## 2. Diğer gemi adamları<sup>178</sup>

TTK m. 821'de gemi adamlarının kimler olduğu sıralanmıştır. Buna göre, kaptan<sup>179</sup>, gemi zabitleri<sup>180</sup>, tayfalar<sup>181</sup> ve gemide istihdam edilen diğer kimseler

<sup>175</sup> *Griggs / Williams / Farr*, s. 14.

<sup>176</sup> *Griggs / Williams / Farr*, s. 14.

<sup>177</sup> *Fogarty*, p. 15.103, s. 534.

<sup>178</sup> Gemi adamları hakkında detaylı bilgi için bkz. *Kender / Çetingil*, C. 1, s. 93; *Tekil*, s. 200; *Can*, C.1,s. 231.

<sup>179</sup> Kaptana ilişkin açıklamalar için bkz. yukarıda s. 50.

<sup>180</sup> STCW Ek kural I/1(d) gereğince zabıt; ulusal mevzuata veya bunlar mevcut değilse toplu sözleşme veya adetlere göre zabıt sayılan gemi personelidir.

<sup>181</sup> STCW Ek kural I/1(m) gereğince tayfa; kaptan ve gemi zabitleri dışında kalan gemi personelidir.

gemi adamıdır<sup>182</sup>. TSR m. 934'de yer alan gemi adamları ile ilgili düzenleme de TTK ile aynı mahiyettedir.

1957 Sınır MS'nin 6'ncı maddesinin 3'üncü fıkrasında kaptanın yanı sıra gemi adamlarının da sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahip olduğu düzenlenmiş olduğu hâlde 1976 Londra MS'de gemi adamlarının sorumluluklarını sınırlandırabileceklerine ilişkin doğrudan bir hüküm bulunmamaktadır.

Kaptan dışındaki gemi adamları da hizmet sözleşmesi tahtında istihdam edilen kişiler olduklarından, işveren olan donatan, çarterer, işleten, yönetici gemi adamlarının fiil, ihmal ve kusurundan dolayı sorumlu olacaklardır. Bu nedenle de gemi adamları 1976 Londra MS kapsamında kendilerine yöneltilecek talepler bakımından sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahip olmalıdır.

Ancak donatanın, kaptan da dâhil olmak üzere gemi adamlarının fiillerinden dolayı sorumluluğunun TTK m. 947 (ve benzer şekilde TSR m. 1062) kapsamında değerlendirilmesi gerekmektedir. TTK m. 947 gereğince donatan gemi adamlarının vazifelerini ifa ettikleri esnada kusurları ile üçüncü kişilere verdikleri zararlardan sorumlu olacak, ancak TTK bakımından yükle ilgili kişilere, TSR bakımından ise yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı olan sorumluluk bakımından taşıyan gibi değerlendirilecek ve taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere tâbi olacaktır. Bu düzenleme çerçevesinde donatan, gemi adamlarının görevlerini ifa ettikleri sırada hukuka aykırı hareketleri ile üçüncü kişilere verdikleri zararlardan dolayı sorumlu olacaklardır<sup>183</sup>. Ancak, donatanın, gemi adamlarının kusurundan dolayı yük ilgililerine karşı sorumluluğu belli hâller ile sınırlı tutulmuştur. TTK m. 1062 f. 2 gereğince donatan gemi adamlarının geminin sevk ve idaresindeki kusurlu hareketlerinden yani teknik

<sup>182</sup> 31/07/2002 tarihli RG'de yayımlanan Gemi Adamları Yönetmeliği m.4 f. 1 b. (32) 'de gemi kaptanı, zabıtları, yardımcı zabıtları, stajyerler, tayfalar ve yardımcı hizmet personeli gemi adamı olarak sayılmıştır.

<sup>183</sup> Çağa / Kender, C. 1, s. 146.

kusurdan<sup>184</sup> ve gemi adamlarının kusurları ile sebep oldukları yangın nedeniyle yük zararlarından<sup>185</sup> dolayı sorumlu olmayacaktır. Bu hâliyle donatan yük ilgililerine karşı gemi adamlarının teknik kusurundan ve gemi adamlarının kusuru ile meydana gelen yangın zararından sorumlu olmayacağından, gemi adamları sınırlı sorumluluktan faydalanamayacaktır.

1976 Londra MS’de donatanın ve diğer kişilerin sorumluluklarının sınırlandırılması ile, donatanların ve diğer ilgili kişilerin deniz ticaretinde karşılaşabilecekleri çok büyük iktisadi rizikolara rağmen ticari faaliyetlerinin devamını sağlayabilmek ve böylece deniz ticaretinin gelişimini sağlayabilmek amaçlanmıştır<sup>186</sup>.

1976 Londra MS’nin amacı dikkate alındığında, ekonomik açıdan çok daha kuvvetli bir konumda olan donatanın sorumlu bile olmadığı bir durumda ekonomik bakımından güçsüz durumda bulunan gemi adamının sınırsız sorumlu olması 1976 Londra MS’nin ruhuna ve amacına aykırı bir sonuç ortaya çıkaracaktır.

Doktrinde yer alan bir görüşe göre, TTK m. 947’de yer alan düzenleme zarar gören üçüncü kişilerin korunması amacıyla getirilmiş olup, donatanın sorumluluğunu hafifletmek maksadı taşımamaktadır ve donatanın BK m. 55, BK m. 100 gereğince sorumlulukları devam etmektedir<sup>187</sup>. Her ne kadar TTK m. 1 gereğince BK ve TTK birlikte değerlendirilebiliyor olsa da<sup>188</sup>, TTK ile donatanın gemi adamlarının fiilerinden dolayı sorumluluğuna ilişkin 947’nci maddesi, BK’daki yardımcı kişilerin fiilinden dolayı sorumluluğuna ilişkin 55’inci ve

<sup>184</sup> *Çağa / Kender*, C. 1, s. 147.

<sup>185</sup> *Kender / Çetingil*, Temel Bilgiler, s. 149.

<sup>186</sup> *Ataol*, s. 60.

<sup>187</sup> Bu görüş için bkz. *Çağa / Kender*, C. 1, s. 150.

<sup>188</sup> Bu hususta detaylı açıklamalar için bkz, *Domaniç*, Ticaret Hukuku’nun Genel Esasları, İstanbul 1988, s. 5.

100'üncü maddelere göre özel hüküm mahiyetinde kabul edilirse<sup>189</sup>, bunun somut olaylarda işletilebilmesi pek mümkün görünmemektedir.

Ancak 1976 Londra MS ile getirilen sınırlı sorumluluk sistemi ile güdülen amaç ve gemi adamlarının ekonomik gücü dikkate alındığında, 1976 Londra MS m. 1 f. 4 kapsamında donatanın gemi adamlarının fiil, ihmal ve kusurlarından sorumluluğu bakımından genel düzenlemeler dikkate alınmalı, somut olayda özel düzenlemeler gereğince donatan gemi adamlarının fiil, ihmal ve kusurundan sorumlu olmasa bile, soyut olayda genel hükümler çerçevesinde ( BK m. 55, BK m. 100) donatanın gemi adamlarından sorumluluğu esas alınmalı ve neticeten gemi adamlarının, 1976 Londra MS m. 4 hariç tutulmak suretiyle, her ihtimalde sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahip olduğu kabul edilmelidir.

### 3. Kılavuz

1976 Londra MS m. 1 f. 4 düzenlemesi çerçevesinde gemi maliki ve yardımda bulunanın fiil, ihmal ve kusurlarından sorumlu olduğu kişiler arasında kılavuzun sayılıp sayılmayacağı ve hatta kılavuz için ulusal hukukta daha düşük sorumluluk limitlerinin kabul edilip edilemeyeceği meseleleri tartışma konusu olmuştur. 1976 Londra MS hazırlık çalışmaları sırasında Almanya delegasyonu kılavuzun, konvansiyon çerçevesinde gemi adamlarından sayılarak sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanması gerektiğini, bununla birlikte âkid devletlerin ulusal hukuklarında kılavuzlar için daha düşük sorumluluk limitlerinin belirlenebilmesi gerektiğini bildirmiştir<sup>190</sup>. Yeni Zelanda delegasyonu, her ne kadar Yeni Zelanda'da donatan kılavuzun fiillerinden dolayı sorumlu ve bu nedenle de kılavuz sorumluluğunu sınırlandırabilmekte ise de, donatanın kılavuzun fiillerinden sorumlu olmadığı düzenlemeler bakımından konunun açıklığa kavuşturulması gerektiği, bu nedenle de madde metninde sorumluluğu

<sup>189</sup> TTK m. 947 düzenlemesinin BK m. 55, 100 düzenlemelerine göre özel hüküm mahiyetinde olup olmadığı meselesi tartışmalıdır. Bu hususta açıklamalar için bkz. *Atamer*, Donatanın TTK m. 947-948'de Düzenlenen Sınırlı Sorumluluğu ile BK m. 55'te Düzenlenen Adam Çalıştırmanın Sorumluluğunun Karşılaştırılması, Murat Sarıca Armağanı, İstanbul 1988, s. 197 vd.

<sup>190</sup> *IMO*, s. 104.

sınırlandırma hakkına sahip kişiler arasında kılavuzun açıkça belirtilmesinin faydalı olacağı görüşünü belirtmiştir<sup>191</sup>. Uluslararası Denizcilik Odası<sup>192</sup> da madde metninde kılavuzun özellikle belirtilmesi gerektiğini savunanlardandır<sup>193</sup>.

Türk mevzuatında kılavuzun tanımı Kılavuz Kaptanların Yeterlilikleri, Eğitimleri, Belgelendirilmeleri ve Çalışma Usulleri Hakkında Yönetmelik<sup>194</sup> m. 4 f. 1 (f)'de yapılmış olup buna göre kılavuz genel itibariyle, geminin seyri ve manevrası hususunda gemi kaptanına danışmanlık yapan, bu hususta yeterlilik belgesine sahip kişidir. Doktrinde kılavuz; boğaz, kanal gibi tehlikeli sularda kaptana müşavirlik eden veya bu yerlerde geminin sevk ve idaresini sağlayan uzman kaptan olarak da tanımlanmaktadır<sup>195, 196</sup>.

Kılavuzluk hizmeti, 1955 tarihli bir İçtihadı Birleştirme Kararı<sup>197</sup> (“İBK”) ile, verilen hizmete göre danışman kılavuz, sevk kılavuzu, zorunluluk bakımından ise zorunlu ve isteğe bağlı kılavuzluk olmak üzere kategorilere ayrılmıştır<sup>198</sup>.

TTK m. 1219’da mecburi kılavuzun kusurundan dolayı donatanın sorumluluğu düzenlenmiş olup, anılan İBK’deki ayırım çerçevesinde kanunda zikredilen kılavuz, mecburi sevk kılavuzudur. TTK düzenlemesine göre mecburi sevk kılavuzunun kusurundan ileri gelen çatmadan donatan mesul tutulamamaktadır. Bu durumun istisnası da maddenin devamında, gemi adamlarının kendi vazifelerini yerine getirmemiş olmaları hâlinde mecburi sevk kılavuzunun kusurundan donatanın mesul olacağı şeklinde düzenlenmiştir. Müşavir kılavuzun

<sup>191</sup> *IMO*, s. 108.

<sup>192</sup> International Chamber of Shipping (“ICS”).

<sup>193</sup> *IMO*, s. 113.

<sup>194</sup> RG t. 28/11/2006, sayı: 26360.

<sup>195</sup> *Çağa / Kender*, C. 1, s. 144.

<sup>196</sup> Kılavuz kavramı için bkz. *Atamer*, Cebri İcra, s. 238; *Tekil*, s. 168; *Yüceer*, Kılavuzluk Faaliyetlerinin Düzenlenmesi ve İki Danıştay Kararı, DHD, Gündüz Aybay’ın Anısına, yıl: 5, sayı: 1-4, Ekim 2002, s. 175.

<sup>197</sup> Yargıtay İçtihadı Birleştirme Kurulu (“YİBK”), t. 16/03/1955, E. 1954/26, K. 1955/4, bkz. [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com).

<sup>198</sup> Kılavuzun tanımı, çeşitleri ve kılavuz alma mecburiyeti hakkında detaylı açıklamalar için bkz. *Seven*, Denizlerimizde Kılavuz Alma Zorunluluğuna Uymamanın Hukuki ve Cezai Sonuçları, İstanbul Barosu Dergisi, C. 80, sayı: 2006/1, Ocak – Şubat, s. 59.



kusurundan donatanın sorumlu olup olmayacağı hususunda ise TTK'da bir açıklık yoktur. Esasen Deniz Müsademelerine Müteadiri Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Sözleşme<sup>199</sup> ("1910 Çatma MS") m. 5'de donatanın mecburi sevk kılavuzunun kusurundan da sorumlu olacağı düzenlenmiştir. 1910 Çatma MS'ye taraf devletlerin bu maddeye karşı çıkmaları neticesinde sözleşmeye eklenen bir hükümle, akit devletlerce donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin milletlerarası bir sözleşme imzalanıncaya kadar 5'inci maddenin uygulanmayacağı kararlaştırılmıştır. Tüm akit devletlerce imzalanmış böyle bir sözleşme olmadığı için devletler kendi iç hukuklarında farklı düzenlemeler kabul edebilmektedirler. Bu nedenle Türkiye'de donatanın mecburi sevk kılavuzunun kusurundan sorumlu olmayacağını kabul etmiştir<sup>200</sup>.

Yerel mevzuatımızda gemiye kılavuz kaptan alınması sadece belli bölgeler için mecburi tutulmuş olup, bu bölgeler haricinde ihtiyaridir<sup>201</sup>. Ancak kılavuz almanın mecburi tutulduğu yerlerde dahi kılavuz mecburi danışmanlık hizmeti vermekte olup, geminin sevk ve idaresini devralmamaktadır. Bu hâliyle mevzuatımızın öngördüğü bütün mecburi kılavuzlar mecburi danışman kılavuzlardır<sup>202</sup>.

<sup>199</sup> Convention Internationale pour L'unification de certaines regles en matiere d'Abordage, Deniz Kurtarma ve Yardım İşlerine ve Deniz Müsademelerine Müteadiri Bazı Kuralların Tevhidi Hakkındaki 23 Eylül 1910 Tarihli İki Beynelmillel Mukaveleye İltihaka Dair Kanun, RG t. 23/06/1937, sayı: 3638.

<sup>200</sup> Bu hususta detaylı açıklamalar için bkz. *Atamer*, Çatma, 1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni 2004 ( Basım Tarihi: Ocak 2006), yıl: 24, sayı: 1-2, Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan, s. 193 vd.

<sup>201</sup> Gemiye kılavuz kaptan alınmasını zorunlu tutan bir kanun hükmü bulunmamakla birlikte, Limanlar Kanunu m. 2'de Türk Limanlarına giriş çıkış yapacak gemilere ilişkin olarak tüzükler çıkarılabileceği ve bu tüzüklerde yer alan kuralların mecburi olacağı düzenlenmiştir. Bu itibarla çıkartılan tüzükler: İstanbul Liman Tüzüğü, RG t. 06/09/1996, sayı: 22746 m. 8, 14, 42; İzmir Liman Nizamnamesi, RG t. 14/03/1935, sayı: 2945, m.50, 52; Trabzon Liman Tüzüğü, RG t. 12/08/1999, sayı: 23784, m.9; Giresun Liman Tüzüğü, RG t. 25/04/1972, sayı: 14169, m. 22, 24; Samsun Liman Tüzüğü, RG t. 20/08/1970, sayı: 13585, m. 23; Zonguldak Liman Tüzüğü, RG t. 13/08/1958, sayı: 9980, m.14; Aliağa Liman Yönetmeliği, RG t. 23/01/2002 sayı: 24649 m.24 ile değişik RG t. 16/01/1978, sayı: 16171; Nemrut Koyu Liman Yönetmeliği, RG t. 23/01/2002, sayı: 24649 m. 22 ile değişik RG t. 22/04/1979, sayı: 16617, Çeşme Liman Talimatı m.15.

<sup>202</sup> *Çağa / Kender*, C.1, s. 145.

Yukarıda anılan YRG İBK ile kılavuzun bir danışman niteliğinde olduğu tespit edilmiş olup bu hâliyle donatan ile kılavuz arasındaki ilişkinin vekâlet ilişkisi ve kılavuzun sorumluluğunun da BK'nın vekâlete ilişkin hükümlerine tâbi olduğu kabul edilmektedir<sup>203</sup>. Bu nedenle, aslen donatanın sorumlu bulunduğu hâllerde, donatana yöneltilecek taleplerin kılavuzlara yöneltilmesi uygun olmadığı gibi, kılavuzun da tamamen sorumsuz tutulması hukuk sistemi tarafından korunmamalıdır. Bu sistematik dâhilinde, TSR'de kılavuzun sorumlu tutulabileceği görüşü benimsenmiş ancak sorumluluk limitleri donatandan daha düşük tutulmuştur<sup>204</sup>. Bu limitler belirlenirken 1976 Londra MS'deki kurtarma ile ilgili limitler göz önünde bulundurulmuştur. TSR m. 1341'de kılavuzlara doğrudan yönlendirilen talepler için kılavuzun sorumluluğunun toplam 1.500 ÖÇH ile sınırlı olacağı düzenlenmiştir<sup>205</sup>. Anılan maddenin 3'üncü fıkrasında sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip olan kılavuzun, gemide veya gemi dışında başka herhangi bir yerden gemiye kılavuzluk hizmeti veren tüm kişileri ve aynı zamanda bu kişilerin fiillerinden sorumlu olan bütün kişileri kapsayacağı düzenlenmiştir. Dolayısı ile kılavuzluk hizmetini fiilen veren gerçek kişiyi istihdam eden gerçek veya tüzel kamu veya özel hukuk kişileri de kılavuz ile aynı oranda sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olacak<sup>206</sup> ve bu kişiler için tek bir fon tesisi yeterli olacaktır.

1976 Londra MS m. 1 f. 4 kapsamındaki kişiler donatanın veya yardımda bulunanın fiil, ihmal ve kusurlarından sorumlu buldukları kişilerdir. TSR m. 1062 f. 1 düzenlemesine göre, donatan zorunlu danışman kılavuzun ve isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilerin uğradıkları zararlardan sorumludur. TSR m. 1291 gereğince donatan sadece zorunlu danışman kılavuz veya her türlü isteğe bağlı kılavuzun (danışman veya sevk kılavuzu) kusurundan meydana gelen çatmadan sorumlu

<sup>203</sup> Bkz. TSR m. 1341 gerekçesi.

<sup>204</sup> Bkz. TSR m. 1341 gerekçesi.

<sup>205</sup> Bkz. *Atamer*, Tatbikat Taslağı, s. 893 – 895.

<sup>206</sup> *Erdem*, TTK Tasarısı ve “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme”ye Göre Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, Prof. Dr. Tahir Çağa Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 81.

olacaktır. Başka bir ifade ile, donatan sadece mecburi sevk kılavuzunun kusuru ile üçüncü kişilere verilen zararlardan veya meydana gelen çatmadan sorumlu olmayacaktır. Ancak TSR m. 1341’de sorumluluğu sınırlandırma hakkı bakımından kılavuzun mecburi, isteğe bağlı, danışman, sevk kılavuzu olması hususunda bir ayrıma gidilmemiştir. Bu takdirde donatanın kusurundan sorumlu olmadığı mecburi sevk kılavuzunun, sorumluluğunu sınırlandırıp sınırlandıramayacağı hususunda bir açıklık bulunmamaktadır. Esasen Türk mevzuatında mecburi sevk kılavuzunun öngörüldüğü bir alan bulunmamaktadır. Bu hâliyle TSR m. 1341 ile 1976 Londra MS’nin alanı genişletilmiş gibi görünmekte ve donatan zorunlu sevk kılavuzunun kusurundan sorumlu olmasa bile, kılavuzun sorumluluğunu sınırlandırabileceği sonucuna ulaşılmaktadır.

#### **4. Türk Boğazları Gemi Trafik Hizmetleri Daire Başkanlığı (“TBGTH”)**

TBGTH, Türk Boğazlarında seyir güvenliğini sağlamak amacıyla geçiş yapan gemiler için seyir yardımı, bilgi ve trafik organizasyon hizmetleri veren Ulaştırma Bakanlığı nezdinde Denizcilik Müsteşarlığı bünyesindeki Kıyı Emniyeti Genel Müdürlüğü’ne (“KEGM”) bağlı olarak kamu hizmeti vermektedir. Bu itibarla TBGTH bir kamu tüzel kişisi olup, hizmetlerini kamu gücünü kullanarak vermektedir. TBGTH’nin vermiş olduğu bu hizmetler ile ilgili olarak Boğazlardan geçiş yapan gemiler ile arasında sözleşmesel bir ilişki bulunmadığı gibi TBGTH bu hizmetleri karşılığı olarak herhangi bir ücret de tahakkuk ettirmemektedir. Mevzuatta TBGTH’yi özel hukuktan doğan bir yükümlülük altına sokan düzenlemeye rastlanılmadığı gibi<sup>207</sup> TBGTH’nin haksız fiillerinden dolayı sorumluluğu da özel hukuktaki haksız fiil sorumluluğu kapsamında değerlendirilemeyecektir. Bu itibarla TBGTH’nin hukuki statüsü ve sorumluluğu kamu hukuku çerçevesinde belirlenmelidir.

<sup>207</sup> *Söğüt*, Türk Boğazlarındaki Gemi Trafik Hizmetleri’nin Kurulmasından ve Yürütülmesinden Doğan Sorumluluk, 2007, İstanbul Bilgi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Yüksek Lisans Programı, yayımlanmamış yüksek lisans projesi, İstanbul Bilgi Üniversitesi Kütüphanesi s. 47.

TBGTH'nin vermiş olduğu hizmetlerden dolayı sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler esas itibari ile Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulması ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelikte<sup>208</sup> yer almaktadır. Anılan yönetmeliğin 7'nci maddesinde kaptanın, gemi trafik hizmetleri tarafından verilecek talimatlara, kendi gemisi ve diğer gemilerin emniyeti için tehlike oluşturmadığı müddetçe uyacağı, verilen talimata kendi gemisi veya diğer gemilerin emniyetini etkilemesi ihtimali nedeniyle uymaması hâlinde kaptanın bu durumu derhâl bildireceği, gemi trafik hizmetlerinin verildiği alanlar dâhilinde geminin sevk ve idaresi ve geminin her türlü manevrasından geminin kaptanının sorumlu olacağı düzenlenmiştir. TBGTH'nin işletmesi ile ilgili olarak hazırlanan rehberde<sup>209</sup> de seyir tehlikesi ihtimalinin olması hâlinde, kuralların ihlal edilmesi hâlinde, tehlikenin gemi tarafından farkedilmemesi veya uyarıların dikkate alınmadığı durumlarda Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi'nin gemilere talimat verebileceği, gemilerin güvenlik bakımından bir tehlike yaratmadığı hâllerde bu talimatlara uyacağı, emniyet açısından talimatlara uyulmasının tehlike yaratması nedeniyle kaptanın talimata uymayacağı durumlarda bu hâlin, Gemi Trafik Hizmetleri Merkezi'ne bildirileceği, nihai kararların her zaman kaptana ait olacağı, bu nedenle de TBGTH tarafından verilecek, bilgi, uyarı ve talimatların kaptanın sorumluluğunu ortadan kaldırmayacağı ve kaptanın karar ve hareketlerinden TBGTH'nin sorumlu tutulamayacağı düzenlenmiştir. Her ne kadar anılan düzenlemelerde TBGTH'nin sorumsuzluğu düzenlenmişse de, TBGTH'nin yanlış yönlendirmeleri neticesinde meydana gelen zararlardan sadece gemi kaptanını mesul tutmak hukukun temel ilkeleri ile bağdaşmayacaktır. İdare yani KEGM, doğacak zararlardan hizmet kusuru sebebiyle sorumlu olmalıdır<sup>210</sup>.

TBGTH'nin vermiş olduğu hizmetler kamu hizmeti mahiyetinde olup, Türk Boğazları'ndan geçen her gemi aynı hizmetten eşit şekilde faydalanmaktadır. Her

<sup>208</sup> RG t. 18.02.2007, sy. 26437.

<sup>209</sup> Bkz. [http://www.turkishpilots.org/modules/news/download.php?url=/58fb7bd9-16a0-fc62.pdf&filename=KULLANICI\\_REHBERI.pdf](http://www.turkishpilots.org/modules/news/download.php?url=/58fb7bd9-16a0-fc62.pdf&filename=KULLANICI_REHBERI.pdf).

<sup>210</sup> Hizmet kusuru ve idarenin hizmet kusurundan dolayı sorumluluğu hakkında bilgi için bkz. *Gözübüyük / Tan*, İdare Hukuku C. 1, Genel Esaslar, Genişletilmiş 5. Bası, s. 249-273, 835 vd.

ne kadar TBGTH, gemilerin Türk Boğazlarında güvenli seyirleri için yardımda bulunmakta ise de bunu kamu hizmeti çerçevesinde yapmaktadır. Kaldı ki, donatanın geminin boğazlardan güvenli geçişi görevini yani geminin seyri kısmen veya tamamen TBGTH'ye bırakması söz konusu değildir. Geminin seyri kaptan tarafından sağlanmaktadır. Kaptanın TBGTH talimatlarına her durumda uyma yükümlülüğü de bulunmamaktadır. Bu çerçevede TBGTH'nin vermiş olduğu bilgi, seyir yardımı, trafik organizasyon hizmetleri mahiyetleri itibari ile değerlendirildiğinde özellikle bilgi yardımının danışman kılavuzun, seyir yardımının ise sevk kılavuzunun verdiği hizmetler ile benzerliği dikkati çekmektedir. Bu itibarla TBGTH, TSR m. 1341 sözü ile, gemiden başka bir yerden gemiye kılavuzluk hizmeti veren bir kamu tüzel kişisi olarak değerlendirilebilecek, böylelikle kendisine doğrudan yönlendirilen talepler bakımından sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olabilecektir.

## 5. İstifçi

1976 Londra MS kapsamında sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahip olup olmadığı tartışma konusu olan diğer bir kişi de istifçidir.

İstifçilerin durumu iki farklı noktadan ele alınabilir. Bunlardan ilki istifçinin yönetici veya işleten kavramları içine dâhil edilip edilemeyeceği diğeri ise istifçinin 1976 Londra MS m.1 f. 4 kapsamına dâhil olup olmayacağıdır.

1976 Londra MS hazırlanırken istifçilerin durumu genel itibariyle geminin işletme ve yönetme faaliyetleri içinde değerlendirilmiştir. Diğer bir ifade ile istifçinin, işleten veya yönetici kavramları içine dâhil edilip edilemeyeceği yani istif işleminin geminin işletilmesi veya yönetilmesi fiillerinin içine dâhil edilip edilemeyeceği hususu tartışılmıştır. CMI Uluslararası alt komitesi çalışma gurubunun hazırlık çalışmalarında sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip kişiler arasında “ geminin navigasyonu, yönetilmesi, yüklemesi, tahliyesi, istifi ile ilgili doğrudan hizmet veren kişilerin” de dâhil edilerek genişletilmesi

önerilmiştir<sup>211</sup>. Bu öneri çerçevesinde kılavuzlar, geminin yanaştırılması için kıyıda hizmet verenler, yükleme ve tahliyeye katılan istifçiler de sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olacaklardı. Ancak, sadece yükleme ve boşaltma işlemlerine katılan kişilerin kapsama dâhil edilmesinin konvansiyonun amacına uymadığı gerekçesi ile bu öneri kabul görmemiş ve nihai taslağa alınmamıştır. Bu nedenle yükleme ve tahliye faaliyetlerine katılan istifçilerin sorumluluklarını sınırlandıramayacakları, işletici ve yönetici kavramlarının içine de sadece geminin yönetim ve işletilmesine doğrudan katılan kişilerin dâhil olacağı sonucuna varılmıştır<sup>212</sup>. Ancak istifçi tarafından verilen hizmete bakılarak sınırlı sorumluluktan faydalanıp faydalanamayacağının belirlenmesi daha uygun olacaktır. Eğer yükleme ve tahliye işlemleri sırasında istifçi aynı zamanda geminin kontrolüne de tamamen sahip oluyor ise bu takdirde istifçinin geminin işletme ve / veya yönetim faaliyetlerini yürüttüğü ve bu nedenle de sınırlı sorumluluk hakkından faydalanacağı sonucuna varılabilecektir<sup>213</sup>.

İstifçinin kimin yardımcı şahsı olduğu hususu incelendiğinde ortaya farklı sonuçlar çıkmaktadır. Esasen TTK m. 1061 ( ve benzer şekilde TSR m. 1178) gereğince taşıyan yükün istiflenmesi bakımından tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür<sup>214</sup>. Bu düzenleme gereğince, aksi kararlaştırılmış olmadıkça taşıyan malların uygun şekilde istifini sağlamakla yükümlüdür. Taşıyan istif işlemleri için özel istifçiler kullanabilir. Bu hâlde, özel istifçi, TSR m. 1179 f. 2 gereğince navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan kişilerden ve bu hâliyle de taşıyanın adamlarından sayılabilecektir<sup>215</sup>. Taşıyanın

<sup>211</sup> *Chen*, s. 8

<sup>212</sup> *Chen*, s. 8.

<sup>213</sup> Şayet istifçi tarafından yaptırılmış bir sorumluluk sigortası mevcut ise sigorta poliçesinin kapsamı da istifçinin üstlendiği edimler bakımından yol gösterici olabilecektir.

<sup>214</sup> *Kender / Çetingil*, Temel Bilgiler, s.116.

<sup>215</sup> Taşıyanın adamları kavramı TTK m. 1062'de de kullanılmış ancak madde metninde bu kavrama kimlerin dâhil edilebileceği açıklanmamıştır. TTK m. 1062 madde gerekçesinde taşıyanın adamları ile, taşıyanın işletmesinde geçici süre için bile olsa istihdam edilen kişilerin kastedildiği açıklanmıştır. Gerekçede, taşıyanın adamları kavramının yardımcı kişi kavramından daha dar bir anlamı olduğu vurgulanmıştır. Bkz. *Doğanay*, s. 342 vd. Ancak, taşıyanın adamları terimi Mahkeme kararları dikkate alınarak TSR ile daha da genişletilmiştir. Bkz. TSR m. 1179 madde gerekçesi.

adamı olan istifçi, böylece 1976 Londra MS kapsamında sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olabilecektir<sup>216</sup>.

Diğer yandan, taşıma sözleşmesi ile taraflar kanundaki düzenlemenin aksine istifin taşıtan tarafından yerine getirilmesini kararlaştırabilirler. Taşıma sözleşmesine “FIOS<sup>217</sup>” şartının dâhil edilmesi hâlinde istif taşıtan tarafından yerine getirilecektir<sup>218</sup>. Bu takdirde, FIOS esaslı taşımlarda istif taşıtanın sorumluluğunda olacağından, istifçi taşıyanın değil, taşıtanın yardımcı kişisidir. Taşıtan da 1976 Londra MS kapsamında donatan kavramı içinde değerlendirildiğinden, taşıtanın yardımcı şahsı olan istifçi bu yönüyle de sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olmalıdır.

TTK m. 975’de ve benzer şekilde TSR m. 1091’de kaptanın, özel istifçiler tarafından yapılırsa bile istifin denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde yapılmasına dikkat etmekle yükümlü olduğu düzenlenmiştir. Bu düzenleme çerçevesinde kaptan, istifçiler tarafından yapılan istifin uygunluğundan sorumludur. Alman doktrininde kaptanın emir ve talimatına bağlı bulunan bazı kişilerin örneğin müstakil istifçilerin TTK m. 947 kapsamındaki gemi adamı sayılacakları kabul edilmektedir<sup>219</sup>. İngiliz doktrininde de 1976 Londra MS m.1 f. 4’ün istifçi gibi bağımsız sözleşen ve acenteleri içine alacak kadar geniş bir kapsamının olduğu kabul edilmektedir<sup>220</sup>. Bu bakımdan 1976 Londra MS m.1 f. 4 kapsamında istifçi, kaptanın, dolayısı ile de donatanın fiil, hareket ve ihmallerinden sorumlu olduğu kişilerden olmakla sorumluluğunu sınırlandırma hakkında sahip olacaktır.

<sup>216</sup> Bkz. aynı görüşte *Sözer*, Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu, s. 48.

<sup>217</sup> “FIOS”; Free in and out, stowed kelimelerinden oluşan bir kısaltma olup, bununla anlatılmak istenilen yükleme, boşaltma ve istifin taşıtanın sorumluluğunda olduğudur.

<sup>218</sup> *Çağa*, Deniz Ticaret Hukuku, Cilt II, İstanbul 1988, s. 31.

<sup>219</sup> *Çağa / Kender*, C. 1, s. 144.

<sup>220</sup> *Griggs / Williams / Farr*, s. 13.

## 6. Römorkaj hizmeti verenler

Römorkajın veya römorkaj sözleşmesinin tanımı mevzuatımızda yer almamakla birlikte öğretide römorkaj sözleşmesi “bir ücret karşılığında römorkaj hizmetinin denizde görülmesi konusunda yapılan sözleşme” olarak tanımlanmaktadır<sup>221</sup>. Römorkaj kavramının içerisine ise genel itibariyle, limanda verilen manevra hizmetleri, gemilerin kızaktan denize indirilmesi hizmetleri ve yükleme, boşaltma hizmetleri ile seyir, refakat, kurtarma - yardım gibi sebeplerle gemi ve diğer yüzen cisimlerin suda çekilmesi hizmetleri dâhil olmaktadır.

Türk Hukuku’nda römorkaj hizmetlerinin verildiği esnada üçüncü kişilere verilen zararlardan kimlerin sorumlu olacağına dair özel bir düzenleme bulunmamaktadır. Doktrinde römorkör ile çekilen gemi arasındaki ilişkinin mahiyeti ve üçüncü kişilere verilen zararlardan dolayı sorumluluk hususunda farklı görüşler mevcuttur<sup>222</sup>. Esasen farklı görüşlerin temelinde yönetimin kime ait olduğu meselesi yatmaktadır.

Öncelikle römorkaj işleminin çeşitli amaçlarla verilebileceği dikkate alındığında, bir kurtarma faaliyeti dâhilinde verilecek römorkaj hizmeti esnasında üçüncü kişilere verilecek olan zararlar bakımından, römorkaj hizmeti veren kurtaran sıfatının içinde veya kurtaranın yardımcı şahsı olarak değerlendirilebilecek ve her hâlükarda 1976 Londra MS bakımından sınırlı sorumluluktan faydalanabilecektir.

Römorkaj hizmetinin kurtarma faaliyetlerinin bir parçası olmadığı hâllerde üçüncü kişilere verilecek zarardan sorumluluk hususunda ise bir görüş birliği bulunmamaktadır.

ABD ve İngiliz Hukuku’nda önceleri römorkaj sırasında üçüncü kişilere verilen zararlara çekilen tarafın katlanması gerektiği görüşü benimsenmiştir. Bu görüşün

<sup>221</sup> Çakalır, Römorkaj Sözleşmesi, Ankara 1985, s. 35.

<sup>222</sup> Bkz. Çakalır, s. 45 vd.; Göğür, Cer (Römorkaj) Mukavelesi, Adalet Dergisi, Eylül – Ekim 1961, yıl: 52, sayı: 9 -10, s. 940 vd.



temelinde; çeken ve çekilen gemilerin bir bütün yani tek gemi olarak (*one ship*) değerlendirilmesi gerektiği, tek gemi ilkesi gereğince bütünüün sevk ve idaresinin bölünemeyeceği ve römorkörün çekilen geminin hizmetinde bulunduğu görüşleri bulunmaktadır. Ancak çekilen geminin kusursuz olabileceği ve römorkör ile çekilen geminin bir bütün olarak kabul edilmesinin adil olmayacağı, her somut olayda fiili duruma bakılarak kimin sorumlu olacağının ayrıca belirlenmesi gerektiği gerekçeleri ile bu görüş terk edilmiştir<sup>223</sup>.

Türk Hukuku'nda yönetim hangi tarafta ise diğer tarafın adamlarının fiillerinden sorumlu olacağı savunulan görüşler arasındadır<sup>224</sup>. Diğer bir görüş ise, römorkörün donatanı çekilenin, çekilen geminin donatanı da römorkörün gemi işletme müteahhidi olduğu hâllerde, diğer tarafın adamlarından sorumluluğun söz konusu olabileceği, aksi hâlde bunun mümkün olmadığı yönündedir<sup>225</sup>.

Römorkörün üçüncü kişilere verdiği zararlardan ötürü sorumluluğun kime ait olacağı, diğer bir ifade ile çektiren gemi donatanının, römorkör donatanın fiil, ihmal ve kusurlarından sorumlu olup olmayacağı meselesi bakımından öncelikle römorkör ile çekilen gemi arasında “yardımcı kişi” ilişkisi olup olmadığı incelenmelidir<sup>226</sup>.

Yardımcı kişi, borçlunun rızası ve bilgisi dâhilinde borçlunun yerine getirmesi gereken bir edimi yerine getirmeyi üstelenen kişidir<sup>227</sup>.

<sup>223</sup> ABD ve İngiliz Hukuku'nda yer alan bu görüş hakkında detaylı bilgi için bkz. *Çakalır*, s. 184 – 185.

<sup>224</sup> *Göğçer*, s. 939.

<sup>225</sup> *Çakalır*, s. 185.

<sup>226</sup> BK m. 55 ve BK m. 100'de yardımcı kişilerin vermiş oldukları zarardan dolayı sorumluluk düzenlenmektedir. Esas itibarıyla BK m. 100'de borçlunun alacaklı ile arasındaki akdi ilişkiden doğan edimlerini yardımcı kişi aracılığı ile ifası sırasında yardımcı kişinin alacaklıya vermiş olduğu zararlardan dolayı borçlunun akdi sorumluluğu düzenlenirken, BK m. 55'de yardımcı kişilerin haksız fiillerinden dolayı iş sahibinin sorumluluğu düzenlenmektedir.

<sup>227</sup> *Kocayusufoğlu / Hatemi / Serozan / Arpacı*, Borçlar Hukuku, Genel Bölüm, Üçüncü Cilt, Rona Serozan, İfa, İfa Engelleri, Haksız Zenginleşme, Gözden geçirilip genişletilmiş 5inci bası, İstanbul 2009, s.280.

BK m. 100 bakımından donatanın âkidine karşı ifa ile yükümlü olduğu bir edimi rızası ile römorköre bırakmış olması gerekmektedir. Edime dolaylı yoldan, ikincil derecede katkıda bulunanlar BK m. 100 kapsamında yardımcı kişi olarak kabul edilmemektedirler<sup>228</sup>. Donatanın ifa ile yükümlü olduğu asli edimin römorkaj hizmeti vermek olmadığı her olayda donatan ile römorkör hizmeti veren arasında yardımcı kişi ilişkisi bulunmayacaktır<sup>229</sup>. Örneğin bir yük taşıma sözleşmesi tahtında geminin tahliye limanına yanaştırılması işlemi için kullanılan römorkörün römorkaj faaliyeti esnasında yüke zarar vermesi hadisesinde, taşıyanın asli edimi yük taşımak olduğundan, römorkaj hizmeti veren ile arasında yardımcı kişi ilişkisi olmayacak ve BK m. 100 kapsamında römorkaj hizmeti verenin fiillerinden sorumlu olmayacaktır. Benzer bir kurguda römorkörün rıhtıma çarparak zarar vermesi hâlinde BK m. 55'in uygulanıp uygulanamayacağı meselesi ile karşılaşılacaktır. BK m. 55 gereğince iş sahibinin yardımcı kişinin fiilinden sorumlu olabilmesi için sahibi ile arasında bir bağımlılık ilişkisinin bulunması gerekmektedir. Bağımlılık ile kastedilen iş sahibinin yardımcı kişiye talimat veriyor olması ve bu kişinin de verilen talimatlara uymak zorunda olmasıdır<sup>230</sup>. Römorkaj hizmetinin verilmesini üstlenen tarafın borçlarından bir tanesi çekilen tarafın iradesine ve talimatlarına uygun hareket etmek oluşturmaktadır<sup>231</sup>. Ancak bu hakkın sözleşmelere konulan kayıtlar<sup>232</sup> ile sınırlandırılabilirdiği görülmektedir. Diğer taraftan, römorkaj faaliyeti, römorkaj işletmesinin ve römorkör kaptanının uzmanlık alanına girdiğinden uygulamada, çekilen gemi tarafından römorkörün teknik yönetimine ilişkin talimat verilmemektedir. Zira, çekilen gemi tarafından sadece römorkaj faaliyetinin ne zaman başlayacağı, geminin nereye çekileceği gibi talimatlar verilebiliyor olsa da,

<sup>228</sup> *Kocayusufoşpaşaoğlu / Hatemi / Serozan / Arpacı*, s. 280 -281, *Kılıçoğlu*, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, 2. Bası Ankara 2002, s. 436.

<sup>229</sup> Donatanın ifa ile boçlu olduğu edimin römorkaj hizmeti vermek olması hâli, donatanın römorkaj ameliyesi ile iştiğal ediyor olması hâlinde söz konusu olacaktır.

<sup>230</sup> *Şenocak*, Borçlunun İfa Yardımcılarından Dolayı Sorumluluğu, Ankara 1995, s. 137.

<sup>231</sup> *Çakalır*, s. 121.

<sup>232</sup> Bu kayıtlardan bir tanesi "iskele kaydı" olup, buna göre römorköre sefer güzergahından ayrılmak, çekileni kararlaştırılan bir limandan başka bir limana bırakmak, yolculuğa ara vermek, geri dönmek gibi haklar tanınmaktadır. Sözleşmeye konulacak başka bir hüküm ile, römorköre kendisini tehlikeye sokacak herhangi bir talimatı reddetme hakkı da verilebilmektedir.

römorkörün teknik yönetimine ilişkin bir talimat verilmesi beklenilemez. Bu nedenle çekilen gemi ile römorkör arasında BK m. 55 bakımından bir yardımcı kişi ilişkisi olduğundan bahsetmek mümkün görünmemektedir.

Türk Hukuku'nda römorkaj faaliyeti sırasında üçüncü kişilere verilen zararlar bakımından bir düzenleme bulunmadığından haksız fiil kuralları veya şartları varsa çatma kurallarının uygulanması gerekecektir<sup>233</sup>. Tüm bu nedenlerle, çekilen gemi donatanının, römorkaj hizmeti verenin fiil, ihmal ve kusurundan sorumlu olduğu görüşü benimsenemeyecek olup, römorkaj hizmeti verenler 1976 Londra MS kapsamında sorumluluklarını sınırlandıramayacaklardır.

## 7. Taşıma terminali işleticisi

Taşıma terminali işleticileri denizcilik faaliyetleri kapsamında birden çok alanda hizmet veren gerçek veya tüzel kişiler olarak tanımlanmaktadır<sup>234</sup>. Taşıma terminali işleticileri bünyesinde genel olarak yükleme ve boşaltma müteahhitleri, motorcular, transitçiler, depolama işi ile uğraşanlar, istifçiler hizmet vermektedir. Taşıma terminali işleticilerinin verdikleri hizmetlerin mahiyetleri dikkate alındığında bu işlemleri yerine getirmek ya taşıyanın ya da yük ilgililerinin sorumluluğunda olmaktadır. Dolayısı ile terminal işleticileri bağımsız olarak sorumluluk üstlenmedikleri takdirde ya taşıyanın ya da yük ilgililerinin yardımcı şahsı olacaktır<sup>235</sup>. Bu hâlde yardımcı kişi sıfatını kazanan taşıma terminali işleticisi 1976 Londra MS m.1 f. 4 gereğince sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olabilecektir. Terminal işleticisinin bağımsız olarak sorumluluk üstlendiği<sup>236</sup>, yardımcı kişi sıfatına haiz olmadığı hâllerde ise 1976 Londra MS m.1 f. 1–3'de sayılan kişilerden olmadığı için sınırlı sorumluluktan faydalanamayacaktır.

<sup>233</sup> Bu görüşe ilişkin açıklamalar için bkz. *Çakalır*, s. 187.

<sup>234</sup> *Kubilay*, Deniz Ticaretinde Taşıma Terminali İşleticilerinin Hukuki Sorumluluğu, İzmir 2001, s. 12.

<sup>235</sup> Bu hususta yukarıda "İstifçi" konu başlığı altında yapılan açıklamalar referans alınmalıdır.

<sup>236</sup> Taşıma terminali işleticisinin bağımsız olarak sorumluluk üstlendiği ve bu hâlde vedia alan olarak değerlendirileceği hâllere ilişkin örnek için bkz. *Kubilay*, s. 16.

## 8. Klas kuruluşu

Klas kuruluşları ile ilgili olarak TTK'da ve TSR'de herhangi bir tanım, düzenleme bulunmamaktadır<sup>237</sup>. Ancak, öğretilerde klas kuruluşları için farklı tanımlar yer almaktadır<sup>238</sup>. Öğretilerde yer alan bu tanımlar<sup>239</sup> çerçevesinde klas kuruluşları, gemi ve diğer deniz araçlarının tasarlanması, inşa edilmesi sırasındaki tekne, makina ve donanım bakımından yeterliliklerinin ve inşasının tamamlanmasından sonra bu yeterliliklerinin iç hukuka ve milletlerarası düzenlemelere uygunluğunun devamlılığının denetlenmesi, bu denetimlere göre de belgelendirme faaliyetlerinde bulunan bağımsız kuruluşlardır<sup>240</sup>.

Klas kuruluşları anılan faaliyetlerini bayrak devleti adına ve ayrıca gemi malikleri ve diğer ilgili kişiler ile yaptıkları sözleşmeler çerçevesinde yerine

<sup>237</sup> TTK ve TSR'de klas kuruluşları ile ilgili düzenleme bulunmamasıyla birlikte, mevzuatta klas kuruluşları ile ilgili çeşitli düzenlemelere rastlamak mümkündür. Örn. 4922 sayılı Kanun m. 5; 15/04/1948 tarih, 6884 sayılı RG'de yayımlanan Ticaret Gemilerinin Teknik Durumları Hakkında Tüzük m. 4; 17/04/1957 tarih, 9588 sayılı RG'de yayımlanan Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname m. 4; 10/08/1970 tarihli 13575 sayılı RG'de yayımlanan Gemi Koordinasyon Yönetmeliği m. 4; 23/06/2000 tarihli 24088 sayılı RG'de yayımlanan Türk Uluslararası Gemi Sicil Yönetmeliği m. 20; 15/03/2004 tarihli 25403 sayılı RG'de yayımlanan Gemi ve Deniz Araçlarının İnşası, Tadilatı, Bakım Onarımlarında Uygulanacak Usul ve Esaslara İlişkin Yönetmelik m. 10; 24/09/2004 tarihli 25593 sayılı RG'de yayımlanan Deniz Ticaret Filosu'nun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanmasına İlişkin Yönetmelik m. 3. Gerek uygulamada gerekse anılan mevzuatta klas kuruluşları için, tasnif kuruluşu / kurulu / müessesesi, sınıflandırma / sınıflama kuruluşu gibi farklı birçok terim kullanıldığına rastlanılmaktadır. Ancak uygulamada en çok kullanılan terim olması itibari ile bu çalışmada da klas kuruluşu terimi kullanılmıştır.

<sup>238</sup> Klas kuruluşları hakkındaki detaylı açıklamalar için bkz. *Damar*, Klas Kuruluşlarının Hukuki Sorumluluğu, yayımlanmamış yüksek lisans tezi, İstanbul 2005; *Atamer / Damar*, The CMI / IACS Initiative to Unify Rules on the Liability of Classification Societies, Uğur Alacakaptan'a Armağan, C: 2, İstanbul 2008, s. 71 vd.; *Atamer*; Güncel Sorunlar, s. 2009 vd., *Koyuncu*, Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu, Eylül 2008; *Lagoni*, The Liability of Classification Societies, Hamburg 2007; *Davies*, Classification Society Liability in the United States, Liability Regimes in Contemporary Maritime Law, London 2007, chapter 8, s. 129 vd.

<sup>239</sup> Klas kuruluşlarına ilişkin uygulamada birçok tanım yer alsa da bu tanımların tam anlamıyla klas kuruluşunu tanımlamaya yetmediği, bu tanımların birleştirilmesi ile tam bir tanıma ulaşılabileceği ve öğretilerdeki klas kuruluşu tanımları hakkındaki detaylı açıklamalar için bkz. *Koyuncu*, s. 31 vd.

<sup>240</sup> *Damar*, Klas Kuruluşları, s. 4.

getirmektedirler<sup>241</sup>. Bu nedenle klas kuruluşlarının fiillerinden dolayı sorumluluk konusunun bu faaliyetler kapsamında ikiye ayrılarak ele alınması gerekmektedir.

Çeşitli milletlerarası konvansiyonlar gereğince bayrak devletleri, gemilerde denetimler yapmak ve zorunlu sertifikaları düzenlemekle yükümlüdür. Yine çeşitli konvansiyonlarla bayrak devletlerinin söz konusu yükümlülüklerini, bu konuda uzman, yeterli donanımına sahip kişi veya kuruluşlara bırakabilecekleri düzenlenmiş olduğundan, bayrak devletleri bu yetkilerini klas kuruluşlarına devretmektedirler. Türkiye Cumhuriyeti (“T.C.”) söz konusu yetkilerini Türk Bayraklı Gemilerde Bayrak Devleti Adına Hareket Edecek Kuruluşların Seçimi ve Yetkilendirilmesine Dair Yönetmelik<sup>242</sup> ile T.C. Denizcilik Müsteşarlığı tarafından belirlenecek olan klas kuruluşlarına devretmektedir. Bayrak devletleri tarafından bu şekilde bir yetki devri gerçekleştirildiğinde, klas kuruluşları faaliyetlerini bayrak devleti adına yürüteceğinden, burada donatanın klas kuruluşunun fiillerinden sorumluluğu ve dolayısıyla klas kuruluşunun sınırlı sorumluluktan faydalanması söz konusu olmayacaktır.

Diğer taraftan, klas kuruluşları gemi malikleri ve diğer ilgili kişiler ile yaptıkları sözleşmeler çerçevesinde de denetim faaliyetlerinde bulunmaktadır. Bu denetimler esas itibari ile, geminin inşa aşamasında yapılan denetimler, geminin maliki tarafından kiraya verildiği veya satıldığı hâllerde, kiracı veya alıcının geminin durumu ile ilgili olarak bilgilendirilmesi amacıyla yapılan denetimler ve klas belgesi düzenlenmesi amacıyla yapılan denetimlerdir<sup>243</sup>.

İngiliz Hukuku’nda klas kuruluşunun donatanın yardımcısı olmadığı, yardımcı kişilerin iş veren ile aralarında bağımlılık ilişkisinin olduğu, yardımcının iş verenin işin yapılması ile ilgili talimatlarına uymak zorunda olduğu, oysa klas

<sup>241</sup> Klas kuruluşlarının bayrak devleti adına yaptığı faaliyetler hususunda bkz. *Damar*, Klas Kuruluşları, s. 7- 24; *Lagoni*, s. 50 - 55; özel hukuk kapsamındaki faaliyetleri için bkz. *Damar*, Klas Kuruluşları, s. 25 -39, *Lagoni*, s. 43 – 50.

<sup>242</sup> RG t. 01/10/2009, sayı: 25246.

<sup>243</sup> *Damar*, Klas Kuruluşları, s. 25.

kuruluşlarının faaliyetlerini icra ederken tamamen bağımsız oldukları kabul edilmektedir<sup>244</sup>.

Amerikan Hukuku'nda da, klas kuruluşunun fiillerinden donatanın sorumlu olmadığı, klas kuruluşunun İngiliz Hukuku'nda kabul edildiği üzere tamamen bağımsız olduğu kabul edilmektedir<sup>245</sup>.

Alman Hukuku'nda da klas kuruluşunun faaliyetlerinden donatanın veya taşıyanın herhangi bir sorumluluğunun olmadığı kabul edilmektedir<sup>246</sup>.

Türk Hukuku bakımından değerlendirildiğinde ise konu tartışmalıdır. Herşeyden önce klas kuruluşlarının bağımsız kişiler olduğu, klas kuruluşlarının faaliyetlerinin teknik uzmanlığı gerektirdiği ve klas kuruluşunun iş sahibinin talimatları ile bağlı olmadığı kabul edilmektedir<sup>247</sup>. Bu nedenle klas kuruluşları özel hukuk sözleşmeleri bakımından tamamen bağımsızdırlar.

Yardımcı kişi kavramı bakımından aranacak kriterin bir işin yapılmasının iş sahibi tarafından kendi rızası ile bir başkasına bırakılması olduğu yukarıda açıklanmıştır<sup>248</sup>. TTK m. 946 ve m. 1019 gereğince hem donatana hem de taşıyana gemiyi denize elverişli bulundurma yükümlülüğü getirilmiştir<sup>249</sup>. Esasen TTK m. 947 ile donatana gemiyi denize elverişli hâlde bulunmasını sağlama

<sup>244</sup> *Lagoni*, s. 286, klas kuruluşlarının hukuki sınıflandırması İngiliz Hukuku'nda "independent contractor" kavramı ile karşılanmaktadır. Bu kavram Türkçe'ye "istisna akdi müteahhidi" olarak çevrilmektedir. Bkz. *Ovacık*, İngilizce – Türkçe Hukuk Sözlüğü (English – Turkish law Dictionary) 3. baskı, Ankara 2000, s. 172. Kavramın İngilizce'deki karşılığı ise, bir iş görme sözleşmesi tahtında sözleşmenin karşı tarafın kontrolüne veya yönlendirmesine tâbi olmaksızın sözleşmeden doğan edimini ifa eden kişidir. Bkz. *Graner*, Black's Law Dictionary Eighth Edition, 2004, s. 785.

<sup>245</sup> *Lagoni*, s. 286 – 287. Amerikan Hukuku'nda da klas kuruluşunun hukuki vasıflandırmasında "independent contractor" kavramı kullanılmış ve ücret karşılığı olup olmaması önemli olmaksızın bir başkası için faaliyette bulunan ancak onun müstahdemi olmayan kişiyi ifade ettiği belirtilmiştir. Bkz. *Lagoni*, s. 286.

<sup>246</sup> *Lagoni*, s. 287.

<sup>247</sup> *Damar*, Klas Kuruluşları, s. 56, s. 87.

<sup>248</sup> Bkz. yukarıda "Römorkaj Hizmeti Verenler" başlığı altındaki açıklamalar.

<sup>249</sup> Denize elverişli gemi TTK m. m. 817'de tanımlanmış olup, buna göre tekne, donanım, makine, kazan gibi ana kısımları normal tehlikeler hariç yapılacak olan seferin deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumdaki gemiler denize elverişli kabul edilmektedir.

yükümlülüğü, TTK m. 1019 ile de taşıyana gemiyi denize elverişli bulundurma yükümlülüğü getirilmiştir. Taşıyanın geminin denize elverişli olmasını sağlama yükümlülüğünü klas kuruluşları aracılığı ile yerine getirdikleri, bu nedenle de klas kuruluşunun taşıyanın yardımcı kişisi olduğu Türk Hukuku'nda kabul edilen görüşlerden bir tanesidir<sup>250</sup>. Diğer bir görüş ise klas kuruluşunu taşıyanın yardımcı şahsı olarak kabul etmemektedir<sup>251</sup>. Gerçekten de geminin denize elverişliliğini sağlama borcu taşıyanın üzerindedir, klas kuruluşu ise geminin denize elverişliliğini denetlemek ile yükümlüdür. Klas kuruluşunun gemi üzerinde yaptığı denetimler sonucu düzenleyeceği belge ise, üçüncü kişiler bakımından bir güven unsuru teşkil etmektedir. Bu nedenle klas kuruluşu taşıyanın yardımcı kişisi değildir. Esasen, klas kuruluşu taşıyanın yardımcı kişisi olarak kabul edilse bile donatanın klas kuruluşunun fiillerinden dolayı sorumluluğu hususunda sonuç değişmeyecektir. Şöyle ki, klas kuruluşlarının faaliyetleri teknik uzmanlık gerektirdiğinden faaliyetlerini bağımsız olarak yürütmektedirler. Bu anlamda taşıyan ile klas kuruluşu arasında bir bağımlılık ilişkisi bulunmamakta olup klas kuruluşu taşıyanın talimatları ile bağlı değildir. Dolayısı ile taşıyan BK m. 55 bakımından klas kuruluşunun fiillerinden sorumlu tutulamayacak ve neticeten klas kuruluşu 1976 Londra MS m. 1 f. 4 kapsamında sorumluluğunu sınırlanma hakkına sahip kişiler arasına dâhil edilemeyecektir.

## 9. Taşıma işleri komisyoncusu (“TİK”)

TİK, TTK'nın kıymetli evraka ilişkin üçüncü kitabında düzenlenmiştir<sup>252</sup>. Kanunda yer alan tanıma göre bir ücret karşılığında kendi adına ve fakat müvekkili hesabına eşya taşıtan kişiler TİK olarak adlandırılmaktadır. TSR m. 917'de de TİK sözleşmesi ile TİK'nın, gönderen tarafından ödenecek ücret

<sup>250</sup> Bkz. *Sözer*, s. 46; *Damar*, Klas Kuruluşları, s. 34.

<sup>251</sup> *Okay*, Deniz Ticareti Hukuku, C. II, Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, İstanbul 1971, 2. bası, s. 188.

<sup>252</sup> TTK m. 808 vd.

karşılığında, eşya taşıtmayı üstlendiği düzenlenmektedir<sup>253</sup>. TTK'da TİK'nın faaliyet alanı ile ilgili detaylı bir açıklama bulunmamaktadır. Özellikle milletlerarası ticarete, eşyanın bir yerden bir yere hava, deniz, kara yollarından biri veya birkaçı ve bazen hepsi ile taşınması, ambalajlanması, depolanması, gümrük işlemlerinin ve sair idari işlemlerin yerine getirilmesi gibi ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere taşıma işi ile ilgili gerekli işlemlerin yapılmasının koordinasyonu, planlanması “freight forwarder”, “forwarder”, “lojistik işletmesi”, “spediteur”, “navlun komisyoncusu” gibi kavramlarla anılan uzmanlık sahibi ticari işletmeler tarafından yerine getirilmektedir<sup>254</sup>. Esasen günlük hayatta lojistik hizmetleri olarak anılan bu faaliyetler incelendiğinde, bu hizmetleri veren kişilerin genel olarak TTK'da TİK olarak adlandırılan kişiler ile örtüştüğü görülmektedir<sup>255</sup>.

TSR m. 918 f. 1, 2'de ise TİK'nın asli edimi olan eşya taşıtma ediminin; taşıma işlerinin örgütlenmesi, taşıma araçlarının ve yolunun belirlenmesi, taşıyıcıların seçilmesi, gerekli sözleşmelerin yapılması, taşıyıcılara gerekli bilgi ve talimatların verilmesi, eşyanın sigortalınması, ambalajlanması, işaretlenmesi, gümrüklenmesi ve ilgili sair yükümlülükleri kapsadığı düzenlenmiştir.

Gerek TTK'da gerekse TSR'de TİK'ların eşya taşıtma faaliyetini kendi adına ve fakat aksi kararlaştırılmış olmadıkça gönderen hesabına yaptığı düzenlenmiştir. Bu durumun, BK m. 32 f. 2'de düzenlenen dolaylı temsilin bir örneğini teşkil ettiği kabul edilmektedir<sup>256</sup>.

<sup>253</sup> TSR'de yer alan TİK'ya ilişkin hükümler Alman Ticaret Kanunu'nda 1998 tarihinde yapılan reformlar esas alınarak düzenlenmiştir. Bu hususta ayrıntılı bilgi için bkz. TSR m. 917 – 930 gerekçeleri.

<sup>254</sup> Freight forwarder tarafından verilen hizmetler ile ilgili detaylı açıklamalar için bkz. *Pekdemir*, Denizyolu Yük Taşımacılığı, İstanbul 1991, p. 3.3.5 vd.; *Bozkurt*, Türk Hukukunda ve Uygulamada Tellallık, Ankara 2007, s. 417; *Atamer*, Güncel Sorunlar, s. 200 vd.; *Doğrucu*, Freight Forwarder, DHD, Yıl 9, sy. 1-4, basım tarihi Şubat 2008, s. 83 vd.

<sup>255</sup> Lojistik hizmeti veren işletmelerin, vermiş oldukları hizmetler dikkate alındığında, genellikle TİK niteliğinde olduğuna dair açıklamalar için bkz. *Atamer*, Güncel Sorunlar, s. 200. Karşı görüş için bkz. *Doğrucu*, s. 85.

<sup>256</sup> *Uygur*, Açıklamalı İctihatlı Borçlar Kanunu, Sorumluluk ve Tazminat Hukuku, Cilt 8, Ankara 2003, s. 9082; *Oğuzman / Öz*, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Gözden Geçirilmiş Altıncı



Bununla birlikte TTK m. 814'de ve TSR m. 926'da, eşyanın taşınması işinin bizzat TİK tarafından üstlenilebileceği bu hâlde, TİK'nın taşıyıcı ( TTK m. 762, TSr m. 850) / taşıyan ( TTK m. 1061, TSR m. 1138) sayılacağı düzenlenmiştir.

TTK m. 808 f. 2'de ve TSR m. 917 f. 3'de TİK'nın eşya taşımayı üstelenebileceği durumlar da gözetilerek TİK'lar bakımından, özel hükümler saklı kalmak kaydı ile, komisyonculuk sözleşmesi ile eşya taşınmasına ilişkin konularda da taşıma sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağı düzenlenmiştir.

Bu düzenlemeler çerçevesinde TİK'nın gönderen ile arasındaki ilişkinin her somut olayda ayrıca belirlenmesi gerekecektir.

TİK'nın komisyoncu olarak hareket ettiği hâllerde, gönderenin BK m. 100 kapsamında bağımsız yardımcısı olduğu ve gönderenin TİK'nın fiillerinden sorumlu olduğu kabul edilmektedir<sup>257</sup>. Bu durum gönderenin, örneğin masraflar, sigorta, navlun dâhil (*cost, insurance, freight*) ("CIF") esaslı veya masraflar ve navlun dâhil (*cost and freight*) ("CFR") esaslı bir alım satım akdinde satıcı veya gemide teslim (*free on board*) ("FOB") esaslı bir alım satım akdinde alıcı olduğu hâllerde, eşyanın taşınması ediminin ifasının sağlanması amacıyla TİK ile sözleşme ilişkisinin kurulduğu hâller için geçerli olabilecektir. Gönderenin kendisine ait bir malı örneğin kendi imalathanesinden yine kendisine ait bir depoya taşınması işlemlerinin sağlanması amacıyla TİK ile sözleşme akdetmesi hâlinde ise, gönderenin bir borcunun ifası söz konusu olmayacağından BK m. 100'ün işletilmesi mümkün olamayacaktır. Ancak bu hâlde, gönderen ile TİK arasında komisyona ilişkin hükümlerin ve dolayısı ile vekâlete ilişkin hükümlerin

---

Bası'dan Tıpkı Yedinci Bası, İstanbul 2009, s. 165; Eren, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Tıpkı 7. Baskı, İstanbul 2001, s. 398.

<sup>257</sup> TİK'nın nakliye komisyoncusu olarak adlandırılarak, gönderenin nakliye komisyoncusundan sorumlu olduğu hususundaki görüşler için bkz. Şenocak, s. 115, Bozkurt, s. 114.

uygulanacak olması<sup>258</sup> nedeniyle, diğer şartların da varlığı hâlinde, TİK tarafından üçüncü kişilere verilen zararlar bakımından BK m. 55 gereğince gönderenin sorumlu olacağı kabul edilebilir.

Eşyanın taşınmasının aşamalarından bir tanesinin deniz yolu ile taşıma olması hâlinde, gönderen taşıma mukavelesi kendi hesabına yapılan taşıtan sıfatını kazanacak ve yukarıda açıklanan sebeplerle TİK'nın üçüncü kişilere vereceği zararlardan sorumlu olacağından TİK, 1976 Londra MS m. 1 f. 4 gereğince sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olabilecektir.

TİK'nın eşya taşımayı kendi araç ve adamları ile veya kendi yerine geçen taşıyıcılar ile taşımayı üstlendiği hâllerde ise TİK, TTK m. 814, TSR m. 926 gereğince taşıyıcı / taşıyan sıfatını alacak ve taşıyıcı / taşıyanın hak ve borçlarına sahip olacaktır. Bu durumda TİK, deniz yolu ile eşya taşımayı üstlendiği hâllerde, taşıyan sıfatı ile 1976 Londra MS kapsamında sorumluluğunu sınırlandırabilecektir.

## **F- Sigortacı**

### **1. Kapsam**

1976 Londra MS'de 1957 Sınır MS'den farklı olarak sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip kişilere bir yenisi eklenmiş olup bu kişi sorumluluk sigortacısıdır<sup>259</sup>. 1976 Londra MS ile sigortacıya sorumluluğu sınırlandırma hakkı tanınmasının sebebi olarak sigortacının gemi malikine nazaran sınırsız sorumlu olması nedeniyle sigortacılara ödenen çok yüksek sigorta primleri karşısında gemi

<sup>258</sup> BK m. 416 f. 2 gereğince komisyon mukavelelerine, özel hükümler saklı kalmak kaydı ile vekâlete ilişkin hükümler uygulanacaktır. Bu husustaki açıklamalar için bkz. *Uygur*, C.8, s. 9081.

<sup>259</sup> Sigortacının sınırlı sorumluluğu hakkında detaylı açıklamalar için bkz. *Seward*, *The Insurance Viewpoint, Limitation of Shipowners' Liability*, London 1986, s. 161 vd.; *Griggs / Williams / Farr*, s. 15; *Çetingil*, *Marmara HAD*, s. 332; *Çağa / Kender*, C. 1, s. 166; *Aydın*, *LLMC tez*, s. 34 vd., *Erdem*, s. 90; *Hasipoğlu*, s. 591.

maliklerinin korunması gösterilmektedir<sup>260</sup>. 1976 Londra MS m. 1 f. 6'da, bir sorumluluk sigortacısının konvansiyonda sınırlamaya tâbi alacaklar bakımından sigortalı ile aynı kapsamda olmak üzere, sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahip olacağı düzenlenmiştir<sup>261</sup>. 1976 Londra MS'de belirtilen sorumluluk sigortacısı, sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olan kişilerden herhangi birinin sorumluluğunu sigorta etmiş olan sigortacı olarak değerlendirilmelidir.

1976 Londra MS ile sorumluluk sigortacısına sorumluluğunu sınırlandırma hakkının tanınmasındaki amaç, sigortacının sigortalısı ile eşit durumda olmasının sağlanmasıdır<sup>262</sup>. Sigortacıya doğrudan dava yöneltebilmesinin mümkün olduğu hâllerde, sigortalının sınırlı sorumluluğuna rağmen sigortacının sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olmaması, talep sahiplerini doğrudan sigortacıdan talepte bulunmaya yönlendirecektir ki bu durum hakkaniyete aykırılık teşkil eder mahiyettedir.

Sigortacı sorumluluğunu ancak sigortalısının sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olduğu hâllerde ve o oranda sınırlandırma hakkına sahiptir. Diğer bir ifade ile sigortalının sorumluluğunu sınırlandıramadığı hâllerde sigortacı da sorumluluğunu sınırlandıramayacaktır.

## 2. P&I sigortacısı<sup>263</sup>

Gemilere ilişkin olarak yapılan sorumluluk sigortası “koruma ve tazmin sigortası” olarak Türkçe'ye çevrilen, uygulamada sıklıkla P&I Sigortası (*protection and indemnity insurance*) olarak ifade edilen sigortalar olup, P&I Kulüp ( P&I Club) olarak anılan sigorta şirketleri tarafından yapılmaktadır. P&I sigortası en genel

<sup>260</sup> Bu hususta bkz. Aydın, LLMC tez, s. 34; Çetingil, Marmara HAD, s. 332, dn. 6.

<sup>261</sup> Brice, s. 29.

<sup>262</sup> Griggs / Williams / Farr, s. 15.

<sup>263</sup> P&I sigortaları hakkında detaylı bilgi için bkz. Acar, Kulüp Sigortası Protection & Indemnity, İstanbul 2008 s. 7; Light, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası ( Protection & Indemnity Insurance) ( P&I), İstanbul 2002, Algantürk, Kulüp Sigortasının Nitelik ve Özellikleri, DHD, Ekim 2002, yıl: 5, sayı: 1-4; Göktan, Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası (Kulüp Sigortası) ( P&I), İstanbul, 2006.

tanımı ile, geminin işletilmesi dolayısı ile üçüncü kişilere karşı sorumlulukların sigorta teminatı altına alınmasıdır<sup>264, 265</sup>. P&I sigortası tekne ve makine sigortasının kapsamına girmeyen ve üçüncü kişilerin malına ve canına verilecek zararlara karşı bir teminat oluşturmaktadır<sup>266</sup>. Bu güvenceyi sağlayan sigortacılar genellikle TTK m. 1263 f. 3, TSR m. 1402 anlamında karşılıklı sigorta şeklinde örgütlenmektedir. Türkiye’de bu alanda faaliyet gösteren sigortacılar bulunmadığından P&I sigortaları yurtdışında yapılmaktadır. Aslında 5684 sayılı Sigortacılık Kanunu<sup>267</sup> m. 15 f. 1 gereğince Türkiye’de bulunan gerçek ve tüzel kişiler Türkiye’deki sigortalarını sadece Türkiye’de bulunan sigorta şirketlerine Türkiye’de yaptırmak zorundadırlar. Ancak anılan maddenin 2’nci fıkrasının “c” bendi gereğince gemilere ilişkin sorumluluk sigortaları bundan müstesnadır. Benzer şekilde TUGSK m. 13’de de TUGS’ye kayıtlı gemi ve yatların sigortalarının yurtdışında yaptırılabilmesi düzenlenmiştir. Her iki hüküm uyarınca, Türk Bayraklı gemi ve yatların P&I sigortalarının yurt dışındaki P&I Kulüpler tarafından yapılabilmesi serbest bırakılmıştır.

Kural olarak gemilere ilişkin olarak sorumluluk sigortası yaptırmak zorunlu olmasa da, TSR’deki düzenlemeler ile bazı hâllere mahsus olmak üzere P&I sigortası yaptırmak zorunlu tutulmuştur. P&I sigortasının yapılmasının zorunlu tutulduğu hâllerden bir tanesi TSR m. 1259’da düzenlenmiş olup buna göre, oniki kişiden fazla yolcu taşımak için ruhsat almış gemiler ile yapılan taşımalarda taşımanın tamamını veya bir kısmını üstlenen taşıyanlara yolcuların ölüm ve yaralanmalarından doğabilecek sorumluluklarını sigorta ettirme yükümlülüğü

<sup>264</sup> Detaylı tanımlar için bkz, *Acar*, s. 7; *Algantürk*, P&I, s. 23; *Göktan*, s. 39.

<sup>265</sup> P&I sigortaları genellikle gemi malikleri ve donatanların sorumluluklarını teminat altına almak amacıyla yapılmakta ise de, chartererlerin sorumluluğunun da P&I sigortaları ile teminat altına alındığı durumlara sıklıkla rastlanılmaktadır. Sadece chartererlerin sorumluluğunu teminat altına almak için kurulmuş P&I Kulüpler olduğu gibi, donatanlara teminat sağlayan bazı kulüplerin chartererler için de teminat sağlayan ek kuralları bulunmaktadır. Sadece chartererler için yapılan sigortalar için bkz., “The Charterers P&I Club”, <http://www.else.co.uk> (son ziyaret: 18.10.2009).

<sup>266</sup> *Algantürk*, s. 120; *Light*, P&I, s. 24.

<sup>267</sup> RG t. 14/06/2008, sayı: 26532.

getirilmiştir<sup>268</sup>. Sorumluluk sigortasının zorunlu hâle getirildiği diğer bir alan ise Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme<sup>269</sup> kapsamına giren petrol kirliliği zararlarından doğacak sorumluluklardır<sup>270</sup>. TSR m. 1336 ile anılan sözleşmeye atıfta bulunulmuş olup, sözleşmenin VII. maddesi uyarınca petrol kirliliği zararlarından doğacak sorumlulukların sigorta teminatı altına alınması zorunlu tutulmuştur<sup>271</sup>.

P&I sigortalarının zorunlu hâle getirilmesi ile ilgili olarak Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği Komisyonu tarafından bir düzenleme yapılmıştır<sup>272</sup>. Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Birliği Komisyonunun 23 Nisan 2009 tarihli kararı ile; üye devletlere, savaş gemisi olmayan veya devlet tarafından ticari amaçla kullanılmayan gemiler hariç olmak üzere, 300 groston ve üzeri gemiler bakımından gemilerin sicile kayıtlı malikleri ile kiracı da dâhil olmak üzere geminin işletilmesinden sorumlu olan kişilere 96 Protokolünde yer alan deniz alacaklarından doğacak sorumlulukları kapsayacak şekilde sigorta yaptırma mecburiyeti getirilmiştir. Anılan karar ile Avrupa Birliği'ne üye devletlere 1 Ocak 2012 tarihine kadar kendi iç mevzuatlarını bu kurala uygun şekilde düzenleme yükümlülüğü getirilmektedir.

### 3. Tekne sigortacısı

Tekne sigortaları genel olarak, bir geminin malikinin menfaatinin ve aksi kararlaştırılmış olmadıkça çatma zararlarından sorumluluğun teminat altına alındığı mal sigortaları olarak tanımlanabilir<sup>273</sup>. Tekne sigortası ile esas itibarıyla

<sup>268</sup> Bu sigorta yükümlülüğünün sebebi ve dayanakları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. *Atamer*, Yolcu Taşıma, s. 103 vd.

<sup>269</sup> RG t. 24/07/2001, sayı: 24472.

<sup>270</sup> Bu sigorta yükümlülüğünün sebebi ve dayanakları hakkında ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. *Kara*, Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Ticaret Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, Mart 2005, s. 193 vd.

<sup>271</sup> Bu hususta detaylı açıklamalar için bkz. *Kender*, Uluslararası Deniz Hukukunda Kirlenme Zararları İçin Zorunlu Sorumluluk Sigortası, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Prof. Dr. Sevin Toluner'a Armağan, İstanbul 2004, yıl: 24, sayı: 1- 2, s. 583 vd.

<sup>272</sup> Bkz. Official Journal of European Union, 28/05/2009, s. 128 -131.

<sup>273</sup> *Yazıcıoğlu*, Tekne Sigorta Sözleşmesi, İstanbul 2003, s. 20 vd.

malikin menfaati teminat altına alınıyor olsa da, bazı hâllerde malik menfaatinden başka menfaatler<sup>274</sup> de tekne sigortası ile teminat altına alınabilmektedir<sup>275</sup>.

Tekne sigortası ile teminat altına alınabilen diğer menfaatlerden bir tanesi çatmadan doğan sorumluluklardır. TTK m. 1379 gereğince çatma hadisesi nedeniyle sigortalı gemide meydana gelen zıya ve hasar nedeniyle sigortalının uğradığı zararlar ile üçüncü kişiye verilen zararlar tekne sigortası ile teminat altına alınmaktadır. Türk Hukuku'nda tekne poliçesi genel şartlarına dâhil edilen özel şartlar<sup>276</sup> ile çatmadan doğan sorumluluk teminatı, sigortalının ödemiş olduğu tazminatlar toplamının  $\frac{3}{4}$ 'ü ile sınırlandırılmaktadır<sup>277</sup>. Tekne poliçesi ile teminat altına alınmayan  $\frac{1}{4}$ 'lük kısım ise P&I sigortaları ile teminat altına alınmaktadır. Bu nedenle tekne sigortaları bakımından, sigortacı tarafından çatma zararlarından dolayı sorumluluğun teminat altına alınan kısmı için tekne sigortacısının da 1976 Londra MS bakımından sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olması gerekmektedir.

Tekne sigortaları ile teminat altına alınabilen bir diğer menfaat ise, mülkiyeti gemi malikine ait olmayan eklenti niteliğindeki parçalara gelecek zarardan dolayı sorumluluklardır. Esasen tekne sigortası ile teminat altına alınan malik menfaatinin içinde üçüncü kişilere ait gemi eklentileri dâhil değildir<sup>278</sup>. Ancak tekne sigortası genel şartlarına dâhil edilebilen özel şartlardan Uluslararası Tekne Klozları (International Hull Clauses) 1/11/82 içinde yer alan 3 no'lu kloz ile, mülkiyeti üçüncü bir kişiye ait ekipman ve aparatlarda meydana gelecek zıya ve

<sup>274</sup> Tekne sigortaları ile teminat altına alınan malik menfaati haricindeki teminatlara örnek olarak çatmadan doğan sorumluluklar, müşterek avarya garame payı, kurtarma ücreti, geminin bütünleyici parça ya da eklentisinin geçici süre gemiden uzaklaştırılması hâlinde bunlara gelecek zarardan dolayı sorumluluklar, mülkiyeti gemi malikine ait olmayan eklenti niteliğindeki parçalara gelecek zarardan dolayı sorumluluklar sayılabilir. Bu hususlarda detaylı açıklamalar için bkz. *Yazıcıoğlu*, s. 91- 101.

<sup>275</sup> 1976 Londra MS kapsamında sınırlı sorumluluk bakımından üçüncü kişilere verilecek zararların teminat altına alındığı sorumluluk sigortaları dâhil olduğundan, malik menfaati burada inceleme konusu yapılmayacaktır.

<sup>276</sup> Uygulamada kullanılan özel şartlar için bkz. örn. 1/10/83 ITCH kloz no. 8, 1/11/95 ITCH kloz no. 8.

<sup>277</sup> *Yazıcıoğlu*, s. 93, 184 -185; *Acar*, s. 116 vd.; *Light*, P&I, 48.

<sup>278</sup> *Yazıcıoğlu*, s. 100.

hasar teminat altına alınmıştır. Bu hâliyle de tekne poliçesine dâhil edilmiş böyle bir klozun varlığı hâlinde, sigortacının 1976 Londra MS kapsamında sorumluluğunu sınırlandırması mümkün olabilmelidir.

#### 4. Sigortacıya doğrudan dava hakkı

İngiliz Hukuku'nda zarar gören üçüncü kişinin doğrudan doğruya sigortacıya dava hakkı<sup>279</sup> 1930 Third Parties Act'da (Üçüncü Kişiler Kanunu) ("1930 Kanunu") düzenlenmiştir<sup>280</sup>. P&I sigortalarında yer alan önce ödeme kuralı (pay to be paid) kuralı gereğince sigortalının sigortadan tazminat alabilmesinin ön şartı, sigortalının üçüncü kişiye tazminat ödemiş olmasıdır. Bu kural ise 1930 Kanunu ile çelişki oluşturmaktadır. "The Allobrogia"<sup>281</sup> davasında mahkeme 1930 Kanunu'nundaki sigortacıya doğrudan dava yönlendirebilme hakkı tanıyan hükmün sigorta poliçesinde yer alan kuralı geçersiz kılacağı görüşünü benimsemiştir. "The Fanti"<sup>282</sup> olarak adlandırılan davada mahkeme 1930 kanununu dar yorumlamış ve bu kuralın 1930 Kanun'una aykırılık teşkil ettiğini belirtmiştir. Bu karardan birkaç hafta sonra verilen "The Padre Island"<sup>283</sup> kararında mahkeme tam tersi bir görüşü benimsemiş ve sigorta poliçesinde yer alan kuralın geçerli olacağını hükme bağlamıştır. "The Fanti" ve "The Padre Island" kararları Temyiz Mahkemesinin incelemesinden geçmiş olup, yük ilgilileri önceden ödeme kuralının uygulanmaması gerektiğini savunmuşlardır. Ancak Yargıtay yük ilgililerinin bu savunmalarını kabul etmemiş ve oybirliği ile sigorta poliçesinde yer alan kuralın, 1930 Kanunundaki düzenlemeye aykırılık teşkil etmeyeceğine karar vermiştir. Buna rağmen Temyiz Mahkemesi, Kulüp Kuralına uymanın imkânsız olduğu gerekçesine dayanarak üçüncü kişi davacıların davasını kabul etmiştir. Bu gerekçe "The Fanti" davasında Mahkemece verilen

<sup>279</sup> Bu hususta detaylı açıklamalar için bkz. *Seward*, s. 176 vd.

<sup>280</sup> 1930 Kanunu ve sigortacıya karşı doğrudan dava ikame edilmesi hususları ile ilgili detaylı açıklamalar için bkz. *Light*, P&I, s. 136 vd., *Acar*, s. 418- 517.

<sup>281</sup> "Allobrogia" The [1979] 1 Lloyd's Rep. 190.

<sup>282</sup> "Fanti" The [1987] 2 Lloyd's Rep. 299.

<sup>283</sup> "Padre Island" The [1987] 2 Lloyd's Rep. 529.

gerekçeyi doğrulamaktadır<sup>284</sup>. Temyiz Mahkemesinin bu kararı tatmin edici bulunmamış ve konu bir üst mahkemede görüşülmüştür<sup>285</sup>. Bu inceleme sonunda, 1930 Kanunu ile önceden ödeme kuralının geçersiz hâle gelmeyeceğine karar vermiştir.

Türk Hukuku'ndaki mevcut yasal düzenlemede üçüncü kişinin sigortacıya doğrudan müracaat hakkı bazı istisnai hâller ile sınırlıdır<sup>286</sup>. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu<sup>287</sup> m. 97' ve Karayolu Taşıma Kanunu<sup>288</sup> m. 21'de zarar gören üçüncü kişinin zorunlu mali mesuliyet sigortası kapsamı ile sınırlı olarak sigortacıdan doğrudan talepte bulunabileceği düzenlenmiştir. Benzer şekilde TTK m. 1310'da yangın sigortaları bakımından zarar gören üçüncü şahsın sigortacıya doğrudan müracaat hakkının olduğu, keza Seyahat Acenteleri ve Seyahat Acenteleri Birliği Kanunu<sup>289</sup> m. 12'de seyahat acentelerinin sorumluluklarını sigorta ettirme mecburiyetinin olduğu ve müşterilerin de sigorta kapsamındaki zararlarını doğrudan sigortacıdan talep edebilecekleri düzenlenmiştir. BK m. 112'de de işveren tarafından işçi lehine yapılan sigortalarda, işçinin sigorta priminin yarısını ödemesi hâlinde sigortadan doğan haklara sahip olacağı düzenlenmiştir. Ancak bu hüküm Sosyal Sigortalar Kanunu ve Genel Sağlık Sigortası Kanunu<sup>290</sup> m. 7'deki düzenleme çerçevesinde işçilerin, işe alınmaları ile sigortalı olacakları yönündeki zorunlu sigorta esası karşısında sadece, sosyal sigortalar kapsamına girmeyen işçiler bakımından uygulama alanı bulacaktır<sup>291</sup>. Her ne kadar sigortacıya dava hakkı kanuni düzenlemeler bakımından sınırlı ise de, Yargıtay'ın kökleşmiş içtihatları farklıdır. Yargıtay uzun zamandan beri sorumluluk sigortasının türü önemli olmaksızın sigorta

<sup>284</sup> Hazelwood, P and I Clubs, Law and Practice, London 1994, s. 317.

<sup>285</sup> "Padre Island" The [1990] 2 Lloyd's Rep. 191.

<sup>286</sup> Örneğin, Tehlikeli Maddeler Zorunlu Sorumluluk Sigortası Genel Şartları m. 12, Kıyı Tesisleri Deniz Kirliliği Zorunlu Mali Sorumluluk Sigortası Genel Şartları m. B.1.

<sup>287</sup> RG t. 18/10/1983, sayı: 18198.

<sup>288</sup> RG t. 19/07/2003, sayı: 25173.

<sup>289</sup> RG t. 28/09/1972, sayı: 14320.

<sup>290</sup> RG t. 16/06/2006, sayı: 26200.

<sup>291</sup> Benzer mahiyetteki açıklama için bkz. Uygur, s. 515.



ettirenin sorumluluğunu doğuran hâllerde, zarar gören üçüncü kişilerin sigortacıya karşı doğrudan talep ve dava hakkının mevcut olduğunu kabul etmektedir<sup>292</sup>.

Bununla birlikte TSR'nin Sigorta Türlerine İlişkin Özel Hükümleri Düzenleyen 2. Kısımında yer alan Sorumluluk Sigortalarına ait hükümlerden 1478. maddede doğrudan dava hakkı düzenlenmiş olup, anılan maddeye göre zarar gören uğramış olduğu zararını, sigorta limitleri ile sınırlı ve zamanaşımı süresi içinde olmak kaydı ile sigortacıdan talep edebilecektir.

Neticeten, gerek mevcut durum bakımından Yargıtay'ın sorumluluk sigortasının türünü dikkate almaksızın zarar gören üçüncü kişinin sigortacıdan doğrudan talep ve dava hakkının olduğu yönündeki görüşü ve gerekse TSR'de yer alan genel düzenleyici madde gereğince zarar gören üçüncü kişiler 1976 Londra MS kapsamında sınırlamaya tâbi alacaklar bakımından sigortacıya karşı doğrudan dava hakkına sahip olabileceklerdir<sup>293</sup>.

#### **IV. Sınırlı sorumluluğa tâbi alacaklar**

##### **A- “Deniz alacağı” kavramı**

1976 Londra MS başlığı itibariyle “deniz alacakları”na karşı sorumluluğun sınırlandırılmasını düzenlemektedir. Konvansiyonun başlığında “deniz alacakları” terimi kullanılmış olsa da metin içinde “deniz alacakları”nın tanımının verilmediği, bu terimin sadece konvansiyonun başlığında ve giriş kısmında kullanıldığı tespit edilmektedir. 1976 Londra MS içinde sınırlı sorumluluğa tâbi alacakların düzenlendiği 2'nci maddede dahi “deniz alacağı” terimi kullanılmamıştır.

<sup>292</sup> Örnek niteliğindeki Yargıtay kararları için bkz: YRG Hukuk Genel Kurulu (“HGK”) t. 31/10/1996, E. 1995/ 11-980, K. 1996/18; YRG 11. HD, t. 16/02/2009, E. 2007/ 12542, K. 2009/1657, [www.kazanci.com.tr](http://www.kazanci.com.tr) ; Ulaş, Uygulamalı Sigorta Hukuku, Mal ve Sorumluluk Sigortaları, 6. Bası, s. 661 atfı ile YRG 11. HD, t. 25/11/1989, E. 1988/5101, K. 1989/2606.

<sup>293</sup> Mevcut durum bakımından aksi görüş için bkz. Aydın,LLMC Tez, s. 38.

“Deniz alacağı” terimi İngilizce’deki “*maritime claim*” teriminin karşılığı olarak kullanılmaktadır. Esasen “*maritime claim*” terimi ilk olarak, Türkiye’nin taraf olmadığı 1952 tarihli Deniz Gemilerinin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme<sup>294</sup> (“1952 Haciz MS”) içinde kullanılmıştır<sup>295</sup>. “*Maritime claim(s)*” terimi 1952 Haciz MS içinde, konvansiyon tahtında ihtiyaten haczedilebilecek gemilere ilişkin tüm davaları ifade etmek için kullanılmıştır. 1952 Haciz MS’nin yerine geçmek üzere hazırlanan 1999 tarihli “Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme<sup>296</sup>” (“1999 Haciz MS”) de “*maritime claims*” ifadesi kullanılmaya devam edilmiştir. Ancak “*maritime claim(s)*” terimi İngiliz Hukuku’nda teknik bir terim olarak kullanılmamaktadır<sup>297</sup>.

1976 Londra MS Türkçe’ye tercüme edilirken “*maritime claims*” terimi “deniz alacakları” olarak çevrilmiş ve bu çeviri resmî çeviri olarak kabul edilip, Resmî Gazetede yayımlanmıştır. 1999 Haciz MS’de yer alan “*maritime claims*” terimi için de “deniz alacakları” ifadesi kullanılmıştır<sup>298</sup>. Esasen uygulamada “*maritime claims*” terimi için “deniz alacakları” ifadesinin kullanılması yerleşmiştir. Bu nedenlerle TSR hazırlanırken benimsenen milletlerarası sözleşmeler dikkate alınarak “deniz alacağı” ifadesinin kullanılmasına karar verilmiştir<sup>299</sup>.

TSR kapsamında, gemilerin ihtiyati hazine olanak tanıyan alacakların düzenlendiği “deniz alacakları” başlığı altında TSR m. 1352’de sınırlı sayıda sayılan alacaklar ile, 1976 Londra MS kapsamında sınırlı sorumluluğa tabî alacakların birbiri ile tam olarak örtüşmediği tespit edilmektedir. Bu nedenle TSR’de yukarıda açıklanan sebeplerle gemilerin ihtiyati hazine olanak tanıyan alacaklar ve sınırlı sorumluluğa tâbi alacaklar için “deniz alacakları” ifadesi

<sup>294</sup> International Convention Relating to the Arrest of Sea-going Ships.

<sup>295</sup> *Atamer*, Cebrî İcra, s. 207.

<sup>296</sup> International Convention on Arrest of Ships.

<sup>297</sup> İngiliz Hukuku bakımından “*maritime claims*” ifadesinin kullanılışı hakkında bkz. *Jackson*, p. 2.1, s. 23

<sup>298</sup> *Ülgener*, Haciz, Gemilerin İhtiyati Hazine İlişkin 1999 tarihli Cenevre Konvansiyon’una Bir Bakış, DHD, 1998, yıl: 3 ( basım tarihi: Aralık 2000), sayı: 3-4, s. 7 vd.

<sup>299</sup> TSR’nin hazırlık çalışmaları sırasında “deniz alacağı” teriminin kullanılmasının benimsenmesi süreci ile ilgili açıklamalar için bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 208.

kullanılmışsa da, sınırlı sorumluluğa tâbi alacakların tespiti için 1976 Londra MS içinde yer alan düzenlemeler ve TSR’de 1328 ilâ 1349 maddeleri arasında yer alan düzenlemeler esas alınmalıdır<sup>300</sup>.

## **B- Alacaklar**

1976 Londra MS kapsamında sınırlı sorumluluğa tâbi alacaklar 2 no’lu maddede 6 bend hâlinde sayılmıştır. Her ne kadar madde metninde sınırlamaya tâbi alacaklar sayılmış olsa da, alacak kalemleri genel olarak ifade edilmiş olup, her somut olayda alacağın, 1976 Londra MS kapsamına dâhil olup olmayacağının ayrıca tespit edilmesi gerekecektir.

1976 Londra MS m. 2’de sınırlamaya tâbi alacaklar belirtilirken, 3’üncü maddede yer alan sınırlamadan hariç bırakılmış alacaklar ile 4’üncü maddede belirtilen sınırlama hakkını ortadan kaldıran durumlar istisna tutulmuştur.

1976 Londra MS’nin öncüsü niteliğindeki 1957 Sınır MS’de de benzer alacak kalemleri mevcuttur. Ancak 1976 Londra MS’de sınırlı sorumluluğa tâbi alacaklar 1957 Sınır MS’de yer alanlardan daha geniş bir çerçeveye sahiptir. Bununla birlikte 1957 Sınır MS’de sorumluluğun temelini dayanağı sınırlı sorumluluk bakımından önemli olduğu hâlde 1976 Londra MS’de sorumluluğun temelini dayanağı önem arzetmemektedir<sup>301</sup>.

### **1. Kişi ve eşya zararından ve diğer zararlardan doğan alacaklar**

1976 Londra MS m. 2 f. 1 (a) gereğince ölüm, yaralanma, her türlü eşya zıya ve hasarı ile sair bütün zararlardan doğan alacaklar, alacağı doğuran olayın gemide

<sup>300</sup> Gemilerin ihtiyati haczine imkân tanıyan alacaklar ile 1976 Londra MS’de sınırlı sorumluluk imkânı tanıyan alacaklar için “deniz alacağı” teriminin kullanılıyor olması, ancak her iki kapsamdaki alacakların tam olarak birbiri ile örtüşmemesi nedeniyle bundan sonraki açıklamalarda 1976 Londra MS kapsamındaki alacaklar için “sınırlı sorumluluğa tâbi alacaklar” ifadesi kullanılacaktır.

<sup>301</sup> *Griggs / Williams / Farr*, s. 18

meydana gelmesi, geminin işletilmesi veya kurtarma – yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olması şartı ile sınırlamaya tâbidirler. Anılan madde kapsamına liman tesisleri, havuzları, sefere elverişli su yolları ve seyir yardımcıları tesislerinde meydana gelen zıya ve hasarlar da dâhil edilmiştir.

Madde metni incelendiğinde alacağı doğuran olayın gemide meydana gelmesi şart değildir. Alacağı doğuran olayın gemide meydana gelmesi hâlinde, 1976 Londra MS m. 3 ve m. 4’de sayılan hâller hariç olmak üzere, m. 1’de sayılan kişilerin sınırlı sorumluluk imkânından yararlanması için başkaca bir şartın aranmasına gerek kalmayacaktır. Şayet olay gemide meydana gelmemiş ise, bu takdirde söz konusu olayın geminin işletilmesi ile veya kurtarma faaliyetleri ile doğrudan ilgili olması gerekecektir. Maddenin bu şekilde kaleme alınışının en önemli nedenlerinden bir tanesi 1957 Sınır MS’nin uygulanma alanının incelendiği “The Tojo Maru<sup>302</sup>” olarak anılan davada verilen karardır. Anılan davaya konu olayda zarara, kurtarma faaliyeti kapsamında denizde geminin altındaki bir deliğin kapatılmasında çalışan bir dalgıcın fiili sebep olmuştur. Mahkeme önünde görülen davada olayın; dalgıç gemide iken değil de denizin altında iken meydana gelmiş olması, geminin işletmesi ile de ilgili olmaması ve ayrıca dalgıcın kurtarma gemisinde olmaması gerekçeleri ile sınırlı sorumluluktan faydalanılamayacağına karar verilmiştir. Bu karar neticesinde, 1957 Sınır MS’nin alanının genişletilmesi gerekliliği kabul edilmiştir. Neticeten, 1976 Londra MS m. 2 f. 1(a)’da yer alan “geminin işletilmesi veya kurtarma – yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili” ifadeleri ile sorumlu kişinin fiilen gemide olmadığı veya sorumluluğu doğuran olayın fiilen gemide meydana gelmemesi hâllerinde de sınırlı sorumluluktan yararlanılabilesinin yolu açılmıştır.

Söz konusu madde ile geminin dışında meydana gelen olaylar da konvansiyon kapsamına dâhil edilmek istenilmiş ancak uygulama alanı sadece “geminin işletilmesi ve kurtarma faaliyeti ile doğrudan ilgili” olan olaylar ile

---

<sup>302</sup> “Tojo Maru” The [1971] 1 Lloyd’s Rep. 341.

sınırlandırılmıştır<sup>303</sup>. Madde metninde geçen “geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili olan” ifadesi ile neyin anlatılmak istendiği madde metninden anlaşılammaktadır<sup>304</sup>. 1957 Sınır MS’de bu ifadenin yerine “geminin sevkine, idaresine, malların yüklenmesine, taşınmasına, boşaltılmasına veya yolcuların biniş, nakil ve inişlerine ilişkin” kavramlarını yer almaktadır<sup>305</sup>. Her iki düzenleme karşılaştırıldığında ve 1976 Londra MS’nin amaçları dikkate alındığında 1976 Londra MS’deki düzenlemenin daha geniş bir çerçeveye sahip olduğu görülmekte ise de, bu çerçevenin sınırları konvansiyon kapsamından anlaşılammaktadır. Örneğin akdedilen bir sözleşmesinin hiç ifa edilmemesi nedeniyle uğranılacak zararlar bu madde kapsamında değerlendirilebilecek midir? Somut bir örnekle, akdedilen bir römorkaj sözleşmesi ile çekilmesi kararlaştırılan bir geminin, sözleşmenin ihlal edilerek hiç çekilmemesi hâli madde kapsamında değerlendirilebilecek midir? Başka bir örnekle, bir tanker donatanı ile yakıt terminali arasında akdedilen sözleşme çerçevesinde tankerin, terminale hiç gönderilmemesi neticesinde terminal sahibinin uğrayacağı zararlar acaba bu madde kapsamında değerlendirilebilecek midir<sup>306</sup>? Bu hususta öğretide çok fazla açıklama bulunmamakla beraber İngiliz öğretisinde yer alan bir görüşe göre, salt sözleşmenin hiç ifa edilmemesi ile uğranılan zararlardan doğacak alacaklar sınırlı sorumluluğa tâbi olmamalıdır. Aynı görüşe göre Mahkeme, geminin işletilmesi kavramını, geminin ticari olarak kullanılması, işletilmesi olarak değil, önceki düzenlemelerde olduğu gibi geminin sevk ve idaresi olarak yorumlamalıdır<sup>307</sup>. Türk öğretisinde de bu görüşü savunanlar mevcuttur<sup>308</sup>. Konuya ilişkin birçok bilimsel eserde ise bu durum hiç incelenmemiştir.

<sup>303</sup> Geminin dışında meydana gelen olaylar bakımından getirilen sınırlanma hakkında detaylı açıklama için bkz. *Atamer*, *Cebrî İcra*, s. 189.

<sup>304</sup> 1976 Londra MS hazırlık çalışmaları tutanakları incelendiğinde de bu konuda detaylı bir açıklamaya rastlanılmamıştır.

<sup>305</sup> 1957 Sınır MS m. 1 f. 1 (b).

<sup>306</sup> Bu örnek ve örneğe ilişkin açıklamalar için bkz. *Brice*, s. 23.

<sup>307</sup> Detaylı açıklamalar için bkz. *Brice*, s. 23.

<sup>308</sup> Türk Hukuk öğretisinde bu görüşü savunanlar; *Erdem*, s. 91.

1976 Londra MS'nin hazırlık çalışmalarına ilişkin tutanaklar incelendiğinde, Baltık ve Uluslararası Denizcilik Konferansı<sup>309</sup> (“BIMCO”) delegasyonu tarafından, “geminin işletilmesi” kavramının açık olmadığı belirtilmiştir. BIMCO tarafından; daha önceden batmış bir geminin enkazına çarpan diğer bir geminin, söz konusu hadise nedeniyle uğradığı zararlardan doğan alacakların madde kapsamına girip girmeyeceği örneği gündeme getirilmiştir<sup>310</sup>. Söz konusu örnekte, A gemisi battıktan sonra, hâlen daha “geminin işletmesinden” söz edilip edilemeyeceği belli değildir. Esasen gemi battıktan sonra geminin işletmesinin de sonra erdiği söylenilebilirse de bu husus açık değildir. Bu nedenle BIMCO tarafından madde metninin “gemide veya geminin işletmesi veya yönetimi ile doğrudan ilgili<sup>311</sup>” şeklinde değiştirilmesi önerilmiştir, ancak bu değişiklik önerisi kabul edilmemiştir.

Bazı yabancı mahkeme kararlarında da “geminin işletilmesi” kavramı içerisine dâhil olabilecek durumlar incelenmiş ancak, bu kavram ile neyin anlatılmak istendiği açıklanmamıştır. “The Aegean Sea<sup>312</sup>” olarak anılan davada, Aegean Sea gemisi donatanı ile , ROIL isimli firma arasında ham petrol taşınması için taşıma mukavelesi akdedilmiş olup sözleşmeye göre taşıtan tahliyenin güvenli bir limanda yapılmasını sağlayacaktır. Gemi Sullom Voe'den hareket etmiş ve tahliye için La Coruna demir yerine gelmiş, burada iki gün bekledikten sonra rıhtıma yanaşmak için hareket etmiş ancak bu esnada karaya oturmuş, neticede kırılarak ikiye bölünmüş ve patlamıştır. Patlama sonucunda gemi ve gemideki yükün büyük çoğunluğu zayi olmuş, çevre kirliliği ve çok sayıda da mal hasarı meydana gelmiştir. Gemi donatanı, La Coruna limanının güvenli olmadığı gerekçesi ile hem ROIL'e hem de ROIL şirketinin tamamına sahip olan İspanyol devletine ait Repsol şirketine karşı uğradığı zararların tazmini amacıyla dava açmıştır. Donatan tarafından taşıtana ( 1976 Londra MS bakımından çarterere) karşı açılan

<sup>309</sup> Baltic and International Maritime Conference.

<sup>310</sup> Bkz, *IMO*, s. 118.

<sup>311</sup> Konvansiyonda bu kavram “occurring on board or in direct connexion with the operation or disposition of the ship” ile ifade edilmektedir.

<sup>312</sup> “*Aegean Sea*” The [1998] 2 Lloyd's Rep. 39 (Q.B.).

davada talep edilen alacak kalemleri; geminin, navlunun ve yakıtın zayi olması nedeniyle uğranılan zararlar ile donatan tarafından zarar gören üçüncü kişilere kirlenme zararları ve kurtarma masrafları nedeniyle ödenmek zorunda kalınan tazminatlardır. Mahkemece öncelikle donatan tarafından çarterere yönlendirilen talepler bakımından çartererin sınırlı sorumluluktan faydalanma hakkına sahip olup olmadığı hususu incelenmiş ve bu hâlde çartererin bu imkândan faydalanamayacağı sonucuna ulaşılmıştır. Akabinde Mahkemece donatan tarafından ileri sürülen taleplerin sınırlı sorumluluğa tâbi olup olmadığı incelenmiştir. Geminin zayi olması ile ilgili talepler bakımından Mahkeme, “geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili olarak meydana gelen eşya zıyı” kavramı içerisine, geminin zıyanının dâhil olamayacağını, çünkü söz konusu maddede, eşya zıya veya hasarına sebep olan belirli bir geminin işletilmesinden bahsedildiği, bu geminin ise zıya veya hasarın konusu olan eşya olmadığı açıklanmıştır. Bu nedenle sınırlı sorumluluğa tâbi bir alacak olarak kabul edilmemiştir. Mahkemenin vermiş olduğu bu karar, kurtarma faaliyeti sırasında kurtarılmaya çalışılan geminin zayi olması hâlinde, zıyanın kurtarma gemisinin işletilmesi ile doğrudan ilgili olması ve bu hâliyle de sınırlı sorumluluğu doğurması gerektiği gerekçesi ile eleştirilmektedir<sup>313</sup>. Anılan Mahkeme kararından, geminin hasarı ve zıyı nedeniyle uğranılan zararlardan doğan alacakların sınırlı sorumluluğa tâbi olabilmesi için, zıya veya hasara uğrayan gemi ile, sorumluluğa esas alınan geminin ayrı olması gerektiği sonucu çıkarılabilir. Şayet bu sonuç kabul edilirse, karara getirilen eleştiri hüküm ifade etmeyecektir. Zira, verilen örnekte zıyaa uğrayan gemi kurtarmaya konu gemi iken, sorumluluğa esas alınacak olan gemi kurtarma gemisidir. Dava konusu olayda gemide bulunan yakıt ise, mahkemece gemide bulunan eşya kavramının içerisine dâhil edilmiştir. Mahkemece yakıtın zıyanının, geminin La Coruna’ya seyrinin bir sonucu ve geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili olarak meydana geldiği kabul edilmiştir. Mahkeme kararında “geminin işletilmesi” kavramının içerisine, geminin gideceği limanın seçilmesinin, bu limanın güvenli olup olmadığının belirlenmesinin, gemi için uygun olup olmadığının tespitinin, geminin güvenli olarak kullanımı için gerekli

<sup>313</sup> Bu eleştiri için bkz. *Griggs / Williams / Farr*, s. 19.

malzemelerin seçiminin de dâhil olacağı belirtilmiştir. Navlun zararı ile ilgili olarak mahkeme ikili bir ayrıma gitmiştir. Buna göre taşıma sözleşmesi hükümlerine göre eğer navlun kazanılmış ise, bu takdirde sınırlı sorumluluk kapsamına dâhil olmayacak ve ROIL navlunun tümünden mesul olacak, ancak navlun kazanılmış değil ise, geminin zayı olması neticesinde meydana gelen diğer zararlar kapsamında değerlendirilebilecektir. Ancak çarterer, bu alacak kaleminin 1976 Londra MS m. 2 f. 1(c) kapsamına dâhil olduğunu savunmuştur. Mahkemece 1976 Londra MS m. 2 f. 1(c)'de sözleşmeden doğmuş olmayan hakların ihlalinden bahsedildiği, bu nedenle taşıma sözleşmesi tahtında kazanılmış olan navlun nedeniyle talep edilen alacakların sözleşmeden doğan hakkın ihlali olarak değerlendirileceği ve dolayısı ile m. 2 f. 1(c) kapsamına da dâhil olmayacağına karar verilmiştir. "Aegean Sea" gemisi donatanı tarafından kirlenme zararı nedeniyle üçüncü kişilere ödenen tazminatların rücuen tahsili amacıyla çarterere yönlendirilen talepler, söz konusu zararlar ister geminin güvenli olmayan bir limana gitmesi nedeniyle meydana gelsin ister geminin sevk ve idaresi ile ilgili olsun, Mahkemece 1976 Londra MS m. 2 f. 1 (a) kapsamında geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili olarak meydana gelmiş zararlar olarak kabul edilmiştir. Ayrıca gemide bulunan yakıtın sebep olduğu kirlenmeden doğan zararlar ile yükün sebep olduğu kirlenmeden doğan zararlar kirliliğin önlenmesine ve temizlenmesine ilişkin oldukları ölçüde aynı zamanda 1976 Londra MS m. 2 f. 1(d) ve (e) kapsamına da dâhil kabul edilmiştir<sup>314</sup>.

"Geminin işletilmesi" kavramı 1997 tarihli "Caspian Basin" olarak anılan bir kararda daha incelenmiştir<sup>315</sup>. Söz konusu karara konu olayda, BOS 400 isimli mavna, akdedilen bir römorkaj sözleşmesi tahtında Tier isimli römorkör ile çekildiği esnada mavna karaya oturmuş ve zayı olmuştur. Römorkaj sözleşmesi mavnanın maliki ile römorkörü zaman çarteri üzerine kiralamış olan gemi işletme müteahhidi arasında akdedilmiştir. Söz konusu hadise neticesinde mavna maliki tarafından, hem sözleşeni olan gemi işletme müteahhidine hem de römorkörün

<sup>314</sup> "Aegean Sea" The [1998] 2 Lloyd's Rep. 39.

<sup>315</sup> "Caspian Basin" The [1997] 2 Lloyd's Rep.507.



malikine karşı dava açılmıştır. Her iki davalı da sorumluluğunu sınırlandırma talebinde bulunmuştur. Davacı tarafından, mavnanın ve mavnada bulunan ekipmanların zayi olması nedeniyle uğranılan zararların, mavnanın enkazının kaldırılması için yapılacak muhtemel masrafların ve kurtarma masraflarının tahsili talep edilmiştir. Davacı, römorkörün çekme gücü ve özelliklerinin sözleşmede belirtilenden daha az olması sebebiyle söz konusu kazanın meydana geldiğini, şayet römorkörün gerçek özelliklerini bilseydi bu sözleşmeyi akdetmeyeceğini iddia etmiş ve davasının dayanağını yanlış bilgilendirme, ihmal, hile, sözleşmenin ve sözleşmeden doğan özen borcunun haksız olarak ihlali olarak nitelemiştir. Mahkemece, davacı taleplerinin “geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili” olup olmadığı meselesi inceleme konusu yapılmıştır. Davacı, davasının römorkaj sözleşmesinin müzakereleri ile ilgili olduğunu, geminin işletilmesi ile ilgili olmadığını iddia etmiştir. Mahkeme, “geminin işletilmesi” kavramını, “mala gelen zıya ve hasarlar” ile “sorumluluğun sınırlandırılması ile ilgili gemi” arasındaki bağ olarak nitelendirmiştir. Mahkeme, mavnanın iddia edildiği gibi yanlış bilgilendirme nedeniyle zayi olmadığını, yanlış bilgilendirmenin dolaylı bir sebep olduğunu, römorkörün olağan hava şartları altında çekme kuvvetinin ve çekme özelliklerinin olması gerekenden daha az olması nedeniyle zayi olmasının esasen sözleşmenin ihlali olduğunu belirtmiştir. Bu hâlde yanlış bilgilendirmenin römorkörün işletilmesi ile doğrudan ilgili olduğunun söylenebileceği, aksi hâlde sözleşme ile garanti edilen hususların ihlali hâllerinin yanlış bilgilendirme olarak değerlendirilip konvansiyon dışında bırakılmasına sebep olacağı açıklandıktan sonra Mahkemece, yanlış bilgilendirmenin geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili olduğu ve davacının tüm taleplerinin konvansiyon kapsamına dâhil olduğu belirtilmiştir.

“Geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili” kavramı ile ilgili olarak değerlendirilebilecek diğer bir husus da konşimentosuz mal teslimidir. Taşıyanın, taşıma konusu mallara ilişkin düzenlenen orjinal konşimentolar kendisine teslim edilmeksizin malları teslim etmesi hâlinde taşıyan sınırlı sorumluluk savunmasından faydalanabilecek midir? İngiliz öğretisinde, yukarıda detaylı

şekilde açıklanan The “*Caspian Basin*”<sup>316</sup>, davasında Mahkemece “geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili” kavramı için getirilen açıklamalar çerçevesinde, konşimentosuz mal tesliminin “geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili olarak değerlendirilebileceği ve böyle bir durumda taşıyanın, 1976 Londra MS m. 4’te belirtilen sınırlama hakkını kaldıran hareketlerin olmaması ve bu yanlış teslimin “eşya zıya ve hasarı” olarak nitelendirilmesi<sup>317</sup> şartları ile, sınırlı sorumluluk savunmasından faydalanabileceği belirtilmektedir<sup>318</sup>.

Geminin tamir için tersanede olduğu veya kuru havuza alındığı esnada karada bulunan gemi adamlarının birinin kusuru ile meydana gelen bir olayda, olay geminin işletilmesi ile doğrudan irtibatlı olduğu için donatan sınırlı sorumluluk savunmasından faydalanabilecektir. Benzer şekilde, gemiye yakıt veya kumanya tedariki<sup>319</sup>, gemiye yeni katılacak bir gemi adamının acente botu getirilerek gemiye çıkması geminin işletilmesi ile doğrudan irtibatlı olduğundan bu esnada meydana gelecek bir olayda doğan zararlara karşı donatan sınırlı sorumluluk savunmasında bulunabilecektir.

Başka bir kurguda, kömür yüklü bir geminin tahliye limanına seyri esnasında gemi ambarlarından duman çıktığının görüldüğü farzedilsin. Gemi tahliye limanına geldiğinde, yük ilgililerinin talebi ile yükte hasar olup olmadığının tespiti amacıyla Mahkeme marifetiyle keşif yapılmak üzere Mahkeme heyeti rıhtımda hazır bulunduğu esnada geminin ambar kapaklarından biri şiddetle patlasın ve patlama neticesinde gemiden fırlayan saclar nedeniyle Mahkeme heyetinde bulunanlar yaralansınlar. Bu durumda söz konusu yaralanmalar sebebiyle gemi donatanı acaba sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olabilecek midir?

<sup>316</sup> Bkz. yukarıda dn. 313.

<sup>317</sup> İngiliz Yüksek Mahkemesi 2000 tarihli bir kararda, malların yanlış teslim edilmesinin “malın zıya veya hasarı” olarak nitelendirilemeyeceği, ancak bu durumun sorumluluğun sınırlandırılması bakımından bağlayıcı olmadığı belirtilmiştir. Anılan karar için bkz. “*Motis v. Dampskisbskelskabet*” [2000] 1 Lloyd’s Rep. (C.A) 211.

<sup>318</sup> *Griggs / Williams / Farr*, s. 20.

<sup>319</sup> Geminin işletilmesi kavramına dâhil olabilecek durumlara ilişkin örnekler için bkz. *Griggs / Williams / Farr*, s. 20.

Yukarıda verilen örneklerden de görüleceği üzere “geminin işletilmesi” kavramı içine her somut olayda farklı durumlar dâhil edilmiş, ancak genel olarak geminin işletilmesi ile neyin anlaşılması gerektiği açıklanmamıştır. Bu durumda konvansiyonun maddelerinin nasıl yorumlanacağı tartışılabilir. 1969 Viyana MS’de benimsenen yorum metodu işletilirse, öncelikle kelimelerin, madde içinde kullanılma amaçları da dikkate alınarak, iyi niyet kuralları içerisinde genel anlamlarına bakılacak, kelimenin genel anlamı da belirsiz ise veya bu metod ile varılan sonuç anlaşılmaz ise, bu takdirde konvansiyonun hazırlık çalışmalarına bakılması gerekecektir<sup>320</sup>. Maddenin İngilizce metninde “geminin işletilmesi” kavramı için “*operation of the ship*” kavramı kullanılmıştır. Maddenin metninde işletme kavramı için, teknik işletme, ticari işletme gibi ayrımların yapılmadığı görülmektedir. Buradan yola çıkarak geminin işletilmesi kavramı “işletme” kavramından hareketle yorumlandığında “işleten” tarafından yerine getirilebilecek her türlü faaliyetin “geminin işletilmesi” kavramına dâhil olacağı söylenilebilir. Böylece sözleşmelerin ifa edilip edilmedikleri önem taşımaksızın salt akdedilmiş olmaları dahi, geminin işletilmesi kavramı içerisine dâhil edilebilecek ve sözleşmenin ifa edilmemesi nedeniyle uğranılan zararlardan doğan alacaklar da madde kapsamında değerlendirilebilecektir.

### **a) Kişi zararlarından doğan alacaklar**

#### **aa) 1976 Londra MS düzenlemesi**

1976 Londra MS m. 2 f. 1(a) gereğince gemide veya geminin işletilmesi veya kurtarma faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak meydana gelecek ölüm ve yaralanmalardan doğan alacaklar sınırlı sorumluluğa tâbi olacaktır<sup>321</sup>. Esasen ölüm ve yaralanmalardan doğan alacaklar 1976 Londra MS’nin öncüsü

<sup>320</sup> Sözleşmelerin yorum metodu ile ilgili olarak örnek niteliğindeki karar için bkz. “*Fothergill v. Monarch Airlines Ltd.*” [1980] 2 Lloyd’s Rep. 295.

<sup>321</sup> 1976 Londra MS’de yer alan kişi zararları hakkında açıklamalar için bkz. *Chen*, s. 30 vd.

niteliğindeki 1957 Sınır MS m.1’de de sınırlı sorumluluğa tâbi tutulmuştur. 1976 Londra MS’nin resmî tercümesinde kişi zararları için “ölüm” ve “yaralanma” terimleri kullanılmıştır. Gemilerin ihtiyati hazine olarak tanıyan deniz alacaklarının düzenlendiği maddelerden TSR m. 1352 f. 1 (b)’de “ölüm” ve “yaralanma” terimleri ile aynı mahiyette olmak üzere “can kaybı” ve “bedensel bütünlüğü zedeleyen zararlar<sup>322</sup>” terimleri kullanılmıştır. Bu nedenle kavramsal bütünlük için 1976 Londra MS’nin uygulanması bakımından “yaralanma nedeniyle uğranılan zararlar” ile “bedensel bütünlüğün zedelenmesi hâlinde uğranılan zararların”, “ölüm nedeniyle uğranılan zararlar” ile de “can kaybı nedeniyle uğranılan zararların” kastedildiği anlaşılmalıdır.

Ölüm ve yaralanma zararlarından doğan alacakların hangi temele dayandığı önem arz etmemektedir, söz konusu alacakların sözleşmeye veya haksız fiile dayalı olması bakımından bir ayırım gözetilmemiştir.

Ölüm ve yaralanmalardan doğan alacakların hangi hâllerde sınırlı sorumluluğa tâbi olacağı çeşitli yabancı mahkeme kararlarına da konu olmuştur. Guernsey’de yolcu taşıyan bir bot, aynı mevkiide seyreden başka bir bot ile çarpışmış ve çatma hadisesi nedeniyle botta bulunan yolcular yaralanmıştır. Yaralanan yolcular tarafından hem içinde buldukları botun dümencisine hem de diğer botun dümencisine karşı dava açılmış, her iki davalı da sınırlı sorumluluk talebinde bulunmuştur. Neticede her iki botun çatmada kusurlu olduğu ve davalıların sorumluluğunun sınırlı olduğuna karar verilmiştir<sup>323</sup>. Benzer şekilde bir kılavuz gemisi Newcastle Limanında bulunan küçük bir kayığa çarpmış ve çatma sonucunda kayıkta bulunan üç kişiden ikisi yaralanmış bir tanesinde ölmüştür. Yaralananlar ve ölenin varisleri kılavuz gemisinin donatanına karşı dava açmışlar, gemi donatanı da kendisine karşı dava açan kişilere ayrı bir dava açıp

<sup>322</sup> TSR m. 1290, m. 1320 f. 1(b) ve m. 1352 f.1 (b) düzenlemelerinde yer alan “bedensel bütünlüğü zedeleyen zarar” sözcüklerinin yerine “bedensel bütünlüğün zedelenmesi hâlinde uğranılan zarar” ifadesinin kullanılmasının terminolojik açıdan daha uygun olacağı yönündeki açıklamalar için bkz. *Atamer*, Cebri İcra, s. 220.

<sup>323</sup> “*Thompson and Another v. Masterton and Another*” [2004] 1 Lloyd’s Rep. 304.

sorumluluğunu sınırlandırma talebinde bulunmuştur. Mahkemece donatanın söz konusu hadise nedeniyle sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olduğuna karar verilmiştir<sup>324</sup>.

#### **bb) Olayın meydana geldiği yer bakımından uygulama**

1976 Londra MS düzenlemesinde kişi zararları bakımında alacağı doğuran olayın meydana geldiği yer ile ilgili bir sınırlama getirilmemiştir. Bu nedenle ölümün veya yaralanmanın gemide, karada veya suda meydana gelmesi bakımından herhangi bir ayırım gözetilmemektedir. Ancak yukarıda da belirtildiği gibi alacağı doğuran olayın gemide meydana gelmemesi hâlinde, geminin işletilmesi veya kurtarma faaliyeti ile doğrudan ilgili olması gerekmektedir. Diğer bir ifade ile, alacağı doğuran olay gemide meydana gelmişse, olayın ayrıca geminin işletilmesi veya kurtarma faaliyeti ile doğrudan ilgili olması şartı aranmayacaktır. Bu nedenle örneğin, okyanusta batan bir gemide bulunan gemi adamlarının yaşamını yitirmesi nedeniyle uğranılan zararlardan doğan alacaklar, bir çatma hadisesi neticesinde denize düşerek yaralanan bir kişinin helikopter ile hastaneye götürülürken havada yaşamını yitirmesi nedeniyle uğranılacak zararlardan doğan alacaklar, gemi rıhtıma yanaşırken kopan halatın çarpması ile rıhtımda palamar hizmeti veren işçilerin yaralanmaları nedeniyle uğradıkları zararlardan doğan alacaklar da, diğer şartların varlığı hâlinde, sınırlı sorumluluğa tâbi olacaktır.

#### **cc) Maddi zarar – manevi zarar**

Kişi zararları bakımından 1976 Londra MS düzenlemesinin sadece maddi zararları mı kapsadığı yoksa maddi zararlar ile birlikte manevi zararların da madde kapsamına dâhil olup olmadığı, madde metninden anlaşılmamaktadır. Örneğin, gemi adamlarının sefer esnasında tanık oldukları bir yangın nedeniyle yaşayabilecekleri psikolojik rahatsızlıklar sonucunda uğrayacakları maddi ve

<sup>324</sup> “Robert Whitmore” The [2004] 2 Lloyd’s Rep., (S.C) s. 47.

manevi zararlardan doğan alacaklar anılan madde kapsamında değerlendirilebilecek midir<sup>325</sup>? İngiliz doktrininde, psikolojik rahatsızlığa sebep olan olayın denizcilik ile ilgili olması hâlinde, bu durumun geminin işletilmesi ile doğrudan irtibatlı olarak meydana gelen kişi zararı ve diğer zararlar kavramı içerisinde değerlendirilebileceği kabul görmektedir<sup>326</sup>. Madde metninde zarar kavramı bakımından herhangi bir ayrıma gidilmediği için, kişi zararları için maddi zararların yanında manevi zararlardan<sup>327</sup> doğan alacakların da sınırlı sorumluluk kapsamına dâhil olduğu kabul edilmelidir.

#### **çç) Yolcu zararlarından doğan alacaklar**

Yolcu kavramı 1976 Londra MS içinde kullanılmamıştır. Ancak 1976 Londra MS kapsamında ölüm ve yaralanmalara maruz kalabilecek kişiler arasında yolcuların da bulunacağı şüphesizdir.

#### **aaa) TTK ile ilişkisi**

Yolcu taşımalarına ilişkin düzenleme TTK'nın 1119 ilâ 1132'nci maddeleri arasında Yolcu Taşıma Mukavelesi başlığı altında düzenlenmiştir. TTK'da yer alan bu düzenlemelerde "yolcu" tanımı yapılmamıştır. Genel olarak "yolcu" bir yolcu taşıma mukavelesinin tarafı olan ve gemi ile taşınan kişi olarak tanımlanabilir. TTK m. 1130 gereğince, yolcuların ölümü ve yaralanmaları hâlinde taşıyanın sorumluluğu, TTK m. 806'da düzenlenen kara yolu ile yolcu taşınmasına ilişkin hükümlere göre belirlenecek ve fakat her hâlde sorumluluk TTK m. 948 gereğince gemi ve navlun değeri ile sınırlı olacaktır. Ancak 1976 Londra MS'nin yürürlüğe girmesi ile TTK m. 948 zımnen ilga edilmiş olduğundan deniz yolu ile yolcu taşımada yolcuların ölüm ve yaralanmaları

<sup>325</sup> Benzer bir örnek için bkz. *Griggs / Williams / Farr*, s. 20, Aydın, s. 41.

<sup>326</sup> Bkz. *Griggs / Williams / Farr*, s. 21.

<sup>327</sup> Türk Hukuku bakımından manevi zarar kapsamına hangi hâllerin girdiği hususunda detaylı açıklamalar için bkz. *Kılıçoğlu*, Tazminat Hukuku, İstanbul, 2006, Güncelleştirilmiş İkinci Baskı, s. 943 vd.

hâlinde, diğer şartların da sağlanması şartı ile, 1976 Londra MS m. 2 f. 1(a) düzenlemesi uygulanma alanı bulabilecektir.

### **bbb) TSR ile ilişkisi**

1 Kasım 2002 tarihinde Londra’da Yolcuların ve Bagajların Deniz Yoluyla Taşınması hakkında Atina Sözleşmesi<sup>328</sup> (“2002 Yolcu MS”) kabul edilmiştir<sup>329</sup>. TSR hazırlık çalışmaları esnasında, Türkiye’nin 2002 Yolcu MS’ye taraf olmasına ve bu sözleşmenin hükümlerinin TSR’ye işlenmesine karar verilmiştir<sup>330</sup>. TSR m. 1249 f. 1 gereğince, yolcu taşıma sözleşmesine göre gemide taşınan kişiler ile bir navlun sözleşmesinin konusunu oluşturan araçlara veya canlı hayvanlara nezaret eden kişiler yolcu sayılmaktadır<sup>331</sup>. Deniz yolu ile yolcu taşımada yolcuların ölmesi veya yaralanmaları nedeniyle taşıyanın sorumluluğu TSR m. 1256’da, sorumluluğun üst sınırı ise TSR m. 1262’de düzenlenmiştir.

TSR m. 1262 ve 1976 Londra MS düzenlemeleri birlikte değerlendirildiğinde, yolcuların ölüm ve yaralanmaları nedeniyle uğranılacak zararlardan doğan alacaklar için farklı sorumluluk limitlerinin söz konusu olduğu tespit edilmektedir. Bu durumda sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hangi düzenlemenin uygulanacağı meselesi gündeme gelmektedir. 2002 Yolcu MS ve bu sözleşmenin öncüsü niteliğindeki 1974 tarihli Yolcuların ve Bagajlarının Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşme<sup>332</sup> m. 19’da yolcuların tazminat taleplerine karşı taşıyanın, fiili taşıyanın ve bu kişilerin yardımcılarının milletlerarası konvansiyonlar gereğince sorumluluklarını sınırlandırma hakları saklı tutulmuştur<sup>333</sup>. Bu düzenleme çerçevesinde TSR m. 1256 f. 8 hükmü ile

<sup>328</sup> Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 2002

<sup>329</sup> 2002 Yolcu MS hakkında açıklamalar için bkz, *Griggs / Williams / Farr*, s. 111 vd.

<sup>330</sup> Türkiye henüz 2002 Yolcu MS’ye taraf olmamıştır ancak, bu hususta çalışmalar devam etmektedir. 2002 Yolcu MS ve bu sözleşmenin hükümlerinin TSR’ye işlenmesi ile ilgili detaylı açıklamalar için bkz. *Atamer*, Yolcu Taşıma, s. 103 vd.

<sup>331</sup> TSR kapsamında yolcu tanımı için bkz. *Atamer*, Yolcu Taşıma, s. 137.

<sup>332</sup> Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and their Luggage by Sea.

<sup>333</sup> Bkz, *Atamer*, Yolcu Taşıma, s. 122, s. 176, *Griggs / Williams / Farr*, s. 109; *Meeson*, s. 263, p. 8.69.

1976 Londra MS’de yer alan sınırlı sorumluluğa ilişkin hükümlerin saklı tutulacağı açıklığa kavuşturulmuştur. Böylece, yolcuların ölüm ve yaralanmaları nedeniyle uğrayacakları zararlardan doğan alacak talepleri bakımından, sorumluluğun üst sınırı her halükârda 1976 Londra MS hükümlerine göre ( 1996 Protokolünde yapılan değişiklikler ile birlikte) belirlenecek, ancak talebin muhatabı TSR m. 1262’de yer alan daha düşük sorumluluk limitlerinden de faydalanabilecektir<sup>334</sup>.

## **b) Eşya zararlarından doğan alacaklar**

### **aa) 1976 Londra MS düzenlemesi**

1976 Londra MS m. 2 f. 1(a) ile sınırlamaya tâbi tutulan alacaklardan bir tanesi de gemide veya geminin işletilmesi veya kurtarma faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak meydana gelecek eşya zararlarıdır. Madde metninde “eşya” kavramı için “*property*” kelimesi kullanılmış ancak bu kavramın içerisine nelerin dâhil olacağı açıklanmamıştır. Bu nedenle söz konusu madde oldukça geniş yorumlanabilir. Eşya kavramı içerisine, gemi, gemi sayılmayan deniz araçları, gemide taşınan yük, yolcu bagajı, denizde veya karada bulunan her türlü yapı, taşınır, taşınmaz mal dâhil edilebilir<sup>335</sup>. Yukarıda “Aegean Sea<sup>336</sup>” davasına ilişkin açıklamalarda değinildiği gibi gemide bulunan yakıt da eşya kavramı içerisine dâhil edilebilecektir. Benzer şekilde gemide bulunan ekipmanlar ve kumanya da eşya olarak nitelendirilebilecektir. Bu nedenlerle konvansiyonda “eşya” kavramı açıklanmadığından 1969 Viyana MS’deki yorum metodu ile, genel anlamı ile kullandığında “eşya” kavramının içine dâhil edilebilecek herşey bu madde kapsamında eşya olarak kabul edilebilecektir.

<sup>334</sup> Kendisine talep yönlendirilen kişi, 1976 Londra MS kapsamında sorumluluğunu sınırlandırma hakkından faydalanmamışsa, bu takdirde sorumluluğun sınırları sadece TSR m. 1262 hükmüne göre belirlenecektir.

<sup>335</sup> Bu hususta açıklamalar için bkz. *Chen*, s. 33

<sup>336</sup> Bkz. yukarıda dn. 312.



Maddeye ilişkin genel açıklamalarda da belirtildiği gibi eşya zararı bakımından da, alacak taleplerinin dayanağı önemli değildir, bu nedenle eşya zararı alacakları da sözleşmeye veya haksız fiile veya başkaca bir sebebe dayandırılabilir.

Madde metninde liman tesisleri, havuzları, seyrüsefere elverişli su yolları ve seyir yardımcı tesislerinin uğradıkları zararlardan dolayı doğan alacakların da sınırlı sorumluluğa tâbi olduğu özellikle belirtilmiştir<sup>337</sup>. Esasen bunlara verilen zararlar genel olarak “eşya zararları” ve “diğer zararlar” kavramları içerisinde değerlendirilebilir<sup>338</sup>. Ancak konvansiyonda bu hususun açıkça belirtilmesinde fayda görülmüştür. Zira bazı ülkeler kendi iç düzenlemelerinde bu tesislere verilen zararlar bakımından sınırlı sorumluluğu kabul etmemektedir<sup>339, 340</sup>. Konvansiyon görüşmeleri esnasına, bazı ülkelerin delegasyonları, bu tesislerin tamamen sınırlı sorumluluk kapsamından çıkartılmasını önermiş, Fransa başta olmak üzere bazı devletler bu tesisler bakımından diğer tüm eşya ve malvarlığı zararlarına oranla öncelik tanınmasını teklif etmişlerdir<sup>341</sup>. Neticesinde söz konusu alacaklar konvansiyon kapsamında sınırlı sorumluluğa tâbi tutulmuş ancak 6’ncı maddenin 3’üncü fıkrası ile akit devletlere iç hukuklarında bu alacaklar bakımından öncelik tanınması imkânı verilmiştir<sup>342</sup>.

1976 Sınır MS m. 6 f. 3 ile sözleşmeye taraf devletlere tanınan bu hak nedeniyle TSR m. 1334 f. 1’de, liman tesislerine, havuzlarına, seyrüsefere elverişli su

<sup>337</sup> Söz konusu düzenleme bakımından Uluslararası Limanlar Birliği ( *International Association of Ports and Harbors*) görüşleri için bkz. IMO, s. 167 vd.

<sup>338</sup> Bkz. *Brice*, s. 23, *Aydın*, s. 40, *Ataol*, s. 71.

<sup>339</sup> Örneğin Amerika Birleşik Devletleri’nde devlete ait olan limanlar bakımından sınırsız sorumluluk öngörülmüşken, yabancılara ait limanlar için sınırlı sorumluluk uygulanabilmektedir. Bu husustaki açıklamalar için bkz. *Chen*, s. 35.

<sup>340</sup> *Çetingil*, Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yıllı Reformunda Donatanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler, Batider, Haziran 1994, C. XVII – Sayı: 3, s. 8.

<sup>341</sup> Görüşmelere katılan ülke delegasyonlarının görüşleri neticesinde, toplam 6 ülke bu tesislerin tamamen sınırlı sorumluluk kapsamından çıkartılması, 7 ülke sınırlı sorumluluk kapsamında olması, 12 ülke sınırlı sorumluluk kapsamına alınması ve fakat 6’ncı madde ile bu alacaklar bakımından öncelik sağlanması, 14 ülke ise bu tesisler bakımından doğan alacakların da diğer alacaklar ile eşit statüde olması gerektiği yönünde görüş bildirmişlerdir. Çeşitli ülke delegasyonlarının bu konu hakkındaki görüş ve önerileri için bkz. IMO, s. 231 vd.

<sup>342</sup> Bu husustaki açıklamalar için bkz. *Çetingil*, 1986 Değişiklikleri, s. 8, dn., 15; *Çetingil*, HAD, s. 333, dn. 8; *Aydın*, s. 40; *Ataol*, s. 71.

yollarına ve seyir yardımcı tesislerine verilecek zararlardan doğan alacaklara eşya zararlarından doğan taleplere nazaran öncelik verilmiş, ancak şahısvarlığı zararlarından doğan alacakların konvansiyonun 6'ncı maddesi 2'nci fıkrası gerence sahip olduğu öncelik hakkı korunmuştur. Bu önceliğin tanınmasında Alman Hukuku'nda benimsenen görüş esas alınmıştır. Bu görüşe göre, söz konusu tesisler genellikle devlet tarafından işletilmektedir ve gerek gemilerin gerekse yük ilgililerinin bu tesislerden ortak çıkarları bulunmaktadır, bu nedenle de ortak çıkarlar için kamu bütçesinin yükünün azaltılması uygun olacaktır<sup>343</sup>.

#### **bb) Mevcut diğer sorumluluk rejimleri ile ilişkisi**

Gerek 1957 Sınır MS ve gerekse 1976 Londra MS düzenlemesinde gemide bulunan yükün zıya veya hasara uğraması nedeniyle doğan alacaklar genel olarak eşya zıya ve hasarı içerisinde değerlendirilmekte ve sınırlı sorumluluğa tâbi olmaktadır. Yük zıya ve hasarı talepleri ile ilgili olarak değerlendirilmesi gereken hususların başında, söz konusu talepler bakımından uygulanabilecek farklı sorumluluk rejimlerinin mevcut olmasıdır<sup>344</sup>.

Haksız fiile dayalı yük zıya ve hasarı talepleri genel olarak sınırlı sorumluluğa tâbidir. Örneğin bir çatma hadisesi neticesinde gemide bulunan yükün hasarlanması nedeniyle çatmaya karışan diğer gemiye karşı talepte bulunulabilecek ve bu talepler sınırlı sorumluluğa tâbi olacaktır. Yük zıya ve hasarı talepleri çoğu zaman sözleşmeye de dayandırılabilir. Bu hâlde, söz konusu talepler hem genel sınırlı sorumluluk rejimine hem de sözleşme gereğince farklı bir sınırlı sorumluluk rejimine konu olabilmektedir.

<sup>343</sup> TSR'de yer alan bu düzenlemenin sebepleri, söz konusu tesisler bakımından tanınan bu önceliğin nasıl işletileceği hususunda detaylı açıklamalar için bkz. *Atamer*, Tatbikat Taslağı, s. 882 vd.; TSR, m 1334 madde gerekçesi.

<sup>344</sup> *Chen*, s. 35.

### aaa) TTK ile ilişkisi

Yük ziya ve hasarından dolayı taşıyanın sorumluluğu TTK'nın 1112 ile 1114'üncü maddelerinde düzenlenmiştir. TTK m. 1112'de malların ziyaı, TTK m. 1113'de ise malların hasarı hâlinde taşıyanın sorumluluğunun esasları belirlenmektedir. TTK m. 1114'de ise taşıyanın sorumluluğunun üst sınırı belirlenmiştir<sup>345</sup>. Bu hükme göre taşıyanın sorumluluğu her koli veya parça başına yüzbin Türk Lirası ile sınırlı olacaktır<sup>346</sup>.

TTK m. 1114'de yer alan taşıyanın sınırlı sorumluluğuna ilişkin düzenlemenin kaynağı 1924 Sınır MS m. 4 § 5'de kabul edilen koli ve parça başına sorumluluğa ilişkin hükümdür. Esasen 1924 Sınır MS'de yer alan düzenleme ile öngörülen sınır koli veya parça başına 100 Altın Sterlin'dir. Söz konusu sınır TTK m. 1114'de 1.500 TL olarak öngörülmüştür<sup>347</sup>. TTK m. 1114'de yer alan sınır 1924 Sınır MS'de yer alan 100 Altın Sterlin sınırını karşılamak üzere konulduğu hâlde, para değerindeki düşüş sebebiyle artık ihtiyaca cevap vermez bir duruma geldiği için, esasen asıl metne bağlı kalınarak 100 Altın Sterlin sınırının uygulanması gerekecektir<sup>348, 349</sup>.

Şu hâlde taşıyanın TTK m. 1061 m. 1062 gereğince sorumluluğunun miktarı yük ziya hâlinde TTK m. 1112 ve yük hasarı hâlinde TTK m. 1113'e göre

<sup>345</sup> TTK m. 1114 kapsamında taşıyanın sınırlı sorumluluğu hakkında detaylı bilgi için bkz. *Aybay / Oral / Biçen*, Türk Hukukunda Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğu Üstüne, İstanbul, Mart 2000, s. 57 vd.

<sup>346</sup> *Çağa / Kender*, Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, 9. baskı, İstanbul Kasım 2009, s. 164 – 165.

<sup>347</sup> Para değerindeki düşüş nedeniyle TTK m. 1114'de belirtilen 1.500 TL'lik sınır 28.02.1983 tarih, 83/6133 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yüzbin Türk Lirası'na çıkarılmıştır. Bkz. RG. t: 28.03.1983, sayı: 18001.

<sup>348</sup> TTK'da yer alan taşıyanın parça başı sorumluluğuna ilişkin düzenlemenin Yargıtay'ın içtihatları doğrultusunda devre dışı bırakıldığı ve bu sorunun çözüm yöntemi hakkında açıklamalar için bkz. *Atamer*, Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi, DHD, yıl: 5, sayı: 1-4, Ocak – Aralık 2000, basım tarihi Ekim 2002 s. 57 vd. Taşıyanın parça başı sorumluluğu ile ilgili detaylı açıklamalar için ayrıca bkz. *Aybay / Atamer*, Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları sempozyumu VI, Bildiriler – Tartışmalar, , Ankara, 14 – 15 Nisan 1989, s. 229 vd.

<sup>349</sup> Aksi görüş için bkz, *Yazıcıoğlu*, Lahey Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Arasında Uygulanacak Kurallar Sorunu, DHD, yıl: 4, sayı: 3-4, s. 58.

belirlenecek, ancak bu miktar TTK m. 1114'de belirlenen koli veya parça başına üst sorumluluk sınırını aşamayacaktır<sup>350</sup>. 1976 Londra MS'nin Türkiye bakımından yürürlüğe girmesi ile taşıyanın eşya zararından doğan sorumluluğuna genel bir sınırlama daha getirilmiş olması nedeniyle, TTK m. 1114'de getirilen sınır da her halükarda 1976 Londra MS ile getirilen sınırı aşamayacak olup, hangi sınır daha düşük ise o uygulama alanı bulacaktır.

### **bbb) TSR ile ilişkisi**

Denizcilik alanında ve ekonomik alanda gelişen durumlara uyum sağlanabilmesi için sıklıkla taşıyanın sorumluluğuna ilişkin farklı düzenlemeler yapılması yoluna gidilmektedir<sup>351</sup>.

1924 Sınır MS m. 4 § 5'de yer alan sorumluluk sınırı 1968 tarihli Brüksel – Visby Kaideleri m. 2 ile değiştirilmiş ve koli veya parça başına 10.000 Poincare Frankı veya ziya veya hasara uğrayan malın beher kilo ağırlığı için 30 Poincare Frankı olarak belirlenmiştir. Tazminatın üst sınır belirlenirken, bunlardan hangisi yüksek ise o hesaplama esas alınacaktır.

1968 Brüksel – Visby kaideleri ile belirlenen sorumluluk sistemi de, milletlerarası para sistemindeki gelişmeler nedeniyle 1979 Brüksel – Visby kaideleri ile değiştirilmiştir. Bu değişiklik ile taşıyanın sorumluluğunun beher koli veya parça başına 667.67 ÖÇH veya ziya veya hasara uğrayan malın beher kilo ağırlığı için 2 ÖÇH olacağı, bunlardan hangisi daha yüksek ise o miktarın sorumluluk üst sınırı olarak kabul edileceği düzenlenmiştir.

<sup>350</sup> Bu hususta açıklamalar için bkz. *Çağa / Kender*, C. II, s. 165.

<sup>351</sup> Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hâlen yürürlükte olan milletlerarası sözleşmeler; 1924 Sınır MS, 1968 tarihli Brüksel – Visby Kaideleri (*Protokol to Amend the International Convention of certain Rules of law relatın to the Bills of Lading, Visby Rules, 1968*), 1979 tarihli Brüksel-Visby Kaideleri (*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), 1979*) ve 1978 tarihli Hamburg Kuralları (*United Naiions Convention On The Carriage Of Goods By Sea, 1978*) olarak sıralanabilir, bkz. TSR 1178 ilâ 1192nci maddelere ilişkin genel açıklamalar.

Son olarak 1978 tarihli Hamburg Kuralları<sup>352,353</sup> m. 6 ile taşıyanın sorumluluğunun koli veya parça başına 835 ÖÇH veya zıya veya hasara uğrayan malın brüt ağırlığının beher kilo ağırlığı için 2.5 ÖÇH olacağı, bu sınırlardan hangisi daha yüksek ise o miktarın sorumluluğun üst sınırı olarak kabul edileceği hükme bağlanmıştır.

1978 tarihli Hamburg Kuralları'nın kabul edilmesi konusunda özellikle Avrupa Birliği'ne üye devletlerde bir görüş birliği sağlanamamıştır. Bu nedenle taşıyanın sorumluluğuna ilişkin yaşanan bu gelişmeler neticesinde TSR hazırlanırken bu konuda 1979 Brüksel – Visby Kaideleri esas alınmasına karar verilmiş, ancak bu hükümlerdeki eksiklikler ve açık olmayan hususlar 1978 Hamburg Kuralları'nda yer alan düzenlemeler ile tamamlanmıştır<sup>354</sup>.

Neticeten taşıyanın sorumluluğunun sınırları TSR m. 1186'da düzenlenmiş olup, buna göre taşıyan eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasardan dolayı, hangi sınır daha yüksek ise o sınır uygulanmak şartı ile, koli veya ünite başına 666,67 ÖÇH veya zıya veya hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının beher kilogramı için 2 ÖÇH ile sorumlu olacaktır.

1976 Londra MS'de taşıyanın sorumluluğu bakımından genel sorumluluk limitleri getirmekte olup, TSR'nin kanunlaşması hâlinde taşıyanın sorumluluğunun üst limiti 1186'ncı maddeye göre belirlenecek ancak herhalükarda 1976 Londra MS ile belirlenen sınırı aşamayacaktır.

### **c) Bagaj ve araçların zıya ve hasarından doğan alacaklar**

Bagaj kavramı 1967 tarihli Deniz Yolu ile Bagaj Taşınmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşme'nin 1'inci maddesinde tanımlanmıştır. Burada yer alan

<sup>352</sup> United Nations Convention On The Carriage Of Goods By Sea, 1978.

<sup>353</sup> Hamburg Kuralları ile ilgili detaylı açıklamalar için bkz. *Yazıcıoğlu*, Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul 2000.

<sup>354</sup> Bkz. TSR m. 1178 ilâ 1192'nci maddelere ilişkin genel açıklamalar.

tanım TSR m. 1250 f. 1'e de alınmış olup buna göre bagaj, deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi gereğince taşınan her türlü eşya ve araç olarak tanımlanmaktadır. Tanımdan da görüleceği üzere bagaj esasen "eşya" kavramı içerisinde değerlendirilebilecek ve 1976 Londra MS'nin eşya zararına ilişkin hükümlerine tâbi olabilecektir. Ancak, 2002 Yolcu MS m. 1 f. 8 ve bu düzenleme ile bağlantı olarak TSR m. 1263 gereğince taşıyanın bagaj ve araçların zıya ve hasarından soğan sorumluluğu için farklı bir sorumluluk sınırı öngörülmüştür<sup>355</sup>. Bu hâlde yukarıda yolcu zararlarından doğan alacaklar bakımından sorumluluğun 2002 Yolcu MS ve TSR çerçevesinde değerlendirilmesi hakkında yapılan açıklamalar bagaj ve araç zararlarından doğan alacaklar bakımından da geçerli olacaktır. Diğer bir ifade ile taşıyanın bagaj ve araçların zıya veya hasara uğraması nedeniyle doğan alacaklardan doğan sorumluluğu TSR m. 1263'de göre belirlenecek ve fakat taşıyanın sorumluluğu her hâlde 1976 Londra MS ile belirlenen sorumluluğun üst sınırını aşamayacaktır.

### ç) Diğer zararlardan doğan alacaklar

1976 Londra MS m. 2 f. 1(a) ile gemide veya geminin işletilmesi veya kurtarma faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak meydana gelecek eşya ve kişi zararlarının sonucu olarak meydana gelecek diğer zararlardan doğan alacakların (*consequential loss resulting therefrom*) da sınırlı sorumluluğa tâbi olacağı düzenlenmiştir. Maddenin sözünden diğer zararlar ile neyin açıklanmak istendiği çok açık olmamakla birlikte, anılan madde kapsamında sözleşmeden doğmuş olsun ya da olmasın bütün malvarlığı zararlarından doğan alacakların sınırlı sorumluluğa tâbi olacağı sonucuna ulaşılmaktadır<sup>356</sup>. Anılan madde ile örneğin bir çatma hadisesi neticesinde sadece çatma sonucunda geminin hasarlanması nedeniyle uğranılan zararlar değil, çatma nedeniyle geminin kullanılamaması

<sup>355</sup> Bagaj ve araç kavramları ile 2002 Yolcu MS çerçevesinde tâbi oldukları sorumluluk sınırları hakkındaki detaylı açıklamalar için bkz. *Atamer*, Yolcu Taşıma, s. 142 – 145, 166- 167, 177 vd.

<sup>356</sup> Bu hususta açıklamalar için Bkz., *Çetingil*, 1986 Değişiklikleri, s. 8; *Ataol*, s. 71.

dolayısı ile uğranılan zararlardan doğan alacaklar da sınırlamaya tâbi olacaktır<sup>357</sup>. Yukarıda inceleme konusu yapılan “*Aegean Sea*” davasında, mahkeme yükün kurtarılması amacıyla kurtarıcılara ödenen kurtarma ücretinin 1976 Londra MS m. 2 f. 1 kapsamında “diğer zararlar” olarak değerlendirilebileceği bu nedenle de sınırlamaya tâbi olacağı sonucuna varmıştır<sup>358</sup>. Benzer şekilde, “*Breyden Merchant*”<sup>359</sup> olarak anılan başka bir davada gemide bulunan yükün kurtarılması için kurtarıcıya ödenen ücretin, yükte herhangi bir ziya veya hasar olmadığı hâlde, 1976 Londra MS kapsamında “diğer zararlardan” olduğu ve gemi donatanının bu alacak talepleri bakımından sınırlı sorumluluktan faydalanabileceğine karar verilmiştir.

## 2. Gecikmeden doğan alacaklar

1976 Londra MS m. 2 f. 1 (b)’ de yer alan düzenleme ile deniz yolu ile yük, yolcu ve bagajların taşınmasındaki gecikme nedeniyle oluşacak her türlü zarardan doğacak alacaklar sınırlı sorumluluğa tâbi olacaktır.

Örneğin navlun sözleşmesi tahtında taşınan bozulabilir mahiyetteki bir yükün geminin tahliye limanına geç varması nedeniyle bozulduğu bir hadisede malın alıcısının yükün teslim edilmesi gereken tarih ile geç teslim edildiği tarih arasında piyasalarda yaşanan ekonomik kriz nedeniyle de maddi zarara uğradığı farzedilsin. Bu kurguda, yük ilgisinin malın geç teslim edilmesi nedeniyle hem malda meydana gelen hasardan doğan zararlarından hem de ekonomik kriz nedeniyle uğradığı maddi zararlarından kaynaklanan alacakları sınırlı sorumluluğa tâbi olacaktır<sup>360</sup>.

<sup>357</sup> Benzer açıklamalar için bkz. *Chen*, 34.

<sup>358</sup> Bu hususta açıklamalar için bkz, *Griggs / Williams / Farr*, s. 20.

<sup>359</sup> “*Breydan Merchant*” *The* [1992] 1 *Lloyd’s Rep.* 373.

<sup>360</sup> Bu husustaki açıklamalar için bkz. *Brice*, 24; *Chen*, s. 38; *Griggs / Williams / Farr*, s. 21; *Çetingil*, HAD, 334; *Çetingil*, 1986 *Değişiklikleri*, s. 8.

Gecikme zararlarından doğan alacaklara ilişkin düzenleme ilk defa kale alınırken madde, “gemide bulunan yük, yolcu ve bagajların taşınmasındaki gecikmeden oluşacak her türlü zarardan doğacak alacaklar” şeklinde düzenlenmiştir. Daha sonra maddeye taşımanın deniz yolu ile yapıldığı ifadesi eklenmiş ve “gemide bulunan” ifadesi madde metninden çıkartılmıştır. Japon delegasyonu, gecikmenin genellikle taşımayı yapan geminin seferinin son aşamasında meydana geldiği, gecikmenin her zaman gemide olmayabileceği örneğin limbo işleminin yapıldığı limanda meydana gelebileceği yönünde görüş bildirmiş ve “gemide bulunan” ifadesinin çıkartılmasını önermiştir. Japon delegasyonun bu teklifi kabul edilmiş ve madde buna göre yeniden düzenlenmiştir<sup>361</sup>.

Söz konusu maddenin hazırlık çalışmaları incelendiğinde, maddenin sadece sözleşmesel ilişkiler bakımından hüküm ifade edip etmeyeceği hususunun tartışıldığı tespit edilmektedir<sup>362</sup>.

#### a) TTK ile ilişkisi

TTK m. 1114’de taşıyanın sorumluluğunun her hâlde koli veya parça başına yüzbin Türk Lirası ile sınırlandırılmış olduğu hususu yukarıda açıklanmıştır. Madde metninde geçen “her hâlde” ifadesi nedeniyle, anılan madde ile taşıyanın gecikme zararlarından dolayı sorumluluğunun da koli veya parça başına belirlenecek olan sorumluluk sınırına dâhil olacağı anlaşılmaktadır<sup>363</sup>. 1976

<sup>361</sup> Bkz. *IMO*, s. 237.

<sup>362</sup> İspanya delegasyonu maddenin, sadece sözleşmesel ilişkiler bakımından doğacak alacakları düzenlediği, sözleşme dışındaki ilişkilerin aynı maddenin “c” bendinde düzenlendiği, madde metninin bu hususu açıklayacak şekilde düzenlenmesi gerektiğini bildirmiştir. Yunanistan delegasyonu, iki geminin çatışması hadisesinde, navlun sözleşmesi ile bağlı olmayan geminin diğer geminin gecikmesine sebebiyet vermesi hâlinde, diğer gemide bulunan yükün alıcısının haksız fiile dayanarak ileri süreceği taleplerinin sınırlı sorumluluktan hariç bırakılmayacağını bildirmiştir. Bu görüşler neticesinde CMI gözlemcisi, bu madde ile amaçlanan sadece sözleşmesel ilişkilerden doğan alacaklar olduğu, Yunanistan delegasyonu tarafından verilen örnekteki durumun aynı maddenin “c” bendi ile sınırlandırmaya dâhil edildiği açıklanmıştır. Bu husustaki görüş ve açıklamalar için bkz. *IMO*, s. 236, 237.

<sup>363</sup> Bkz. *Çağa / Kender, C. II*, s. 167; TTK gereğince taşıyanın gecikmeden kaynaklanan sorumluluğunun sınırları hakkında detaylı bilgi için bkz. *Yazıcıoğlu, Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk, Milletlerarası Hukuk ve*



Londra MS'nin yürürlüğe girmiş olması nedeniyle, taşıyanın gecikmeden dolayı TTK m. 1114'e göre belirlenecek olan sorumluluğunun üst sınırı her ihtimalde konvansiyonda belirlenen sorumluluk sınırını aşamayacaktır.

### **b) TSR ile ilişkisi**

Taşıyanın gecikmeden ötürü sorumluluğu TSR m. 1186 f. 6'da düzenlenmiştir. Anılan madde gereğince gecikmeden kaynaklanan zararlardan doğan alacaklar nedeniyle taşıyanın sorumluluğu, gecikmeye konu eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlı olacak, ancak bu tutar toplam navlundan fazla olamayacaktır. Bununla birlikte aynı maddenin 7'nci fıkrasına göre taşıyanın hem eşya zıya veya hasarı hem de gecikme zararları nedeni ile sorumlu olması hâlinde sorumluluk miktarı, eşyanın tam ziyaa uğraması hâlinde ödenecek olan tazminat miktarını aşamayacaktır. Fakat, yukarıda da açıklandığı üzere taşıyanın sorumluluğunun en yüksek haddi her halükarda 1976 Londra MS'de öngörülen sorumluluk miktarı ile sınırlı olacaktır.

### **3. Akdî ilişkiye dayanmayan hak ihlallerinden doğan alacaklar**

Akitten doğmuş olmayan herhangi bir hakkın ihlal edilmesinden doğan ve geminin işletilmesi veya kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak meydana gelen zarardan doğan alacaklar da 1976 Londra MS kapsamında sınırlı sorumluluğa tâbidir.

1976 Londra MS m. 2 f. 1 (c) düzenlemesi ile hakların ihlal edilmesi nedeniyle oluşan zararlardan doğan alacaklar da sınırlı sorumluluk kapsamındadır. Esasen benzer bir düzenleme 1957 Sınır MS m.1'de de yer almaktadır. Ancak "hakların ihlal edilmesi" kavramı ile neyin anlatılmak istendiği madde metninden tam

olarak anlaşılammamaktadır<sup>364</sup>. 1976 Londra MS, 1957 Sınır MS’de yer alan düzenlemeden daha somut ifade içermesine rağmen, hâlen dahi tam olarak açık değildir. Buna göre, bir alacağın söz konusu madde kapsamına dâhil edilebilmesi için, öncelikle ihlal edilen hakkın sözleşmeden doğan bir hak olmaması ve bu hak ihlalinin geminin işletilmesi veya kurtarma faaliyetleri ile doğrudan ilgili olması gerekmektedir. Bununla birlikte madde metninde yer alan “diğer zararlar” ifadesi ile, aynı maddenin (a) ve (b) bentlerinde belirtilen zararların yani kişi zararı, eşya zararı ve gecikme zararının dışında kalan zararların madde kapsamına dâhil olduğu anlaşılmaktadır. 1976 Londra MS m. 2 bir bütün olarak değerlendirildiğinde, maddenin 1’inci fıkrasının (d) bendinde düzenlenen ve genel olarak enkaz kaldırma olarak adlandırılan faaliyetlerden doğan alacakların da bu madde kapsamına dâhil olamayacağı sonucuna ulaşılmaktadır<sup>365</sup>. Bu düzenleme ile amaçlanan, sözleşmeye dayanmayan hak ihlallerinden doğan kişi zararları veya maddi zararlar değil, diğer ekonomik zararlardan kaynaklanan alacakların sınırlı sorumluluğa tâbi tutulmasıdır<sup>366</sup>. Söz konusu madde kapsamında örneğin, bir geminin liman girişini işgal etmesi nedeniyle diğer bir geminin limana girememesi sonucunda uğranılacak ekonomik zararlar<sup>367</sup>, bir gemi batığının o bölgede bulunan deniz altı kaynaklarının araştırılmasını engellemesi nedeniyle uğranılan zararlar dâhil edilebilir.

1976 Londra MS’nin 2’nci maddesinde sınırlı sorumluluğa tâbi tüm alacaklar bakımından yapılan genel açıklamada bu alacakların dayanağının önem teşkil etmediği belirtilmiştir. Ne var ki, inceleme konusu yapılan maddenin 1’inci fıkrasının (d) bendinde alacağın kaynağının sözleşmeye dayanmıyor olması şart

<sup>364</sup> Aydın, “akitten doğmuş olmayan herhangi bir hakkın ihlal edilmesi” ile Bk m. 41’de düzenlenen haksız fiil sorumluluğunun ve kanundan doğan diğer akit dışı sorumluluk hallerinin kastedildiğini belirtmektedir. Bkz. *Aydın*, LLMC tez, s. 43. Benzer açıklamalar için bkz. *Erdem*, s. 91.

<sup>365</sup> 1976 Londra MS m. 2 f. 1(a)’da yer alan “sair zararlardan doğan alacaklar” ifadesinin bu bent kapsamında yer alan alacakları kapsadığı ve dolayısı ile bu düzenlemenin gereksiz olduğu yönündeki görüş için bkz. *Ataol*, s. 72.

<sup>366</sup> Bu hususta açıklamalar için bkz, *Aydın*, s. 43.

<sup>367</sup> *Brice*, s. 24; *Chen*, 39.

edilmiştir. Dolayısı ile bu bendi, maddenin bir istisnası olarak kabul etmek mümkün olabilecektir.

#### 4. Enkaz kaldırmadan doğan alacaklar

Batmış, enkaz hâline gelmiş, oturmuş veya terk edilmiş bir geminin içinde bulunan veya içinde bulunmuş ancak gemiden ayrılmış olan şeyler de dâhil olmak üzere, yüzdürülmesi, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hâle getirilmesinden doğan alacaklar 1976 Londra MS m. 2 f. 1 (d) kapsamında sınırlı sorumluluğa tâbidir. Benzer bir hüküm 1957 Sınır MS m. 1’de de yer almaktadır. 1957 Sınır MS’de enkaz kaldırmaya ilişkin yükümlülük ve sorumlulukların kanuna dayanması şartı aranmışken, 1976 Londra MS’de daha geniş bir anlam benimsenmiştir. Madde metninde enkaz kaldırma taleplerinin dayanağı bakımından bir sınırlama getirilmiş olmadığı ve ayrıca 2’nci maddeye dâhil alacaklar bakımından sorumluluğun sınırının önemli olmadığı belirtilmiş olduğu hâlde, 1976 Londra MS ile enkaz kaldırma talepleri için ayrı bir sınır getirilmiştir. 1976 Londra MS m. 2 f. 2 gereğince, enkaz kaldırmaya ilişkin talepler, enkaz kaldırmadan sorumlu kişi ile akdedilen bir sözleşme tahtındaki ücretlere ilişkin oldukları ölçüde sınırlı sorumluluğa tâbi olmayacaktır. Bu hâliyle, enkaz kaldırmaya ilişkin talepler, örneğin haksız fiile veya kanuni yükümlülüklerle aykırılığa dayandığı durumlarda sınırlı sorumluluğa tâbi olacak, sözleşmeye dayalı bir ücretten kaynaklandığı hâlde ise sınırlı sorumluluk savunması kabul edilemeyecektir<sup>368</sup>.

Madde metninde yer alan “gemide bulunan veya bulunmuş olan şeyler” ifadesi ile önceden gemide bulunan daha sonra koparak, dökülerek, çıkararak veya sair sebeplerle gemiden ayrılan şeyler kastediliyor olsa da maddenin kapsamına gemide bulunan yükün dâhil olup olmadığı madde metninden anlaşılmamaktadır<sup>369</sup>. Yükün kaldırılmasına, imha edilmesine ve zararsız hâle

<sup>368</sup> *Chen*, 47.

<sup>369</sup> 1976 Londra MS m. 2 f. 1 (d) kapsamına gemide bulunan yükün de dâhil olduğu yönündeki görüş için bkz. *Aydın*, s. 45.

getirilmesine ilişkin istemler 1976 Londra MS m. 2 f. 1 (e) düzenlemesi ile kapsama dâhil edildiğinden, “gemide bulunan veya bulunmuş olan şeyler” ifadesinin içerisine gemide bulunan yükün dâhil olmadığı sonucuna ulaşılmaktadır<sup>370</sup>. “*Aegean Sea*” davasında gemide bulunan yakıtın sebep olduğu kirliliğin temizlenmesi veya bu çeşit kirliliğin önlenmesinden doğan alacaklar 1976 Londra MS m. 2 f. 1 (d) kapsamında sınırlı sorumluluğa tâbi alacak olacak kabul edilmiştir.

1976 Londra MS m. 18 f. 1 ile taraf devletlere, konvansiyonun 2’nci maddesinin 1’inci fıkrasının (d) bendini uygulamama hakkı tanınmıştır. Taraf devletler bu haktan yararlanmak istediklerini sözleşmeye taraf olmaları esnasına bildirmekle yükümlüdürler. Türkiye 1976 Londra MS’ ye katılması sırasında bu yönde bir çekince bildirmemiştir. Bu nedenle yürürlükte bulunan mevcut düzenleme bakımından söz konusu alacaklar sınırlı sorumluluğa tâbidir.

Gemi ve yük enkazlarının sebep olabilecekleri zararlar dikkate alındığında söz konusu alacaklar bakımından sorumluluğun sınırsız olması daha uygun görünmektedir. Kaldı ki, birçok ülke bu alacaklar için sınırsız sorumluluk prensibini benimsemiş, konvansiyona bu yönde çekince bildirmişlerdir. 1996 Protokolü ile, konvansiyona ilişkin çekincelerin her aşamada bildirilmesinin önü açılmıştır. Bu nedenle 1996 Protokolüne taraf olunurken, enkaz kaldırmadan doğan alacaklara ilişkin 1976 Londra MS m.2 f. 1(d) düzenlemesi bakımından çekince bildirilebilecektir<sup>371</sup>. Tüm bu hususlar dikkate alınarak TSR m. 1331 f. 1 ile söz konusu alacaklara karşı sorumluluğun sınırlandırılması hakkı kaldırılmıştır<sup>372</sup>. Bu nedenle TSR ile, enkaz kaldırmadan doğan alacaklar bakımından sınırsız sorumluluk öngörülmüştür.

<sup>370</sup> Bkz. *Atamer*, s. 226.

<sup>371</sup> Bkz. TSR m. 1331 madde gerekçesi.

<sup>372</sup> Bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 170.

## 5. Yükün imhası ve zararsız hâle getirilmesinden doğan alacaklar

Gemideki yükünün kaldırılması, imhası ve zararsız hâle getirilmesinden doğan alacaklar 1976 Londra MS m. 2 f. 1(e) kapsamında sınırlı sorumluluğa tâbi tutulmuştur. Maddenin İngilizce metnine bakıldığında “yükün kaldırılması, imhası ve zararsız hâle getirilmesi” ifadesinin karşılığı olarak “removal, destruction or rendering harmless” ifadelerinin kullanıldığı görülmektedir. Maddenin Türkçe tercümesinde ise “yükün kaldırılması” ifadesi kullanılmamış, sadece “yükün imha edilmesi ve zararsız hâle getirilmesi” ifadelerine yer verilmiştir. Bu nedenle gerek Yargıtay’ın benimsediği görüş<sup>373</sup> ve gerekse bu çerçevede TSR’nin hazırlanmasında benimsenin görüş doğrultusunda, kaynak hükmün esas alınması doğru olacaktır<sup>374</sup>. Bu yorum metodu ile, madde kapsamına gemide bulunan yükün imha edilmesi ve zarar hâle getirilmesinden doğan alacakların yanı sıra yükün kaldırılmasından doğan alacakların da dâhil olduğu sonucuna varılacaktır.

Söz konusu maddenin yorumlanması oldukça güçtür. Öncelikle anılan maddede “yük” tanımı verilmemiştir, bununla birlikte yüke ilişkin herhangi bir sınırlama da madde metninden anlaşılmamaktadır<sup>375</sup>. Bu nedenle “yük” kavramının genel anlamı ile değerlendirilmesi düşünülebilir. Ancak bu hâlde madde metninin amacının dışına çıkılması söz konusu olabilecektir. Örneğin, gemide bulunan kumanya ve yakıt “yük” kavramına dâhil edilebilecek midir<sup>376</sup>? Gemide bulunan taşıma konusu yük dışındaki şeylerin kaldırılması, imha edilmesi, zararsız hâle getirilmesinden doğan alacaklar 1976 Londra MS m. 2 f. 1 (d) bendi ile kapsama dâhil edildiğinden, maddenin (e) bendi ile kastedilenin sadece gemide taşınmak

<sup>373</sup> YİBK, t. 11.06.1941, E. 1941/4, K. 1941/21; YİBK, t. 28.11.1945, E. 1945/13, K. 1945/15; YİBK, t. 20.09.1950, E. 1950/4, K. 1950/10; YİBK, t. 07.04.1954, E. 1952/13, K. 1954/12; YİBK, t. 16.03.1955, E. 1954/26, K. 1955/4, anılan kararlar için bkz. [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com).

<sup>374</sup> Milletlerarası sözleşmelerin yorumlanmasında, hükmün kendisinin esas alınması yönündeki yorum metodu ve bu metodun TSR’de benimsenmesi ile ilgili detaylı açıklamalar için bkz. *Atamer*, Cebrî İcra, s. 76.

<sup>375</sup> Bkz. *Chen*, s. 47; *Brice*, s. 26.

<sup>376</sup> İngiliz Hukuku’nda yük; taşıma sözleşmesinin konusunu oluşturan ve taşınmak üzere gemiye yüklenen malları ifade etmektedir, bu nedenle gemide bulunan kumanya ve yakıt “yük” kavramı içerisinde değerlendirilmemektedir. Bu hususta açıklamalar için bkz. *Chen*, s. 47.

üzere bulunan yük olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Ancak 1976 Londra MS m. 3 ile genel olarak akaryakıtlardan ve nükleer maddelerin sebep oldukları zararlardan doğan alacaklar sınırlı sorumluluk haricinde bırakılmıştır. Bu düzenleme nedeniyle gemide yük olarak taşınan yakıt ve nükleer maddelerin kaldırılması, imha edilmesi ve zararsız hâle getirilmesinden kaynaklanan alacaklar 1976 Londra MS m. 2 f. 1 (e) bendi kapsamında değerlendirilemeyecektir.

1976 Londra MS m. 2 f. 2’de yer alan düzenlemeye göre yükün kaldırılması, imha edilmesi ve zararsız hâle getirilmesinden doğan alacaklar da bunlardan sorumlu olan kişi ile akdedilen bir sözleşme tahtındaki ücretlere ilişkin oldukları ölçüde sınırlı sorumluluğa tâbi olmayacaktır.

1976 Londra MS m. 18 f. 1 ile taraf devletlere, tıpkı enkaz kaldırmadan doğan alacaklarda olduğu gibi, konvansiyonun 2’nci maddesinin 1’inci fıkrasının (e) bendini uygulamama hakkı tanınmıştır. Yukarıda enkaz kaldırmadan doğan alacaklar bakımından getirilmesi uygun bulunan çekinceye ilişkin açıklamalar bu madde kapsamı için de aynen kabul edilebilir. Ancak 1976 Londra MS’ye taraf olunurken bu yönde bir çekince bildirilmediğinden yürürlükteki mevzuat bakımından yükün kaldırılması, imha edilmesi ve zararsız hâle getirilmesinden doğan alacaklar sınırlı sorumluluğa tâbidir. Ancak 1996 Protokolü’ne taraf olunması esnasında bu madde bakımından da çekince bildirilebilecektir. Bu sebeplerle TSR m. 1331 f. 1 düzenlemesinde bu alacak kalemleri sınırlı sorumluluk kapsamından çıkartılmıştır<sup>377</sup>.

## **6. Zararı önleyici veya azaltıcı tedbirlerden kaynaklanan alacaklar**

1976 Londra MS m. 2 f. 1 (f) düzenlemesi ile; konvansiyon kapsamında sorumlu kişinin bu sözleşme hükümleri uyarınca sorumluluğunu sınırlandırabileceği bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan tedbirler ve bu tedbirlerin sebep

---

<sup>377</sup> Bkz. TSR m. 1331 madde gerekçesi.

oldukları diğer zararlar nedeniyle sorumlu kişinin haricindeki bir kişi tarafından ileri sürülen alacaklar sınırlı sorumluluğa tâbi tutulmuştur.

Söz konusu maddenin ilk taslağı nihai metinden farklıdır. Taslak metinde, söz konusu alacakların sorumlu kişi tarafından ileri sürülsele dahi sınırlı sorumluluk kapsamında olması düzenlenmiştir<sup>378</sup>. Ancak daha sonra madde metni, söz konusu alacakların sorumlu kişi dışındaki kişiler tarafından ileri sürülmesi hâli ile sınırlandırılmıştır<sup>379</sup>. 1976 Londra MS m. 2 f. 2’de yer alan düzenleme ile bu bend kapsamına giren alacaklar da, sorumlu kişi ile akdedilen bir sözleşme tahtındaki ücretlere ilişkin oldukları ölçüde sınırlı sorumluluğa tâbi olmayacaktır.

Bu sınırlandırmalar neticesinde (f) bendinin uygulanabilmesi için; (i) alacak talebinde bulunan kişi zarardan sorumlu olan kişiden başka bir kişi olmalıdır, (ii) önleyici veya azaltıcı tedbirlerin alınmasına sebep olan zarardan sorumlu olan kişi sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olmalıdır, (iii) alacak talepleri zararı önlemek veya azaltmak amacıyla sorumlu kişinin dışındaki bir başka kişi tarafından yapılan masraflar olabileceği gibi bu tedbirlerin alınması nedeniyle ortaya çıkacak diğer zararlardan doğan alacaklar da olabilir. Bu madde kapsamında alınacak tedbirlerin genel olarak kurtarma faaliyetleri olduğu düşünülse de, 1976 Londra MS m. 3 gereğince kurtarma ve yardım alacakları konvansiyon dışında tutulduğundan, bu madde kapsamında değerlendirilmeleri mümkün görünmemektedir<sup>380</sup>.

## V. Sonuç

1976 Londra MS Türkiye bakımından 1998 yılından itibaren yürürlükte olmasına rağmen, yürürlüğe girmesi ile ilgili yaşanan bazı tereddütler nedeniyle bugüne kadar uygulanamamıştır. Bu tereddütleri gidermek ve aynı zamanda konvansiyonun Türkiye bakımından uygulanma şekli hakkında düzenlemeler

<sup>378</sup> 1976 Londra MS m. 2 f.1 (f) taslak metni için bkz. *IMO*, s. 69.

<sup>379</sup> Bu hususta detaylı açıklamalar için bkz. *Griggs / Williams / Farr*, s. 24.

<sup>380</sup> Bkz. *Chen*, 48.

getirmek amacıyla TSR ve Uygulama TSR'ye tamamlayıcı hükümler sevk edilmiştir. Bu nedenle TSR ve Uygulama TSR'nin kanunlaşması hâlinde, 1976 Londra MS'nin yürürlüğü ve uygulanma şekli hakkında tereddütler ortadan kalkacaktır.

1976 Londra MS'nin tercümesinde yer alan bir takım eksiklikler ve anlam kaymaları nedeni ile konvansiyonun yorumlanmasında Yargıtay'ın da benimsediği gibi, kaynak metin esas alınmalıdır. Bu yorum metodu ile, ilgili maddelerde kapsama dâhil edilen hususların yorumlanması daha isabetli olacaktır.

1976 Londra MS ile konvansiyonda sayılı alacaklar bakımından yine konvansiyonda sayılı kişilere sorumluluklarını sınırlandırma imkânı tanınmıştır. Her ne kadar 1976 Londra MS m. 1'de sınırlı sorumluluğa tâbi borçlular sayılmış ise de, bu kişilerin tanımları konvansiyonda yer almadığından ve özellikle 1'inci maddenin 4'üncü fıkrasına dâhil olacak kişiler için genel bir ifade kullanıldığından, sınırlı sorumluluk imkânından faydalanacak kişilerin her somut olayda iç hukuk kurallarına göre belirlenmesi gerekecektir.

1976 Londra MS m.2'de sınırlı sorumluluğa tâbi alacaklar sayılmıştır. Bu alacak kalemlerine ilişkin maddeler hazırlanırken de genel ifadeler kullanıldığından, somut olayda talep edilen alacakların madde kapsamına girip girmediğinin çeşitli yönlerden değerlendirilmesi, bu değerlendirmeler yapılırken de hazırlık çalışmalarından faydalanılması gerekecektir.

1976 Londra MS'nin uygulanması TTK ve TSR bakımından farklılık gösterecektir. Örneğin, 1976 Londra MS'ye taraf olunurken 2'nci maddenin 1'inci fıkrasının (d) ve (e) bendlerinde belirtilen alacaklar için herhangi bir çekince belirtilmemiş olmakla beraber, 1996 Protokolü ile söz konusu maddeler için çekince belirtme imkânı tanındığı için TSR'de bu husus dikkate alınarak düzenlemeler yapılmıştır. Mevcut düzenleme ve TSR hükümleri değerlendirildiğinde; genel olarak TSR'deki düzenlemelerin konvansiyonun



uygulanması ile elde edilmek istenilen faydaları sağlayabileceği tespit edilmektedir.

**EKLER**

**CONVENTION ON LIMITATION OF LIABILITY FOR MARITIME  
CLAIMS, 1976**

*(London, 19 November 1976)*

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

**HAVING RECOGNIZED** the desirability of determining by agreement certain uniform rules relating to the limitation of liability for maritime claims,

**HAVE DECIDED** to conclude a Convention for this purpose and have thereto agreed as follows:

**CHAPTER I: THE RIGHT OF LIMITATION**

**Article 1**

**Persons entitled to limit liability**

1. Shipowners and salvors, as hereinafter defined, may limit their liability in accordance with the rules of this Convention for claims set out in Article 2.
2. The term "shipowner" shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship.
3. Salvor shall mean any person rendering services in direct connexion with salvage operations. Salvage operations shall also include operations referred to in Article 2, paragraph 1(d), (e) and (f).
4. If any claims set out in Article 2 are made against any person for whose act, neglect or default the shipowner or salvor is responsible, such person shall be entitled to avail himself of the limitation of liability provided for in this Convention.
5. In this Convention the liability of a shipowner shall include liability in an action brought against the vessel itself.
6. An insurer of liability for claims subject to limitation in accordance with the rules of this Convention shall be entitled to the benefits of this Convention to the same extent as the assured himself.

7. The act of invoking limitation of liability shall not constitute an admission of liability.

## **Article 2**

### **Claims subject to limitation**

1. Subject to Articles 3 and 4 the following claims, whatever the basis of liability may be, shall be subject to limitation of liability:

(a) claims in respect of loss of life or personal injury or loss of or damage to property (including damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation), occurring on board or in direct connexion with the operation of the ship or with salvage operations, and consequential loss resulting therefrom;

(b) claims in respect of loss resulting from delay in the carriage by sea of cargo, passengers or their luggage;

(c) claims in respect of other loss resulting from infringement of rights other than contractual rights, occurring in direct connexion with the operation of the ship or salvage operations;

(d) claims in respect of the raising, removal, destruction or the rendering harmless of a ship which is sunk, wrecked, stranded or abandoned, including anything that is or has been on board such ship;

(e) claims in respect of the removal, destruction or the rendering harmless of the cargo of the ship;

(f) claims of a person other than the person liable in respect of measures taken in order to avert or minimize loss for which the person liable may limit his liability in accordance with this Convention, and further loss caused by such measures.

2. Claims set out in paragraph 1 shall be subject to limitation of liability even if brought by way of recourse or for indemnity under a contract or otherwise. However, claims set out under paragraph 1(d), (e) and (f) shall not be subject to limitation of liability to the extent that they relate to remuneration under a contract with the person liable.

## **Article 3**

### **Claims excepted from limitation**

The rules of this Convention shall not apply to:

(a) claims for salvage or contribution in general average;

(b) claims for oil pollution damage within the meaning of the International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, dated 29 November 1969 or of any amendment or Protocol thereto which is in force;

(c) claims subject to any international convention or national legislation governing or prohibiting limitation of liability for nuclear damage;

(d) claims against the shipowner of a nuclear ship for nuclear damage;

(e) claims by servants of the shipowner or salvor whose duties are connected with the ship or the salvage operations, including claims of their heirs, dependants or other persons entitled to make such claims, if under the law governing the contract of service between the shipowner or salvor and such servants the shipowner or salvor is not entitled to limit his liability in respect of such claims, or if he is by such law only permitted to limit his liability to an amount greater than that provided for in Article 6.

#### **Article 4**

##### **Conduct barring limitation**

A person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission, committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result.

#### **Article 5**

##### **Counterclaims**

Where a person entitled to limitation of liability under the rules of this Convention has a claim against the claimant arising out of the same occurrence, their respective claims shall be set off against each other and the provisions of this Convention shall only apply to the balance, if any.

### **CHAPTER II: LIMITS OF LIABILITY**

#### **Article 6**

##### **The general limits**

1. The limits of liability for claims other than those mentioned in Article 7, arising on any distinct occasion, shall be calculated as follows:

(a) in respect of claims for loss of life or personal injury,

(i) 333,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 3,000 tons, 500 Units of Account;

for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 333 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 250 Units of Account; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 167 Units of Account,

(b) in respect of any other claims,

(i) 167,000 Units of Account for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 30,000 tons, 167 Units of Account;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 125 Units of Account; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 83 Units of Account.

2. Where the amount calculated in accordance with paragraph 1(a) is insufficient to pay the claims mentioned therein in full, the amount calculated in accordance with paragraph 1(b) shall be available for payment of the unpaid balance of claims under paragraph 1(a) and such unpaid balance shall rank rateably with claims mentioned under paragraph 1(b).

3. However, without prejudice to the right of claims for loss of life or personal injury according to paragraph 2, a State Party may provide in its national law that claims in respect of damage to harbour works, basins and waterways and aids to navigation shall have such priority over other claims under paragraph 1(b) as is provided by that law.

4. The limits of liability for any salvor not operating from any ship or for any salvor operating solely on the ship to, or in respect of which he is rendering salvage services, shall be calculated according to a tonnage of 1,500 tons.

5. For the purpose of this Convention the ship's tonnage shall be the gross tonnage calculated in accordance with the tonnage measurement rules contained in Annex I of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

## **Article 7**

### **The limit for passenger claims**

1. In respect of claims arising on any distinct occasion for loss of life or personal injury to passengers of a ship, the limit of liability of the shipowner thereof shall be an amount of 46,666 Units of Account multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to the ship's certificate, but not exceeding 25 million Units of Account.

2. For the purpose of this Article "claims for loss of life or personal injury to passengers of a ship" shall mean any such claims brought by or on behalf of any person carried in that ship:

(a) under a contract of passenger carriage, or

(b) who, with the consent of the carrier, is accompanying a vehicle or live animals which are covered by a contract for the carriage of goods.

## **Article 8**

### **Unit of Account**

1. The Unit of Account referred to in Articles 6 and 7 is the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in Articles 6 and 7 shall be converted into the national currency of the State in which limitation is sought, according to the value of that currency at the date the limitation fund shall have been constituted, payment is made, or security is given which under the law of that State is equivalent to such payment. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency in terms of the Special Drawing Right, of a State Party which is not a member of the International Monetary Fund, shall be calculated in a manner determined by that State Party.

2. Nevertheless, those States which are not members of the International Monetary Fund and whose law does not permit the application of the provisions of paragraph 1 may, at the time of signature without reservation as to ratification, acceptance or approval or at the time of ratification, acceptance, approval or accession or at any time thereafter, declare that the limits of liability provided for in this Convention to be applied in their territories shall be fixed as follows:

(a) in respect of Article 6, paragraph 1(a) at an amount of:

(i) 5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 3,000 tons, 7,500 monetary units;

for each ton from 3,001 to 30,000 tons, 5,000 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 3,750 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 2,500 monetary units; and

(b) in respect of Article 6, paragraph 1(b), at an amount of:

(i) 2.5 million monetary units for a ship with a tonnage not exceeding 500 tons,

(ii) for a ship with a tonnage in excess thereof, the following amount in addition to that mentioned in (i):

for each ton from 501 to 30,000 tons, 2,500 monetary units;

for each ton from 30,001 to 70,000 tons, 1,850 monetary units; and

for each ton in excess of 70,000 tons, 1,250 monetary units; and

(c) in respect of Article 7, paragraph 1, at an amount of 700,000 monetary units multiplied by the number of passengers which the ship is authorized to carry according to its certificate, but not exceeding 375 million monetary units.

Paragraphs 2 and 3 of Article 6 apply correspondingly to sub-paragraphs (a) and (b) of this paragraph.

3. The monetary unit referred to in paragraph 2 corresponds to sixty-five and a half milligrammes of gold of millesimal fineness nine hundred. The conversion of the amounts referred to in paragraph 2 into the national currency shall be made according to the law of the State concerned.

4. The calculation mentioned in the last sentence of paragraph 1 and the conversion mentioned in paragraph 3 shall be made in such a manner as to express in the national currency of the State Party as far as possible the same real value for the amounts in Articles 6 and 7 as is expressed there in units of account. States Parties shall communicate to the depositary the manner of calculation pursuant to paragraph 1, or the result of the conversion in paragraph 3, as the case may be, at the time of the signature without reservation as to ratification, acceptance or



approval, or when depositing an instrument referred to in Article 16 and whenever there is a change in either.

## **Article 9**

### **Aggregation of claims**

1. The limits of liability determined in accordance with Article 6 shall apply to the aggregate of all claims which arise on any distinct occasion:

(a) against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(b) against the shipowner of a ship rendering salvage services from that ship and the salvor or salvors operating from such ship and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible; or

(c) against the salvor or salvors who are not operating from a ship or who are operating solely on the ship to, or in respect of which, the salvage services are rendered and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

2. The limits of liability determined in accordance with Article 7 shall apply to the aggregate of all claims subject thereto which may arise on any distinct occasion against the person or persons mentioned in paragraph 2 of Article 1 in respect of the ship referred to in Article 7 and any person for whose act, neglect or default he or they are responsible.

## **Article 10**

### **Limitation of liability without constitution of a limitation fund**

1. Limitation of liability may be invoked notwithstanding that a limitation fund as mentioned in Article 11 has not been constituted. However, a State Party may provide in its national law that, where an action is brought in its Courts to enforce a claim subject to limitation, a person liable may only invoke the right to limit liability if a limitation fund has been constituted in accordance with the provisions of this Convention or is constituted when the right to limit liability is invoked.

2. If limitation of liability is invoked without the constitution of a limitation fund, the provisions of Article 12 shall apply correspondingly.

3. Questions of procedure arising under the rules of this Article shall be decided in accordance with the national law of the State Party in which action is brought.

## **CHAPTER III: THE LIMITATION FUND**

### **Article 11**

#### **Constitution of the fund**

1. Any person alleged to be liable may constitute a fund with the Court or other competent authority in any State Party in which legal proceedings are instituted in respect of claims subject to limitation. The fund shall be constituted in the sum of such of the amounts set out in Articles 6 and 7 as are applicable to claims for which that person may be liable, together with interest thereon from the date of the occurrence giving rise to the liability until the date of the constitution of the fund. Any fund thus constituted shall be available only for the payment of claims in respect of which limitation of liability can be invoked.
2. A fund may be constituted, either by depositing the sum, or by producing a guarantee acceptable under the legislation of the State Party where the fund is constituted and considered to be adequate by the Court or other competent authority.
3. A fund constituted by one of the persons mentioned in paragraph 1(a), (b) or (c) or paragraph 2 of Article 9 or his insurer shall be deemed constituted by all persons mentioned in paragraph 1(a), (b) or (c) or paragraph 2, respectively.

### **Article 12**

#### **Distribution of the fund**

1. Subject to the provisions of paragraphs 1, 2 and 3 of Article 6 and of Article 7, the fund shall be distributed among the claimants in proportion to their established claims against the fund.
2. If, before the fund is distributed, the person liable, or his insurer, has settled a claim against the fund such person shall, up to the amount he has paid, acquire by subrogation the rights which the person so compensated would have enjoyed under this Convention.
3. The right of subrogation provided for in paragraph 2 may also be exercised by persons other than those therein mentioned in respect of any amount of compensation which they may have paid, but only to the extent that such subrogation is permitted under the applicable national law.
4. Where the person liable or any other person establishes that he may be compelled to pay, at a later date, in whole or in part any such amount of compensation with regard to which such person would have enjoyed a right of subrogation pursuant to paragraphs 2 and 3 had the compensation been paid

before the fund was distributed, the Court or other competent authority of the State where the fund has been constituted may order that a sufficient sum shall be provisionally set aside to enable such person at such later date to enforce his claim against the fund.

### **Article 13**

#### **Bar to other actions**

1. Where a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any person having made a claim against the fund shall be barred from exercising any right in respect of such claim against any other assets of a person by or on behalf of whom the fund has been constituted.

2. After a limitation fund has been constituted in accordance with Article 11, any ship or other property, belonging to a person on behalf of whom the fund has been constituted, which has been arrested or attached within the jurisdiction of a State Party for a claim which may be raised against the fund, or any security given, may be released by order of the Court or other competent authority of such State. However, such release shall always be ordered if the limitation fund has been constituted:

(a) at the port where the occurrence took place, or, if it took place out of port, at the first port of call thereafter; or

(b) at the port of disembarkation in respect of claims for loss of life or personal injury; or

(c) at the port of discharge in respect of damage to cargo; or

(d) in the State where the arrest is made.

3. The rules of paragraphs 1 and 2 shall apply only if the claimant may bring a claim against the limitation fund before the Court administering that fund and the fund is actually available and freely transferable in respect of that claim.

### **Article 14**

#### **Governing law**

Subject to the provisions of this Chapter the rules relating to the constitution and distribution of a limitation fund, and all rules of procedure in connexion therewith, shall be governed by the law of the State Party in which the fund is constituted.

## CHAPTER IV: SCOPE OF APPLICATION

### Article 15

1. This Convention shall apply whenever any person referred to in Article 1 seeks to limit his liability before the Court of a State Party or seeks to procure the release of a ship or other property or the discharge of any security given within the jurisdiction of any such State. Nevertheless, each State Party may exclude wholly or partially from the application of this Convention any person referred to in Article 1 who at the time when the rules of this Convention are invoked before the Courts of that State does not have his habitual residence in a State Party or does not have his principal place of business in a State Party or any ship in relation to which the right of limitation is invoked or whose release is sought and which does not at the time specified above fly the flag of a State Party.

2. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to vessels which are:

(a) according to the law of that State, ships intended for navigation on inland waterways

(b) ships of less than 300 tons.

A State Party which makes use of the option provided for in this paragraph shall inform the depositary of the limits of liability adopted in its national legislation or of the fact that there are none.

3. A State Party may regulate by specific provisions of national law the system of limitation of liability to be applied to claims arising in cases in which interests of persons who are nationals of other States Parties are in no way involved.

4. The Courts of a State Party shall not apply this Convention to ships constructed for, or adapted to, and engaged in, drilling:

(a) when that State has established under its national legislation a higher limit of liability than that otherwise provided for in Article 6; or

(b) when that State has become party to an international convention regulating the system of liability in respect of such ships.

In a case to which sub-paragraph (a) applies that State Party shall inform the depositary accordingly.

5. This Convention shall not apply to:

(a) air-cushion vehicles;

(b) floating platforms constructed for the purpose of exploring or exploiting the natural resources of the sea-bed or the subsoil thereof.

## **CHAPTER V: FINAL CLAUSES**

### **Article 16**

Signature, ratification and accession

1. This Convention shall be open for signature by all States at the Headquarters of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization (hereinafter referred to as "the Organization") from 1 February 1977 until 31 December 1977 and shall thereafter remain open for accession.

2. All States may become parties to this Convention by:

(a) signature without reservation as to ratification, acceptance or approval; or

(b) signature subject to ratification, acceptance or approval followed by ratification, acceptance or approval; or

(c) accession.

3. Ratification, acceptance, approval or accession shall be effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the Secretary-General of the Organization (hereinafter referred to as "the Secretary-General").

### **Article 17**

#### **Entry into force**

1. This Convention shall enter into force on the first day of the month following one year after the date on which twelve States have either signed it without reservation as to ratification, acceptance or approval or have deposited the requisite instruments of ratification, acceptance, approval or accession.

2. For a State which deposits an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, or signs without reservation as to ratification, acceptance or approval, in respect of this Convention after the requirements for entry into force have been met but prior to the date of entry into force, the ratification, acceptance, approval or accession or the signature without reservation as to ratification, acceptance or approval, shall take effect on the date of entry into force of the Convention or on the first day of the month following the ninetieth day after the date of the signature or the deposit of the instrument, whichever is the later date.

3. For any State which subsequently becomes a Party to this Convention, the Convention shall enter into force on the first day of the month following the expiration of ninety days after the date when such State deposited its instrument.

4. In respect of the relations between States which ratify, accept, or approve this Convention or accede to it, this Convention shall replace and abrogate the International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, done at Brussels on 10 October 1957, and the International Convention for the Unification of certain Rules relating to the Limitation of Liability of the Owners of Sea-going Vessels, signed at Brussels on 25 August 1924.

## **Article 18**

### **Reservations**

1. Any State may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, reserve the right to exclude the application of Article 2 paragraph 1(d) and (e). No other reservations shall be admissible to the substantive provisions of this Convention.

2. Reservations made at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

3. Any State which has made a reservation to this Convention may withdraw it at any time by means of a notification addressed to the Secretary-General. Such withdrawal shall take effect on the date the notification is received. If the notification states that the withdrawal of a reservation is to take effect on a date specified therein, and such date is later than the date the notification is received by the Secretary-General, the withdrawal shall take effect on such later date.

## **Article 19**

### **Denunciation**

1. This Convention may be denounced by a State Party at any time one year from the date on which the Convention entered into force for that Party.

2. Denunciation shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General.

3. Denunciation shall take effect on the first day of the month following the expiration of one year after the date of deposit of the instrument, or after such longer period as may be specified in the instrument.

## **Article 20**

### **Revision and amendment**

1. A Conference for the purpose of revising or amending this Convention may be convened by the Organization.
2. The Organization shall convene a Conference of the States Parties to this Convention for revising or amending it at the request of not less than one-third of the Parties.
3. After the date of the entry into force of an amendment to this Convention, any instrument of ratification, acceptance, approval or accession deposited shall be deemed to apply to the Convention as amended, unless a contrary intention is expressed in the instrument.

## **Article 21**

### **Revision of the limitation amounts and of Unit of Account or monetary unit**

1. Notwithstanding the provisions of Article 20, a Conference only for the purposes of altering the amounts specified in Articles 6 and 7 and in Article 8, paragraph 2, or of substituting either or both of the Units defined in Article 8, paragraphs 1 and 2, by other units shall be convened by the Organization in accordance with paragraphs 2 and 3 of this Article. An alteration of the amounts shall be made only because of a significant change in their real value.
2. The Organization shall convene such a Conference at the request of not less than one fourth of the States Parties.
3. A decision to alter the amounts or to substitute the Units by other units of account shall be taken by a two-thirds majority of the States Parties present and voting in such Conference.
4. Any State depositing its instrument of ratification, acceptance, approval or accession to the Convention, after entry into force of an amendment, shall apply the Convention as amended.

## **Article 22**

### **Depositary**

1. This Convention shall be deposited with the Secretary-General.
2. The Secretary-General shall:

(a) transmit certified true copies of this Convention to all States which were invited to attend the Conference on Limitation of Liability for Maritime Claims and to any other States which accede to this Convention;

(b) inform all States which have signed or acceded to this Convention of:

(i) each new signature and each deposit of an instrument and any reservation thereto together with the date thereof;

(ii) the date of entry into force of this Convention or any amendment thereto;

(iii) any denunciation of this Convention and the date on which it takes effect;

(iv) any amendment adopted in conformity with Articles 20 or 21;

(v) any communication called for by any Article of this Convention.

3. Upon entry into force of this Convention, a certified true copy thereof shall be transmitted by the Secretary-General to the Secretariat of the United Nations for registration and publication in accordance with Article 102 of the Charter of the United Nations.

### **Article 23**

#### **Languages**

This Convention is established in a single original in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic.

**DONE AT LONDON** this nineteenth day of November one thousand nine hundred and seventy-six.

**IN WITNESS WHEREOF** the undersigned being duly authorized for that purpose have signed this Convention.



**DENİZ ALACAKLARINA KARŞI MESULİYETİN  
SINIRLANDIRILMASI HAKKINDA 1976 TARİHLİ MİLLETLERARASI  
SÖZLEŞME**

İşbu sözleşmeye taraf olan devletler,

Deniz alacaklarına karşı mesuliyetin sınırlandırılması hakkında bazı yeknesak kaideleri bir anlaşma ile tespit etmenin faydasını takdir ederek,

Bu maksatla bir sözleşme akdine karar vermişler ve aşağıdaki hususlarda mutabakata varmışlardır:

**BİRİNCİ BÖLÜM : SINIRLAMA HAKKI**

**Madde — 1**

**Mesuliyetlerini Sınırlamaya Hakkı Olan Şahıslar**

1. Aşağıda açıklanan anlamda gemi malikleri ile yardımda bulunanlar, 2 nci maddede yazılı alacaklara karşı mesuliyetlerini işbu sözleşme hükümleri uyarınca sınırlandırabilirler.
2. “Gemi maliki” sözü deniz gemisinin malikinden başka çarterer, donatan ve işleticisini de ifade eder.
3. “Yardımda bulunan” dan maksat ise, kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan bağlantılı hizmetleri gören kişilerdir. Bu faaliyetler, 2 nci maddenin 1 inci paragrafının (d), (e) ve (f) bentleriyle yazılı faaliyetleri kapsar.
4. İkinci maddede yazılı alacaklardan biri gemi maliki veya yardımda bulunanın fiil, ihmal ve kusurlarından mesul bulunduğu herhangi bir şahsa karşı ileri sürüldüğü takdirde bu şahıs da işbu sözleşmede öngörülen mesuliyet sınırlamasından faydalanmak hakkını haizdir.
5. Bu sözleşmede “gemi malikinin mesuliyeti” tabiri, bizzat gemiye yöneltile bir takipten doğan mesuliyeti de kapsar.
6. Bu sözleşme hükümleri uyarınca sınırlamaya tabi alacaklar bakımından mesuliyeti sigorta etmiş bulunan sigortacı, bizzat sigortalı ile aynı ölçüde olmak üzere sözleşme hükümlerinden faydalanmak hakkını haizdir.
7. Sınırlı mesuliyete dayanılması mesuliyetin kabulü anlamına gelmez.

## Madde —2

### Sınırlamaya Tabi Alacaklar

1. 3 ve 4 üncü maddeler saklı olmak üzere aşağıdaki alacaklar, mesuliyetin temeli ne olursa olsun, mesuliyet sınırlamasına tabidirler:

a) Gemide veya geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak vukubulan ölüm, yaralanma, (liman tesisleri, havuzları, seyrüsefere elverişli su yolları ve seyir yardımcı tesislerinin maruz kaldıkları zararlar dahil olmak üzere) her türlü eşya veya ve hasarı ve sair bütün zararlardan doğan alacaklar;

b) Deniz yolu ile yapılan yük, yolcu ve bagajlarının taşınmasında vaki gecikmeden ileri gelen bütün zararlardan doğan alacaklar;

c) Akitten doğmuş olmayan herhangi bir hakkın ihlalinden neşet eden ve geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleriyle doğrudan ilgili olarak vukubulan diğer bütün zararlardan doğan alacaklar;

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;

e) Gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar;

f) Sorumlu şahsın bu sözleşme hükümleri uyarınca mesuliyetini sınırlayabileceği bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan tedbirler ve bu tedbirlerin başkaca sebep oldukları zararlar yüzünden sorumlu şahıstan gayrı bir kimse tarafından ileri sürülen alacaklar.

2. Birinci paragrafta yazılı alacaklar, rücu hakkına veya bir garantiye dayanan, akdi veya gayri akdi bir davaya konu olsalar da mesuliyet sınırlamasına tabidirler. Şu kadar ki, 1 inci paragrafın (d), (e) ve (f) bentleri şümulüne giren alacaklar, mesul şahıs ile akdedilmiş bir sözleşmeden doğan ücrete ilişkin oldukları nispette mesuliyet sınırlamasına tabi değildirler.

## Madde — 3

### Sınırlamadan Hariç Bırakılmış Olan Alacaklar

Bu sözleşme hükümleri aşağıdaki alacaklara uygulanmaz :

a) Kurtarma ve yardım alacakları ile müşterek avarya garame alacakları;

- b) Hidrokarbonlar (akaryakıtlar) ile kirletmeden neşet eden zararlardan mesuliyete dair 23/11/1969 tarihli milletlerarası sözleşme ile yürürlükte olan tadil ve ekleri anlamında olmak üzere hidrokarbonlarla kirlenmeden ileri gelen zararlardan doğan alacaklar;
- c) Nükleer zararlardan mesuliyetin sınırlanmasını düzenleyen veya yasak eden bütün milletlerarası sözleşmeler veya milli kanunlara tâbi olan alacaklar;
- d) Nükleer gemi malikine karşı nükleer zararlardan doğan alacaklar;
- e) 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.

#### **Madde — 4**

##### **Sınırlama Hakkını Kaldıran Hareketler**

Şahsi fiil veya ihmalinden ileri gelen zarara kasden yahut cüretkarane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile sebebiyet vermiş olduğu ispat olunan sorumlu kişi mesuliyetini sınırlama hakkını haiz değildir.

#### **Madde — 5**

##### **Alacakların Mahsubu**

Bu sözleşme hükümleri gereğince mesuliyetini sınırlama hakkı bulunan bir kimsenin alacaklısına karşı aynı olaydan doğma (mukabil) bir alacağı mevcut olursa, onların bu karşılıklı alacakları birbiri ile mahsup edilir ve sözleşme hükümleri ancak çıkacak bakiye hakkında uygulanır.

#### **Madde — 6**

##### **Genel Sınırlar**

1. Aynı olaydan doğan ve 7 nci maddede yazılı olanlar dışında kalan alacaklar hakkında mesuliyet sınırı aşağıdaki şekilde hesap olunur:

a) Ölüm veya yaralanmadan ileri gelen alacaklar hakkında :

i) 500 tonu geçmeyen bir gemi için 333.000 hesap birimi;

ii) Tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca :

501 den 3000 tona kadar beher ton için 500 hesap birimi;  
3001 den 30.000 tona kadar beher ton için 333 hesap birimi;  
30.001 den 70.000 tona kadar beher ton için 250 hesap birimi; ve  
70.000 den yukarı beher ton için 167 hesap birimi.

b) Diğer bütün alacaklar hakkında:

i) 500 tonu geçmeyen bir gemi için 167.000 hesap birimi;

ii) Tonajı yukarıki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak ayrıca :

501 den 30.000 tona kadar beher ton için 167 hesap birimi;  
30.001 den 70.000 tona kadar beher ton için 125 hesap birimi; ve  
70.000 den yukarı beher ton için 83 hesap birimi.

2. Birinci paragrafın (a) bendi uyarınca hesaplanan meblağ, bu bentte yazılı alacakları tam olarak karşılamağa yetmediği takdirde, birinci paragrafın (b) bendi gereğince hesaplanan meblağ aynı paragrafın (a) bendinde yazılı alacakların ödenmeyen bakiyesini karşılamak için kullanılabilir ve işbu ödenmemiş bakiye birinci paragrafın (b) bendinde yazılı alacaklarla birlikte garameye katılır.

3. Ölüm veya yaralanmadan doğan alacakların 2 nci paragraf uyarınca haiz oldukları haklara hanel gelmemek kaydıyla sözleşmede taraf olan bir devlet milli kanunlarında liman tesislerine, havuzlarına, seyrüsefere elverişli su yollarına ve seyir yardımcı tesislerine verilen zararlardan doğan alacaklara 1 inci paragrafın (b) bendinde yazılı sair alacaklara nispetle, milli kanunda öngörüldüğü veçhile, öncelik tanıyabilir.

4. Bir gemiden faaliyet göstermeksizin yahut münhasıran kurtarma ve yardım hizmetlerine konu olan gemide veya bu gemi ile ilgili olarak faaliyet göstermek suretiyle yardımda bulunan her şahsın mesuliyet sınırı, 1500 tonilato esasına göre hesaplanır.

5. Bu sözleşme bakımından gemi tonajı, Gemilerin Ölçülmesine dair 1969 tarihli Milletlerarası Sözleşmenin (1) numaralı ekinde gayri safi gemi tonajının ölçülmesi hakkında öngörülen kaideler uyarınca tayin olunur.

## 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 taşımasına izin verilen yolcu sayısı ile çarpılmasından elde olunan meblâğla sınırlıdır, ancak bu meblağ yirmibeş milyon hesap birimini aşamaz.

2. Bu madde açısından “bir geminin yolcularının ölüm veya yaralanmasından neşen 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 ileri sürülen alacakları ifade eder.

## Madde — 8

### Hesap Birimi

1. 6 ve 7 nci maddelerde yazılı hesap birimi, Milletlerarası Para Fonu tarafından tarif olunan Özel Çekme Hakkı'dır. 6 ve 7 nci maddelerde zikrolunan meblağlar, sınırlı mesuliyetin ileri sürüldüğü devletin milli parasına çevrilir; çevirme işi mesuliyet fonunun tesis olunduğu, ödemenin yapıldığı veya bu devlet kanunları uyarınca eş değerde bir teminatın gösterildiği tarihteki milli para değerine göre yapılır. Sözleşmede taraf ve Milletlerarası Para Fonuna üye olan bir devletin milli parasının özel çekme hakkı olarak değeri, Milletlerarası Para Fonu tarafından söz konusu tarihte kendi iş ve muamelelerinde uygulanan değerlendirme usulüne göre tayin olunur. Sözleşmede taraf olmakla beraber Milletlerarası Para Fonu Üyesi olmayan bir devletin milli parasının özel çekme hakkı olarak değeri ise bu devlet tespit edilen tarzda hesap olunur.

2. Milletlerarası Para Fonu üyesi olmayan ve mevzuatı da birinci paragraf hükümlerinin uygulanmasına cevaz vermeyen devletler ise sözleşmenin onaylama, kabul veya tasvip şartına, bağlı olmaksızın imzası esnasında yahut onaylama, kabul, tasvip veya katılma sırasında veya bunları takip eden herhangi bir zamanda, sözleşmede öngörülen ve ülkelerinde uygulanacak olan mesuliyet sınırlarının aşağıdaki şekilde tespit edileceğini beyan edebilirler :

a) Altıncı maddenin 1 inci paragrafının (a) bendi hakkında:

i) 500 tonu geçmeyen bir gemi için 5 milyon para. birimi;

ii) Tonajı yukarıki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblâğa ilave olarak ayrıca;

5001 den 3000 tona kadar beher ton için 7500 para birimi;  
3.001 den 30.000 tona kadar beher ton için 5000 para birimi;  
30.001 den 70,000 tona kadar beher ton için 3750 para birimi; ve  
70.000 den yukarı beher ton için 2500 para birimi

b) Altıncı maddenin 1 inci paragrafının (b) bendi hakkında :

i) 500 tonu geçmeyen bir gemi için 2,5 milyon para birimi;

ii) Tonajı yukarıki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazılı meblağa ilave olarak;

501 den 30.000 tona kadar beher ton için 2500 para birimi;  
30.001 den 70.000 tona kadar beher ton için 1850 para birimi; ve  
70.000 den yukarı beher ton için 1250 para birimi

c) Yedinci maddenin 1 inci paragrafı hakkında ise, 375 milyon para birimini aşmamak kaydıyla, 700.000 para biriminin geminin resmi belgesinde taşınmasına izin verilen yolcu sayısı ile çarpılmasından elde edilen meblağ.

Altıncı maddenin 2 ve 3 üncü paragrafları işbu paragrafın (a) ve (b) bentlerinde de uygulanır.

3. İkinci paragrafta zikrolunan para birimi 900/1000 ayarında altmışbeşbuçuk miligram altına tekabül eder. Bu meblağın milli paraya çevrilmesi, tahvilin vukubulduğu devletin milli mevzuatına göre yapılır.

4. Birinci paragrafın son cümlesinde zikredilen hesap ile üçüncü paragrafta sözü edilen tahvil işlemleri o tarzda yapılmalıdır ki, sözleşmede taraf olan devletin milli parası ile de, imkan nispetinde, sözleşmenin 6 ve 7 inci maddelerinde hesap birimi ile gösterilen aynı reel değer ifade edilmiş olsun. Taraf devletler sözleşmenin onay, kabul veya tasvibi şartına bağlı olmaksızın imzası esnasında yahut sözleşmenin 18 nci maddesinde öngörülen evrakın tevdi sırasında ve hesap metotlarında veya milli paralarının hesap birimi veya para birimi bakımından kıymetinde bir değişiklik meydana geldikçe 1 inci paragraf uyarınca hesap metotlarını veya 3 üncü paragraf gereğince yapılan tahvil sonuçlarını tevdi merciine bildirmekle mükellefler.

## **Madde — 9**

### **Alacaklılar Arasında Garame**

1. Altıncı madde gereğince tayin edilen mesuliyet sınırları, aynı olaydan doğan ve aşağıdaki şahıslara karşı ileri sürülen bütün alacakların tümüne uygulanır:

a) Birinci maddenin 2 nci paragrafında yazılı şahsa veya şahıslar ve bunların fiil, ihmal ve kusurlarından mesul buldukları bütün kişiler; veya,

b) Gemisinden kurtarma veya yardım hizmetleri ifa eden gemi maliki ile aynı gemiden faaliyet göstermek suretiyle yardımda bulunan veya bulunanlar , ve fiil, ihmal ve kusurlarından bu şahsa veya şahısların mesul buldukları bütün kişiler;

c) Bir gemiden faaliyet göstermeksizin yahut münhasıran kurtarma ve yardım hizmetlerine konu olan gemide veya bu gemi ile ilgili olarak faaliyet göstermek suretiyle yardımda bulunan veya bulunanlar ile bu veya bunların fiil, ihmal ve kusurlarından sorumlu buldukları bütün kişiler.

2. Yedinci madde gereğince tayin edilen mesuliyet sınırları, 1 inci maddenin 2 nci paragrafında yazılı şahıs veya şahıslar ile bu veya bunların fiil, ihmal ve kusurlarından sorumlu buldukları bütün kişilere karşı 7 inci maddede zikredilen gemi ile ilgili olarak ve aynı olaydan doğabilecek olan alacakların tümüne uygulanır.

## **Madde — 10**

### **Bir Sınırlama Fonu Tesis Edilmeksizin Mesuliyetin Tahdidi**

1. Onbirinci maddede yazılı sınırlama fonu tesis edilmeden dahi sınırlı mesuliyet ileri sürülebilir. Şu kadar ki sözleşmede taraf olan bir devlet milli mevzuatında, sınırlamaya tabi bir alacağın tahsili için mahkemelerinde dava açılması halinde sorumlu şahsın ancak bu sözleşme hükümlerine uygun olarak sınırlama fonunun tesis edilmiş veya sınırlı mesuliyetin dermeyanı anında tesis edilecek olması takdirinde mesuliyetini sınırlamak hakkını ileri sürebileceğini hüküm altına alabilir.

2. Sınırlama fonu tesis edilmeksizin sınırlı mesuliyet ileri sürüldüğü takdirde 12 nci madde hükümleri uygulanır.

3. Bu maddenin tatbiki için gerekli usuli hükümler, ülkesinde dava açılan taraf devletin milli mevzuatına tâbidir.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM : SINIRLAMA FONU

### Madde — 11

#### Fonun Tesisi

1. Mesuliyeti ileri sürebilecek olan her şahıs, sınırlamaya tâbi alacaklar dan ötürü ülkesinde dava açılan ve sözleşmede taraf olan devletin mahkemeleri veya, yetkili sair mercileri nezdinde bir fon tesis edebilir. Fon, 6 ve 7 nci maddelerin mezkûr şahsın sorumlu tutulabileceği alacaklara tatbiki kabil olan hükümleri uyarınca hesaplanan meblağ ile mesuliyetin doğumuna yol açan olay gününden fonun tesisi tarihine kadar işlemiş olan faizlerin toplamından terekküp eder. Bu suretle tesis olunan fon ancak, haklarında sınırlı mesuliyet dermeyan 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.

### Madde — 12

#### Fonun Paylaştırılması

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 İtfa 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 olduğu 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.

### **Madde — 13**

#### **Başkaca Takip Yapılmaması**

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 alacaktan dolayı sözleşmede taraf olan bir devlette hacedilmiş 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 olacalarda inilecek limanda;

c) Yük zararlarında boşaltma limanında; veya

d) Haczin yahut tedbirin konulduğu devlette,

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 dermeyeran edebilmesi ve fonun da mezkûr alacak bakımından fiilen kabili tasarruf ve transferinin serbest olması halinde uygulanır.

### **Madde — 14**

#### **Uygulanacak Kanun**

Bu bölüm hükümleri saklı kalmak üzere, sınırlama fonunun tesis ve, tevzii hakkındaki hükümlerle bu konulara ilişkin bilcümle, usul hükümleri fonun tesis olunduğu taraf devletin kanunlarına tabidir.

## DÖRDÜNCÜ BÖLÜM : UYGULAMA ALANI

### Madde — 15

1. İşbu sözleşme, 1 inci maddede zikredilen bir şahsın taraf bir devletin mahkemesi önünde mesuliyetini sınırlamak, mahcuz veya tedbir konmuş, bir gemi veya sair herhangi bir malı yahut mezkur devlet makamlarına verilmiş olan bir teminatı serbest bıraktırmak istediği her halde uygulanır. Şu kadar ki taraf her devlet 1 inci maddede zikrolunan ve mahkemeleri huzurunda, işbu sözleşme hükümlerine istinat edildiği anda mutad ikametgah veya iş merkezi taraf devletlerden birinde bulunmayan yahut ileri sürdüğü mesuliyetini sınırlamak hakkı ile ilgili veya serbest bırakılmasını sağlamak istediği gemisi yukarıda zikredilen tarihte taraf bir devletin bayrağını taşımayan bütün şahısları bu sözleşmenin uygulanmasından kısmen veya tamamen hariç bırakmak hakkını haizdir.

2. Sözleşmede taraf olan bir devlet milli mevzuatına koyacağı sarih bir hükümle mesuliyeti sınırlama rejimini:

- a) Kendi mevzuatı gereğince içsularda seyre tahsis edilmiş, olan gemilere
- b) 300 tonilatodan küçük gemilere,

uygulamayı kabul edebilir.

Bu paragrafta öngörülen hıyar hakkını kullanan taraf devlet, milli mevzuatında kabul edilen mesuliyet sınırlarını veya böyle bir sınır öngörülmediğini tevdi merkezine bildirir.

3. Sözleşmede taraf olan bir devlet milli mevzuatına koyacağı sarih bir hükümler diğer taraf devletlerin vatandaşı olan şahısların hiçbir suretle menfaatdar bulunmadıkları olaylardan doğan alacaklara mesuliyeti sınırlama rejiminin tatbik edileceğini kabul edebilir.

4. Taraf bir devletin mahkemeleri işbu sözleşme hükümlerini sondaj ameliyeleri için inşa veya buna elverişli hale getirilmiş, olup ta bu işlerde kullanılan gemilere:

- a) Mezkûr devletin milli mevzuatında sözleşmenin 6 ncı maddesinde öngörülenden daha yüksek bir mesuliyet sınırı kabul etmiş olması, veya,

- b) Mezkur devletin bu gemilere uygulanacak bir mesuliyet rejimi tespit eden milletlerarası bir anlaşmaya taraf olması halinde uygulamazlar.

Yukarıdaki (a) bendinin tatbiki halinde bu devlet keyfiyetten tevdi merciini haberdar eder.

5. İşbu sözleşme :

- a) Hava yastıklı vasıtalara,
- b) Denizin dibinde veya daha altında bulunan tabii kaynakların araştırılması ve işletilmesine tahsis edilmiş olan yüzen platformlara, uygulanmaz.

## **BEŞİNCİ BÖLÜM : SON HÜKÜMLER**

### **Madde — 16**

#### **İmza, Onaylama ve Katılma**

1. İşbu sözleşme, Hükümetlerarası İstişarı Denizcilik Teşkilatı (bundan böyle “Teşkilat” diye anılacaktır.) merkezinde 1 Şubat 1977 den 31 Aralık 1977 tarihine kadar bütün devletlerin imzasına, bundan sonra katılmasına açık bulunacaktır.

2. Her devlet bu sözleşmeye :

- a) Onay, kabul veya tasvip şartına bağlı olmaksızın imza etmekle;
- b) Onay, kabul veya tasvip şartına bağlı olarak imza ettikten sonra onaylamak, kabul veya tasvip etmekle; veya
- c) Katılmakla

taraf olabilir.

3. Onaylama, kabul, tasvip veya katılma usulüne uygun bir belgenin Teşkilat Genel Sekreterliğine (bundan böyle «Genel Sekreterlik diye anılacaktır) tevdi suretiyle olur.

### **Madde — 17**

#### **Yürürlüğe Girme**

1. İşbu sözleşme oniki devletin onay, kabul veya tasvip şartına bağlı olmaksızın imza ettiği yahut onay, kabul, tasvip veya katılma belgesini tevdi eylediği tarihten itibaren bir yıllık bir sürenin dolmasını takip eden ayın birinci günü yürürlüğe girer.

2. Bu sözleşmenin yürürlüğe girmesi için gerekli şartların yerine getirilmesini müteakip ve fakat yürürlüğe gireceği tarihten önce onay, kabul, tasvip veya katılma belgesini tevdi eden yahut sözleşmeyi onay, kabul veya tasvip şartına bağlı olmaksızın imza eden bir devlet için onay, kabul, tasvip veya katılma işlemi yahut onay, kabul veya tasvip şartına bağlı olmaksızın imza hususu sözleşmenin yürürlüğe girdiği tarihte yahut, daha sonra olması kaydıyla imza veya belgenin

tevdii tarihinden itibaren 90 ıncı günü takip eden ayın birinci günü hüküm ifade eder.

3. Sözleşme, daha sonra taraf olan devletler için, belgelerini tevdi eyledikleri tarihten itibaren 90 günlük bir sürenin dolmasını takip eden ayın birinci günü yürürlüğe girer.

4. İşbu sözleşme, onu onaylayan, kabul veya tasvip eden yahut ona katılan devletler arasındaki münasebetlerde, Deniz Gemileri Maliklerinin Mesuliyetlerinin Tahdidine dair. 10 Ekim 1957 de Brüksel'de akdolan sözleşme ile Deniz Gemileri Maliklerinin Mesuliyetlerinin Sınırlandırılmasına dair bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25 Ağustos 1924 tarihinde Brüksel'de imzalanan milletlerarası sözleşmeleri meriyetten kaldırarak onların yerine geçer.

### **Madde — 18**

#### **İhtirazi Kayıtlar**

1. Her devlet bu sözleşmeyi İmza, onaylama, kabul, tasvip veya ona katılma, arasında 2 nci maddenin 1 inci paragrafının (d) ve (e) bentlerini tatbik etmemek hakkını saklı tutabilir. Sözleşmenin esasına ilişkin bir mesele hakkında başkaca bir ihtirazi kayıt dermeyanı caiz değildir.

2. İmza esnasında ileri sürülen ihtirazi kayıtların onaylama, kabul veya tasvip sırasında teyit edilmeleri lazımdır.

3. Bu sözleşmeye karşı ihtirazi bir kayıt ileri sürmüş olan bir devlet, Genel Sekreterliğe yapacağı bir ihbarla ondan her zaman rücu edebilir. İşbu rücu, ihbarın alındığı tarihten itibaren hüküm ifade eder. Yapılan ihbarda ihtirazi kayıttan rücuun hüküm ifade edeceği bir tarih açık ve kesin olarak tespit edilmiş olup ta bu, ihbarın Genel Sekreterlikçe alınmasından sonraki bir tarihe isabet ederse, rücu bu tarihte hüküm ifade eder.

### **Madde — 19**

#### **Feshi İhbar**

1. Taraflardan her biri, kendisi hakkında yürürlüğe girdikten tarihten bir sene sonra her zaman sözleşmenin feshini ihbar edebilir.

2. Feshi ihbar, bu husustaki evrakın Genel Sekreterliğe tevdii suretiyle olur.

3. Feshi ihbar, bu husustaki evrakın tevdii tarihinden itibaren bir senelik, bir müddetin geçmesini takip eden ayın birinci günü veya belgede belirtilebilecek olan daha uzun bir sürenin dolman ile hüküm ifade eder.

## **Madde — 20**

### **Revizyon ve Tadil**

1. Teşkilat sözleşmenin revizyon veya tadili maksadıyla bir konferansı toplantıya çağırabilir.
2. Taraflardan en az üçte birinin talebi üzerine Teşkilat taraf devletleri sözleşmenin revizyon veya tadili maksadıyla bir konferansa davet eder.
3. İşbu sözleşmeye alt bir tadil yürürlüğe girdikten sonra tevdi edilen onay, kabul, tasvip veya katılma belgesi, aksine bir hükmü ihtiva etmedikçe, sözleşmenin muaddel metnine muzaf sayılır.

## **Madde — 21**

Mesuliyet sınırları miktarlarının ve hesap veya para birimlerinin değiştirilmesi

1. Yirminci madde hükümlerine bakılmaksızın Teşkilat bu maddenin 2 ve 3 ncü paragrafları uyarınca yalnız 6 ve 7 nci maddeler ile 8 inci maddenin 2 nci paragrafında tespit edilmiş olan meblağları değiştirmek yahut 8 inci maddenin 1 ve 2 nci paragraflarında tarif olunan iki birimden biri veya her ikisi yerine başka birimler ikame etmek üzere bir konferansı içtimaa davet edebilir. Meblağlarda ancak reel değerlerinde hissedilir bir değişikliği takiben tadilat yapılabilir.
2. Taraf devletlerin en az dörtte birinin talebi üzerine Teşkilat konferansı içtimaa davet eder.
3. Meblağların değiştirilmesine veya birimlerin yerine başka birimlerin ikamesine konferansta hazır bulunan ve oy kullanan taraf devletlerin üçte iki çoğunluğu ile karar verilir.
4. Bir tadilat yürürlüğe girdikten sonra onay, kabul, tasvip veya katılma belgesini tevdi eden her devlet sözleşmeyi bu tadil edilmiş şekli ile uygular.

## **Madde — 22**

1. İşbu sözleşme Genel Sekreterliğe tevdi olunacaktır.
2. Genel Sekreterlik :

- a) Bu sözleşmenin tasdikli suretlerini, Deniz Alacaklarına karşı Mesuliyetin Sınırlanması hakkındaki Konferansa davet edilmiş olan devletlerle sözleşmeye katılan diğer bütün devletlere gönderecektir;
- b) Sözleşmeyi imza veya ona iltihak etmiş olan bütün devletlere aşağıdaki hususları bildirecektir;
- i) Her yeni imza ile bütün belge tevdi tarihlerini ve bunlarda yer alan ihtirazi kayıtları, imza ve tevdi tarihlerini;
- ii) Sözleşme ve her tadilinin yürürlüğe girdiği tarihi;
- iii) Sözleşmeye dair her feshi İhbarı ve bunun hüküm İfade edeceği tarihi;
- iv) 20 veya 21 İnci madde uyarınca kabul edilen tadilleri;
- v) Sözleşmenin herhangi bir maddesinde emredilen bircümle muhaberatı.

3. Genel Sekreterlik. sözleşme yürürlüğe girer girmez tasdikli bir suretini Birleşmiş Milletler Statüsünün 102 nci maddesi gereğince tescil ve ilan edilmek üzere Birleşmiş Milletler Genel Sekreterliğine gönderecektir.

### **Madde — 23**

#### **Kullanılan Diller**

İşbu sözleşme tek bir orijinal nüshada İngilizce, İspanyolca, Fransızca ve Rusça olarak kaleme alınmıştır, bütün metinler aynı derecede geçerlidir.

Bindokuzyüzyetmişaltı yılı Kasım ayının ondokuzunda Londra'da akdolanmıştır.

İşbu hususu tasdik sadedinde, bu maksatla usulüne uygun olarak yetkili kılınmış aşağıdaki imza sahipleri bu sözleşmeyi imza etmişlerdir.