

**“GEMİ ADAMLARI”NA İLİŞKİN  
TÜRK TİCARET KANUNU HÜKÜMLERİNİN KAYNAKLARI VE  
GÖREVLİ MAHKEME SORUNU - 2. BÖLÜM**

*Sources of the Provisions of the Turkish Commercial Code Regarding  
the “Captain and Crew” and Problems of Jurisdiction*

*- Part 2 -*

*Prof. Dr. Kerim ATAMER\**

**I. Giriş**

Bu araştırmanın birinci bölümünde<sup>1</sup>, 30/10/2010 tarihi itibarıyla yürürlükte olan mevzuat çerçevesinde, gemi adamlarına ilişkin Ticaret Hukuku kurallarının yasama tarihçesi saptanmış ve

---

\* Yazar, 8/12/1999 tarihinde T. C. Adalet Bakanlığı Kanunlar Genel Müdürlüğü tarafından kurulan “Türk Ticaret Kanunu’nda değişiklik yapmak ve yeni bir kanun tasarısı hazırlamak” üzere kurulan Komisyonun (“TTK Komisyonu”) 13/3/2000 tarihinden bu yana üyesidir. Yazar, bu sıfatla, Deniz Ticareti Alt Komisyonu, Gerekçeler Alt Komisyonu ve Redaksiyon Alt Komisyonu üyeliklerinde bulunmuş, ardından Komisyonu temsilen Türkiye Büyük Millet Meclisi Adalet Komisyonu, Adalet Alt Komisyonu ve Genel Kurul görüşmelerine katılan Heyette yer almış, böylece “Taşıma İşleri”, “Deniz Ticareti” ve “Sigorta Hukuku” hükümlerine ilişkin tüm yasama süreçlerine katılmıştır. TTK Komisyonu üyeliği kapsamında hâlen, “ikincil mevzuat” niteliğindeki düzenlemelere ve Türkiye’nin taraf olacağı Milletlerarası Sözleşmeler’e ilişkin hazırlıklar yürütülmektedir. E-posta: kerimatamer@yahoo. com. İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyesi.

<sup>1</sup> Bkz. ATAMER, Kerim: “Gemi Adamlarına İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu”, (İş Dünyası ve Hukuk - Prof. Dr. Tankut Centel’e Armağan, İstanbul 2011, s. 863-906); bu çalışmaya aşağıda “Birinci Bölüm” olarak atıf yapılacaktır.

“deniz iş sözleşmesi”<sup>2</sup> uyuşmazlıklarında Yargıtay’ın çeşitli daireleri arasında yaşanan “görevli mahkeme” sorunu ele alınmıştır. Birinci bölümün hazırlandığı dönemde, 29/6/1956 tarihli ve 6762 sayılı (eski) Türk Ticaret Kanunu<sup>3</sup> (“E-TTK”) henüz yürürlükteydi<sup>4</sup>; bu Kanun’un yerine geçmek üzere hazırlanıp Türkiye Büyük Millet Meclisine (“TBMM”) sevk edilmiş olan “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı”nın<sup>5</sup> (“Y-TTK Tasarısı”) kanunlaşması ihtimali ise son derece zayıf gözükmekteydi. Ancak kısa süre sonra, kanunlaşma çalışmaları beklenmedik bir şekilde yeniden hız kazanmış<sup>6</sup> ve 13/1/2011 tarihinde 6102 sayılı (yeni) Türk Ticaret Kanunu (“Y-TTK”) kabul edilmiştir<sup>7</sup>. Y-TTK, gemi adamlarına ilişkin yasal düzenlemelere esaslı bazı yenilikler getirmiştir. Bu sebeple aşağıda, söz konusu

- 
- <sup>2</sup> Bu terim hakkında özellikle bkz. **SÜZEL**, Cüneyt: “Deniz İş Kanunu Kapsamında Kaptan ve Kaptanın İş Sözleşmesi”, (Prof. Dr. Saim Üstündağ’a Armağan, Ankara 2009, s. 433-463), s. 433 dn. 3.
- <sup>3</sup> RG T: 9/7/1956, Sayı: 9353. E-TTK’nın yasama sürecine ait belgeler için bkz. Türkiye Büyük Millet Meclisi (“TBMM”) Zabıt Ceridesi, Devre: X, İçtima: 2, Cilt: 12 (1-29/6/1956), s. 338-355 (Hüseyin Avni Göktürk’ün tanıtım konuşması), s. 571-572 (oylama); Ek Sıra sayısı: 198 - Türk ticaret kanunu lâyihası ve Adliye Encümeni mazbatası (1/150), s. 1-60: Gerekçe, s. 61-357: Hükümetin Teklifi; s. 359-428: Adliye Encümeni Mazbatası; s. 428’e ek: Adliye Encümeni’nin Tadili.
- <sup>4</sup> E-TTK’nın yasama tarihçesi hakkında güncel bilgi için bkz. **ATAMER**, Kerim: Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri, İstanbul 2012, § 5 IV A (s. 72-75).
- <sup>5</sup> Bu Tasarı’nın yasama sürecine ait belgeler için bkz. [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr) adresinde TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 1: TBMM’ye takdim yazısı, s. 7: Genel Gerekçe, s. 72: Madde Gerekçeleri, s. 460: 22. Dönem Adalet Komisyonu Raporu (Alt Komisyon Raporu ile birlikte), s. 565: 23. Dönem Adalet Komisyonunun 11/1/2008 tarihli Raporu, s. 571: Hükümet Tasarısı, s. 909: Adalet Komisyonunun kabul ettiği metnin sistematik fihristi, s. 971: Adalet Komisyonunun kabul ettiği Türk Ticaret Kanunu Tasarısı.
- <sup>6</sup> Yasama süreci ve kanunlaşma aşamasındaki gelişmeler için bkz. **ATAMER**, Gemi İpoteği, § 5 IX (s. 94-107 ve özellikle s. 103’te [b] başlığı).
- <sup>7</sup> RG T: 14/2/2011, Sayı: 27846; çeşitli değişikliklerden sonra güncel metin için bkz. [www.mevzuat.gov.tr](http://www.mevzuat.gov.tr) (son erişim tarihi: 7/2/2013).

araştırmaya kaldığı yerden devam edilerek, bu kez Y-TTK hükümlerinin kaynakları araştırılacak ve “görevli mahkeme” konusunda varılması gereken çözüm tartışmaya açılacaktır. Birinci bölüm ile bağlantının korunması amacıyla, bu çalışmada da kural olarak aynı sıra düzeni ve başlıklar kullanılmış, ancak bazı yerlerde Y-TTK’nın esas aldığı sıralamaya uyum sağlayacak şekilde değişiklikler yapılmıştır.

Çalışma sırasında, Y-TTK’nın bazı hükümlerinde değişiklik yapılmasına ihtiyaç duyulduğu saptanmıştır. Bu tür değişiklik önerileri, cümlelerin başına [TBMM:] kısaltması konularak belli edilmiştir.

## II. Yasama Tarihçesi

### 1. Alman Hukuku

E-TTK’nın gemi adamlarına ilişkin kurallarının kaynak Almanya Hukuku’ndaki yasama süreci, bu araştırmanın birinci bölümünde ayrıntılarıyla ele alınmıştır<sup>8</sup>. Özetle, bu hükümlerin temel kaynağı, 3/12/1861 tarihinde Tasarı olarak ilan edilen ve 1867 yılında tüm Almanya İmparatorluğu için yürürlüğe giren “Alman Genel Ticaret Kanunu”dur<sup>9</sup> (“ADHGB”). İzleyen yıllarda kabul edilen yeni yasal düzenlemeler ile uyum sağlanması amacıyla, ADHGB’nin yerine geçmek üzere 10/5/1897 tarihinde yeni “Ticaret Kanunu”<sup>10</sup> kabul edilmiştir; bu Kanun’u, daha sonra yapılan değişikliklerden ve 2012 yılında kabul edilen tümüyle yeni yasal düzenlemeden ayırt etmek amacıyla, aşağıda “HGB (1897)” kısaltması kullanılacaktır. ADHGB’nin kaptan ve diğer gemi adamlarına ilişkin kuralları, HGB (1897)’de esas itibarıyla tekrar edilmiştir.

HGB (1897), çeşitli yıllarda değişikliğe uğramıştır. Gemi adamlarına ilişkin hükümler, 2/6/1902 tarihinde<sup>11</sup>, 12/5/1904 tarihinde<sup>12</sup>,

<sup>8</sup> Bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 864-867 (II 1 a-f).

<sup>9</sup> Allgemeines deutsches Handelsgesetz-Buch, metin için bkz. Neudrucke Privatrechtlicher Kodifikationen, Bd. I: Allg. Deutsches Handelsgesetzbuch (1861) mit Wechselordnung (1848), Aalen 1973.

<sup>10</sup> Handelsgesetzbuch (10/5/1897), Reichsgesetzblatt 1897, s. 219.

<sup>11</sup> Gesetz, betreffend Abänderung seerechtlicher Vorschriften des Handelsgesetzbuchs (2/6/1902), Reichsgesetzblatt 1902, s. 218; yasama

16/12/1927 tarihinde<sup>13</sup> ve 10/8/1937 tarihinde<sup>14</sup> kabul edilen Kanunlar uyarınca çeşitli değişikliklere uğramıştır. Ardından, gemilerin tesciline ve bayrak çekmesine ilişkin yasal düzenlemeler<sup>15</sup>, gemi adamlarına ilişkin kuralları etkilemiştir<sup>16</sup>.

E-TTK hazırlanırken örnek alınan Alman Hukuku'nun gemi adamlarına ilişkin hükümleri<sup>17</sup>, ikinci dünya savaşını izleyen yıllarda çok sayıda değişikliğe uğramıştır<sup>18</sup>. Bir yandan gemi adamlarının yasal düzeni, 1957 yılında kabul edilen "Gemi Adamları Kanunu"<sup>19</sup> ("SeemG") uyarınca tümüyle yeniden ele alınmıştır. Diğer yandan, "deniz raporu"na ilişkin yargılama hükümleri alanında değişiklikler yapılmışsa<sup>20</sup> da, bu değişiklikler, 21/6/1972 tarihli "(1.) Deniz

---

süreci için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 8985 dn. 28; ayrıntılı bilgi için bkz. aynı yayında s. 864-867 (II 1 ç).

- <sup>12</sup> Gesetz, betreffend Abänderung der Seemannsordnung und des HGB (12/5/1904), Reichsgesetzblatt 1904, s. 167; yasama süreci için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 895 dn. 29; ayrıntılı bilgi için bkz. aynı yayında s. 864-867 (II 1 d).
- <sup>13</sup> Gesetz über die Krankenversicherung der Seeleute (16/12/1927), Reichsgesetzblatt 1927 I, s. 337; ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 864-867 (II 1 e).
- <sup>14</sup> Gesetz zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Seefrachtrecht (10/8/1937), Reichsgesetzblatt 1937 I, s. 891; kaynakça için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 904 dn. 118.
- <sup>15</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Kerim: "Alman-Türk Hukukunda Gemilerin Bayrak Çekme Zorunluluğu, Gemi Siciline Kayıt ve Hükümlerin Uygulama Alanı", Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 2009, Cilt: XXV, Sayı: 1, (s. 99-201), s. 105.
- <sup>16</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 864-867 (II 1 f).
- <sup>17</sup> Kaynakça için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 896 dn. 33.
- <sup>18</sup> Bu değişiklikler hakkında kaynakça için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 896 dn. 34.
- <sup>19</sup> Seemannsgesetz (26/7/1957), Bundesgesetzblatt 1957 I, s. 713; şerh için bkz. **SCHAPS**, Georg/**ABRAHAM**, Hans Jürgen: Das deutsche Seerecht, Kommentar und Materialsammlung, Band 3, 3. Auflage, Berlin 1962, s. 9-217 (SeemG).
- <sup>20</sup> Bu konuda bkz. **LIEDTKE**, Christian: Die Verklarung: Entwicklung und Bedeutung eines Institutes aus dem Seehandelsrecht, Potsdamer

Hukukunda Değişiklik Kanunu"<sup>21</sup> ("1. SRÄG") çerçevesinde yürürlükten kaldırılmıştır. Bu Kanun uyarınca, HGB'nin "Kaptan" hakkındaki hükümlerine esaslı bazı yenilikler getirilmiştir. Söz konusu yenilikler, Y-TTK hükümleri hazırlanırken titizlikle dikkate alınmıştır.

## 2. Türk Hukuku

### a) Ticaret Kanunları ve Deniz İş Kanunları

Gemi adamlarına ilişkin Ticaret Hukuku ve Deniz İş Hukuku kurallarının Türkiye'deki yasama süreci, bu araştırmanın birinci bölümünde tanıtılmıştır<sup>22</sup>. O araştırmanın sonuçlarına göre, söz konusu kurallar, iki ayrı kulvarda gelişmiş, ancak bugüne dek uyumlaştırılmamıştır. Ticaret Hukuku'na ilişkin "gemi adamı" kuralları, Cumhuriyet'in ilanından sonra ilk kez 13/5/1929 tarihli ve 1440 sayılı Ticaret Kanunu (2. Kitap - Deniz Ticareti)<sup>23</sup> ile getirilmiştir<sup>24</sup>.

---

Rechtswissenschaftliche Reihe Band 13, Frankfurt am Main 2002, s. 53-57 (C II 3) ve orada atfı yapılan kaynaklar.

<sup>21</sup> Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze - Seerechtsänderungsgesetz (21/6/1972), BGBl. 1972 I, s. 966 (24/6/1972 tarihli düzeltme için bkz. BGBl. 1972 I, s. 1300); Gerekçe için bkz. Seerechtsänderungsgesetz (Gesetzentwurf der Bundesregierung), Deutscher Bundestag, 6. Wahlperiode, Drucksache VI/2225, Vorblatt, s. 1-48. Bu Kanun hakkında bilgi için bkz. **ABRAHAM**, Hans-Jürgen: Die Reform des deutschen Seehandelsrechts durch das Seerechtsänderungsgesetz vom 21. Juni 1972, Hamburg 1973; **ÇETİNGİL**, Ergon: "Alman Deniz Ticareti Hukukunda Reform", Mukayeseli Hukuk Araştırmaları Dergisi 1973, Yıl: 7, Sayı: 10, s. 47; **DAMAR**, Duygu: "Alman Deniz Ticareti Hukukunda Son 50 Yılda Yaşanan Gelişmeler", Hukuki Perspektifler Dergisi Ağustos 2005, Sayı: 4, (s. 60-62), s. 60.

<sup>22</sup> Bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 867-872 (II 2).

<sup>23</sup> RG T: 20/5/1929, Sayı: 1197; yasama süreci için bkz. TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: 3, İçtima: 2, Cilt: 11 (4-16/5/1929). Görüşmeler, 13/5/1929 tarihli oturuma ilişkin tutanakları içeren 46 ilâ 48'inci sayfalarda yer almaktadır. Kanun lâyihasına ilişkin Adliye Vekâletinin Esbabı Mucibesi ve Adliye Encümeninin Mazbatası, aynı ciltte 163 Sıra numarasıyla basılmıştır.

<sup>24</sup> DTK hakkında kaynakça için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 896 dn. 38.

Buna karşılık Deniz İş Hukuku alanındaki ilk yasal düzenleme, 10/3/1954 tarihinde kabul edilen 6379 sayılı (eski) Deniz İş Kanunu'dur<sup>25</sup> ("E-DİK")<sup>26</sup>. Bu Kanun'un hemen ardından E-TTK gelmiştir. "Kaptan" hakkındaki kurallara, E-TTK m. 972-1015 olarak yer verilmiştir<sup>27</sup>. Bir sonraki aşamada ise bu kez 20/4/1967 tarihli ve 854 sayılı Deniz İş Kanunu<sup>28</sup> ("Y-DİK") kabul edilmiştir<sup>29</sup>. İnceleme konusu sorun, bu Kanun'un 46'ncı maddesinin birinci fıkrası uyarınca doğmuştur. Söz konusu hükme göre, gemi adamları ile işveren veya vekilleri arasında Y-DİK'dan "veya iş sözleşmesinden doğan davalar", 30/1/1950 tarihli ve 5521 sayılı İş Mahkemeleri Kanunu<sup>30</sup> m. 1 f. 1 anlamında "iş sözleşmesinden doğan hukuk uyuşmazlığı" sayılarak iş mahkemelerinin<sup>31</sup> görev alanına aktarılmıştır.

<sup>25</sup> RG T: 20/3/1954, Sayı: 8663; yasama süreci için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 896 dn. 44.

<sup>26</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 864-867 (II 2 c).

<sup>27</sup> Bu düzenlemeler hakkında kaynakça için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 898 dn. 58.

<sup>28</sup> RG T: 29/4/1967, Sayı: 12586; çeşitli değişikliklerden sonra güncel metin için bkz. [www.mevzuat.gov.tr](http://www.mevzuat.gov.tr) (son erişim tarihi: 7/2/2013); yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 898 dn. 62.

<sup>29</sup> Bu Kanun ile getirilen yasal düzenlemeler hakkında kaynakça için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 898-899 dn. 63; daha sonra başlıca şu eserler yayımlanmıştır: **KAR**, Bektaş: İçtihatları ve Mevzuatı ile Deniz İş Hukuku, Ankara 2011; **KAR**, Bektaş: Deniz İş Hukuku (Ders Kitabı), Ankara 2012 [2011 tarihli eserin yalnızca metin kısmının genişletilmiş hâlini içermektedir]; **ACAR**, Serdar: Gemiadamı Talepleri, İstanbul 2012.

<sup>30</sup> RG T: 4/2/1950, Sayı: 7424; çeşitli iptal ve değişikliklerden sonra güncel metin için bkz. [www.mevzuat.gov.tr](http://www.mevzuat.gov.tr) (son erişim tarihi: 7/2/2013); bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 870-871 (II 2 d).

<sup>31</sup> Bu konuda bkz. **KURU**, Baki/**ARSLAN**, Ramazan/**YILMAZ**, Ejder: Medenî Usul Hukuku, 23. Baskı, Ankara 2012, § 79 (s. 759); **ALANGOYA**, Yavuz/**YILDIRIM**, Kâmil/**DEREN YILDIRIM**, Nevhis: Medenî Usul Hukuku Esasları, 7. Baskı, İstanbul 2009, s. 23; **PEKCANITEZ**, Hakan/**ATALAY**, Oğuz/**ÖZEKES**, Muhammet: Medenî Usul Hukuku, 8. Bası, Ankara 2009, s. 84; **KARSLI**, Abdurrahim: Medeni Muhakeme Hukuku, 3. Bası, İstanbul 2012, § 3 I B 2 (s. 140).

İzleyen yıllarda, 16/12/1999 tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ile 491 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun<sup>32</sup> ve 20/4/2004 tarihinde kabul edilen 5136 sayılı Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun<sup>33</sup> uyarınca Deniz İş Hukuku alanında yaşanan gelişmeler, bu çalışmanın birinci bölümünde incelenmiştir<sup>34</sup>.

### **b) Yeni Türk Ticaret Kanunu**

Y-TTK'nın hazırlık süreci ve "Deniz Ticareti" hükümlerinin kaynakları ile reform ilkeleri, çeşitli yayınlarda ayrıntılı olarak ele alınmıştır<sup>35</sup>. Özetle, Y-TTK Tasarısı Taslağı'nı hazırlamak üzere "TTK Komisyonu" kurulmuştur. Bu Komisyonun bünyesinde, "Deniz Ticareti" hükümlerinin hazırlanması için "Deniz Ticareti Alt Komisyonu" ("DTAK") meydana getirilmiştir. DTAK'da "kaptan" ile ilgili hükümlerin ilk taslağını hazırlamak üzere Prof. Dr. MERTOL CAN görev almıştır. CAN'ın hazırladığı taslak, DTAK'nın 22/3/2002 tarihinde İstanbul'da Galatasaray Üniversitesinde, 30/3/2002 tarihinde İstanbul'da Hâkimler Evinde ve 21/6/2002 tarihinde Ankara'da Hâkimler Evinde yapılan oturumlarında ayrıntılı olarak tartışılmıştır. Bu tartışmalar çerçevesinde, ilk taslakta çok sayıda değişiklik yapılmıştır. Bu değişiklikler, 30/3/2002 tarihli toplantıdan sonra DTAK Başkanı Prof. Dr. TURGUT KALPSÜZ tarafından hazırlanmıştır. TTK Komisyonu taslağın son hâlini 27/8/2003 ve 25/9/2003 tarihli oturumlarda ele almış ve oylayarak sonuçlandırmıştır. 25/9/2003 tarihli oturumların ilkinde CAN, ele alınan taslak ile

---

<sup>32</sup> RG T: 21/12/1999, Sayı: 23913; Değişiklik Hakkında 2/12/2004 tarihli ve 5266 sayılı Kanun, RG T: 9/12/2004, Sayı: 25665.

<sup>33</sup> RG T: 28/4/2004, Sayı: 25446; yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 900 dn. 72.

<sup>34</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 871-872 (II 2 e-f).

<sup>35</sup> **ATAMER**, Kerim: Türk Ticaret Kanunu Tasarısına göre Deniz Hukukunda Cebri İcra, İstanbul 2006, §§ 3-4 (s. 41-77, 78-107); **ATAMER**, Gemi İpoteği, § 5 IV A (s. 72-75).

kendi hazırladığı ilk taslak arasında “büyük farklar gördüğünü” bildirmiştir<sup>36</sup>.

TTK Komisyonunun tamamladığı birinci Taslak, 24/2/2005 tarihinde Adalet Bakanlığı tarafından “Y-TTK Tasarısı Taslağı”<sup>37</sup> olarak duyurulmuştur. Taslak hakkında sunulan görüş ve eleştiriler doğrultusunda metne son hâli verilmiş ve 9/11/2005 tarihinde Y-TTK Tasarısı TBMM’ye sevk edilmiştir<sup>38</sup>. TBMM’de geçen uzun görüşme ve bekleme sürecinin sonunda<sup>39</sup>, Tasarı 13/1/2011 tarihinde kanunlaşmıştır.

### c) Diğer Temel Kanunlar

Aradan geçen sürede, diğer bazı Temel Kanunlar da yenilenmiştir. 30/3/1911 tarihli İsviçre Borçlar Kanunu’ndan<sup>40</sup> (“OR”) tercüme edilen 22/4/1926 tarihli ve 818 sayılı (eski) Borçlar Kanunu’nun<sup>41</sup> (“E-BK”) yerine geçmek üzere, 11/1/2011 tarihinde 6098 sayılı yeni Türk Borçlar Kanunu<sup>42</sup> (“TBK”) kabul edilmiştir. Ayrıca, 12/2/2011 tarihli ve 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu<sup>43</sup> (“HMK”) da, 18/6/1927 tarihli ve 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu’nun yerini almıştır.

---

<sup>36</sup> TTK Komisyonunun 25/9/2003 tarihli oturumlarının birincisinde Y-TTK m. 1098’e ilişkin açıklamalar (CAN).

<sup>37</sup> Bu Taslak hakkında bkz. **ATAMER**, *Cebrî İcra*, s. 45 (§ 3 A III); **ATAMER**, *Gemi İpoteği*, s. 99 (§ 5 IX B 1 e).

<sup>38</sup> Tasarı’nın metni için bkz. TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 571 (Hükümet Tasarısı).

<sup>39</sup> Bu süreç hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, *Gemi İpoteği*, § 5 IX C (s. 94-104).

<sup>40</sup> Bundesgesetz (30/3/1911) betreffend die Ergänzung des Schweizerischen Zivilgesetzbuches (Fünfter Teil: Obligationenrecht), SR 220.

<sup>41</sup> RG T: 8/5/1926, Sayı: 366.

<sup>42</sup> RG T: 4/2/2011, Sayı: 27836. Bkz. [www.tbmm.gov.tr](http://www.tbmm.gov.tr) adresinde 23. Dönem, 5. Yasama Yılı, 49. Birleşim, İkinci ve Üçüncü Oturum Tutanakları ile aynı yerde 1/498 sayılı Tasarı.

<sup>43</sup> RG T: 4/2/2011, Sayı: 27836.



### III. Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları

#### 1. Uygulama Alanı

E-TTK döneminde olduğu<sup>44</sup> gibi, Y-TTK'nın da uygulama alanı kural olarak "ticaret gemileri" ile sınırlıdır<sup>45</sup>. Hem "gemi", hem de "ticaret gemisi" ibareleri ayrıca tanımlanmıştır<sup>46</sup>. Bu tanımların yasama tarihçesi ve anlamı, başka bir çalışmada ayrıntılı olarak incelenmiştir<sup>47</sup>. Özetle, "ticaret gemileri"ne ilişkin kuralların bir bölümü, bu özelliği taşımayan gemilere de uygulanabilmektedir. Bu istisnalar, yasada sayılmıştır. Birinci istisna, "yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarından birine tahsis edilmiş gemiler" hakkında kabul edilmiştir<sup>48</sup>. Topluca "ticaret-dışı gemiler" olarak nitelendirilebilecek olan bu tür gemilere uygulanacak hükümlerin arasında, Gemi, Kaptan ve Gemi Alacakları başlıklı Kısımlar ile Kurtarma hakkındaki Bölüm de yer almaktadır. Dolayısıyla, "Kaptan" ile ilgili hükümleri yalnızca bir "ticaret gemisi" hakkında geçerli sayan kaynak Alman Hukuku'ndan farklı olarak, yeni Türk Hukuku'nda da, bu incelemede ele alınan hükümlerden gemi adamlarının tanımı, Bayrak çekmeye ilişkin ceza hükümleri, Kaptan'a ilişkin Üçüncü Kısım, gemi adamlarının iş sözleşmelerinden doğan "gemi alacağı" hükümleri ve aynı alacakların "deniz alacağı" sayılmasına ilişkin kurallar, ticaret-dışı gemilerde çalışan kaptan ve diğer gemi adamları hakkında da uygulanacaktır.

#### 2. "Gemi Adamları"nın Tanımı

Alman-Türk Hukuku'nda, ticari hükümler açısından kabul edilen "gemi adamı" tanımı<sup>49</sup>, Y-TTK m. 934 f. 1'de tekrar edil-

<sup>44</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 872-873 (III 1).

<sup>45</sup> E-TTK m. 822 f. 1 = Y-TTK m. 935 f. 1.

<sup>46</sup> E-TTK m. 816 → Y-TTK m. 931.

<sup>47</sup> **ATAMER**, Bayrak Çekme, s. 99.

<sup>48</sup> E-TTK m. 822 f. 2 b. 1 → Y-TTK m. 935 f. 2 b. (a); bu sınıflandırmanın yasama tarihçesi için bkz. **ATAMER**, Bayrak Çekme, s. 122 vdm.

<sup>49</sup> ADHGB m. 445 = HGB (1897) m. 481 → HGB (1902) m. 481 ("gemi zabitleri") = DTK m. 1022 = E-TTK m. 821; hükmün yasama süreci için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 873-874 (III 2).

miştir<sup>50</sup>. Önceki metne göre tek değişiklik, “istihdam edilen” sıfatının yerine “çalıştırılan” sözcüğünün kullanılmış olmasıdır. Bu tercih, Borçlar Hukuku’nun terminolojisiyle<sup>51</sup> uyumludur.

Buna karşılık, Deniz İş Hukuku alanında öngörülen “gemi adamı” tanımıyla<sup>52</sup> bu aşamada da bir uyumlaştırmaya gidilmemiştir.

Türk Hukuku’nda bir dönem, kaptanın, bir gemi adamı olup olmadığı tartışılmıştır<sup>53</sup>. Bu tartışma yersizdi, çünkü kaptan, hem E-TTK hem de E/Y-DİK kurallarına göre ilk sırada gelen gemi adamıdır. Yine de, bu konuda hiçbir tereddüde yer bırakmamak için, Y-TTK’nın çeşitli hükümlerinde<sup>54</sup>, genel tanıma<sup>55</sup> uygun şekilde “kaptan ve diğer gemi adamları” ibareleri kullanılmış, böylece kaptanın bir “gemi adamı” niteliğini taşıdığı açıklığa kavuşturulmuştur.

“Gemi adamı” tanımı, Y-TTK’nın şu hükümlerinde doğrudan uygulama alanı bulmaktadır: Genel Hükümler: m. 932 f. 2, m. 935 f. 2 b. (a) ve (b); Donatanın Sorumluluğu: m. 1062 f. 1; Kaptan: m. 1090 f. 1, m. 1096 f. 2, m. 1097 f. 1 b. (g), m. 1100 f. 1, 5 ve 6, m. 1103 f. 2, m. 1104 f. 1; Gemi Kira Sözleşmeleri: m. 1119 f. 2, m. 1127 f. 1; Taşıyanın Sorumluluğu: m. 1179 f. 1 ve 2, m. 1182 f. 1 ve b. (e), m. 1183 f. 1, m. 1187 f. 2, m. 1190 f. 2 ve 3, m. 1191 f. 1, 2 ve 5; Yolcunun Uğradığı Zararlardan Sorumluluk: m. 1256 f. 5 b. (b), m. 1257 f. 2, m. 1258 f. 1 b. (b) ve (c), m. 1265, m. 1266 f. 2 ve 3, m. 1267 f. 2; Çatma: m. 1288, m. 1289 f. 1 c. 1 ve f. 2 c. 1, m. 1290 f. 1 c. 1, m. 1295 f. 1; Kurtarma: m. 1310; Gemi Alacakları: m. 1320 f. 1 b. (a); Gemiler Hakkında İhtiyati

<sup>50</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 318 (Hükümet Tasarısı, Gerekçe Madde 934), s. 525 (Adalet Komisyonu Raporu, Gerekçe Madde 934).

<sup>51</sup> OR m. 55 = E-BK m. 55 = TBK m. 66.

<sup>52</sup> Bu konuda bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 873 (son paragraf) - s. 874 (ilk paragraf).

<sup>53</sup> Bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 874’te ikinci paragraf; SÜZEL, Kaptanın İş Sözleşmesi, s. 440-443 (2 sayılı başlık ve orada anılan kaynaklar).

<sup>54</sup> Bkz. Y-TTK m. 1100 f. 5 ve 6, m. 1310 f. 1 ve 2.

<sup>55</sup> ADHGB m. 445 = HGB (1897) m. 481 → HGB (1902) m. 481 (“gemi zabitleri”) = DTK m. 1022 = E-TTK m. 821 = Y-TTK m. 934 f. 1.

Haciz: m. 1352 f. 1 b. (e) ve (o), m. 1363 f. 3, m. 1390 f. 1 b. (a). Ancak tanımın kapsamı ve uygulama alanı, yeni yasal düzende de yine "donatanın sözleşme dışı sorumluluğu"<sup>56</sup> alanında en geniş şekilde tartışma konusu olacaktır.

### 3. Bayrak Çekmeye İlişkin Ceza Hükümleri

#### a) Kaynaklar

"Ceza hükümleri" başlığı altında E-TTK m. 832-837'de yer alan kurallar, Y-TTK m. 947-952'de esas itibarıyla tekrar edilmiştir. Bu hükümler, TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli oturumlarında görüşülmüştür. Yeni düzenlemede, Türk Bayrağı çekme zorululuğunun ihlali hâlinde uygulanacak yaptırımlarda, cezalandırılan fiillerin çeşitli maddelere yollama yapılarak belirlenmesi yerine, doğrudan bu fiillerin açıkça bildirilmesi tercih edilmiştir<sup>57</sup>. Daha sonra, 26/9/2004 tarihinde 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu<sup>58</sup> ("TCK") kabul edilince, Adalet Bakanlığı, yeni Ceza Hukuku hükümleriyle uyumun sağlanması amacıyla, söz konusu hükümler üzerinde bir çalışma yürütmüştür. Bu çalışmada, hükümlere son hâli verilmiştir. Ancak yapılan değişikliklerin somut gerekçeleri, Y-TTK Tasarısı'nın resmî gerekçesinde açıklanmamıştır. Yalnızca, Bayrak çekme hakkının kullanılması ile ilgili ceza hükümlerinin, 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nda kabul olunan ilke ve hükümlerle uyumlaştırıldığı bildirilmiştir<sup>59</sup>. Bu çerçevede, hükümlerde öngörülen hapis cezala-

<sup>56</sup> ADHGB m. 451 = HGB (1897) m. 485 = DTK m. 1026 → HGB (1937) m. 485 c. 1 = E-TTK m. 947 c. 1 → HGB (1954) m. 485 c. 1 = Y-TTK m. 1062 f. 1 c. 1; hükmün yasama süreci için bkz. ATAMER, Kerim: ""Donatan, Donatma İştiraki ve Yapı Ortaklığı" Hükümlerinin Yasama Tarihçesi ile Kaynakları", (Prof. Dr. Belgin Erdoğan'a Armağan, İstanbul 2011, s. 401-463), s. 422-425 (III A 2 a) ve orada dn. 138.

<sup>57</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 316 (931 ilâ 995 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar).

<sup>58</sup> Çeşitli değişikliklerden sonra güncel metin için bkz. <http://www.mevzuat.gov.tr/MevzuatMetin/1.5.5237.pdf> (son erişim tarihi: 7/2/2013).

<sup>59</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 53 (Genel Gerekçe no. 166).

rının üst sınırlarının arttırıldığı saptanmaktadır. Bunun dışında, hükümlerin sayısında ve içeriğinde esaslı bir değişiklik bulunmadığından, E-TTK m. 832-837'nin kaynakları, Y-TTK m. 947-952 bakımından da geçerli kalmıştır. Şu var ki, sıralama açısından bir değişiklik yapılarak, E-TTK m. 835'te yer alan kural, Y-TTK m. 949 olarak öne çekilmiş, dolayısıyla E-TTK 834 de Y-TTK m. 950 olarak sıralanmıştır.

Buna göre temel kaynak, başka bir yayında<sup>60</sup> ayrıntılarıyla ele alınmış olan 22/6/1899 tarihli Alman "Ticaret Gemilerinin Bayrak Hakkına İlişkin Kanun"<sup>61</sup> ("İkinci Bayrak Kanunu") m. 18-24'tür. Bu hükümlerin kökeninde, 25/10/1867 tarihli "Ticaret Gemilerinin Tâbiyeti ve Birlik Bayrağını Çekme Hakkına İlişkin Kanun"<sup>62</sup> ("Birinci Bayrak Kanunu") 13-15'inci maddeleri yer almaktadır. Kaynak hükümler tercüme edilerek önce DTK m. 1474-1480'e, ardından da E-TTK m. 832-837'ye aktarılmış, şimdi de güncellenmiş hâlde Y-TTK m. 947-952'de tekrar edilmiştir. Dolayısıyla, kuralların asıl kaynağı, 1899 tarihli İkinci Bayrak Kanunu'nun ilgili hükümleridir.

İkinci Bayrak Kanunu'nun uygulama alanı, "ticaret gemileri" (*Kauffahrteischiffe*) ile sınırlı tutulmuştu (m. 1). Ancak daha sonra, "ticaret-dışı gemiler" de bu düzenlemenin kapsamına alınmıştır<sup>63</sup>. Bu ilke, Y-TTK m. 935 f. 2 b. (a) uyarınca Türk Hukuku'nda da geçerliliğini sürdürmektedir. Öte yandan bu hükümler, Türk Uluslararası Gemi Siciline veya Bağlama Kütüğüne kayıtlı ticaret gemileri ve ticaret-dışı gemiler hakkında da geçerlidir, çünkü o gemilere uygulanabilecek başka bir özel hüküm bulunmamaktadır.

<sup>60</sup> Bkz. ATAMER, Bayrak Çekme, s. 131.

<sup>61</sup> Gesetz, betreffend das Flaggenrecht der Kauffahrteischiffe, Reichsgesetzblatt 1899, s. 319; yasama süreci için bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 902 dn. 88.

<sup>62</sup> Gesetz, betreffend die Nationalität der Kauffahrteischiffe und ihre Befugnis zur Führung der Bundesflagge (25/10/1867), Bundes-Gesetzblatt des Norddeutschen Bundes 1867, s. 35; ayrıntılı bilgi için bkz. ATAMER, Bayrak Çekme, s. 116 ve orada dn. 81, 82 ve 87'de sayılan kaynaklar.

<sup>63</sup> Bu yasama süreci hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. ATAMER, Bayrak Çekme, s. 122-128 (3 B), s. 132-134 (bbb), s. 145 (c aa), s. 149-152 (B a).

Maddeler yeniden<sup>64</sup> karşılaştırıldığında, hükümlerin kaynakları şöyle belirlenmektedir:

### **aa) Kanuna Aykırı Şekilde Bayrak Çekme**

Birinci ceza hükmü (Y-TTK m. 947 f. 1), önceden olduğu gibi iki farklı fiil öngörmektedir: (1) Türk Bayrağı çekme hakkı bulunmadan Türk Bayrağı'nın çekilmesi, ve (2) Türk Bayrağı çekilmesinin zorunlu bulunmasına karşılık başka bir devletin bayrağının çekilmesi<sup>65</sup>. Bu fiillerden biri işlendiğinde, geminin kaptanı altı aya kadar hapis veya adli para cezasıyla cezalandırılacaktır<sup>66</sup>. Hüküm E-TTK m. 832'den, ilgili maddelere yollama yapılmaksızın ve cezalandırılan fiiller açıkça bildirilerek alınmış<sup>67</sup>, hapis cezasının süresi korunmuş, "adli para cezası" yaptırımı ise TCK'dan aktarılmıştır. Buna karşılık, kaynak hükümlerde öngörülen "müsadere" yaptırımı terk edilmiştir<sup>68</sup>. Bu tercih, TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli birinci oturumunda uzun tartışmalara yol açmıştır. Bazı üyeler, müsadere yaptırımının korunması yönünde öneriler yapmıştır. Buna karşılık, çağdaş Deniz Hukuku ve Ceza Hukuku ilkeleri çerçevesinde, bu yaptırımın fazla ağır bulunduğu, donatanı ve gemiyle ilgili diğer kişileri bu şekilde cezalandırmanın adil olmadığı görüşü ağır basmıştır. Sonuçta bu yaptırımın Tasarı'ya alınmasına ilişkin öneri, oy çokluğu ile kabul edilmemiştir.

Diğer yandan, E-TTK m. 832 c. 1'e Adliye Encümeni tarafından eklenmiş<sup>69</sup> olan "veya bu hareketleri menetmemiş olan donatan" ibaresi, Y-TTK m. 947 f. 1 c. 1'de bulunmamaktadır. DTAK tarafından

<sup>64</sup> Önceki karşılaştırma için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 875-876 (aa - ee).

<sup>65</sup> Birinci Bayrak Kanunu m. 13 → İkinci Bayrak Kanunu m. 18 = DTK m. 1474 = E-TTK m. 832 = Y-TTK m. 947 f. 1; hükmün yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 875 (III 3 a aa).

<sup>66</sup> TCK uyarınca güncellenmiş Y-TTK m. 947 f. 1.

<sup>67</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 319 (Gerekçe Madde 947).

<sup>68</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 316 (931 ilâ 995 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar).

<sup>69</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: X, İçtima: 2, Cilt: 12 (1-29/6/1956), S. Sayısı: 198, s. 397 (m. 832).

hazırlanan ve TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli birinci oturumunda oylanarak kabul edilen taslak hükümde, “bu fiilleri engellemeyen donatan” ibaresi yer almaktaydı. Adalet Bakanlığı tarafından 24/2/2005 tarihinde duyurulan Y-TTK Tasarısı Taslağı m. 947 f. 1’de de bu ibare henüz bulunmaktaydı<sup>70</sup>. Buna karşılık, 9/11/2005 tarihinde TBMM’ye sevk edilen Y-TTK Tasarısı m. 947 f. 1’den bu ibarenin çıkartılmış olduğu görülmektedir<sup>71</sup>. Ancak, aradaki hazırlık ve redaksiyon sürecinde<sup>72</sup> bu ibarenin hangi gerekçeyle metinden çıkartıldığını saptamak mümkün olmamıştır.

#### **bb) Tasdikname veya Şahadetname Almadan ve Gemide Bulundurmadan Bayrak Çekme**

Y-TTK m. 948’in birinci fıkrasında, E-TTK m. 833’te öngörülen kurallara yer verilmiş, ancak ilgili maddelere yollama yapılmasının yerine cezalandırılan fiiller açıkça bildirilmiştir<sup>73</sup>. Buna göre, Türk Bayrağı çekme hakkının şartları oluşmuş, ancak gemi tasdiknamesi<sup>74</sup> veya onun onaylı sureti yahut bayrak şahadetnamesi<sup>75</sup> henüz alınmadan Türk Bayrağı çekilmişse, geminin kaptanı, dört aya kadar hapis veya ikiyüz güne kadar adli para cezasıyla cezalandırılacaktır<sup>76</sup>. DTAK tarafından hazırlanan ve TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli birinci oturumunda oylanarak kabul edilen taslak hükümde, hapis cezasının üst sınırı “bir ay” olarak öngörülmüştü.

<sup>70</sup> T. C. Adalet Bakanlığı, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Ankara, 24/2/2005, s. 208.

<sup>71</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 781 (Madde 947).

<sup>72</sup> Bu süreç hakkında bkz. **ATAMER**, *Cebrî İcra*, s. 46-56 (§ 3 A IV 1-3, V, VI 1-2); **ATAMER**, *Gemi İpoteği*, s. 100 (§ 5 IX B 1 e).

<sup>73</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 319 (Gerekçe Madde 947).

<sup>74</sup> İkinci Bayrak Kanunu m. 11 = DTK m. 1467 = E-TTK m. 827 = Y-TTK m. 943.

<sup>75</sup> İkinci Bayrak Kanunu m. 12 = DTK m. 1468 = E-TTK m. 828 = Y-TTK m. 944.

<sup>76</sup> İkinci Bayrak Kanunu m. 19 = DTK m. 1475 = E-TTK m. 833 = Y-TTK m. 948 f. 1; hükmün yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, *Birinci Bölüm*, s. 875 (III 3 a bb).

Buna karşılık 24/2/2005 tarihinde duyurulan Y-TTK Tasarısı Taslağı m. 948 f. 1’de bu sınır “dört ay”a çıkartılmış<sup>77</sup> ve bu şekilde kanunlaşmıştır. Bu değişikliğin, Adalet Bakanlığı tarafından TCK ile uyum amacıyla yapıldığı anlaşılmaktadır. Öte yandan, hükme “945 inci maddede yazılı gemiler hariç” ibaresi eklenerek, söz konusu yaptırımın, gemi tasdiknamesine ve bayrak şahadetnamesine ihtiyaç olmaksızın Türk Bayrağı çekilebilecek olan şu gemilere uygulanmayacağı da açıklığa kavuşturulmuştur: (1) Onsekiz gros tonilatodan küçük gemiler<sup>78</sup>; (2) Y-TTK m. 935 f. 1 b. (a)’da sayılan gemiler<sup>79</sup>.

Y-TTK m. 948’in ikinci fıkrasında ise, daha önce E-TTK m. 834’te yer alan iki yaptırımdan ilkinde yer verilmiştir. Yeni düzenlemede, gemi tasdiknamesinin<sup>80</sup> veya onun onaylı suretinin yahut bayrak şahadetnamesinin<sup>81</sup> gemide bulundurulması zorunluluğuna ilişkin olarak E-TTK m. 827’ye Adliye Encümeni tarafından eklenen üçüncü fıkra hükmü<sup>82</sup>, açıkça tekrar edilerek<sup>83</sup>, uygulanacak seçenekli yaptırımlar kaynaklar doğrultusunda tekrar edilmiştir<sup>84</sup>. DTAK tarafından hazırlanan ve TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli birinci oturumunda oylanarak kabul edilen taslak hükümde, hapis cezasının üst sınırı “15 gün” olarak öngörülmüştü. Buna karşılık 24/2/2005 tarihinde duyurulan Y-TTK Tasarısı Taslağı m. 948 f. 2’de

<sup>77</sup> T. C. Adalet Bakanlığı, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Ankara, 24/2/2005, s. 208.

<sup>78</sup> İkinci Bayrak Kanunu m. 16 = DTK m. 1472 = E-TTK m. 829 = Y-TTK m. 945 f. 1.

<sup>79</sup> Y-TTK m. 945 f. 1.

<sup>80</sup> İkinci Bayrak Kanunu m. 11 = DTK m. 1467 = E-TTK m. 827 = Y-TTK m. 943.

<sup>81</sup> İkinci Bayrak Kanunu m. 12 = DTK m. 1468 = E-TTK m. 828 = Y-TTK m. 944.

<sup>82</sup> E-TTK m. 827 f. 3 = Y-TTK m. 943 f. 3.

<sup>83</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 316 (931 ilâ 995 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar).

<sup>84</sup> İkinci Bayrak Kanunu m. 21 = DTK m. 1467 = E-TTK m. 834 = Y-TTK m. 948 f. 2; hükmün yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 875-876 (III 3 a cc).

bu ceza “iki ay”a çıkartılmış<sup>85</sup> ve bu şekilde kanunlaşmıştır. Bu değişikliğin, TCK ile uyum amacıyla, Adalet Bakanlığı tarafından yapıldığı anlaşılmaktadır.

### cc) Harp Gemileri ile İstihkâmlar Önünde ve Limanda Bayrak Çekmemek

Diğer bir ceza hükmü, harp gemileri ile sahil istihkâmları<sup>86</sup> önünde ve Türk limanlarına girerken veya çıkarken bayrak çekmeyen kaptana uygulanacak cezayı düzenlemektedir<sup>87</sup>. E-TTK’daki sırası değiştirilerek bir madde öne alınan ve böylece Y-TTK m. 949 olarak sıralanan bu kurala göre, söz konusu yerlerde bayrak çekilmemesi, üç aya kadar hapis veya adli para cezasıyla cezalandırılacaktır. Kaynak Alman hükmünden aynen tercüme edilerek Türk Hukuku’na giren “ticaret gemileri” ibaresinin<sup>88</sup> aslında gereksiz olduğu<sup>89</sup> dikkate alınmadan, aynı ibare bir kez daha tekrar edilmiştir<sup>90</sup>. Oysa hükmün uygulama alanı ticaret gemileri ile sınırlı değildir<sup>91</sup>. DTAK tarafından önerilen ve TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli ikinci oturumunda ilk madde olarak görüşülüp kabul edilen taslak hükümde, hapis cezasının üst sınırı “15 gün” olarak öngörülmüştü. Buna karşılık 24/2/2005 tarihinde ilan edilen Y-TTK Tasarısı Taslağı m. 949 f. 1’de bu ceza “iki ay”a çıkartılmış<sup>92</sup> ve

<sup>85</sup> T. C. Adalet Bakanlığı, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Ankara, 24/2/2005, s. 208.

<sup>86</sup> Bu terim “düşman saldırısını durdurmak, düşmana karşı savunma yapmak amacıyla düzenlenmiş yer” anlamına gelmektedir (www.tdk.gov.tr 7/1/2013).

<sup>87</sup> İkinci Bayrak Kanunu m. 22 = DTK m. 1478 = TTK m. 835 = Y-TTK m. 949 f. 1; hükmün yasama süreci hakkında bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 876 (III 3 a çç).

<sup>88</sup> İkinci Bayrak Kanunu m. 22 = DTK m. 1478 = TTK m. 835.

<sup>89</sup> Bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 876 (III 3 çç).

<sup>90</sup> Y-TTK m. 949 f. 1.

<sup>91</sup> Y-TTK m. 935 f. 2 b. (a).

<sup>92</sup> T. C. Adalet Bakanlığı, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Ankara, 24/2/2005, s. 208.



bu şekilde kanunlaşmıştır. Bu değişikliğin de yine Adalet Bakanlığı tarafından, TCK ile uyumun sağlanmasına yönelik olarak yapıldığı anlaşılmaktadır.

### **çç) Gemi Adının ve Bağlama Limanının Yazılmaması**

E-TTK m. 834, iki farklı ihlal hakkında yaptırım getirmektedir. Bu yaptırımların ilki Y-TTK m. 948 f. 2'ye alındığından<sup>93</sup>, Y-TTK m. 950 f. 1'de yalnızca E-TTK m. 834'ün öngördüğü ikinci yaptırım tekrar edilmekte, ancak burada da ilgili maddeye<sup>94</sup> yollama yapılmadan, cezalandırılan fiiller açıkça sayılmaktadır<sup>95</sup>. Buna göre, sicile kayıtlı bir geminin bordasının iki yanına adının, kıçına da adı ile bağlama limanının usulüne uygun olarak yazılması yükümlülüğüne uymayan kaptan, üç aya kadar hapis veya adli para cezasıyla cezalandırılacaktır<sup>96</sup>. TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli ikinci oturumunda bu madde görüşülürken, bu kuralların, hem Türk hem de yabancı gemiler hakkında geçerli olduğu bildirilmiştir. DTAK tarafından kaleme alınan ve TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli ikinci oturumunda kabul edilen taslak hükümde, hapis cezasının üst sınırı "10 gün" olarak öngörülmüştü. Buna karşılık, 24/2/2005 tarihinde açıklanan Y-TTK Tasarısı Taslağı m. 950 f. 1'de bu sınır "iki ay" a çıkartılmış<sup>97</sup>, 9/11/2005 tarihinde TBMM'ye sevk edilen Y-TTK Tasarısı m. 950 f. 1'de ise "üç ay" a yükseltilmiş<sup>98</sup> ve bu şekilde

<sup>93</sup> İkinci Bayrak Kanunu m. 21 = DTK m. 1467 = E-TTK m. 834 = Y-TTK m. 948 f. 2.

<sup>94</sup> Gesetz, betreffend die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe (28/6/1873) m. 3 = İkinci Bayrak Kanunu m. 17 = DTK m. 1473 = E-TTK m. 831 = Y-TTK m. 939 f. 1.

<sup>95</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 319 (Gerekçe Madde 947).

<sup>96</sup> Gesetz, betreffend die Registrirung und die Bezeichnung der Kauffahrteischiffe (28/6/1873) m. 4 = İkinci Bayrak Kanunu m. 21 = DTK m. 1477 = E-TTK m. 834 = Y-TTK m. 950 f. 1; hükmün yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 875-876 (III 3 a cc).

<sup>97</sup> T. C. Adalet Bakanlığı, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, Ankara, 24/2/2005, s. 208.

<sup>98</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 781 (Madde 950).

kanunlaşmıştır. Bu değişikliğin de TCK ile uyumun sağlanmasına yönelik olarak, Adalet Bakanlığı tarafından yapıldığı anlaşılmaktadır.

#### dd) Kast Şartı

Alman Hukuku'nda ortaya çıkan tereddütleri gidermek amacıyla kabul edilen ve Türk Hukuku'nda tekrar edilen kurala göre, yukarıda ele alınan cezai yaptırımların uygulanabilmesi için kaptanın kasten veya ihmal ile hareket etmiş olması şart sayılmıştı<sup>99</sup>. Kural, DTAK tarafından bu hâliyle benimsenip önerilmiştir. TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli ikinci oturumunda bu madde görüşülürken yoğun tartışmalar yaşanmıştır. "Kast veya ihmal" ibaresinin yerine sadece kast veya sadece ihmal kavramlarının konulup konulmaması değerlendirilmiş ve bazı üyeler bu suçların şekli bir suç hâline getirilmesini teklif etmişlerdir<sup>100</sup>. Sonuçta değişiklik önerileri kabul edilmemiş ve hüküm yine "kast veya ihmal" dereceleri için kabul edilmiştir. Sonraki yasama süreçlerinde bu ibarede değişiklikler yapılmış, son olarak da TBMM Adalet Komisyonu, anılan maddelerdeki fiillerin kasten işlenen suçlar olduğunu kabul ederek hükmü bu şekilde yeniden düzenlemiştir<sup>101</sup>. Dolayısıyla yeni yasal düzenlemede, ceza yaptırımları yalnızca kast derecesindeki kusurun saptanması hâlinde uygulanabilecek, buna karşılık hükümlerin ihmal ile ihlal edilmesi hâlinde ceza uygulanmayacaktır. Uygulamadan bir örnek verilecek olursa, Ege ve Akdeniz kıyılarında günü birlik gezintilerde kullanılan ticari teknelerde, Bayrak çekilmesine ilişkin kuralların pek dikkate alınmadığı sıklıkla saptanmaktadır. Ancak bu davranışlar, genellikle ihmalden kaynaklandığından, yeni düzenlemede ceza konusu olmayacaktır.

Benimsenen bu tercih çerçevesinde, maddenin başlığının da "kusur" yerine "kast" şeklinde değiştirilmesi uygun olacaktır; ancak böyle bir değişiklik yapılmamıştır.

<sup>99</sup> İkinci Bayrak Kanunu m. 23 = DTK m. 1479 = E-TTK m. 836; hükmün yasama süreci hakkında bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 876 (III 3 a dd).

<sup>100</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 320 (Gerekçe Madde 951).

<sup>101</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 526 (Gerekçe Madde 951).

### ee) Suçun İşlendiği Yer ve İşleyen Vatandaşlığı

Bayrak çekmeyle ilgili ceza hükümlerinin yer itibarıyla uygulaması hakkındaki kural<sup>102</sup> Y-TTK m. 952 f. 1’e aktarılmıştır. Buna göre, Y-TTK m. 947-948’de öngörülen fiiller, yabancı bir ülkede veya açık denizde bir Türk veya yabancı tarafından işlenmiş olsa bile cezalandırılacaktır. Yeni düzenlemede, “947 ve 948 inci maddelerde öngörülen fiiller” ibaresine yer verilmiştir; oysa önceki düzenlemede bu kural E-TTK m. 832 ve 833’le birlikte, m. 834’te sayılan fiiller hakkında da geçerliydi. E-TTK m. 834’te atfı yapılan iki fiilin ilki, Y-TTK m. 948 f. 2’ye aktarıldığı için, bu açıdan bir sorun bulunmamakla birlikte, “gemi adının ve bağlama limanının yazılmaması”na ilişkin kural Y-TTK m. 950’de ayrıca düzenlendiğinden, Y-TTK m. 952’nin uygulama alanının dışında kalmıştır. Bu değişikliğin sebebi, TTK Komisyonunda yaşanan bir talihsizliktir. Nitekim DTAK tarafından hazırlanan öneride, Y-TTK m. 947, 948 ve 950’ye tekabül eden hükümlerin üçü de yer almaktaydı. Hüküm, TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli ikinci oturumunun sonunda ele alınırken, 950’nci maddeye tekabül eden maddenin 948’inci maddenin karşılığı olan hükümle birleştirildiği, bu sebeple de 950’nci maddeye yapılan atfın 952’nci maddeden çıkartılmasının gerektiği açıklanmıştır<sup>103</sup>. Bu açıklama, yeni “farkına varıldığı” gerekçesiyle<sup>104</sup> destek görmüş ve kabul edilmiştir. Dolayısıyla TTK Komisyonu, E-TTK m. 834’te atfı yapılan her iki fiilin Y-TTK m. 948’e aktarıldığına ilişkin yanlış bir izlenim sebebiyle, E-TTK m. 834’te düzenlenen ikinci hükmün karşılığı olarak kabul edilen Y-TTK m. 950’ye, yer itibarıyla uygulama hakkındaki Y-TTK m. 952’de atfı yapmayı ihmal etmiştir. Şu hâlde, Y-TTK m. 950’ye aykırı davranışların yabancı bir ülkede veya açık denizde bir Türk veya yabancı tarafından işlenmesi hâllerinin

<sup>102</sup> İkinci Bayrak Kanunu m. 24 f. 1 = DTK m. 1480 = E-TTK m. 837; hükmün yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 876 (III 3 a ee).

<sup>103</sup> TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli oturumlarının ikincisinde Y-TTK m. 952’ye ilişkin açıklamalar (**KARAN**).

<sup>104</sup> TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli oturumlarının ikincisinde Y-TTK m. 952’ye ilişkin açıklamalar (**KALPSÜZ**).

cezasız bırakılması amaçlanmış değildir. [TBMM:] Yeni bir yasal düzenlemede, bu ceza hükmünün eklenmesi uygun olacaktır.

Önceki düzenlemede geçen “Türkiye dışında” ibaresinin yerine “yabancı bir ülkede veya açık denizde” şeklinde bir tanım tercih edilmiştir. Gerekçe olarak, “daha kapsamlı” bir düzenlemenin amaçlandığı açıklanmıştır<sup>105</sup>.

Bu hükmün yabancılar hakkında da uygulanacağını öngören ve E-TTK m. 837’ye Adliye Encümeni tarafından eklenmiş<sup>106</sup> olan kural, TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli ikinci oturumunun sonunda uzun tartışmalara sebep olmuştur. Hükmün bu uygulama alanı ve Ceza Hukuku kurallarıyla uyumlu olup olmadığı noktalarında çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Aynı gün yapılan üçüncü oturumun başında, TCK m. 8 ilâ 12 hükümlerine karşılık gelen kurallar okunmuştur. Bu kurallar çerçevesinde, önerilen düzenlemenin Ceza Hukuku ile uyumlu olduğu kabul edilmiştir, çünkü TCK m. 12 alt sınırı bir yıldan başlayan hapis cezasını öngören suçlar bakımından kabul edilmişken, Bayrak ile ilgili hükümlerde cezaların tümü bu sürenin altındadır. Bu gerekçe dikkate alınınca, tartışmalar sona ermiş ve hüküm önerildiği hâliyle kabul edilmiştir.

Bu kuralların yabancılar hakkında hangi hâllerde uygulanabileceği yolunda daha önce açıklanan tereddüdün<sup>107</sup> yersiz olduğu anlaşılmaktadır. Nitekim, Y-TTK m. 947 f. 1’de öngörülen “Türk Bayrağı çekme hakkı olmamasına rağmen Türk Bayrağı çek[me]” fiili, Türk vatandaşı olmayan bir kaptan tarafından da işlenebilecektir.

### b) Bayrak Mevzuatı ile Uyumsuzluk

E-TTK m. 832-837 hükümlerinin, Türk Bayrağı hakkındaki özel mevzuat ile uyumlu olmadığı, bu sebeple, gemilere Bayrak çekilmesine ilişkin kuralların E-TTK’dan çıkartılmasının gerektiği daha

<sup>105</sup> TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli oturumlarının ikincisinde Y-TTK m. 952’ye ilişkin açıklamalar (KALPSÜZ).

<sup>106</sup> Bu konuda bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 876 (III 3 a ee).

<sup>107</sup> ATAMER, Birinci Bölüm, s. 876 (III 3 a ee).

önce ispat edilmiştir<sup>108</sup>. Söz konusu hükümlerin ele alındığı TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli birinci oturumunda, bu yönde açıklamalar yapılmış, ceza hükümlerinin böyle bir yasal düzenlemede yer alması “yama” olarak nitelendirilmiş ve başka alanlarda yaşanan benzer sorunlara da işaret edilmiştir<sup>109</sup>. Ancak, Bayrak çekme hakkına ilişkin kuralların Ticaret Hukuku’nda düzenlenmesi sebebiyle, ihlale ilişkin cezai kuralların da burada yer almasının daha uygun olduğu bildirilerek<sup>110</sup>, bu konudaki tartışmaya son verilmiştir. [TBMM:] Her ihtimalde, Y-TTK m. 947-952 hükümlerinin uygulama alanı ticaret gemileriyle sınırlı olmadığından, İdare Hukuku ve Ceza Hukuku’na ilişkin bu kuralların topluca Y-TTK’den çıkartılarak Türk Bayrağı ile ilgili özel mevzuata aktarılması zorunludur.

#### 4. Donatanın Sınırsız Sorumluluğu

Gemi adamlarının donatan ile yaptıkları iş sözleşmelerinden doğan alacaklar bakımından, donatanın sınırsız sorumlu olduğuna ilişkin kuralın<sup>111</sup>, 1/7/1998 tarihinden sonra anlamını yitirdiği, daha önce ispat edilmiştir<sup>112</sup>. Bu sebeple söz konusu hüküm, Y-TTK’ya alınmamıştır. Nitekim, 19/11/1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Londra Sözleşmesi<sup>113</sup> 1/7/1998 tarihinde Türkiye hakkında yürürlüğe girince, bu

<sup>108</sup> ATAMER, Birinci Bölüm, s. 877 (III 3 b).

<sup>109</sup> TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli oturumlarının birincisinde Y-TTK m. 947’ye ilişkin açıklamalar (KARAYALÇIN).

<sup>110</sup> TTK Komisyonunun 27/3/2003 tarihli oturumlarının birincisinde Y-TTK m. 947’ye ilişkin açıklamalar (KALPSÜZ).

<sup>111</sup> ADHGB m. 453 f. 1 = HGB (1897) m. 487 = DTK m. 1028 = E-TTK m. 949; hükmün yasama süreci hakkında bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 877-878 (III 4).

<sup>112</sup> Bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 877-878 (III 4).

<sup>113</sup> International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims. Ayrıntılı bilgi ve kaynakça için bkz. ATAMER, Kerim: “1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı”na dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekeşi”, (Bilgi Toplumunda Hukuk - Prof. Dr.

kural, Sözleşme'nin 3'üncü maddesinin (e) bendi uyarınca geçerli hâle gelmiştir. Bu Sözleşme'nin 1/7/1998 tarihinde Türkiye hakkında yürürlüğe girdiği, yeni yasal düzende özellikle vurgulanmıştır<sup>114</sup>. Öte yandan, gemi adamlarının iş sözleşmelerinden doğan alacaklara karşı sorumluluğun sınırlandırılmayacağı kuralı, Y-TTK m. 1331 f. 1'de tekrar edilmiştir<sup>115</sup>.

E-TTK m. 822 f. 2 b. 1 hükmü kaleme alınırken, E-TTK m. 949'a atıf yapılmasının unutulmuş olması, bir eksiklik teşkil etmekteydi<sup>116</sup>. Bu eksiklik, Y-TTK m. 935 f. 2 b. 1'de "deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması hakkındaki hükümlerin ticaret-dışı gemilere de uygulanacağı" belirtilerek giderilmiştir. Esasen 1976 tarihli Sözleşme'nin kendisinde zaten aksi yönde bir sınırlandırma bulunmamaktadır.

## 5. Kaptanın Özen Yükümlülüğü ve Sorumluluğu

### a) Kaptanın Özen Yükümlülüğü

Kaptanın, bütün işlerinde, özellikle ifası kendisine düşen sözleşmelerin yerine getirilmesinde, tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek zorunda olduğuna ilişkin temel kural, içerik bakımından önceki kaynaklardan<sup>117</sup> aynen alınmış<sup>118</sup>, yalnızca dili güncelleştirilmiştir<sup>119</sup>. Buna karşılık, önceki kaynaklarda aynı maddede yer

---

Ünal Tekinalp'e Armağan, Cilt 1, İstanbul 2003, s. 849-905); **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 903 dn. 105.

<sup>114</sup> 14/1/2011 tarihli ve 6103 sayılı Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun (RG T: 14/2/2011, Sayı: 27846) m. 37 f. 1 c. 2; bu kural hakkında bkz. **ATAMER**, 1976 Sınırlı Sorumluluk, s. 905 (Madde 26).

<sup>115</sup> Bu kural hakkında bkz. **ATAMER**, 1976 Sınırlı Sorumluluk, s. 879 (Madde 5[d]).

<sup>116</sup> Bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 878 (III 4).

<sup>117</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 878 (III 5).

<sup>118</sup> ADHGB m. 478 c. 1 = HGB (1897) m. 511 c. 1 = DTK m. 1052 f. 1 = E-TTK m. 972 c. 1 = Y-TTK m. 1088 f. 1.

<sup>119</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 336 (Gerekçe Madde 1088).

verilen kaptanın sorumluluğu ile ilgili hüküm<sup>120</sup>, bu hususun düzenlendiği Y-TTK m. 1089 f. 1'e aktarılmıştır<sup>121</sup>.

## **b) Kaptanın Sorumluluğu**

### **aa) Hükümün Yeni Yeri**

Kaptanın özen yükümlülüğünü<sup>122</sup> ihlal etmesinden doğan sorumluluğuna, kaynaklarda, aynı madde içinde yer verilmiştir<sup>123</sup>. Buna karşılık DTAK, kaptanın sorumluluğu ile ilgili diğer kuralların bir sonraki maddede bulunduğunu gözeterek, sorumluluğun kurulmasına ilişkin hükmü de Y-TTK m. 1089'un birinci fıkrasına aktarmayı uygun bulmuştur<sup>124</sup>.

### **bb) Sorumluluğun Niteliği**

Kaynaklarda benimsenen temel kural<sup>125</sup>, yeni yasal düzende de korunmuştur. Buna göre kaptan, kusuruyla yol açtığı zarardan sorumlu tutulmaktadır<sup>126</sup>. "Kaptanın kusuruyla yol açtığı zarar" ibaresi, tüm kaynaklarda "özellikle "Kaptan" hakkındaki Üçüncü Kısım ile Y-TTK'nın diğer Kısımlarda belirtilen görevlerini yapmamasından doğacak zarar" şeklinde somutlaştırılmıştır. Şu var ki, mehaz Alman Hukuku'nda<sup>127</sup> ve DTK m. 1052 f. 2'de geçen "bu fasıl

<sup>120</sup> ADHGB m. 478 c. 2 = HGB (1897) m. 511 c. 2 = DTK m. 1052 f. 2 = E-TTK m. 972 c. 2; hükmün yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 878-879 (III 5).

<sup>121</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 336 (Gerekçe Madde 1088).

<sup>122</sup> ADHGB m. 478 c. 1 = HGB (1897) m. 511 c. 1 = DTK m. 1052 f. 1 = E-TTK m. 972 c. 1 = Y-TTK m. 1088 f. 1.

<sup>123</sup> ADHGB m. 478 c. 2 = HGB (1897) m. 511 c. 2 = DTK m. 1052 f. 2 = E-TTK m. 972 c. 2; hükmün yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 878-879 (III 5).

<sup>124</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 336 (Gerekçe Madde 1088 c. 2), s. 337 (Gerekçe Madde 1089).

<sup>125</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 878-879 (III 5).

<sup>126</sup> ADHGB m. 478 c. 2 = HGB (1897) m. 511 c. 2 = DTK m. 1052 f. 2 = E-TTK m. 972 c. 2 = Y-TTK m. 1089 f. 1.

<sup>127</sup> ADHGB m. 478 c. 2 = HGB (1897) m. 511 c. 2.

ile ilerideki fasıllarda" ibaresine, E-TTK m. 972 c. 2'de "ve diğer kanunlarda" sözcükleri eklenmiştir. Bu ek, Hükümet Tasarısı'yla getirilmiş<sup>128</sup>, ancak bir gerekçe verilmemiştir<sup>129</sup>. DTAK, "diğer kanunlar"a yapılan yollamaların, kaptanın sorumluluğunu öngörülemez bir şekilde genişletebileceğinden endişe ettiği için<sup>130</sup>, söz konusu ibareyi metinden çıkartarak, yeniden kaynak Alman Hukuku ile uyum sağlamıştır. Dolayısıyla yeni yasal düzenlemede kaptanın sorumluluğuna ilişkin hükmün uygulama alanı, Y-TTK'da öngörülen görev ve yükümlülüklerin ihlal edilmesiyle sınırlandırılmıştır.

Kaynak Almanca metinde geçen *Verletzung* terimi, Borçlar Hukuku'nda sözleşme ihlalleri açısından benimsenen "hiç veya gereği gibi"<sup>131</sup> ibaresinin karşılığıdır<sup>132</sup>. Dolayısıyla, kaptanın sorumluluğuna ilişkin kural şu anlama gelmektedir:

"**MADDE 1089-** (1) Kaptan, kusuruyla yol açtığı zararlardan, özellikle bu Kısım ile diğer Kısımlarda kendisine yüklenen görevlerin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan zararlardan (...) sorumludur".

### cc) Kendilerine Karşı Sorumlu Olunan Kişiler

Özen yükümlülüğünün<sup>133</sup> kusurlu olarak ihlal edilmesinden doğan zarar<sup>134</sup> sebebiyle kaptan, kaynaklara göre şu kişilere karşı

<sup>128</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: X, İçtima: 2, Cilt: 12 (1-29/6/1956), S. Sayısı: 198, s. 251 sonu (Madde 972).

<sup>129</sup> Bkz. TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: X, İçtima: 2, Cilt: 12 (1-29/6/1956), S. Sayısı: 198, s. 52 (No. 39: "Tasarının kaptan hakkındaki 972 - 1015 nci maddeleri hüküm itibariyle yürürlükte olan kanunun 1052 - 1096 nci maddelerinin aynıdır.").

<sup>130</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1089).

<sup>131</sup> E-BK m. 96 = TBK m. 112.

<sup>132</sup> ATAMER, Birinci Bölüm, s. 878 (III 5).

<sup>133</sup> ADHGB m. 478 c. 1 = HGB (1897) m. 511 c. 1 = DTK m. 1052 f. 1 = E-TTK m. 972 c. 1 = Y-TTK m. 1088 f. 1.

<sup>134</sup> ADHGB m. 478 c. 2 = HGB (1897) m. 511 c. 2 = DTK m. 1052 f. 2 = E-TTK m. 972 c. 2 = Y-TTK m. 1089 f. 1.



sorumlu tutulmaktadır<sup>135</sup>: (1) donatan, (2) taşıtan, (3) yükleyen, (4) gönderilen, (5) yolcu, (6) diğer gemi adamları, (7) alacağı kredili işleminden doğan gemi alacaklısı, (8) deniz ödücü alacaklısı. 1. SRÄG m. 1 f. 10 b. (a) uyarınca kaynak hükümde yapılan değişikliğe göre, kredili işlemlerden doğan alacaklar için tanınan gemi alacaklısı hakkı ve deniz ödücü HGB (1897)’den çıkartıldığı için, bu işlemlere tekabül eden (7) ve (8) sayılı alacaklılar da, kaptanın sorumluluğuna ilişkin hükümden çıkartılmıştır<sup>136</sup>. Mevzu HGB (1897)’de 1972 yılında yapılan bu değişiklik, Y-TTK m. 1089 f. 1 kaleme alınırken aynen izlenmiş<sup>137</sup> ve söz konusu iki alacaklı yeni hükme alınmamıştır<sup>138</sup>.

Öte yandan, sorumluluğun muhataplarının tek tek sayılması yerine, “yolcular da dâhil, gemi ve eşyayla ilgili herkes” şeklinde bir ibare tercih edilmiştir (Y-TTK m. 1089 f. 1). Bu değişiklik, DTAK’nın 30/3/2002 tarihinde yapılan toplantısında uzun süre tartışıldıktan sonra kabul edilmiştir. Gerekçe olarak, kaynak maddenin 1861 tarihli ADHGB’den alındığı, o devrin ihtiyaçlarına göre hazırlandığı, günümüzde böyle bir hükme ihtiyaç bile bulunmadığı, genel hükümlerden zaten bu sonucun çıktığı açıklanmış; bu sebeple, hüküm muhafaza edilecekse, sıralama usulünün yerine “zarar gören herkes” kavramının tercih edilmesi önerilmiştir. Ne var ki, bu ibarenin fazla geniş yorumlanabileceğinden endişe edildiği için, “gemi ve eşyayla ilgili herkes” ibaresi üzerinde uzlaşma sağlanmıştır. Nitekim “zarar gören herkes”in kapsamına, geminin dışında bulunan tüm üçüncü kişiler de girebilecekti. Şu var ki, ADHGB’nin hazırlık sürecinde bu hükmün kabul edilmesine ilişkin dayanaklar henüz araştırılmadığından, yapılan bu değişikliğin ne denli yerinde olduğu hususu

<sup>135</sup> ADHGB m. 479 f. 1 = HGB (1897) m. 512 f. 1 = DTK m. 1053 f. 1 = E-TTK m. 973 f. 1; hükmün yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 878-879 (III 5).

<sup>136</sup> Begründung zu Nr. 10, BT Drucksache VI/2225, s. 20 (sol sütun sonu - sağ sütun başı).

<sup>137</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 54 sonu (Genel Gerekçe no. 175).

<sup>138</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1089).

her ihtimalde tartışmayı gerektirmektedir. Dolayısıyla hükmün şimdilik, yine kaynak hükümlere uygun olarak “(1) donatan, (2) taşıtan, (3) yükleyen, (4) gönderilen, (5) yolcu, (6) diğer gemi adamları” şeklinde yorumlanması uygun olacaktır. “Donatan” geminin maliki değilse (örneğin kiracı, finansal kiracı veya intifa hakkından yararlanan kişi), kaptanı malike karşı da sorumlu tutmak gerekecektir. Bu çerçevede, “gemiyle ilgili herkes”in arasında yer alan “(1) donatan ve (6) diğer gemi adamları”nın kaptanla aralarındaki hukuksal ilişkiler Deniz İş Hukuku’na tâbi olduğundan<sup>139</sup>, hükmün bu açıdan düzeltilmesi uygun olurdu. Ancak böyle bir değişiklik yapılmamıştır.

#### çç) Donatanın Talimatı

“Donatanın emrine uymuş olması” hâlinde bile, kaptanın sorumluluktan kurtulamayacağına ilişkin kural, kaynaklara<sup>140</sup> uygun olarak tekrar edilmiştir<sup>141</sup>. Şu var ki, Almanca asıl metinlerde geçen *Anweisung* teriminin doğru karşılığı, “talimat”tır<sup>142</sup>. Bu sözcüğün yerine kullanılan<sup>143</sup> “emir” terimi yanıltıcıdır ve “talimat” şeklinde anlaşılmalıdır.

#### dd) Donatanın Sorumluluğu

Donatanın, durumu bilerek kaptana talimat (emir) vermiş olması hâlinde, kendisinin de sorumlu tutulacağını öngören kural<sup>144</sup>, kaynak Alman hükümlerinde ayrı bir fıkra hâlinde düzenlenmişken, DTK/E-TTK hükümlerinde ikinci fıkraya ikinci cümle olarak

<sup>139</sup> Bu konuda bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. s. 878 (III 5).

<sup>140</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 878-879 (III 5).

<sup>141</sup> ADHGB m. 479 f. 2 = HGB (1897) m. 512 f. 2 = DTK m. 1053 f. 2 c. 1 = E-TTK m. 973 f. 2 c. 1 = Y-TTK m. 1089 f. 2.

<sup>142</sup> Nitekim DTK m. 1053 f. 2 c. 1 hükmü bu açıdan yerinde bir tercüme içermektedir.

<sup>143</sup> E-TTK m. 973 f. 2 c. 1 = Y-TTK m. 1089 f. 2.

<sup>144</sup> ADHGB m. 479 f. 3 = HGB (1897) m. 512 f. 3 = DTK m. 1053 f. 2 c. 2 = E-TTK m. 973 f. 2 c. 2; hükmün yasama süreci hakkında bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 878-879 (III 5).

eklenmiştir<sup>145</sup>. Kural Y-TTK m. 1089 f. 3’te tekrar edilirken, yeniden ayrı bir fıkra hâline getirilmiştir.

1. SRÄG m. 1 f. 10 b. (b) uyarınca bu kuralda değişiklik yapılmış ve hükümde geçen “şahsen (*persönlich*)” sözcüğü çıkartılmıştır, çünkü yeni yasal düzenlemede “sınırlı aynî sorumluluk”<sup>146</sup> terk edilmiştir<sup>147</sup>. Bu değişiklik, yeni yasal düzenlemeye de yansıtılmıştır (Y-TTK m. 1089 f. 3). Şu var ki, kaptanın kusuru sebebiyle donatan zaten sorumlu tutulduğundan<sup>148</sup>, aynı hükmün burada tekrar edilmesine gerek bulunmamaktaydı. “Kaptan”a ilişkin Kısım’da yer alan kural, donatanın sınırlı aynî sorumluluğu açısından önem taşımaktaydı, çünkü kaynaklar<sup>149</sup>, kaptanın burada düzenlenen kusuru hâlinde, donatanın yalnızca “sınırlı aynî” değil, aynı zamanda şahsen de sorumlu olacağını öngörmekteydi. Dolayısıyla, donatanın sınırlı aynî sorumluluğu kaldırılınca, bu sorumluluk hükmüyle, “donatanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğu”na ilişkin genel hüküm<sup>150</sup> arasında bu açıdan bir fark kalmamıştır. [TBMM:] Bu sebeple, Y-TTK m. 1089 f. 3’ün metinden çıkartılması gerekmektedir; Y-TTK m. 1062 f. 1 c. 1 hükmü bu konuda tümüyle yeterli bir düzenleme içermektedir.

<sup>145</sup> Bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 878 (III 5).

<sup>146</sup> Bu konudaki yasama süreci için bkz. **ATAMER**, Donatan, s. 427-430 (III A 3).

<sup>147</sup> Begründung zu Nr. 10, BT Drucksache VI/2225, s. 20 (sağ sütun başı).

<sup>148</sup> ADHGB m. 451 = HGB (1897) m. 485 = DTK m. 1026 = HGB (1937) m. 485 c. 1 = E-TTK m. 947 c. 1 = HGB (1954) m. 485 c. 1 = Y-TTK m. 1062 f. 1 c. 1; hükmün yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Donatan, s. 422-425 (III A 2 a).

<sup>149</sup> ADHGB m. 479 f. 3 = HGB (1897) m. 512 f. 3 = DTK m. 1053 f. 2 c. 2 = E-TTK m. 973 f. 2 c. 2; hükmün yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 878-879 (III 5).

<sup>150</sup> ADHGB m. 451 = HGB (1897) m. 485 = DTK m. 1026 = HGB (1937) m. 485 c. 1 = E-TTK m. 947 c. 1 = HGB (1954) m. 485 c. 1 = Y-TTK m. 1062 f. 1 c. 1; hükmün yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Donatan, s. 422-425 (III A 2 a).

### ee) Kaptanın Sorumluluğunu Sınırlandırma Hakkı

Yeni düzenlemede kaptanın, Türkiye Cumhuriyeti'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelerden doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı açıkça saklı tutulmuştur (Y-TTK m. 1089 f. 4). Gerekçe<sup>151</sup> olarak, o tarih itibarıyla Türkiye'nin tarafı olduğu 19/11/1976 tarihli "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme"nin kaptana da sorumluluğu sınırlandırma hakkını tanıdığı, bu sebeple 1089'uncu maddeye eklenen dördüncü fıkrada bu Sözleşme'nin saklı tutulduğu açıklanmış, böylece milletlerarası birliğin temin edildiği de vurgulanmıştır<sup>152</sup>. Türkiye'nin söz konusu Sözleşme'ye taraf olma süreci ve bu gelişmelerin E-TTK ve Y-TTK üzerindeki etkisi, başka çalışmalarda ele alındığından<sup>153</sup>, burada tekrar edilmeyecektir. Kısaca belirtilecek olursa, kaptan, anılan Sözleşme'nin 1'inci maddesinin dördüncü fıkrasında sayılan kişilerin arasında yer aldığından, aynı Sözleşme'nin 2'nci maddesinde sayılan istemlere karşı sınırlı sorumluluk def'inden yararlanabilecektir.

### 6. Kaptanın Görevleri

"Kaptanın görevleri"nin bir kısmı, bu başlık altında Y-TTK m. 1090-1102 arasında sıralanmışsa da, görevler, bu hükümlerde sayılanlar ile sınırlı değildir. Y-TTK'nın birçok başka hükmünde de görevler öngörülmüştür. Önceki düzenlemede bu açıdan var olan aksaklık<sup>154</sup>, yeni düzenlemede de ne yazık ki devam etmektedir. Burada yine, "Kaptan" hakkındaki Üçüncü Kısım'da özellikle sayılan görevlerin kaynakları araştırılacaktır:

<sup>151</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 54 sonu - s. 55 başı (Genel Gerekçe no. 175).

<sup>152</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1089).

<sup>153</sup> Bkz. ATAMER, Donatan, s. 427-430 (III A 3) ve orada dn. 166-172'de anılan kaynaklar.

<sup>154</sup> Bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 879 (III 6).

### a) Denize ve Yola Elverişlilik

Kaptanın, yola çıkmadan önce, geminin denize ve yola elverişli<sup>155</sup> olmasını ve ilgili belgelerin gemide bulunmasını sağlama yükümlülüğüne ilişkin kural, kaynaklara<sup>156</sup> uygun olarak tekrar edilmiştir<sup>157</sup>. Yeni maddede, denize ve yola elverişliliğin tanımlandığı hükme yollamada bulunulmasına gerek görülmemiştir<sup>158</sup>, çünkü bu tanımlar, Kanun’da buldukları yer<sup>159</sup> itibarıyla zaten bu terimlerin geçtiği tüm yasal kurallar açısından geçerlidir.

### b) Yükleme ve Boşaltma

Kaptanın yükleme ve boşaltma ile ilgili yükümlülükleri Y-TTK m. 1091’de, esas itibarıyla kaynaklardan<sup>160</sup> aktarılarak tekrar edilmiş, anlatım bakımından ise mehz HGB (1897) hükmüne daha uygun hâle getirilmiştir<sup>161</sup>. Şu var ki, E-TTK m. 975’in her iki fıkrasına Adliye Encümeni tarafından eklenmiş<sup>162</sup> olan “denizcilik örf ve usulleri” ibaresinin yerine “denizcilikte geçerli olan kurallar” ibaresi tercih edilmiştir, çünkü kaptanın, yazılı olsun veya olmasın, yürüttüğü meslek hakkında geçerli olan bütün kurallara uygun davranmak zorunda olduğuna işaret edilmesi istenmiştir<sup>163</sup>.

<sup>155</sup> E-TTK m. 817 f. 1-2 = Y-TTK m. 932 f. 1-2.

<sup>156</sup> Bu hükmün yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 879 (III 6 a).

<sup>157</sup> ADHGB m. 480 = HGB (1897) m. 513 = DTK m. 1054 = E-TTK m. 974 = Y-TTK m. 1090 f. 1.

<sup>158</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1090).

<sup>159</sup> “Deniz Ticareti”ne ilişkin Beşinci Kitap içinde, Birinci Kısım, Birinci Bölüm’de, “Tanımlar” başlığı altında ikinci madde.

<sup>160</sup> Bu hükmün yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 879-880 (III 6 b).

<sup>161</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1091).

<sup>162</sup> Gerekçe için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 880 (III 6 b).

<sup>163</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1091).

Buna göre kaptan, (1) yükleme ve boşaltma araçlarının kullanılma amaçlarına uygun durumda olmasına ve (2) istifin, özel istifçiler tarafından yapılsa bile, denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesine dikkat etmek zorundadır<sup>164</sup>. Bu hükümde geçen “istif, özel istifçiler tarafından yapılsa bile,” ibaresi, charter sözleşmelerinde yaygın kullanılan FIOS kayıtları bağlamında tartışmalara yol açmıştır; bu konu, başka bir çalışmada ayrıntılarıyla incelenmiştir<sup>165</sup>.

Aynı şekilde kaptan, denizcilikte geçerli olan kurallar uyarınca; (1) geminin aşırı derecede yüklenmemesine, (2) gerekli safranın gemide bulunmasına ve (3) geminin ambarlarının taşınacak olan eşyayı kabule ve korumaya elverişli bir şekilde donatılmış olmasına dikkat etmek zorundadır<sup>166</sup>. İlk iki görev esasen “yola elverişlilik” kavramı içinde yer aldığından, Y-TTK m. 1090 f. 1 hükmünde öngörülen bu görevin burada tekrar edilmesine gerek yoktu. Görevlerin üçüncüsü ise, Türk Hukuku’na E-TTK m. 975 f. 2 ile girmiştir<sup>167</sup>. Y-TTK m. 1091 f. 2’de bu görev, özü bakımından korunmuş, ancak “akit uyarınca” ve “taşınmasına” sözcükleri tekrar edilmemiştir. Bu değişiklik için bir gerekçe açıklanmamıştır. Her ihtimalde, burada “yüke elverişlilik” kast edildiği için, Y-TTK m. 932 f. 3’te yer alan genel tanım dikkate alınarak, hükümde kısaca “geminin yüke elverişli olmasına” ibaresi tercih edilebilirdi; hükmün anlamı bu yöndedir.

<sup>164</sup> ADHGB m. 481 f. 1 = HGB (1897) m. 514 f. 1 = DTK m. 1055 f. 1 = E-TTK m. 975 f. 1 = Y-TTK m. 1091 f. 1.

<sup>165</sup> ATAMER, Kerim: “Yeni Türk Hukuku Uyarınca *Incorporation*, *FIOST* ve *Arbitration London* Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi”, (Deniz Hukuku Dergisi 2006 [Basım Tarihi: Ekim 2011], Yıl: 11, Sayı: 1-4, s. 241-342), s. 298-315.

<sup>166</sup> ADHGB m. 481 f. 2 = HGB (1897) m. 514 f. 2 = DTK m. 1055 f. 2 = E-TTK m. 975 f. 2 (ek: “ambarların akit uyarınca taşınacak olan malların kabulüne, taşınmasına ve korunmasına elverişli”) = Y-TTK m. 1091 f. 2 (değişiklik: “geminin ambarlarının taşınacak olan eşyayı kabule ve korumaya elverişli”).

<sup>167</sup> Bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 880 (III 6 b).

[TBMM:] Bu saptamalar karşısında, Y-TTK m. 1090 ve m. 1091’de yer alan kuralların biraraya toplanması ve kaptanın gemiyi “denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulundurmakla yükümlü olduğu”nun bildirilmesi yeterli olacaktır.

### c) Yabancı Mevzuat

Kaptanın diğer iki görevi, kaynaklar<sup>168</sup> doğrultusunda iki fıkra hâlinde düzenlenmiştir (Y-TTK m. 1092). Bu madde kapsamında kaptanın ilk görevi, yabancı bir ülkede bulunduğu sırada “o ülke devletinin mevzuatına, özellikle kolluk, vergi ve gümrük kurallarına uymak”tır; bu görevin ihlal edilmesinden doğan zarardan kaptan sorumlu tutulacaktır<sup>169</sup>. Kaynak Alman hükümlerinde, DTK m. 1056 f. 1’de ve E-TTK Tasarısı’nda bulunduğu hâlde E-TTK m. 976 f. 1’de eksik olan “vergi nizamları” ibaresinin eklenmesi amacıyla ve “polis ve gümrük nizamları” ibaresinin yerine geçmek üzere, Y-TTK m. 1092 f. 1’de “kolluk, vergi ve gümrük kuralları” ibaresi kullanılmıştır<sup>170</sup>. DTAK tarafından hazırlanan metinde, kaynaklarda geçen “polis” teriminin yerine “güvenlik” ibaresi önerilmişti<sup>171</sup>; TBMM Adalet Komisyonu, bu terimin, amacı daha iyi açıklamak üzere “kolluk” ibaresiyle karşılanmasını uygun görmüştür<sup>172</sup>.

DTAK’nın 30/3/2002 tarihli oturumunda, bu hükümde geçen “yabancı bir ülkede” sözcüklerinin çıkartılması teklif edilmiştir. Gerekçe olarak, kaptanın yalnızca yabancı bir ülkede değil, her kaptanın Türk karasularında mevzuata riayet ile yükümlü olduğu, bu nedenle maddenin daraltıcı ifadesinin yanılıcı bulunduğu açık-

<sup>168</sup> Bu kuralın yasama süreci hakkında bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 880 (III 6 c).

<sup>169</sup> ADHGB m. 482 f. 1 = HGB (1897) m. 515 f. 1 = DTK m. 1056 f. 1 = E-TTK m. 976 f. 1 = Y-TTK m. 1092 f. 1.

<sup>170</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1092).

<sup>171</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 810 (Madde 1092).

<sup>172</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 533 (Gerekçe Madde 1092).

lanmıştır. Buna karşılık, bu hükmün özellikle Türk karasularından geçiş yaparken kusuruyla zarara yol açan kaptanlar açısından önem taşıyabileceği vurgulanmıştır. Öte yandan, bu maddenin bir kanunlar ihtilâfi kuralına dönüştürülemeyeceği, Türk karasularından geçiş yapılırken her kaptanın mevzuata uymakla yükümlü olduğu, bu hususun esasen Milletlerarası Hukuk'a ilişkin bulunduğu da belirtilmiştir. Yapılan oylamada, anılan ibarenin çıkarılması teklifi kabul edilmemiştir.

Aynı maddenin öngördüğü ikinci yükümlülük uyarınca kaptan, "harp kaçağı niteliğinde olduğunu bildiği veya bilmesinin gerektiği eşya"yı gemisine yükleyemez<sup>173</sup>; eğer bu göreve aykırı davranılmışsa, kaptan, bu sebeple ortaya çıkan zararı da gidermekle yükümlü tutulmuştur<sup>174</sup>.

"Kaptan" hakkındaki Üçüncü Kısım'da sıralanan görevlerin kusurlu olarak ihlali hâlinde doğan sorumluluk, genel hüküm<sup>175</sup> olarak, kaptanın görevlerinden önce düzenlendiği için, bu maddenin her iki fıkrasının sonunda kaptanın "zararları tazmin ile yükümlü" olduğunun bildirilmesi, gereksiz birer tekrar niteliğindedir. Üçüncü Kısım'ın "C) Görevleri" üst başlığına uygun olarak, bu maddede yalnızca kaptanın görevlerine yer verilmesi yeterlidir. [TBMM:] Dolayısıyla yeni bir yasal düzenlemede, Y-TTK m. 1092'nin, yalnızca görevleri sıralayan bir anlatıma kavuşturulması uygun olacaktır.

### ç) Yola Çıkma

Kaptanın gecikmeksizin sefere başlama ve gerekirse kendi yerine vekil seçme yükümlülüklerini düzenleyen kural, önceki

<sup>173</sup> Bu konuda ayrıca bkz. Y-TTK m. 1146 ve o hükmün kaynakları.

<sup>174</sup> ADHGB m. 482 f. 2 = HGB (1897) m. 515 f. 2 = DTK m. 1056 f. 2 = E-TTK m. 976 f. 2 = Y-TTK m. 1092 f. 2.

<sup>175</sup> ADHGB m. 478 c. 2 = HGB (1897) m. 511 c. 2 = DTK m. 1052 f. 2 = E-TTK m. 972 c. 2 = Y-TTK m. 1089 f. 1; hükmün yasama süreci hakkında bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 878-879 (III 5) ve yukarıda III 5 b.



kaynaklardan<sup>176</sup>, dili güncelleştirilerek aktarılmıştır<sup>177</sup>. Buna göre kaptan, gemi kalkmaya hazır olunca, elverişli ilk fırsatta yola çıkmak zorunda tutulmuştur<sup>178</sup>.

Maddenin ikinci fıkrasının kaynaklardaki ilk cümlesi, noktalı virgül işaretiyle ayrılmış iki cümleden oluşmaktadır. Bu cümleler Y-TTK hükmünde bağımsız hâle getirildiğinden, yeni düzenlemede ikinci fıkra üç cümleden oluşmaktadır; ancak içerik bakımından kaynaklara göre bir farklılık söz konusu değildir. Önceden olduğu gibi kaptan, hastalık veya diğer bir sebepten dolayı gemiyi yönetemeyecek durumda olsa bile, geminin kalkmasını veya yolculuğun devamını, uygun görülemeyecek bir şekilde geciktiremeyecektir<sup>179</sup>. Alman kaynaklarında kullanılan *ungebührlich* sözcüğünün karşılığı olarak Türkçe kaynaklarda<sup>180</sup> geçen “işini bozacak surette” ibaresinin yerine, bu kez isabetli olarak “uygun görülemeyecek bir şekilde” ibaresi tercih edilmiştir. Bu hükmün kapsamında kaptan gemiyi yönetemeyecek bir hâlde kalmışsa, ortaya iki seçenek çıkmaktadır. “Durumun gereklerine göre” donatandan talimat alması mümkünse, kaptan, zaman geçirmeden ona engelleri bildirip, talimat gelinceye kadar gereken önlemleri almakla yükümlüdür. Kaynak Almanca metinde geçen “*wenn Zeit und Umstände gestatten*” ibaresi yine “durumun gereklerine göre” (önceden: “hâlin icabına göre”) şeklinde tercüme edilmiştir. [TBMM:] Oysa kaynak ifadeye uygun bir tercüme şöyle olmalıdır: “zaman ve olanaklar elveriyorsa”. Dolayısıyla kaptan, zamanın ve olanakların elverdiği ölçüde, donatandan talimat almaya çalışmalıdır. Buna karşılık, donatandan talimat alınması mümkün değilse, kaptan, kendi yerine başka bir kişiyi kaptan

<sup>176</sup> Bu kuralın yasama süreci hakkında bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 880 (III 6 ç).

<sup>177</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1093).

<sup>178</sup> ADHGB m. 483 f. 1 = HGB (1897) m. 516 f. 1 = DTK m. 1057 f. 1 = E-TTK m. 977 f. 1 = Y-TTK m. 1093 f. 1.

<sup>179</sup> ADHGB m. 483 f. 2 c. 1 = HGB (1897) m. 516 f. 1 c. 1 = DTK m. 1057 f. 1 c. 1 = E-TTK m. 977 f. 1 c. 1 = Y-TTK m. 1093 f. 1 c. 1.

<sup>180</sup> DTK m. 1057 f. 2 c. 1 = E-TTK m. 977 f. 2 c. 1.

olarak seçmekle yükümlüdür<sup>181</sup>. Bu seçenek uyarınca vekil sıfatıyla atanan kaptanın fiillerinden, atamayı yapan kaptan kural olarak sorumlu tutulmayacaktır, meğerki vekilin seçiminde, atayan kaptanın kusuru bulunsun<sup>182</sup>.

#### d) Gemide Hazır Bulunma

Kaptanın gemide hazır bulunma görevi, önceki kaynaklardan<sup>183</sup>, mehz Alman hükmüyle uyumlu hâle getirilerek ve dili güncelleştirilerek alınmıştır<sup>184</sup>. Kaynaklarda, maddenin birinci fıkrası, noktalı virgül işaretiyle ayrılmış iki cümleden oluşmaktadır. Y-TTK hükmünde bu iki cümle bağımsız hâle getirilmiştir. Bu sebeple birinci fıkra, yeni düzenlemede iki cümleden oluşmaktadır; ancak içerik bakımından kaynaklara göre bir farklılık söz konusu değildir. Buna göre, kaptan, yüklemenin başlangıcından boşaltmanın tamamlanmasına kadar, zorunlu bir sebep bulunmadıkça, ikinci kaptanla birlikte aynı zamanda gemiden ayrılamaz<sup>185</sup>. Kaptan gemiden ayrılmak zorunda kalırsa, ayrılmadan önce zabıtların veya tayfaların arasından uygun birisini kendi yerine vekil olarak seçmekle yükümlü tutulmuştur<sup>186</sup>. Bu kurallar, önceden olduğu gibi, geminin güvenli olmayan bir limanda veya demirleme yerinde bulunduğu dönemlerde, yükleme başlamadan önce ve boşaltma bittikten sonra da

<sup>181</sup> ADHGB m. 483 f. 2 c. 1 = HGB (1897) m. 516 f. 2 c. 1 = DTK m. 1057 f. 2 c. 1 = E-TTK m. 977 f. 2 c. 1 = Y-TTK m. 1093 f. 2 c. 2 ([TBMM:] kanunlaşan metnin bu cümlesinde iki kez kullanılan "durum" sözcüğünün yerine daha güzel bir anlatım seçilmelidir).

<sup>182</sup> ADHGB m. 483 f. 2 c. 2 = HGB (1897) m. 516 f. 2 c. 2 = DTK m. 1057 f. 2 c. 2 = E-TTK m. 977 f. 2 c. 2 = Y-TTK m. 1093 f. 2 c. 3.

<sup>183</sup> Bu kuralın yasama süreci hakkında bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 880-881 (III 6 d).

<sup>184</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1094).

<sup>185</sup> ADHGB m. 484 f. 1 = HGB (1897) m. 517 f. 1 = DTK m. 1058 f. 1 c. 1 = E-TTK m. 978 f. 1 = Y-TTK m. 1094 f. 1 c. 1.

<sup>186</sup> ADHGB m. 484 f. 1 = HGB (1897) m. 517 f. 1 = DTK m. 1058 f. 1 c. 1 = E-TTK m. 978 f. 1 = Y-TTK m. 1094 f. 1 c. 2.

uygulanacaktır<sup>187</sup>. Öte yandan kaptan, yakın bir tehlikenin var olduğu tüm hâllerde ve geminin denizde bulunduğu her aşamada gemide kalmakla yükümlü tutulmuştur, meğerki gemiden ayrılmasını haklı gösteren bir zorunluluk bulunsun<sup>188</sup>.

### e) Kaptanın Gemi Zabitlerine Danışması

Kaptanın gemi zabitlerine danışması hâlinde bile sorumluktan kurtulamayacağını öngören kural<sup>189</sup>, dili güncelleştirilerek tekrar edilmiştir<sup>190</sup>. Bu kurala göre kaptan, bir tehlikenin varlığı hâlinde, gemi zabitlerine danışmaya gerek görse bile, onların verdikleri kararlarla bağlı olmayıp alacağı önlemlerden daima kendisi sorumlu tutulacaktır<sup>191</sup>. Alman kaynaklarında “gemide yapılan danışsal toplantı” anlamında kullanılan *Schiffsrat* teriminin karşılığı olarak E-TTK hükmünün başlığında yer verilen “gemi meclisi” ibaresi, gemide gemi zabitlerinden oluşan ayrı bir meclisin bulunduğu izlenimini uyandırdığı için, “kaptanın gemi zabitlerine danışması” şeklinde değiştirilmiştir<sup>192</sup>. DTAK’nın 30/3/2002 tarihli oturumunda, bu husus üzerinde özellikle durulmuş ve toplantıya katılan uzman kaptanların açıklamaları doğrultusunda, gemilerde “gemi meclisi” adı altında bir organın bulunmadığı hakkında kesin bilgi alındıktan sonra, başlıktaki değişiklik yapılmıştır.

<sup>187</sup> ADHGB m. 484 f. 2 = HGB (1897) m. 517 f. 2 = DTK m. 1058 f. 1 c. 2 = E-TTK m. 978 f. 2 = Y-TTK m. 1094 f. 2.

<sup>188</sup> ADHGB m. 484 f. 3 = HGB (1897) m. 517 f. 3 = DTK m. 1058 f. 2 (bu hükümde “gemide” yerine “güvertede” denmiş olması isabetsiz bir tercümedir) = E-TTK m. 978 f. 3 = Y-TTK m. 1094 f. 3.

<sup>189</sup> Bu kuralın yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 881 (III 6 e).

<sup>190</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1095).

<sup>191</sup> ADHGB m. 485 = HGB (1897) m. 518 = DTK m. 1059 = E-TTK m. 979 = Y-TTK m. 1095 f. 1.

<sup>192</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1095).

## f) Gemi Jurnalı

### aa) Yasama Süreci

Gemi jurnaline ilişkin kurallar<sup>193</sup>, Almanya’da federal düzeyde ilk kez ADHGB m. 486-489’da düzenlenmiştir. Bu kuralların arasında yer alan 488’inci madde, jurnalın ispat gücünü düzenlemekteydi. İspat kuralları daha sonra 1877 tarihli Alman Medeni Yargılama Kanunu’nda<sup>194</sup> düzenlenince, bu somut kuralın HGB (1897)’ye aktarılmasına gerek kalmamıştır. Buna karşılık, ADHGB m. 486, 487 ve 489, esaslı bir değişiklik yapılmaksızın, HGB (1897) m. 519-521’e aktarılmıştır. Bu hükümlerden HGB (1897) m. 519-520 tercüme edilerek DTK m. 1060-1062’ye alınmış, buna karşılık ADHGB m. 489 = HGB (1897) m. 521 Alman Hukuku’nda eyaletler düzeyinde özel hükümlerin kabulünü öngördüğünden, Türk Hukuku’na geçmemiştir. Söz konusu DTK maddeleri de, esaslı bir değişiklik yapılmadan E-TTK m. 980-981’e aktarılmıştır. Kaynak Alman Hukuku’nda, 24/5/1965 tarihli “Denizde Seyrüsefer Alanında Federal İdarenin Görevleri Hakkında Kanun”<sup>195</sup> m. 18 uyarınca, HGB (1897) m. 520’nin metni değiştirilmiş, ayrıca aynı yasa m. 22 b. 10 uyarınca da m. 519 ve m. 521 yürürlükten kaldırılmıştır<sup>196</sup>. Yeni düzenlemeye göre m. 520, “Eğer gemide bir jurnal tutuluyorsa” ibaresiyle başlamaktadır.

Bu gelişmeyi dikkate alan DTAK tarafından hazırlanan ilk taslakta, gemi jurnalının tutulması tümüyle ilgililerin tercihine bırakılmıştı. Bu öneri, DTAK’nın 22/3/2002 tarihli toplantısında ele alınmıştır. Toplantıya katılan uzman kaptanlar, bu konuda, gemilerin tonajından kaynaklanan bir düzenlemenin bulunup bulunmadığına

---

<sup>193</sup> Bu kuralların yasama süreci hakkında bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 881 (III 6 f).

<sup>194</sup> Zivilprozessordnung.

<sup>195</sup> Gesetz über die Aufgaben des Bundes auf dem Gebiet der Seeschifffahrt, Bundesgesetzblatt 1965 II, s. 833.

<sup>196</sup> Yeni düzenleme hakkında bkz. **RABE**, Dieter: Seehandelsrecht, 4. Auflage, München 2000, § 520 (s. 260).

dikkat çekmiştir. Bunun üzerine Alman Hukuku yeniden incelenmiş ve Deniz İdare Hukuku alanında yapılan düzenleme ile, gemi jurnali tutma yükümlülüğünün belli bir tonajın üstündeki gemilere getirildiği saptanmıştır. Buna karşılık, jurnal tutma görevinin tümüyle kaldırılmış olmadığı anlaşılmıştır. Bu çerçevede, Almanya’daki düzenlemenin daha ayrıntılı incelenmesine karar verilmiştir. 30/3/2002 tarihli toplantısında DTAK bu konuyu yeniden ele almıştır. Toplantıda, Alman Hukuku bakımından saptanan ek bilgiler rapor edilmiş ve jurnal tutma görevinin Almanya’da devam ettiği, ancak bu görevin başka bir yasaya alındığı, liman içinde seyir yapan tekneler için bir yükümlülüğün bulunmadığı, bu sebeple kaynak hükmünde “eğer gemide bir jurnal tutuluyorsa” ifadesinin bulunduğu açıklanmış, Deniz İdare Hukuku bakımından jurnal tutmadan gemilerin seyir yapmasının mümkün olmadığı bildirilmiştir. Bu bilgiler çerçevesinde, önerilen ilk metnin yerine, E-TTK m. 980-981 hükümlerinin yeni düzenleme için esas alınmasına karar verilmiştir. Y-TTK m. 1096-1097, bu gerekçelere dayanılarak hazırlanmıştır<sup>197</sup>.

Kaynaklar açısından hükümler eşleştirildiğinde, şu sonuçlara varılmaktadır:

#### **bb) Uygulama Alanı**

Kural olarak, Türk Bayraklı her gemide, “gemi jurnali” olarak nitelendirilen bir defter tutulacaktır<sup>198</sup>. İstisnaen, yalnızca bir liman içinde yolculuk yapan küçük gemilerde jurnal tutulması isteğe bağlı bırakılmıştır<sup>199</sup>. [TBMM:] Kaynak Alman hükümlerinde kullanılan *kleinere Fahrzeuge* (“küçükçe araçlar”) ibaresinin karşılığı olarak

<sup>197</sup> Bu açıklamalar, Y-TTK m. 1096’nın resmî gerekçesinde eksik kalmıştır; bkz. TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1096).

<sup>198</sup> ADHGB m. 486 = HGB (1897) m. 519 f. 1 = DTK m. 1060 f. 1 c. 1 = E-TTK m. 980 f. 1 c. 1 = Y-TTK m. 1096 f. 1 c. 1.

<sup>199</sup> ADHGB m. 489 = HGB m. 521’de tanınmış olan yetki uyarınca DTK m. 1062 = E-TTK m. 980 f. 3 = Y-TTK m. 1096 f. 3.

yeniden<sup>200</sup> “küçük gemiler” sözcüklerine yer verilmesi, bu kez Y-TTK m. 931 f. 1’de geçen “pek küçük olmayan” ibaresi karşısında hâlâ uygun bir seçim değildir ve değiştirilmelidir.

Bu kurallar, MÖHUK hükümleri çerçevesinde yalnızca Türk Bayraklı gemiler hakkında geçerlidir. Buna karşılık, yabancı bayraklı bir geminin tâbi olduğu mevzuat, böyle bir yükümlülük öngörmüyorsa, Türk Hukuku bakımından bir yaptırım uygulanması söz konusu olamaz.

### cc) Sorumlu Kişiler ve İmzalar

Gemi jurnali, önceden olduğu gibi yine kaptanın gözetimi altında, ikinci kaptan tarafından ve onun mazereti hâlinde bizzat kaptan veya kaptanın gözetimi altında olmak şartıyla ehil bir gemi adamı tarafından tutulacaktır<sup>201</sup>. Dolayısıyla kaptan, hiçbir hâlde jurnali bizzat doldurmakla yükümlü değildir. Şu var ki, jurnali ikinci kaptan veya kaptanın özel olarak seçtiği diğer bir gemi adamı doldursa bile, kaptan, yapılan çalışmayı her aşamada denetlenmekle yükümlüdür.

Jurnal kayıtları işlendikten sonra, hem kaptan hem de ikinci kaptan jurnali imzalamakla yükümlü tutulmuştur<sup>202</sup>.

### çç) Kayıt Zamanı ve İçeriği

Kural olarak, gemi jurnaline her yolculukta, “eşya veya safranın yüklenmeye başlanması anından itibaren geçecek belli başlı olaylar” yazılacaktır<sup>203</sup>. Bu kuralın somut olarak ne anlama geldiği ayrıca

<sup>200</sup> Önceki yasal düzenleme açısından bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 881 (III 6 f).

<sup>201</sup> ADHGB m. 486 f. 2 (“ikinci kaptan” yerine “dümenci”) = HGB (1897) m. 519 f. 2 (“ikinci kaptan” yerine “dümenci”) = DTK m. 1060 f. 2 = E-TTK m. 979 f. 2 = Y-TTK m. 1096 f. 2.

<sup>202</sup> ADHGB m. 487 f. 5 (“ikinci kaptan” yerine “dümenci”) = HGB (1897) m. 520 f. 5 (“ikinci kaptan” yerine “dümenci”) = E-TTK m. 981 f. 5 = Y-TTK m. 1097 f. 2; bu kural DTK m. 1061’e alınmamıştır.

<sup>203</sup> ADHGB m. 486 = HGB (1897) m. 519 f. 1 = DTK m. 1060 f. 1 c. 2 = E-TTK m. 980 f. 1 c. 2 = Y-TTK m. 1096 f. 1 c. 2.

açıklanmıştır. Gerçekten de tüm kaynaklarda, jurnale işlenecek kayıtlar iki grupta belirlenmiştir. Bu iki grubun arasındaki fark, kayıtların ne zaman yapılacağı hususunda getirilen kurallardır. Buna göre birinci gruptaki<sup>204</sup> kayıtların, her ihtimalde günü gününe yapılması şarttır. Buna karşılık ikinci grupta<sup>205</sup> yer alan kayıtlar, "mâni olmadıkça" her gün yapılacaktır. DTAK'nın 30/3/2002 tarihli toplantısında, "hükümün sadeleştirilmesi" amacıyla yeniden kaleme alındığı açıklanmış, sonuçta da ilk dört fıkra birleştirilmiştir<sup>206</sup>. Bu tercihin sonucu olarak, yeni düzende, iki kayıt grubu arasındaki fark kaldırılmış ve tüm kayıtların "engel bulunmadıkça günü gününe yazılması" kuralı getirilmiştir.

Jurnale her ihtimalde kaydedilmesi öngörülen bilgiler şöyle sıralanmaktadır: a) Meteorolojik veriler, özellikle hava ve rüzgâr durumu<sup>207</sup> (kaynaklarda yalnızca "hava ve rüzgâr durumu" ibaresi geçmektedir); b) Geminin izlediği rota ve aldığı yol<sup>208</sup>; c) Geminin bulunduğu enlem ve boylam dairesi<sup>209</sup>; d) Sintinelerdeki su yüksekliği<sup>210</sup>; e) Geminin bulunduğu yerde iskandil edilen (ölçülen) su derinliği<sup>211</sup>; f) Kılavuz alınması ve kılavuzun gemiye girdiği ve

<sup>204</sup> ADHGB m. 487 f. 1 = HGB (1897) m. 520 f. 1 = DTK m. 1061 f. 1 = E-TTK m. 981 f. 1.

<sup>205</sup> ADHGB m. 487 f. 2-4 = HGB (1897) m. 520 f. 2-4 = DTK m. 1061 f. 2-3 (kaynakların dördüncü fıkrası DTK m. 1061'de eksiktir) = E-TTK m. 981 f. 2-4.

<sup>206</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1097).

<sup>207</sup> ADHGB m. 487 f. 1 b. 1 = HGB (1897) m. 520 f. 1 b. 1 = DTK m. 1061 f. 1 b. 1 = E-TTK m. 981 f. 1 b. 1 = Y-TTK m. 1097 f. 1 b. (a) (Ek: "Meteorolojik veriler, özellikle").

<sup>208</sup> ADHGB m. 487 f. 1 b. 2 = HGB (1897) m. 520 f. 1 b. 2 = DTK m. 1061 f. 1 b. 2 = E-TTK m. 981 f. 1 b. 2 = Y-TTK m. 1097 f. 1 b. (b).

<sup>209</sup> ADHGB m. 487 f. 1 b. 3 = HGB (1897) m. 520 f. 1 b. 3 = DTK m. 1061 f. 1 b. 3 = E-TTK m. 981 f. 1 b. 3 = Y-TTK m. 1097 f. 1 b. (c).

<sup>210</sup> ADHGB m. 487 f. 1 b. 4 = HGB (1897) m. 520 f. 1 b. 4 = DTK m. 1061 f. 1 b. 4 = E-TTK m. 981 f. 1 b. 4 = Y-TTK m. 1097 f. 1 b. (d).

<sup>211</sup> ADHGB m. 487 f. 2 b. 1 = HGB (1897) m. 520 f. 2 b. 1 = DTK m. 1061 f. 2 b. 1 = E-TTK m. 981 f. 2 b. 1 = Y-TTK m. 1097 f. 1 b. (e).

ayrıldığı saatler<sup>212</sup>; g) Gemi adamları arasındaki değişiklikler<sup>213</sup>; h) Gemi veya eşyanın uğradığı bütün kazalar ve bunların ayrıntılı açıklaması<sup>214</sup>; i) Gemide işlenen suçlar ve 25/4/2006 tarihli 5490 sayılı Nüfus Hizmetleri Kanunu hükümleri saklı kalmak üzere, gemideki doğum ve ölüm olayları<sup>215</sup> (Nüfus Kanunu'na yapılan atıf, E-TTK'ya Adliye Encümeni tarafından eklenmiştir<sup>216</sup>; o Kanun'un daha sonra değişmiş olması sebebiyle, TBMM Adalet Komisyonu, yeni Kanun'un tarih ve sayısını yasama tekniğine uygun olarak Y-TTK'ya eklemiştir<sup>217</sup>).

Jurnale kaydedilecek bilgiler, temel kuralda geçen "belli başlı olaylar" ibaresinden anlaşılacağı gibi, (a)'dan (i)'ye kadar sıralanan hususlarla sınırlı değildir. Yolculuk sırasında karşılaşılan ve ilgili tarafların sorumlulukları bakımından önem taşıyabilecek diğer olayların da kaydedilmesi gerekmektedir. Söz gelimi denizde can veya eşya kurtarmak için yürütülecek faaliyetlerin, başka bir gemiden kaynaklanan deniz kirlenmesinin önlenmesi veya sınırlandırılması için alınacak tedbirlerin de jurnale işlenmesi uygun olacaktır.

Öte yandan, "gemi meclisi" ibaresine ilişkin olarak yapılan saptamalar<sup>218</sup> dikkate alınarak, tüm kaynaklarda, jurnale kaydedilecek ikinci grup bilgilerin arasında sıralanan "gemi meclisince verilen kararlar" bendi<sup>219</sup>, Y-TTK'ya alınmamıştır.

<sup>212</sup> ADHGB m. 487 f. 2 b. 2 = HGB (1897) m. 520 f. 2 b. 2 = DTK m. 1061 f. 2 b. 2 = E-TTK m. 981 f. 2 b. 2 = Y-TTK m. 1097 f. 1 b. (f).

<sup>213</sup> ADHGB m. 487 f. 2 b. 3 = HGB (1897) m. 520 f. 2 b. 3 = DTK m. 1061 f. 2 b. 3 = E-TTK m. 981 f. 2 b. 3 = Y-TTK m. 1097 f. 1 b. (g).

<sup>214</sup> ADHGB m. 487 f. 2 b. 5 = HGB (1897) m. 520 f. 2 b. 5 = DTK m. 1061 f. 2 b. 5 = E-TTK m. 981 f. 2 b. 5 = Y-TTK m. 1097 f. 1 b. (h).

<sup>215</sup> ADHGB m. 487 f. 3 = HGB (1897) m. 520 f. 3 = DTK m. 1061 f. 3 = E-TTK m. 981 f. 3 = Y-TTK m. 1097 f. 1 b. (i).

<sup>216</sup> TBMM Zabıt Ceridesi, Devre: X, İçtima: 2, Cilt: 12 (1-29/6/1956), S. Sayısı: 198, s. 253 (m. 981).

<sup>217</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 533 (Gerekçe Madde 1097).

<sup>218</sup> Bkz. yukarıda III 6 e.

<sup>219</sup> ADHGB m. 487 f. 2 b. 4 = HGB (1897) m. 520 f. 2 b. 4 = DTK m. 1061 f. 2 b. 4 = E-TTK m. 981 f. 2 b. 4.



**g) Deniz Raporu****aa) Yasama Süreci**

Deniz raporuna ilişkin olarak E-TTK m. 982-985 hükümlerinde yer verilen kurallar, esas itibarıyla ADHGB ve HGB (1897) hükümlerinden derlenmiştir<sup>220</sup>. DTAK, bu kuralları yeniden düzenlerken, yer yer ayrıntılı tartışmalar yürütülmüştür. Uzakyol kaptanı ve avukat merhum GÜNDÜZ AYBAY tarafından 18/4/2000 tarihinde DTAK'ya ulaştırılan görüşte, deniz raporuyla ilgili hükümlerin uygulamada güçlüğüyle sebebiyle, bu yöntemin terk edilmesi ve kaptanın hazırlayacağı bir raporun gemi jurnaliyle birlikte noter tarafından onaylanması şeklinde bir usulün, birçok başka ülkede olduğu gibi, tercih edilmesi önerilmiştir. DTAK'nın 22/3/2002 tarihli toplantısında ele alınan bu öneri çok isabetli bulunmuş ve mahkemelerce fiilen yapılan işlemin de zaten çok farklı olmadığına işaret edilmiştir. Diğer yandan, bu öneri kabul edilecek olursa, gemi jurnallerinin sonradan doldurulmasının önlenebileceği hatırlatılmıştır. Nitekim bu sebeple ceza yargısına intikal etmiş dosyaların bulunduğu, birçok olayda bir yük zararı veya deniz kazası meydana geldiğinde, gemi jurnallerinin, o zarar veya kazadan ötürü donatana ve kaptana sorumluluk yüklenmesine olanak bırakmayacak şekilde sonradan doldurulduğu açıklanmıştır. Öte yandan, noter tasdiki yönteminin, mahkemeden deniz raporu alınması usulünün yanında bir seçenek olarak kabul edilmesi tavsiye edilmiştir; noter harçlarının çok yüksek olması sebebiyle, uygulamada ilgililerin yine de mahkeme usulünü tercih edebileceğine işaret edilmiştir. Böyle bir seçenekli uygulama, genel olarak benimsenmiştir. Yargısal işlemin muhafaza edilmesi hâlinde, yetkili mahkemenin de açıklığa kavuşturulması önerilmiş, yasadaki hükmün belirsizliğinden ötürü, yetki konusunda sıklıkla uyuşmazlık çıktığı hatırlatılmıştır.

DTAK'nın 30/3/2002 tarihli toplantısında deniz raporu ile ilgili kurallar hakkında yeniden ayrıntılı görüşmeler yapılmıştır. 22/3/2002 tarihli toplantı tutanağının bu konuya ilişkin bölümü

---

<sup>220</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 881-883 (III 6 g).

okunduktan sonra, rahmetli GÜNDÜZ AYBAY tarafından yapılan öneri yeniden ele alınmıştır. Deniz kazalarına ilişkin hukuksal kurallar ve uygulama açısından, yargısal raporun yerine noter tasdikli raporun kabul edilmesi görüşü tartışılmıştır. Ne var ki, yapılan açıklamalar çerçevesinde, yargısal raporun terk edilmesine hukuken ve fiilen olanak bulunmadığı anlaşılmıştır. Bu sebeple, noter tasdikli rapor seçeneği, yapılan oylamada kabul edilmemiştir. Nitekim bu usule olanak veren Alman düzenlemesi de, 1. SRÄG uyarınca 1972 yılında kaldırılmıştır<sup>221</sup>. Bunun üzerine, DTAK'ya CAN tarafından sunulan taslak hükümlerin görüşülmesine geçilmiş ve 1. SRÄG uyarınca yapılan değişikliklerin esas alındığı saptanmıştır. Bu değişiklikte, bir çok konunun Alman Medeni Yargılama Kanunu'na bırakıldığı görülmüştür. Böyle bir düzenleme sakıncalı bulunmuş ve usuli düzenlemenin yeniden kaleme alınması kararlaştırılmıştır. Bu doğrultuda KALPSÜZ tarafından yapılan çalışmada, E-TTK'dan gelen kurallar ile 1. SRÄG uyarınca yapılan değişiklikler harmanlanmıştır. Hazırlanan taslak, TTK Komisyonunun 25/9/2003 tarihli birinci oturumunda görüşülüp karara bağlanmıştır.

Bu hazırlık sürecinin ışığında kaynaklar eşleştirildiğinde, şu saptamalar yapılmaktadır:

#### **bb) Hukuksal Nitelik**

Kaynak hükümlere göre kaptan, yolculuk sırasında meydana gelebilecek bütün kazalar hakkında, gemi adamlarının tamamı yahut içlerinden bir kısmının katılımıyla, mahkemeden deniz raporu almakla yükümlü tutulmuştur; kazanın yol açtığı zararın türü ve niteliği bu açıdan önem taşımamaktadır<sup>222</sup>. 1. SRÄG m. 1 b. 11 uyarınca yeniden kaleme alınan HGB (1972) m. 522 f. 1 c. 1 hükmünde bu kural kısmen değiştirilmiştir. Buna göre, deniz raporunun düzenlenmesi kaptanın tercihinin bırakılmıştır; kaptan gerekli görürse böyle bir rapor alabilecektir, ancak kanundan ötürü

<sup>221</sup> Begründung zu Nr. 11 § 522 HGB, BT Drucksache VI/2225, s. 21 (sağ sütun sonu) \_ s. 22 (sol sütun başı).

<sup>222</sup> ADHGB m. 490 f. 1 = HGB (1897) m. 522 f. 1 = DTK m. 1063 f. 1 = TTK m. 982 f. 1.

buna zorunlu tutulmamaktadır. Bu değişikliğe ilişkin resmî gerekçede, hukuksal niteliği itibarıyla deniz raporunun, kaptan ile diğer gemi adamlarının donatana hesap vermelerine yönelik bir belge olduğu hatırlatılmıştır<sup>223</sup>. Nitekim bu belgenin Almanca ismi olan *Verklarung* terimi, gemi adamlarının kusur isnadından “arınması” veya “temizlenmesi”, bu tür isnatların önüne geçebilmek amacıyla gemi adamlarının “hesap vermesi” ya da “açıklamada bulunması” anlamlarına gelmektedir<sup>224</sup>. Bu sebeple, kaptan ve diğer gemi adamları, deniz raporuna ilişkin yargılamada “tanık” sıfatıyla değil, doğrudan “hesap veren taraf” olarak yer almaktadır<sup>225</sup>. Nitekim HMK m. 240 f. 1 uyarınca “tanık” olarak yalnızca “davada taraf olmayan kişiler” gösterilebildiği dikkate alındığında, Türk Hukuku açısından da aynı sonuca varılmaktadır. Dolayısıyla kaptan ve diğer gemi adamları, mahkeme huzurunda yaptıkları açıklamalarla, olası bir sorumluluk isnadına karşı, sorumluluktan kurtuluş sebeplerine ilişkin resmî bir belge elde etmektedirler. Alman yasa koyucusu, bu tarihsel amaç doğrultusunda öngörülen deniz raporunun, eskimiş kurallara göre yürütülmesinde sorunların çıktığını saptamıştır<sup>226</sup>. Bu bağlamda, Alman Hukuku bakımından deniz raporunun daima yemin altında verilmesi<sup>227</sup> ve bu raporun alınmasının her ihtimalde zorunlu tutulması, en temel usuli sorunlar olarak sıralanmıştır<sup>228</sup>. Çağdaş haberleşme olanakları ve liman işlemlerinin yürütülmesindeki hız dikkate alınınca, deniz raporunun her hâlde zorunlu sayılmasını haklı görmek mümkün olmamış; yemin açısından da

<sup>223</sup> Begründung zu Nr. 11, Vorbemerkung, BT Drucksache VI/2225, s. 20 (sağ sütun sonu).

<sup>224</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. LİEDTKE, Die Verklarung, s. 31-33 ve orada atıf yapılan kaynaklar.

<sup>225</sup> Begründung zu Nr. 11, Vorbemerkung, BT Drucksache VI/2225, s. 20 (sağ sütun sonu).

<sup>226</sup> Begründung zu Nr. 11, Vorbemerkung, BT Drucksache VI/2225, s. 20 (sağ sütun sonu) - s. 21 (sol sütun başı).

<sup>227</sup> Türk Yargılama Hukuku açısından günümüzde bkz. HMK m. 225-239.

<sup>228</sup> Begründung zu Nr. 11, Vorbemerkung, BT Drucksache VI/2225, s. 21 (sol sütunda ilk iki paragraf).

aynı sonuca varılmıştır<sup>229</sup>. Deniz raporu yemin kapsamında çıkartılınca ve alınması da tercihe bırakılınca, kaptanın ve diğer gemi adamlarının donatana hesap vermelerine ilişkin işlevi geniş ölçüde ortadan kalktığından, böyle bir usulün devam ettirilmesine gerek kalıp kalmadığı da sorgulanmıştır<sup>230</sup>. Alman yasa koyucusu, bu yöntemin çok sayıda başka Devlet tarafından korunduğunu dikkate almış ve yeni düzenlemede, böyle bir raporun alınmasını isteme hakkının gemi, yük ve yolculuk ile ilgili diğer kişilere de tanınması yoluyla, bu işlemin bir "delil tespiti"<sup>231</sup> hâline dönüştürüldüğünü açıklamıştır<sup>232</sup>. Bu saptama Türk Hukuku açısından büyük bir önem taşımaktadır, çünkü DTAK, 1. SRÄG uyarınca yapılan bu değişiklikleri aynen benimsediğinden, yeni Türk Hukuku açısından da deniz raporunun alınması bir delil tespit işlemi olarak değerlendirilecektir. Nitekim HGB (1972) m. 522 f. 1 c. 1'den tercüme edilerek hazırlanan<sup>233</sup> Y-TTK m. 1098 f. 1 c. 1 hükmüne göre, deniz raporunun düzenlenmesi, kural olarak kaptanın seçimine bırakılmıştır; şu kadar ki, raporun düzenlenmesini isteyebilecek kişilerden biri böyle bir istemde bulunursa, kaptan, raporu almak zorunda tutulmuştur. Böylece yeni Türk Hukuku bakımından da deniz raporuna, bir delil tespit işlemi niteliği kazandırılmıştır<sup>234</sup>. Dolayısıyla, deniz raporuna ilişkin olarak Y-TTK'da özel hüküm bulunmayan hâllerde, HMK'nın delil tespitine ilişkin hükümleri tamamlayıcı olarak uygulanacaktır.

### cc) Başvurunun Yapılabileceği Hâller

Kaynaklara uygun olarak yeni düzenlemeye göre de, deniz raporunun istenebilmesi için, yolculuk sırasında meydana gelen bir

<sup>229</sup> Begründung zu Nr. 11, Vorbemerkung, BT Drucksache VI/2225, s. 21 (sol sütunda üçüncü paragraf).

<sup>230</sup> Begründung zu Nr. 11, Vorbemerkung, BT Drucksache VI/2225, s. 21 (sol sütunda üçüncü paragraf).

<sup>231</sup> Türk Yargılama Hukuku açısından günümüzde bkz. HMK m. 400-405.

<sup>232</sup> Begründung zu Nr. 11, Vorbemerkung, BT Drucksache VI/2225, s. 21 (sol sütunda üçüncü paragrafın sonu).

<sup>233</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1098).

<sup>234</sup> Ayrıca bkz. aşağıda III 6 g dd.

kazanın (1) gemiyi veya taşınan eşyayı ilgilendirmesi ya da (2) başkaca bir maddi zarar doğurması ihtimali bulunmalıdır<sup>235</sup>. Kaynaklarda ayrıca belirtilmiş olan “geminin bir barınma limanına girmesi” hâli, yeni kurallarda tekrar edilmemiştir; ancak bu husus bir değişiklik niteliğinde değildir, çünkü barınma limanına girilmesi zorunluluğunun doğması, bir müşterek avaryâ hâli olarak, daima “başkaca bir maddi zarar doğurabilecek” bir deniz kazası niteliğindedir.

Geminin tam ziyâa uğrayıp uğramadığı, bu hükmün işletilmesi açısından etkili değildir<sup>236</sup>. Kaynaklarda bu kural, başvurunun yapılacağı mahkemeye ilişkin hükümde<sup>237</sup> açıklanmışken, Y-TTK’da yeri değiştirilerek, deniz raporunun istenebileceği hâllerin arasında açıkça bildirilmesi uygun görülmüştür. Dolayısıyla hukuksal açıdan bir değişiklik söz konusu değildir.

### çç) Başvurunun Yapılmasını İsteyebilecek Kişiler

#### aaa) Yeni Alman Hukuku

Yeni düzenlemede kaptan, deniz raporu alıp almamak konusunda serbest bırakılınca, hangi kişilerin bu yönde bir istemde bulunabileceği hakkında ayrı bir kuralın getirilmesi gerekmiştir. Alman yasa koyucusu, istemde bulunma hakkını açıkça şu kişilere tanımıştır: kaza sebebiyle malvarlığında önemli bir zarar (*erheblicher Vermögensnachteil*) meydana gelebilecek olan (1) donatan, (2) gemi üzerinde bir hakkı bulunan kişi (*Inhaber eines Rechts am Schiff*), (3) yükle ilgili kişiler (*Ladungsbeteiligte*), (4) yolcular ve (5) gemi adamları. Bu sıralamaya ilişkin resmî gerekçede<sup>238</sup>, deniz raporu düzenlenmesini isteme hakkının “yolculuk ile ilgili tüm kişiler” (*Reiseinteressenten*) bakımından kabul edildiği açıklanmıştır; dolay-

<sup>235</sup> ADHGB m. 490 f. 1 = HGB (1897) m. 522 f. 1 = DTK m. 1063 c. 1 = E-TTK m. 982 f. 1 = HGB (1972) m. 522 f. 1 c. 1 = Y-TTK m. 1098 f. 1 c. 1.

<sup>236</sup> Y-TTK m. 1098 f. 1 c. 1.

<sup>237</sup> ADHGB m. 490 f. 2 b. 3 = HGB (1897) m. 522 f. 2 b. 3 = DTK m. 1063 c. 2 b. 3 = E-TTK m. 982 f. 2 b. 3 = HGB (1972) m. 522 f. 1 c. 3.

<sup>238</sup> Begründung zu Nr. 11 § 522 HGB, BT Drucksache VI/2225, s. 21 (sağ sütunda birinci paragraf).

sıyla yasa koyucu, sıralanan beş hak sahibini “yolculuk ile ilgili kişiler” olarak değerlendirmiştir. Gerekçede ayrıca, “yükle ilgili kişiler” ibaresine “tahsis olunan”<sup>239</sup> (zaman chartereri) ve “taşıtan”<sup>240</sup> (yolculuk chartereri) terimlerinin de dahil olduğu bildirilmiş, diğer yandan bir gemi kira<sup>241</sup> veya finansal kira<sup>242</sup> sözleşmesi uyarınca “kiracı” sıfatını alan kişinin zaten “donatan” sıfatıyla listede bulunduğu vurgulanmıştır. Buna karşılık, yalnızca haksız fiil uyarınca alacaklı olan kişiler ile istifçi ve kılavuz gibi, özel bir sözleşme uyarınca gemiye sadece geçici olarak çıkan kişilere, deniz raporu isteme hakkının tanınmadığı bildirilmiştir; gerekçe olarak, bu kişilerin, “yolculuk ile ilgili kişiler”in arasında bulunan “ortak tehlike birliğine” (*Gefahrengemeinschaft*) dahil olmadıkları, çünkü kaptanın kendi özen yükümlülüğüne ve sorumluluğuna ilişkin genel kurallar<sup>243</sup> uyarınca, onların çıkarlarını gözetmek zorunda olmadığı bildirilmiştir<sup>244</sup>.

Şu hâlde kaynak Alman Hukuku’na göre deniz raporunu doğrudan kaptan isteyebilecek; kaptanın buna gerek görmediği hâllerde ise “yolculuk ile ilgili kişiler”in her biri böyle bir istem ileri sürebilecektir<sup>245</sup>.

### bbb) Yeni Türk Hukuku

Y-TTK m. 1098 f. 1 c. 2 kaleme alınırken, Alman Hukuku’nda 1972 yılında yapılan değişikliğin göz önünde bulundurulduğu açıklanmışsa<sup>246</sup> da, kaynak hüküm esaslı şekilde genişletilmiştir.

<sup>239</sup> Y-TTK m. 1131 f. 1.

<sup>240</sup> Y-TTK m. 1138 f. 1.

<sup>241</sup> Y-TTK m. 1119 f. 1.

<sup>242</sup> 21/11/2012 tarihli ve 6361 sayılı Kanun (RG T: 13/12/2012, Sayı: 28496) m. 18 f. 1.

<sup>243</sup> Y-TTK m. 1088 ve 1089 hakkında bkz. yukarıda III 5 a ve b.

<sup>244</sup> Begründung zu Nr. 11 § 522 HGB, BT Drucksache VI/2225, s. 21 (sağ sütunda birinci paragraf).

<sup>245</sup> HGB (1972) m. 522 f. 1 c. 2.

<sup>246</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1098).

Gerçekten de, deniz raporunun düzenlenmesini isteme hakkı, yalnızca donatana ve "yolculuk ile ilgili diğer kişiler"e değil, "ilgisi olduğunu ispat eden herkes"e tanınmıştır. Bu değişiklik için bir gerekçe açıklanmamıştır. TTK Komisyonunun 25/9/2003 tarihli birinci oturumunda görüşmeye açılan metinde bu ibare yer aldığından, söz konusu değişikliğin daha önceki bir aşamada yapılmış olduğu anlaşılmaktadır; ancak bu eklemenin gerekçesini saptamak mümkün olmamıştır. Hükmün bu açık sözü karşısında, Alman yasa koyucusunun resmî gerekçesine göre deniz raporu isteme hakkı bulunmayan "haksız fiil alacaklıları" ve "istifçi, kılavuz gibi, özel bir sözleşme uyarınca gemiye yalnızca geçici olarak çıkan kişiler" Türk Hukuku'na tâbi kazalarda, kaptandan deniz raporu alınmasını isteyebilecektir. Dolayısıyla, örneğin bir deniz kirliliği meydana geldiğinde, zarar gören balıkçılar, kıyı tesislerinin malikleri, turizm işletmeleri ve benzeri kişiler de deniz raporu isteme hakkına kavuşturulmuştur.

#### **dd) Başvuruyu Yapmakla Yükümlü Kişiler**

Kaynaklara uygun olarak yeni düzenlemede de deniz raporu başvurusu kural olarak kaptan tarafından yapılacaktır<sup>247</sup>. Şu var ki, eğer kaptan ölmüşse veya başvuruyu yapamayacak hâldeyse, bu görev, gemide kaptandan sonra en yüksek rütbeli zabite yüklenmiştir<sup>248</sup>. Dolayısıyla kaptan veya ona vekâlet eden zabıt, deniz raporunun alınması için yapılacak başvuruda "dava takip yetkisi"ne<sup>249</sup> sahiptir. Onları temsilen bir avukatın başvuruda bulunması da mümkündür; bu hâlde avukatın, usulüne uygun düzenlenmiş bir vekâletname sunması şarttır<sup>250</sup>.

Kaynak hükümlerde geçen "zabitin bunu yaptırmağa (rapor almaya)" yükümlü olduğuna ilişkin ibare, yeni düzenlemede "tespit

<sup>247</sup> ADHGB m. 490 f. 1 = HGB (1897) m. 522 f. 1 = DTK m. 1063 c. 1 = E-TTK m. 982 f. 1 = HGB (1972) m. 522 f. 1 c. 1 = Y-TTK m. 1098 f. 1 c. 1.

<sup>248</sup> ADHGB m. 490 f. 3 = HGB (1897) m. 522 f. 3 = DTK m. 1063 c. 2 b. 4 = E-TTK m. 982 f. 3 = Y-TTK m. 1098 f. 2.

<sup>249</sup> HMK m. 114 f. 1 b. (e).

<sup>250</sup> HMK m. 114 f. 1 b. (f).

yaptırmak" şeklinde ifade edilerek, "deniz raporu"nun aslında bir delil tespit işlemi niteliğini taşıdığı belli edilmiştir<sup>251</sup>.

En yüksek rütbeli zabitin yetkisine ilişkin kural, 1. SRÄG ile yapılan değişiklikten sonra HGB (1972)'de tekrar edilmemiştir, çünkü aynı sonuca SeemG m. 2 f. 3 uyarınca varılacağı açıklanmıştır<sup>252</sup>. Dolayısıyla hukuksal kuralın içeriği açısından bir değişiklik söz konusu değildir.

### ee) Başvurunun Yapılacağı Yer ve Makam

Deniz raporuna ilişkin başvurunun yapılacağı yerler, yeni düzenlemede de kaynaklara uygun bir şekilde üç bent hâlinde sayılmıştır<sup>253</sup>. Buna göre kaptan veya ona vekâlet eden zabıt, şu üç yerden birinde başvuruyu yapmakla yükümlü tutulmuştur: (1) Varma limanında ve eğer varma limanı birden çok ise, kazadan sonra varılan ilk limanda<sup>254</sup>; (2) Gemi varma limanına ulaşmadan önce, tamir edilmek üzere veya eşyayı boşaltmak amacıyla bir barınma limanına girecek olursa, bu barınma limanında<sup>255</sup>; (3) Yolculuk, geminin batmasından veya başka bir sebepten ötürü varma limanına ulaşmasından önce sona ererse, kaptanın veya ona vekâlet eden zabitin uğradığı ilk elverişli yerde<sup>256</sup>. Kaynak Alman hükmünde 1. SRÄG uyarınca benimsenen yeni anlatım<sup>257</sup>, Türk Hukuku'na yansıtılmış değildir; dolayısıyla Y-TTK hükmü, önceki kaynakların bir tekrarı niteliğindedir.

<sup>251</sup> Bkz. yukarıda III 6 g bb.

<sup>252</sup> Begründung zu Nr. 11 § 522 HGB, BT Drucksache VI/2225, s. 21 (sağ sütunda üçüncü paragraf).

<sup>253</sup> ADHGB m. 490 f. 2 b. 1-3 = HGB (1897) m. 522 f. 2 b. 1-3 = DTK m. 1063 c. 2 b. 1-3 = E-TTK m. 982 f. 2 b. 1-3 = Y-TTK m. 1098 f. 1 c. 3 b. (a)-(c).

<sup>254</sup> ADHGB m. 490 f. 2 b. 1 = HGB (1897) m. 522 f. 2 b. 1 = DTK m. 1063 c. 2 b. 1 = E-TTK m. 982 f. 2 b. 1 = Y-TTK m. 1098 f. 1 c. 3 b. (a).

<sup>255</sup> ADHGB m. 490 f. 2 b. 2 = HGB (1897) m. 522 f. 2 b. 2 = DTK m. 1063 c. 2 b. 2 (tercüme eksik) = E-TTK m. 982 f. 2 b. 2 = Y-TTK m. 1098 f. 1 c. 3 b. (b).

<sup>256</sup> ADHGB m. 490 f. 2 b. 3 = HGB (1897) m. 522 f. 2 b. 3 = DTK m. 1063 c. 2 b. 3 = E-TTK m. 982 f. 2 b. 3 = Y-TTK m. 1098 f. 1 c. 3 b. (c).

<sup>257</sup> HGB (1972) m. 522 f. 1 c. 3.



Bu kuralda başvurunun yapılacağı yer olarak öngörülen liman veya yer Türkiye’de bulunuyorsa, deniz raporunun düzenlenmesi görevi mahkemeye aittir<sup>258</sup>. Gerek bu açık kural, gerekse DTAK çalışmalarında benimsenen ilke<sup>259</sup> çerçevesinde, deniz raporunun düzenlenmesi noterden istenemeyeceğinden, Noterlik Kanunu<sup>260</sup> m. 61 burada işletilemez.

Buna karşılık, söz konusu liman veya yer yurt dışında bulunuyorsa, o limanda veya yerde bulunan Türk konsolosluğu Türk Bayraklı gemiler için deniz raporunu düzenleyebilecektir; şu kadar ki yerel mevzuat hükümleri saklı tutulmuştur<sup>261</sup>. TTK Komisyonu tarafından 25/9/2003 tarihli oturumda kabul edilen taslakta, “yerel mevzuat hükümleri”ne ilişkin bir kayıt bulunmamaktaydı. Hüküm üzerinde daha sonra yapılan çalışmada, yerel mevzuatın saklı tutulmasına gerek görülmüştür, çünkü ilgili mevzuat, diğer Devletlerin yurt dışı temsilciliklerinin yerine, deniz raporunun her ihtimalde orada mahkeme veya noter eliyle düzenlenmesini öngörmüş olabilecektir. Böyle bir hâlde, Türk Bayraklı geminin kaptanı da, bulunduğu yerdeki kurallara uymakla yükümlü olduğundan<sup>262</sup>, deniz raporunu yerel mevzuata uygun bir şekilde almakla yükümlü sayılacaktır. Böyle bir hâlde kaptanın, ayrıca Türk konsolosluğuna başvurması gerekmeyecektir.

#### ff) Başvurunun Yapılacağı Zaman

Kaynaklara uygun olarak yeni düzenlemede de deniz raporunun verilmesine ilişkin başvurunun, önceki bentte sıralanan yerlerden birinde “vakit kaybetmeksizin” (*unverzüglich*, gecikmeksizin)

<sup>258</sup> ADHGB m. 492 = HGB (1897) m. 524 f. 1 = DTK m. 1065 f. 1 = E-TTK m. 984 f. 1 = Y-TTK m. 1098 f. 4 c. 1; ayrıntılı bilgi için aşağıda bkz. III 6 g gg.

<sup>259</sup> Bkz. yukarıda III 6 g aa.

<sup>260</sup> T: 18/1/1972, Sayı: 1512; 31/3/2011 tarihli ve 6217 sayılı Kanun uyarınca yapılan değişiklikten sonra güncel metin için bkz. [www.mevzuat.gov.tr](http://www.mevzuat.gov.tr) (son erişim tarihi: 7/2/2013).

<sup>261</sup> HGB (1972) m. 522 f. 2 = Y-TTK m. 1098 f. 4 c. 2.

<sup>262</sup> ADHGB m. 482 f. 1 = HGB (1897) m. 515 f. 1 = DTK m. 1056 f. 1 = E-TTK m. 976 f. 1 = Y-TTK m. 1092 f. 1; bkz. yukarıda III 6 c.

yapılması şart koşulmuştur<sup>263</sup>. Alman Hukuku'nda, 1972 yılında yapılan değişiklikle benimsenen "geminin makul olmayan bir şekilde gecikmesine yol açmayacaksa" ibaresi<sup>264</sup> Türk Hukuku'na aktarılmıştır.

### **gg) Tespit Edilecek Konular**

Deniz raporu düzenlenirken mahkeme veya konsolosluk tarafından tespit edilecek konular, kaynaklarla uyum içinde "yolculuğun önemli olayları, özellikle kazalar ve zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için alınan önlemler" şeklinde tekrar edilmiştir<sup>265</sup>. Bu açıdan, Almanya'da 1. SRÄG uyarınca "delil tespit" işlemi bağlamında benimsenen yeni anlatım<sup>266</sup>, Türk Hukuku'na aktarılmamışsa da, yukarıda saptandığı gibi, Türk Hukuku bakımından da bu işlem delil tespiti niteliğini taşımaktadır.

### **ğğ) Türkiye'de Mahkeme Yoluyla Deniz Raporu Düzenlenmesi**

#### **aaa) Görev ve Yetki**

Deniz raporu düzenlenmesi konusunda görevli mahkeme, Y-TTK m. 5 f. 2 c. 2 hükmü uyarınca belirlenecektir. Nitekim "deniz ticaretine ilişkin" (Y-TTK m. 5 f. 2 c. 2) "Y-TTK'da düzenlenen bir husus" (Y-TTK m. 4 f. 1 b. [a]) olarak deniz raporu başvurusu da, söz konusu mahkeme tarafından ele alınacaktır. Yetkili mahkeme ise, yukarıda üç bent hâlinde açıkça sayılan yerdeki<sup>267</sup> mahkemedir<sup>268</sup>. Bu

<sup>263</sup> ADHGB m. 490 f. 2 = HGB (1897) m. 522 f. 2 = DTK m. 1063 c. 2 = E-TTK m. 982 f. 2 = Y-TTK m. 1098 f. 1 c. 3.

<sup>264</sup> HGB (1972) m. 522 f. 1 c. 3.

<sup>265</sup> ADHGB m. 491 = HGB (1897) m. 523 = DTK m. 1064 = E-TTK m. 983 = HGB (1972) m. 524 f. 1 = Y-TTK m. 1099 f. 1.

<sup>266</sup> HGB (1972) m. 524 f. 1.

<sup>267</sup> ADHGB m. 490 f. 2 b. 1-3 = HGB (1897) m. 522 f. 2 b. 1-3 = DTK m. 1063 c. 2 b. 1-3 = E-TTK m. 982 f. 2 b. 1-3 = Y-TTK m. 1098 f. 1 c. 3 b. (a)-(c); bkz. yukarıda III 6 g ee.

<sup>268</sup> ADHGB m. 492 = HGB (1897) m. 524 f. 1 = DTK m. 1065 f. 1 = E-TTK m. 984 f. 1 = Y-TTK m. 1100 f. 1.

mahkemenin yetkisi, “kesin yetki”<sup>269</sup> niteliğindedir, çünkü amaç, hakkında deniz raporu alınacak olan kazanın meydana gelmesinden sonra, en kısa sürede ve ilk ulaşılan yerde bu tespitin yapılmasıdır. Böylece delillerin kaybolması önlenmiş olacaktır. Şu var ki, geminin kazadan sonra vardığı ilk liman örneğin İstanbul ilinde Ambarlı limanı olsa bile, deniz raporu başvurusu Y-TTK m. 5 f. 2 c. 2 uyarınca görevli olan ve aynı ilde Çağlayan mahallesinde bulunan mahkemeye (hâlen 51. ve 52. Asliye Ticaret Mahkemelerine) yapılacaktır.

### **bbb) Çekişmesiz Yargı İş**

Yeni yasal düzenlemede, deniz raporu düzenlenmesinin, bir “çekişmesiz yargı işi” niteliğinde olduğu açıkça vurgulanmıştır<sup>270</sup>. Şu var ki, deniz raporunun alınmasında görevli ve yetkili mahkeme özel olarak belirlendiğinden<sup>271</sup>, bu açıdan genel hükümler<sup>272</sup> uygulama alanı bulmayacaktır. Buna karşılık, çekişmesiz yargı işleri hakkında öngörülen diğer genel hükümlerin<sup>273</sup> deniz raporu başvurularında uygulanması aşağıda, yeri geldikçe, ele alınacaktır.

### **ccc) Yargılama Usulü**

#### **(1) Yasama Süreci**

Yargılama usulüne ilişkin kural, kaynaklara<sup>274</sup> uygun bir şekilde Y-TTK’da tekrar edilmiş<sup>275</sup>, yalnızca konsolosluklara da deniz raporu düzenleme yetkisinin tanındığı göz önünde tutularak hükümlerde “mahkeme” ibaresinin yanına “konsolosluk” terimi eklenmiştir<sup>276</sup>. Maddesinin altıncı fıkrası, TBMM Adalet Komisyonunda,

<sup>269</sup> HMK m. 114 f. 1 b. (ç).

<sup>270</sup> HMK m. 382 f. 2 b. (e) altbent 9.

<sup>271</sup> Bkz. önceki bentte yer verilen bilgiler III 6 g.ğğ.aaa.

<sup>272</sup> HMK m. 383 f. 1 ve m. 384 f. 1

<sup>273</sup> HMK m. 385-388.

<sup>274</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 882 (III 6 g. cc).

<sup>275</sup> Y-TTK m. 1100 f. 1-6.

<sup>276</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 338 (Gerekçe Madde 1100).

içerik olarak değiştirilmeden, amacı daha iyi ifade eden bir cümle yapısına kavuşturularak kabul edilmiştir<sup>277</sup>.

## (2) Basit Yargılama Usulü

Deniz raporu başvurularında basit yargılama usulü uygulanacaktır<sup>278</sup>. Ancak şimdi ele alınacağı gibi, deniz raporu alınmasına ilişkin yargılama kurallarının bir çoğu özel olarak düzenlendiğinden, genel hükümlerin<sup>279</sup> uygulama alanı bu konuda sınırlı kalacaktır.

## (3) Başvuruya Eklenecek Belgeler

Deniz raporu için yapılacak başvurunun ekinde şu belgelerin sunulması zorunlu tutulmuştur: (1) bütün gemi adamlarının ad ve soyadlarını gösteren bir cetvel, (2) gemi jurnali, (3) olayla ilgili mevcut diğer belgeler. Bu belgelerin ilk ikisi, kaynaklardan aynen aktarılmıştır<sup>280</sup>. Üçüncü sırada belirtilen belgeler ise, 1972 yılında Almanya'da yapılan değişiklikte başvuru dilekçesinde açıklanacak bilgilerin arasında sıralanmıştır<sup>281</sup>. Y-TTK'da ise, bu belgelerin doğrudan dilekçeye eklenmesi zorunluluğu kabul edilmiştir<sup>282</sup>. Bu zorunluluk, belgelerin kaptanın elinde bulunması kaydıyla işletilebilecektir.

## (4) Duruşma Gününün Belirlenmesi ve Duyurulması

Başvuru üzerine mahkemenin, yapılacak delil tespit işlemi için mümkün olduğu kadar yakın tarihli bir duruşma günü belirleye-

<sup>277</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 534 (Gerekçe Madde 1100). Tasarı'da hüküm şöyle idi: "Kaptan, diğer gemi adamları ve olayla ilgisi bulunanlara doğru söylemeleri gerektiği ihtar olunur."

<sup>278</sup> HMK m. 316 f. 1 b. (c) ve m. 385 f. 1.

<sup>279</sup> HMK m. 316-322.

<sup>280</sup> ADHGB m. 492 f. 1 = HGB (1897) m. 524 f. 1 = DTK m. 1065 f. 1 c. 1 = E-TTK m. 983 f. 1 = HGB (1972) m. 523 f. 1 c. 2 = Y-TTK m. 1100 f. 1.

<sup>281</sup> HGB (1972) m. 523 f. 1 c. 1 (*die zur Feststellung des Sachverhalts sonst dienlichen Beweismittel*). Bu hükmün Alman Hukuku'ndaki kaynakları için bkz. Begründung zu Nr. 11 § 523 HGB, BT Drucksache VI/2225, s. 22 (sol sütunda üçüncü paragraf).

<sup>282</sup> Y-TTK m. 1100 f. 1.

ceğine ilişkin kural, yeni düzenlemede de aynen korunmuştur<sup>283</sup>. Böylece belirlenen duruşma günü, uygun bir şekilde ilan edilecektir<sup>284</sup>. Şu kadar ki, gecikmesinde sakınca görülen hâllerde, mahkemeye, ilan yapılmasından vazgeçme yetkisi de yeniden tanınmıştır<sup>285</sup>.

### (5) Duruşmaya Katılabilecek Kişiler

Duruşmada, kaptanın veya ona vekâlet eden zabitin ve dinlenecek olan diğer gemi adamlarının hazır bulunması zorunludur. Ayrıca şu kişilerin de bizzat veya vekilleri aracılığıyla duruşmaya katılabilecekleri kabul edilmiştir: (1) gemiyle ilgili kişiler, (2) yükle ilgili kişiler, (3) kaza ile ilgili diğer kişiler<sup>286</sup>.

### (6) Gemi Adamlarının ve Diğer İlgililerin Dinlenmesi

Duruşmada hangi kişilerin mahkeme tarafından dinleneceği konusunda kaynaklar yalnızca kaptanı ve diğer gemi adamlarını öngörmektedir; nitekim tüm kaynaklar, kaptanın ve diğer gemi adamlarının yemin altında dinleneceğini veya hiç olmazsa doğruyu söylemeleri gerektiğinin ihtar edileceğini bildirmektedir<sup>287</sup>. Yeni düzenlemede bu kural aynen korunmuş olmakla birlikte, doğruyu söylemeleri ihtar edilecek olan kişilerin arasına “olayla ilgisi bulu-

<sup>283</sup> ADHGB m. 492 f. 2 = HGB (1897) m. 524 f. 2 = DTK m. 1065 f. 1 c. 2 = E-TTK m. 984 f. 2 c. 1 = HGB (1972) m. 523 f. 3 c. 1 = Y-TTK m. 1100 f. 2 c. 1.

<sup>284</sup> ADHGB m. 492 f. 3 = HGB (1897) m. 524 f. 3 = DTK m. 1065 f. 1 c. 3 = E-TTK m. 984 f. 2 c. 1 = HGB (1972) m. 523 f. 3 c. 2-3 = Y-TTK m. 1100 f. 2 c. 1.

<sup>285</sup> ADHGB m. 492 f. 3 (*insofern die Umstände einen solchen Aufenthalt gestatten*) = HGB (1897) m. 524 f. 3 (*sofern die Umstände einen solchen Aufenthalt gestatten*) = DTK m. 1065 f. 1 c. 4 = E-TTK m. 984 f. 2 c. 2 = Y-TTK m. 1100 f. 2 c. 2. HGB (1972) bakımından aynı sonuca m. 522 f. 1 c. 3 uyarınca varılacaktır.

<sup>286</sup> ADHGB m. 492 f. 4 (“kaza ile ilgili diğer kişiler” hariç) = HGB (1897) m. 524 f. 4 = DTK m. 1065 f. 2 c. 1-2 = E-TTK m. 984 f. 3 = HGB (1972) m. 524 f. 3 c. 1 = Y-TTK m. 1100 f. 3.

<sup>287</sup> ADHGB m. 493 f. 2 = HGB (1897) m. 525 f. 2 = DTK m. 1066 f. 1 c. 2 = E-TTK m. 984 f. 6. HGB (1972) m. 524 f. 2 c. 2 uyarınca bu yükümlülük Alman Hukuku’nda kaldırılmıştır.

nanlar" da eklenmiştir<sup>288</sup>. Bu eklemenin gerekçesi, TTK Komisyonunun 25/9/2003 tarihli birinci oturumunda "olayla ilgisi bulunanlar da mahkemede hazır bulunacaklarına göre, olayla ilgili olanlara da bu ihtarın yapılması gerekli görüldü" şeklinde açıklanmıştır<sup>289</sup>. Oysa "olayla ilgisi bulunan kişiler" in yalnızca duruşmayı izleyebilecekleri kabul edilmiş olduğundan<sup>290</sup>, bu gerekçe tereddüt uyandırmaktadır. Şu var ki mahkeme, duruşmada örneğin donatanın yetkili temsilcisine söz verip, geminin denize elverişliliği ile ilgili bir soru yönelirse, yanıt verilmeden önce böyle bir ihtarın yapılması şüphesiz yerinde olacaktır. Dolayısıyla yeni düzenlemede mahkemenin, duruşmaya katılan diğer ilgililere de soru sorabileceğini kabul etmek gerekmektedir.

Duruşmada mahkeme önce sözü kaptana veya ona vekâlet eden zabite verecektir. Bunun üzerine kaptan veya zabıt, gemi jurnaline dayalı olarak gerekli açıklamalarda bulunacaktır<sup>291</sup>. Eğer gemi jurnalinin aslı, mahkemeye getirilememişse veya yasal olarak tutulması zorunlu değilse, bu hâllerin sebepleri bildirilecek ve tutanağa geçirilecektir<sup>292</sup>. Kaptanın açıklamalarının ardından mahkeme, duruşmaya katılan diğer gemi adamlarını dinleyecektir.

### (7) Resen Araştırma

Aksine bir hüküm bulunmadıkça, çekişmesiz yargı işlerinde kural olarak resen araştırma ilkesi uygulanacaktır<sup>293</sup>. Bu kural, deniz raporuna ilişkin yargılama açısından aynen geçerlidir. Nitekim deniz

<sup>288</sup> Y-TTK m. 1100 f. 6.

<sup>289</sup> TTK Komisyonunun 25/9/2003 tarihli oturumlarının birincisinde Y-TTK m. 1100'e ilişkin açıklamalar (**KALPSÜZ**).

<sup>290</sup> ADHGB m. 492 f. 4 ("kaza ile ilgili diğer kişiler" hariç) = HGB (1897) m. 524 f. 4 = DTK m. 1065 f. 2 c. 1-2 = E-TTK m. 984 f. 3 = HGB (1972) m. 524 f. 3 c. 1 = Y-TTK m. 1100 f. 3.

<sup>291</sup> ADHGB m. 492 f. 5 c. 1 = HGB (1897) m. 524 f. 5 c. 1 = DTK m. 1065 f. 3 = E-TTK m. 984 f. 4 c. 1 = Y-TTK m. 1100 f. 4 c. 1.

<sup>292</sup> ADHGB m. 492 f. 5 c. 2 = HGB (1897) m. 524 f. 5 c. 2 = DTK m. 1065 f. 4 = E-TTK m. 984 f. 4 c. 2 = Y-TTK m. 1100 f. 4 c. 2.

<sup>293</sup> HMK m. 385 f. 2.

raporu düzenlenirken mahkemenin, olayları, kazaları ve önlemleri “tam ve açık olarak” tespit etmesi öngörülmüştür<sup>294</sup>. Bu görevin yerine getirilebilmesi için mahkemeye, özellikle iki yetki tanınmıştır<sup>295</sup>: mahkeme gerek görürse: (1) gemi adamlarından mahkemeye gelmemiş olanların dinlenmesine karar verebilecektir; ve (2) olayların yeterince anlaşılması için kaptan ve diğer gemi adamlarına istediği soruları yöneltebilecektir. Nitekim yeni Alman Hukuku’nda bu yetki daha da geniş bir şekilde ifade edilmiş ve mahkemenin deniz raporuna yönelik araştırmayı resen genişletebileceği kabul edilmiştir<sup>296</sup>. Türk Hukuku bakımından da mahkemenin aynı yetkiyi kullanabileceği sonucuna, genel kural<sup>297</sup> uyarınca varılacaktır. Özellikle deniz kazasını meydana getiren maddi olaylara ilişkin açıklamalarda çelişkilerin saptanması veya başkaca tutarsızlıkların ortaya çıkması hâllerinde, mahkeme, deniz raporunun daha sonra hukuka aykırı bir amaçla kullanılmasını önleyecek şekilde, resen araştırma yapabilecektir.

### ççç) Hüküm ve Tutanağın Aslı ile Onaylı Örnekleri

İncelemenin tamamlanmasından sonra mahkeme, duruşmada hazır bulunan tarafların son beyanlarını alacak ve ardından kararını tefhim edecektir; taraflara beyanda bulunabilmeleri için ayrıca süre verilmeyecektir<sup>298</sup>. Delil tespit işlemi kapsamında düzenlenen tutanağın aslı, kaynaklara<sup>299</sup> uygun olarak mahkemece saklanacak ve isteyen her ilgiliye onaylanmış birer örneği verilecektir<sup>300</sup>. Şu var ki,

<sup>294</sup> ADHGB m. 491 = HGB (1897) m. 523 = DTK m. 1064 = E-TTK m. 983 = HGB (1972) m. 524 f. 1 = Y-TTK m. 1099 f. 1; bkz. yukarıda III 6 g gg.

<sup>295</sup> ADHGB m. 493 f. 1 c. 1-2 = HGB (1897) m. 525 f. 1 c. 1-2 = DTK m. 1066 f. 1 c. 1-2 = E-TTK m. 984 f. 5 = Y-TTK m. 1100 f. 5.

<sup>296</sup> HGB (1972) m. 524 f. 4.

<sup>297</sup> HMK m. 385 f. 2.

<sup>298</sup> HMK m. 321 f. 1 c. 1-2.

<sup>299</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 882 (III 6 g çç).

<sup>300</sup> ADHGB m. 493 f. 3 = HGB (1897) m. 525 f. 3 = DTK m. 1066 f. 2 = E-TTK m. 985 = Y-TTK m. 1101 f. 1 c. 1-2.

bu tutanakta yer alan bilgiler, mahkemenin gerekçeli kararında<sup>301</sup> da yer alacağından, uygulamada gerekçeli kararın tebliğ edilmesi yeterli sayılacaktır.

#### ddd) Karara Karşı Başvuru Yolu

TTK Komisyonu tarafından amaçlanmayan bir hukuksal tereddüt, HMK'nın kabulüyle birlikte ortaya çıkmıştır. Kaynaklar doğrultusunda Y-TTK'da da, deniz raporu verilmesine ilişkin kararlara karşı, herhangi bir kanun yolu öngörülmemiştir. Dolayısıyla gerekçeli kararın tebliğ edilmesi üzerine yargılama sona erecektir. Buna karşılık HMK'da, çekişmesiz yargı işlerinde verilen kararlara karşı hukuki yararı bulunan ilgililere, kural olarak istinaf<sup>302</sup> yoluna başvurma hakkı tanınmıştır; bu başvuru, kararın öğrenilmesinden itibaren iki hafta içinde yapılacaktır<sup>303</sup>. Deniz raporunun düzenlenmesi, açıkça çekişmesiz yargı işlerinin arasında sayıldığından<sup>304</sup>, anılan kanun yolunun burada da geçerli olup olmadığı konusunda tereddüt yaşanabilecektir. Bu soruya olumsuz yanıt verilecektir. Öncelikle genel hükümde, "özel kanuni düzenlemeler saklı kalmak kaydıyla" istinaf yolunun açıldığına işaret edilmelidir<sup>305</sup>. Deniz raporu alınmasına ilişkin düzenleme, bu açıdan özel hüküm niteliğini taşımaktadır. Bu özel düzenlemede ise kanun yolu kabul edilmiş değildir. Öte yandan Y-TTK, HMK'dan yalnızca 24 saat sonra ve iki sayı aralığıyla kabul edilmiş olsa da, sonuçta "sonraki kanun" niteliğini taşıdığından, HMK'nın genel hükmünü deniz raporu bakımından ilga etmiş sayılacaktır. Ancak tüm bu şekli gerekçelerin yanı sıra, bu konudaki temel gerekçe, yeni kurallarda deniz raporu düzenleme yetkisinin konsolosluklara da verilmiş olmasıdır. Nitekim yurt içinde mahkeme yoluyla verilen deniz raporuna karşı kanun yolu kabul edilecek olursa, yurt dışında konsolosluk tarafından

<sup>301</sup> HMK m. 321 f. 2 c. 3.

<sup>302</sup> Bölge adliye mahkemelerinin göreve başlama tarihine kadar, kanun yolu, HMK geçici m. 3 f. 1 uyarınca temyiz olacaktır.

<sup>303</sup> HMK m. 387 f. 1.

<sup>304</sup> HMK m. 382 f. 2 b. (e) alt bent 9.

<sup>305</sup> HMK m. 387 f. 1.



düzenlenen rapor bakımından çözüm açık kalacak, dolayısıyla iki başvuru yolu arasında köklü bir fark ortaya çıkacaktır. Oysa kaynak Alman Hukuku’na uygun olarak yeni Türk Hukuku’nda da, konsoloslukta hazırlanan deniz raporu ile mahkemece verilen rapor arasında hukuksal açıdan herhangi bir fark öngörülmemiştir. Böyle olunca, biri hakkında istinaf yolu açılırken, diğeri bakımından herhangi bir yaptırımın kabul edilmemesi, bir tutarsızlık yaratacaktır. Özellikle bu sebeple, çekişmesiz yargı işleri için kabul edilen genel kural, deniz raporu bakımından işletilmeyecektir. Dolayısıyla deniz raporuna ilişkin gerekçeli karara karşı kanun yolu kapalıdır.

#### **hh) Yurt Dışında Konsolosluk Yoluyla Deniz Raporu Düzenlenmesi**

Yukarıda, yurt içinde mahkeme yoluyla deniz raporunun düzenlenmesine ilişkin olarak saptanan kurallar<sup>306</sup>, esas itibarıyla yurt dışında Türk konsolosluğu tarafından deniz raporunun düzenlenmesi hakkında da aynen geçerlidir<sup>307</sup>. Nitekim bu sebeple yeni düzenlemde, söz konusu kurallarda geçen “mahkeme” ibaresinin yanına “konsolosluk” terimi de eklenmiştir<sup>308</sup>. Önceki bentte görüldüğü gibi, mahkemece düzenlenecek deniz raporuna karşı kanun yolunun kapalı olması itibarıyla, her iki başvuru yolu arasında bir fark bulunmamaktadır.

#### **ıı) Denizde Can ve Mal Koruma Mevzuatı**

Deniz raporuna ilişkin kuralların işletilmesinde, denizde can ve mal koruma hakkındaki mevzuat hükümleri saklı tutulmuştur<sup>309</sup>. Bu kural, kaynak Alman hükümlerinde bulunmadığı hâlde, Türk Hukuku’nda kabul edilmiştir<sup>310</sup>. Kuralın kapsamına giren mevzuat hükümlerinin başında 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma

<sup>306</sup> Bkz. yukarıda III 6 g ğğ.

<sup>307</sup> Y-TTK m. 1098-1101.

<sup>308</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 337 (Gerekçe Madde 1098), s. 338 (Gerekçeler Maddeler 1099 - 1101).

<sup>309</sup> E-TTK m. 982 f. 4 = Y-TTK m. 1098 f. 3.

<sup>310</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 882 (III 6 g aa).

Hakkındaki Kanun<sup>311</sup> ve bu Kanun'a dayanılarak yayımlanan düzenlemeler gelmektedir.

### ğ) Gemi Jurnalinin ve Deniz Raporunun İspat Değeri

Gemi jurnaliyle deniz raporunun İspat Hukuku açısından taşıdıkları değer, kaynak hükümler çerçevesinde ayrıntılı şekilde ele alınmıştır<sup>312</sup>. Yeni Türk Hukuku bakımından, çekişmesiz yargı işleri hakkında getirilen genel hüküm, sorunu tümüyle ortadan kaldırmaktadır. Buna göre, kanunda aksine hüküm bulunmayan hâllerde, çekişmesiz yargı kararları maddi anlamda kesin hüküm teşkil etmemektedir<sup>313</sup>. Deniz raporu da bir çekişmesiz yargı işi niteliğini taşıdığından<sup>314</sup>, bu kuralın kapsamına girmektedir. Dolayısıyla mahkeme, genel kurallara<sup>315</sup> uygun olarak, deniz raporunu bir delil olarak serbestçe değerlendirecektir. Aynı sonuç, gemi jurnali için de geçerlidir. Her ihtimalde, gerek gemi jurnalinde, gerekse deniz raporunda yer alan kayıtlar, kaptanın, diğer gemi adamlarının ve onların eylemlerinden sorumlu tutulan donatan, donatan olmayan malik ve taşıyanın aleyhine daima delil teşkil etmektedir.

### h) Donatanın Çıkarlarını Koruma

Kaptanın, gemi tam ziyaa uğrasa bile, gerektiği sürece donatanın çıkarlarını korumakla yükümlü olduğuna ilişkin kural, kaynaklarla<sup>316</sup> uyumlu bir şekilde yeni düzenlemede tekrarlanmıştır<sup>317</sup>. Şu var ki, kaptanın, gemi zayi olsa bile deniz raporu düzenletti-

<sup>311</sup> Bu Kanun'da son olarak 16/7/2008 tarihli ve 5790 sayılı Kanun uyarınca yapılan değişikliklerden sonra güncel metin için bkz. [www.mevzuat.gov.tr](http://www.mevzuat.gov.tr) (son erişim: 25/2/2013).

<sup>312</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 882-883 (III 6 ğ).

<sup>313</sup> HMK m. 388 f. 1.

<sup>314</sup> HMK m. 382 f. 2 b. (e) alt bent 9.

<sup>315</sup> HMK m. 198 f. 1, m. 282 f. 1.

<sup>316</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 888 (III 9 ç).

<sup>317</sup> ADHGB m. 526 c. 1 = HGB (1897) m. 555 c. 1 = DTK m. 1096 f. 1 = E-TTK m. 1015 f. 1 c. 1 = HGB (1972) m. 555 = Y-TTK m. 1102 f. 1. Kaynak hükümlerde yer alan diğer kurallar hakkında bkz. aşağıda III 9.

rilmesiyle ilgili görevi, daha önce hükme bağlandığından<sup>318</sup>, bu görevi tekrar eden ibare yeni kurala alınmamıştır<sup>319</sup>.

## 7. Kaptanın Kanundan Doğan Temsil Yetkisi

### a) Yasama Süreci

Y-TTK m. 1103-1118 hükümlerinde kaptanın kanuni temsil yetkisi ve kişisel işlemleri düzenlenirken, önceki yasal düzenlemede yer alan kurallar<sup>320</sup> esas itibarıyla korunmuş, ancak 1. SRÄG uyarınca Alman Hukuku’nda yapılan değişiklikler de benimsenmiş, dolayısıyla bazı hükümler tümüyle tasfiye edilmiştir<sup>321</sup>. Bu çerçevede, yeni düzenlemenin kaynakları ve temel hükümleri şöyle saptanmaktadır:

### b) Donatanın Temsilcisi Sıfatıyla

#### aa) Kapsamı

#### aaa) Gemi Bağlama Limanında Bulunduğu Sırada

##### (1) Kural

Geminin bağlama limanında bulunduğu dönemlerde, kaptanın donatanı temsil yetkisine ilişkin temel ilkeler, yeni düzenlemede korunmuştur. Buna göre kaptan, gemi bağlama limanındayken, donatanı temsil ettiğini açıkça veya örtülü bir şekilde ileri sürerek bir hukuki işlem yaparsa, bu işlem donatan hakkında bağlayıcı değildir<sup>322</sup>. Yasalarda başkaca bir yaptırım öngörülmediğinden, böyle bir

<sup>318</sup> Y-TTK m. 1098 f. 1 c. 1; bkz. yukarıda III 6 g cc.

<sup>319</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 338 (Gerekçe Madde 1102).

<sup>320</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 883 (III 7) ve s. 884 (III 8).

<sup>321</sup> Örneğin ADHGB m. 497 f. 1 c. 2 = HGB (1897) m. 528 f. 1 c. 2 = DTK m. 1069 f. 2 = E-TTK m. 988 f. 1 c. 2.

<sup>322</sup> ADHGB m. 495 f. 1 = HGB (1897) m. 526 f. 1 = DTK m. 1067 f. 1 = E-TTK m. 986 f. 1 = Y-TTK m. 1103 f. 1.

işlem hakkında yetkisiz temsile ilişkin genel hükümler<sup>323</sup> geçerlidir<sup>324</sup>.

## (2) İstisnalar

Kaptanın, gemi bağlama limanında bulunduğu, donatanı temsil yetkisinden yoksun olmasına ilişkin kurala iki istisna getirilmiştir: (a) Kaptan, kendisine ayrıca verilmiş olan özel bir yetkiye dayanarak hareket etmişse veya borç diğer bir özel borçlandırıcı sebepten doğmuşsa, işlem, gemi bağlama limanında bulunduğu sırada yapılmış olsa bile, donatan hakkında bağlayıcıdır<sup>325</sup>; (b) Kaptan, gemi bağlama limanında bulunsa bile, kendisine ayrıca özel bir yetki verilmiş olmadan da gemi adamı tutmaya yetkili sayılmıştır<sup>326</sup>. Birinci istisna hükmünde geçen “diğer bir özel borçlandırıcı sebep” ibaresi, TBMM Adalet Komisyonunda içerik olarak değiştirilmeden, amacı daha iyi ifade eden bir cümle yapısına kavuşturularak kabul edilmiştir<sup>327</sup>. Kaynak Alman Hukuku’na göre burada vekâletsiz iş görme veya sebepsiz zenginleşme gibi yasal borç sebepleri kast edilmektedir<sup>328</sup>. Dolayısıyla, önceki düzenlemede<sup>329</sup> geçen “başka hususi bir kanuni sebep” ibaresi, amacı tam olarak ifade etmektedir. TTK Komisyonu, hükümde bir değişiklik yapmayı amaçlamayıp, yalnızca dili güncelleştirilerek önceki kuraldan aldığından<sup>330</sup>, yeni kural bakımından da aynı yorumu geçerlidir.

<sup>323</sup> TBK m. 46-47.

<sup>324</sup> Ayrıca bkz. aşağıda III 7 b dd.

<sup>325</sup> ADHGB m. 495 f. 1 = HGB (1897) m. 526 f. 1 = DTK m. 1067 f. 1 = E-TTK m. 986 f. 1 = Y-TTK m. 1103 f. 1.

<sup>326</sup> ADHGB m. 495 f. 2 = HGB (1897) m. 526 f. 2 = DTK m. 1067 f. 2 = E-TTK m. 986 f. 2 = Y-TTK m. 1103 f. 2.

<sup>327</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 533 (Gerekçe Madde 1103).

<sup>328</sup> **SCHAPS**, Georg/**ABRAHAM**, Hans Jürgen: Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland, Seehandelsrecht, Band I, 4. Auflage, Berlin 1978, § 526 Rn. 9; **RABE**, Seehandelsrecht, § 526 Rn. 4.

<sup>329</sup> E-TTK m. 986 f. 1.

<sup>330</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 338 (Gerekçe Madde 1103).

**bbb) Gemi Bağlama Limanı Dışında Bulunduğu Sırada****(1) Hukuki İşlem ve Tasarruflar**

Gemi bağlama limanı dışında bulunduğunda, kaptana, kanundan ötürü geniş bir temsil yetkisi tanınmıştır. Bu yetkinin kapsamında kaptanın üçüncü kişilerle donatan adına yaptığı işlem ve tasarruflar, doğrudan donatan hakkında bağlayıcı niteliktedir<sup>331</sup>. Kaynaklarla birlikte yeni düzenlemede de kaptanın bu kural çerçevesinde donatan adına yapabileceği işlem ve tasarruflara verilen örnekler şöyledir: (a) geminin donatılmasına, yakıt ve kumanyasına, gemi adamlarına, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde tutulmasına ve genel olarak yolculuğun güvenli bir şekilde sürdürülmesine ilişkin her türlü işlem ve tasarruf<sup>332</sup>; (b) eşya ve yolcu taşıma sözleşmeleri<sup>333</sup>. TTK Komisyonu, kaynaklarda birinci grupta geçen “geminin iyi hâlde muhafaza edilmesi” (*Erhaltung des Schiffes*) ibaresini “onun denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde tutulması” şeklinde değiştirmiştir<sup>334</sup>. Hukuksal içerik bakımından yerinde olan bu değişiklik karşısında, hükümde geçen diğer örneklerde aslında gerek kalmamıştır; nitekim “geminin donatılması” denize elverişlilik<sup>335</sup>, “yakıt, kumanya, gemi adamları” ise yola elverişlilik<sup>336</sup> tanımlarının kapsamında yer almaktadır. **[TBMM:]** Alman yasalarında “elverişlilik” hakkında genel tanımlar bulunmadığı için çeşitli hükümlerde yapılan tekrarlara Türk Hukuku’nda gerek bulunmadığından, hükümde kısaca “geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde tutulmasına ve genel olarak yolculuğun güvenli bir şekilde

<sup>331</sup> ADHGB m. 496 f. 1 = HGB (1897) m. 527 f. 1 = DTK m. 1068 f. 1 = E-TTK m. 987 f. 1 = Y-TTK m. 1104 f. 1.

<sup>332</sup> ADHGB m. 496 f. 1 = HGB (1897) m. 527 f. 1 = DTK m. 1068 f. 1 = E-TTK m. 987 f. 1 = Y-TTK m. 1104 f. 1.

<sup>333</sup> ADHGB m. 496 f. 2 = HGB (1897) m. 527 f. 2 = DTK m. 1068 f. 2 = E-TTK m. 987 f. 2 = Y-TTK m. 1104 f. 2.

<sup>334</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 338 (Gerekçe Madde 1104).

<sup>335</sup> E-TTK m. 817 f. 1 = Y-TTK m. 932 f. 1.

<sup>336</sup> E-TTK m. 817 f. 2 = Y-TTK m. 932 f. 2.

sürdürülmesine ilişkin her türlü işlem ve tasarruf" denmesi yeterlidir.

### (2) Dava Takip Yetkisi

Kaynaklara uygun olarak yeni düzenlemede de kaptana, görevlerine giren hususlarda dava açmak yetkisi tanınmıştır<sup>337</sup>. Dolayısıyla kaptan, bu hususlarda "dava takip yetkisi"ne<sup>338</sup> sahiptir ve davayı avukatla takip ettirebilecektir<sup>339</sup>.

### (3) Yabancı Bayraklı Gemilerde Tebligat Kabul Yetkisi

Yeni düzenlemede ilk kez kabul edilen kural uyarınca, yabancı bayraklı gemilerde, geminin malikine veya kiracısına açılacak her türlü dava veya takip, onlar hakkında geçerli olmak üzere kaptana da yöneltilebilecektir<sup>340</sup>. Bu hükmün yasama süreci ve amacı, başka bir yayında ayrıntılarıyla ele alınmıştır<sup>341</sup>. Kısaca belirtilecek olursa, bu kural, yabancı bayraklı gemilerde kaptana tebligat yapılması yolunu açmaktadır. Eğer dava veya takip "donatan"a açılacaksa, tebligat, donatana izafeten, Türkiye'de bulunan geminin kaptanına yapılabilecektir. Hükümde yalnızca "geminin maliki veya kiracısı" belirtilmişse de, söz gelimi intifa hakkından yararlandığı için "donatan" sıfatını kazanan kişi hakkında da aynı kural geçerlidir. Önemli olan, dava veya takibin, kaptanı istihdam eden kişiye yöneltilmesidir. Nitekim hem DTAK hem de TTK Komisyonu, bu kuralın getirilmesinde izlenen amacın, E-TTK m. 1242 f. 2 hükmünün eksikliklerini gidermek ve Türkiye'deki yargılamalarda hızla tebligat yapılması yolunu açmak olduğunu vurgulanmıştır. Böylece, yalnızca sicillerde kâğıt üzerinde gözükten "saman adam" niteliğindeki tüzel kişilere asla yapılamayan tebligatların beklenmesi sebebiyle gemi-

<sup>337</sup> ADHGB m. 496 f. 2 = HGB (1897) m. 527 f. 2 = DTK m. 1068 f. 2 = E-TTK m. 987 f. 2 = Y-TTK m. 1104 f. 2.

<sup>338</sup> HMK m. 114 f. 1 b. (e).

<sup>339</sup> HMK m. 114 f. 1 b. (f).

<sup>340</sup> Y-TTK m. 1104 f. 3.

<sup>341</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. ATAMER, *Cebrî İcra*, § 5 B III 1 (s. 130).

lerin ve içlerindeki eşyanın limanlarda çürümesi, limanların işgali ve gemi adamlarının mağduriyetleri önlenmiş olmaktadır.

Bu kural, Y-TTK’da yer almakla birlikte, Yargılama Hukuku’na ilişkin olduğundan, Milletlerarası Yargılama Hukuku’nun bir parçası (*lex fori*) olarak uygulama alanı bulacaktır. Dolayısıyla yabancı bayraklı geminin ve kaptanının, özel hukuk ilişkileri açısından tâbi oldukları hukuk, bu açıdan söz sahibi değildir. Aynı sebeple, Türk Bayraklı bir geminin kaptanına, donatana izafeten yurt dışında tebligat yapıp yapılamayacağı da, geminin bulunduğu yerde uygulanan yabancı Yargılama Hukuku kurallarınca belirlenecektir.

### ccc) Kredi İşlemleri

Kaynaklara uygun olarak, yeni düzenlemede de kaptan, ancak gemiyi korumak veya yolculuğu yapmak için zorunluluk bulunması hâlinde ve bu ihtiyaçların karşılanabilmesi için gerekli olan miktarda ödünç para veya veresiye mal almaya ve benzeri kredi işlemlerini yapmaya yetkili sayılmıştır<sup>342</sup>. Buna karşılık önceki düzenlemelerde aynı hükmün kapsamında kaptana tanınan deniz ödünç sözleşmesi yapma yetkisi<sup>343</sup>, 1972 yılında Almanya’da ve yeni Türk Hukuku’nda kaldırılmıştır, çünkü deniz ödünç sözleşmesi tümüyle terk edilmiştir<sup>344</sup>.

Kaptanın bu çerçevede yapmaya yetkili olduğu kredili işlemlerin geçerliliği bakımından kaynaklarda öngörülen kural<sup>345</sup>, Alman

<sup>342</sup> ADHGB m. 497 f. 1 c. 1 = HGB (1897) m. 528 f. 1 c. 1 = DTK m. 1069 f. 1 = E-TTK m. 988 f. 1 c. 1 = HGB (1972) m. 528 f. 1 = Y-TTK m. 1105 f. 1.

<sup>343</sup> ADHGB m. 497 f. 1 c. 2 = HGB (1897) m. 528 f. 1 c. 2 = DTK m. 1069 f. 2 = E-TTK m. 988 f. 1 c. 2.

<sup>344</sup> Begründung zu Nr. 12 a) § 528 HGB, BT Drucksache VI/2225, s. 22 (sağ sütun); TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 52 (Genel Gerekeçe no. 164).

<sup>345</sup> ADHGB m. 497 f. 2 = HGB (1897) m. 528 f. 2 = DTK m. 1069 f. 3 = E-TTK m. 988 f. 2: “Muamelenin muteber sayılması, paranın hakikaten sarf edilmiş olup olmamasına veya kaptanın seçtiği kredi şeklinde isabet bulunup bulunmamasına yahut kaptanın emrinde para mevcud olup olmamasına bağlı değildir; meğer ki, üçüncü şahıs kötü niyet sahibi olsun.”.

Hukuku'nda tartışmalara sebep olduğundan<sup>346</sup>, 1972 yılında yeni bir anlatıma kavuşturulmuştur. Bu değişiklikler, TTK Komisyonu tarafından göz önünde bulundurulmuş ve hüküm Türk Hukuku bakımından da yeniden kaleme alınmıştır<sup>347</sup>. Buna göre, kaptanın yaptığı kredili işlemin geçerliliği, onun seçtiği işlemin amaca uygun veya bu işlemle sağlanan para yahut diğer şeylerin fiilen geminin korunması ya da yolculuğun yapılması için kullanılmış olup olmasına bağlı değildir<sup>348</sup>. Şu kadar ki, kendisiyle işlem yapılan üçüncü kişi, kaptanın yetkisiz olduğunu veya sağlanan krediyi başka bir amaçla kullanma niyetinin bulunduğunu biliyorsa yahut bunları bilmemesi ağır bir ihmâl oluşturuyorsa, kaptanın yaptığı işlem donatanı bağlamayacaktır<sup>349</sup>.

“Donatanın kişisel sorumluluğunu doğuran işlemler”<sup>350</sup> ve “gemi satışı”<sup>351</sup> hakkındaki kurallar, 1. SRÄG uyarınca Alman Hukuku'nda yürürlükten kaldırılmıştır<sup>352</sup>, çünkü sınırlı aynî sorumluluğun terk edilmesi<sup>353</sup> sebebiyle donatan her ihtimalde kişisel sorumlu tutulacaktır; öte yandan da, çağdaş iletişim olanakları karşısında kaptanın gemiyi satmasına ilişkin yetkinin korunmasına gerek görülmemiştir<sup>354</sup>. Bu gerekçeler, Türk Hukuku açısından da aynen benimsenmiştir<sup>355</sup>. Ancak yeni düzenlemede, kaptanın kambiyo taahhütlerinden dolayı donatanın sorumlu tutulması hakkında bir

<sup>346</sup> Begründung zu Nr. 12 b) § 528 HGB, BT Drucksache VI/2225, s. 22 (sağ sütun sonu) - s. 23 (sol sütun başı).

<sup>347</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 338 (Gerekçe Madde 1105).

<sup>348</sup> HGB (1972) m. 528 f. 2 c. 1 = Y-TTK m. 1105 f. 2 c. 1.

<sup>349</sup> HGB (1972) m. 528 f. 2 c. 2 = Y-TTK m. 1105 f. 2 c. 2.

<sup>350</sup> ADHGB m. 498 = HGB (1897) m. 529 = DTK m. 1070 = E-TTK m. 989.

<sup>351</sup> ADHGB m. 499 = HGB (1897) m. 530 = DTK m. 1071 = E-TTK m. 990.

<sup>352</sup> 1. SRÄG m. 1 f. 13.

<sup>353</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. ATAMER, Donatan, s. 427-430 (III A 3).

<sup>354</sup> Begründung zu Nr. 13, BT Drucksache VI/2225, s. 23.

<sup>355</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 338 (Gerekçe Madde 1105).



kurala gerek duyulduğundan<sup>356</sup>, böyle bir kural, 1. SRÄG ile eklenmiştir<sup>357</sup>. TTK Komisyonu, bu tercihi aynen izlemişse<sup>358</sup> de, hükme eklediği üçüncü fıkrada, yürürlükten kaldırılan kuralda geçen "Kaptanın kambiyo taahhütlerinden dolayı donatanın şahsen sorumlu tutulması, ona donatan tarafından açık bir temsil yetkisi verilmiş bulunmasına bağlıdır"<sup>359</sup> ifadesini tekrar etmiştir. Dolayısıyla Alman Hukuku'ndaki yeni yasama amacının esas alındığı bildirilmişse de, eski kural tekrar edilmiştir. [TBMM:] Ancak yeni Türk Hukuku'nda, sınırlı aynı sorumluluk öngörülmediğinden<sup>360</sup>, bu kuralda geçen "şahsen" sözcüğü anlamsızdır ve yasal bir değişiklikte çıkartılmalıdır.

### **bb) Temsil Yetkisinin Sınırlandırılması**

Kaptanın kanundan doğan temsil yetkisinin sınırlandırılmasına ilişkin kural, kaynaklara uygun olarak ve dili güncelleştirilerek<sup>361</sup> aynen tekrar edilmiştir. Buna göre donatan, kaptanın kanundan doğan temsil yetkisini sınırlandırmış olsa bile, kaptanın bu sınırlandırmalara uymadığını, yalnızca bunları bilen kişilere karşı ileri sürebilecektir<sup>362</sup>. Dolayısıyla kaptanın temsil yetkisine getirilmiş sınırlandırmayı bilmeyen kişinin, kanundan doğan temsil yetkisine güvenerek yaptığı işlem, dış ilişkide donatan hakkında bağlayıcıdır. Donatan, böyle bir işlem sebebiyle uğradığı zararının giderilmesini, yalnızca iç ilişkide kaptandan isteyebilecektir.

<sup>356</sup> Begründung zu Nr. 12 a) § 528 HGB, BT Drucksache VI/2225, s. 22 (sağ sütun).

<sup>357</sup> HGB (1972) m. 528 f. 3.

<sup>358</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 534 başı (Gerekçe Madde 1105).

<sup>359</sup> ADHGB m. 498 c. 1 = HGB (1897) m. 529 c. 1 = DTK m. 1070 c. 1 = E-TTK m. 989 c. 1.

<sup>360</sup> Bkz. Y-TTK m. 1328-1330.

<sup>361</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 338 (Gerekçe Madde 1106).

<sup>362</sup> ADHGB m. 500 = HGB (1897) m. 531 = DTK m. 1072 = E-TTK m. 991 = Y-TTK m. 1106 f. 1.

### cc) Fesihden Sonra Kaptanın Yetkilerinin Kaldırılması

Kaptanın iş sözleşmesi donatan tarafından feshedildiğinde, feshi ihbar süresi işlemeye başlayacaktır. Bu süre içinde kaptanın kanundan doğan temsil yetkilerini kullanmasının donatan tarafından yasaklanıp yasaklanamayacağı hususundaki tereddütleri gidermek üzere, kaynak Alman Hukuku'nda 1957 yılında yeni bir kural öngörülmüştür. SeemG m. 146 f. 2 uyarınca yeniden kaleme alınan HGB (1957) m. 545 f. 1 c. 1'de, bu hak açıkça tanınmıştır. Gerekçe olarak, kaptanın temsil yetkisinin, donatan ile kaptan arasında bulunması gereken sıkı bir güven ilişkisine dayandığı, fesih bildiriminden sonra bu güven ilişkisinin ortadan kalkmış olabileceği, bu durumda da yetkilerin sınırlandırılması yoluna gidilmesinin donatan açısından bir ihtiyaç oluşturacağı bildirilmiştir<sup>363</sup>. Bu çözüm, TTK Komisyonu tarafından aynen benimsenmiş ve yeni düzenlemeye aktarılmıştır<sup>364</sup>. Buna göre, kaptanla yaptığı sözleşmenin feshini bildiren donatan, feshi bildirim süresi içinde, kaptanın yetkilerini kullanmasını sınırlandırabilecek veya tümüyle yasaklayabilecektir<sup>365</sup>.

### çç) Kaptanın Vekâletsiz İş Görmesi

Vekâleti olmadan donatanın hesabına kendi parasından avans veren veya kendi adına borçlanan kaptan, bu paraların iadesi için donatana yönelteceği tazminat alacağı bakımından, yeni düzenlemede de üçüncü kişilerle aynı konumda bulunmaktadır<sup>366</sup>. "Kaptanın verdiği avanslar" şeklindeki önceki madde başlığı, hükmün bu konuyla sınırlı olmaması sebebiyle, "kaptanın vekâletsiz iş görmesi" olarak değiştirilmiştir<sup>367</sup>. TTK Komisyonu, bu kuralda geçen "üçüncü

<sup>363</sup> SCHAPS/ABRAHAM, Band 3, 3. Auflage, SeemG § 146 Anm. (s. 215-216).

<sup>364</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 338 (Gerekçe Madde 1107). Gerekçede, 1972 tarihli 1. SRÄG'ye yapılan atıf yerinde değildir; doğru atıf, SeemG m. 146 f. 2'ye olmalıdır.

<sup>365</sup> HGB (1957) m. 545 f. 1 c. 1 = Y-TTK m. 1107 f. 1.

<sup>366</sup> = ADHGB m. 501 = HGB (1897) m. 532 = DTK m. 1073 = E-TTK m. 992 = Y-TTK m. 1108 f. 1.

<sup>367</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 338 (Gerekçe Madde 1108).

şahıs hükmündedir" ibaresinin yerine, kaynak Alman kuralına uygun olarak, "üçüncü kişilerden farklı bir hakka sahip değildir" ibaresini ikame etmişse<sup>368</sup> de, TBMM Adalet Komisyonu hükümde redaksiyon yaparken yeniden "üçüncü kişiler durumundadır" ifadesini tercih etmiştir<sup>369</sup>.

#### **dd) Donatanın Kaptanın Yaptığı İşlemlerden Doğan Sorumluluğu**

Kaynaklara uygun olarak yeni düzenlemede de donatan, kaptanın, onun adına hareket ettiğini bildirerek veya bildirmeyerek, gemiyi sevk ve idare eden kişi sıfatıyla kanuni yetkileri kapsamında yaptığı hukuki işlemlerden dolayı üçüncü kişilere karşı hak iktisap edecek ve borç altına girecektir<sup>370</sup>. Kaynak Alman Hukuku'nda 1972 yılında yapılan değişiklikte, önceki hükümlerde geçen "sınırlı aynî sorumluluk" ibaresi kaldırılmıştır<sup>371</sup>. TTK Komisyonu da, yeni kaynak hükme uygun olarak, kaptanın "gemiyi sevk ve idare eden kişi" sıfatıyla haiz olduğu kanuni yetkileri kapsamında yaptığı hukuksal işlemlerin donatanı bağlayacağını ve donatanın sınırlı aynî sorumluluğu kaldırılmış bulunduğundan bu tür işlemlerden dolayı yalnızca "borç altına gireceği"ni açıklayarak ve dili güncelleştirerek kuralı tekrar etmiştir<sup>372</sup>.

Kanuni temsil yetkisi kapsamında kaptanın donatan adına yaptığı işlemlerden ötürü kendi sorumluluğu hakkında da yine kaynaklarda öngörülen kurallar benimsenmiştir. Buna göre, kaptan,

<sup>368</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 813 (Madde 1108) ve s. 338 (Gerekçe Madde 1108).

<sup>369</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 534 (Gerekçe Madde 1108).

<sup>370</sup> ADHGB m. 502 f. 1 ("sınırlı aynî sorumluluk") = HGB (1897) m. 533 f. 1 ("sınırlı aynî sorumluluk") = DTK m. 1074 f. 1 ("sınırlı aynî sorumluluk") = E-TTK m. 993 f. 1 ("sınırlı aynî sorumluluk") → HGB (1972) m. 533 f. 1 = Y-TTK m. 1109 f. 1.

<sup>371</sup> Begründung zu Nr. 15 § 533 HGB, BT Drucksache VI/2225, s. 23 (sağ sütun).

<sup>372</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 338 (Gerekçe Madde 1109).

ifasını ayrıca üstlenmedikçe veya kanuni yetkilerini aşmadıkça, yapmış olduğu işlemlerden dolayı kişisel bir borç altına girmeyecektir<sup>373</sup>. Şu kadar ki kaptanın, kanuni temsil yetkisinin kapsamında yaptığı işlemlerden ötürü, iç ilişkide gemi ve eşyayla ilgili kişilere<sup>374</sup> karşı sorumluluğu<sup>375</sup> saklı kalmaktadır<sup>376</sup>. Dolayısıyla işlemin dış ilişkide geçerli kalmasına karşılık, iç ilişki bakımından yetkinin “özen yükümlülüğü”ne aykırı bir şekilde ve “tedbirli bir kaptan gibi hareket edilmeden”<sup>377</sup> kullanılmış olması hâlinde, işlem sebebiyle borç altına giren kişiler, kaptandan tazminat isteyebilecektir.

### ee) Kaptanın Donatana Karşı Hak ve Yükümlülükleri

Kaptanın kanundan doğan temsil yetkisinin donatanla arasındaki iç ilişkide kullanılmasına ilişkin temel ilkeler, esas itibarıyla kaynaklara uygun bir şekilde, ancak deniz öduncüyle ilgili hüküm çıkartılarak ve kaynak Alman Hukuku’nda 1972 yılında yapılan değişiklik<sup>378</sup> çerçevesinde ifadesi düzeltilerek yeni düzenlemede tekrar edilmiştir<sup>379</sup>. Bu kurallara göre, kaptanın yetkileri donatan tarafından sınırlandırılmış değilse, kaptanın donatanı temsil yetkisinin kapsamına ilişkin yasal kurallar<sup>380</sup>, yalnızca üçüncü kişilere karşı değil, kaptan ile donatan arasındaki iç ilişki bakımından da uygulama alanı bulacaktır<sup>381</sup>. Bu bağlamda kaptan, donatana, geminin durumu, yolculuk sırasında meydana gelen olaylar, yaptığı sözleş-

<sup>373</sup> ADHGB m. 502 f. 2 c. 1 = HGB (1897) m. 533 f. 2 c. 1 = DTK m. 1074 f. 2 = E-TTK m. 993 f. 2 = HGB (1972) m. 533 f. 2 c. 1 = Y-TTK m. 1109 f. 2 c. 1.

<sup>374</sup> Bkz. yukarıda III 5 b cc.

<sup>375</sup> Y-TTK m. 1089 f. 1; bkz. yukarıda III 5 b.

<sup>376</sup> ADHGB m. 502 f. 2 c. 2 = HGB (1897) m. 533 f. 2 c. 2 = DTK m. 1074 f. 2 = E-TTK m. 993 f. 2 = HGB (1972) m. 533 f. 2 c. 2 = Y-TTK m. 1109 f. 2 c. 2.

<sup>377</sup> Y-TTK m. 1088 f. 1; bkz. yukarıda III 5 a.

<sup>378</sup> 1. SRÄG m. 1 f. 16; Begründung zu Nr. 16 § 534 HGB, BT Drucksache VI/2225, s. 23 (sağ sütun).

<sup>379</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 339 (Gerekçe Madde 1110).

<sup>380</sup> Y-TTK m. 1103-1105; bkz. yukarıda III 7 b aa.

<sup>381</sup> ADHGB m. 503 f. 1 = HGB (1897) m. 534 f. 1 = DTK m. 1075 f. 1 = E-TTK m. 994 f. 1 = HGB (1972) m. 534 f. 1 = Y-TTK m. 1110 f. 1.

meler ve açılan davalar hakkında düzenli şekilde bilgi vermekle yükümlü sayıldığı gibi, şartlar elverdikçe bütün önemli işlerde, özellikle kredili işlemler<sup>382</sup> yapmadan önce, yolculuğun değiştirilmesi veya kesilmesi gerektiğinde ve olağanüstü tamirler ile alımlarda donatandan talimat istemek zorunda tutulmuştur<sup>383</sup>. Kaptan, elinde donatana ait yeterli miktarda para bulursa bile, olağanüstü tamirleri ve alımları, ancak zorunluluk hâlinde yapabilecektir<sup>384</sup>. Gemi bağlama limanına döndüğünde ve donatanın her istemi hâlinde, kaptanın donatana hesap verme zorunluluğu da korunmuştur<sup>385</sup>. Ayrıca kaptanın; taşıtandan, yükletenden ve gönderilenden ödül veya tazminat gibi her ne ad altında olursa olsun "navlun dışında aldığı bütün paraları" da donatanın hesabına alacak yazma yükümlülüğü, yeni düzenlemede yeri değiştirilerek<sup>386</sup>, ancak içerik açısından aynen korunarak tekrar edilmiştir<sup>387</sup>. Görüldüğü gibi bu maddede yer verilen kurallar, kanuni temsil yetkisinin kullanılması hakkında kaptan ile donatan arasındaki iç ilişkiyi düzenlemektedir. Bu açıdan bakıldığında, yeni düzenlemede bu madde için seçilen "Kaptanın donatana karşı hak ve yükümlülükleri" başlığı yanlıttır; hükümde kaptanın herhangi bir "hak"ı öngörülmediği gibi, "donatana karşı yükümlülük" ibaresi de 1089'uncu maddeden sonra gelen "C) [Kaptanın] Görevleri" üst başlığı karşısında tereddüt uyandırabilecektir. [TBMM:] Yapılacak bir yasama değişikliğinde, başlığın, önceki yasal düzenleme doğrultusunda "Kaptanın temsil yetkisinin donatana karşı hükümleri" veya "Kaptan ile donatan

<sup>382</sup> Y-TTK m. 1105; bkz. yukarıda III 7 b aa ccc.

<sup>383</sup> ADHGB m. 503 f. 2 = HGB (1897) m. 534 f. 2 = DTK m. 1075 f. 2 = E-TTK m. 994 f. 2 = HGB (1972) m. 534 f. 2 = Y-TTK m. 1110 f. 2.

<sup>384</sup> ADHGB m. 503 f. 3 = HGB (1897) m. 534 f. 3 = DTK m. 1075 f. 3 = E-TTK m. 994 f. 3 = HGB (1972) m. 534 f. 3 = Y-TTK m. 1110 f. 3.

<sup>385</sup> ADHGB m. 503 f. 5 = HGB (1897) m. 534 f. 5 = DTK m. 1075 f. 5 = E-TTK m. 994 f. 5 = HGB (1972) m. 534 f. 4 = Y-TTK m. 1110 f. 4.

<sup>386</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 339 (Gerekçe Madde 1110).

<sup>387</sup> ADHGB m. 513 = HGB (1897) m. 543 = DTK m. 1084 = E-TTK m. 1003 = Y-TTK m. 1110 f. 5.

arasındaki ilişkide temsil yetkisinin kullanılması" şeklinde düzeltilmesi uygun olacaktır.

### c) Kendi Hesabına Gemiye Eşya Yükleme Yasağı

Kaptanın kendi hesabına gemiye eşya yükleme yasağı, kaynaklar doğrultusunda, ancak hükümlerin sıralaması düzeltilerek ve dili güncelleştirilerek yeni düzenlemede tekrar edilmiştir. Buna göre kaptan, donatanın izni olmaksızın kendi hesabına gemiye eşya yükleyemeyecektir<sup>388</sup>. Bu yasağa uymayıp gemiye kendi hesabına eşya alan kaptan, bu gibi yolculuklarda benzer eşya için, yükleme yerinde ve zamanında istenebilecek en yüksek navlunu donatana ödemekle yükümlü tutulmuştur<sup>389</sup>. Kaptanın böylece ödemek zorunda kalacağı navlun, donatanın gerçek zararını karşılamazsa, donatan, kaptandan ayrıca tazminat da isteyebilecektir<sup>390</sup>.

### ç) Yükle İlgili Olanların Menfaatlerini Koruma Yükümlülüğü

#### aa) Genel Olarak

##### aaa) İlke

Yeni düzenlemede de kaptan, yükle ilgili olanların çıkarlarına uygun olarak, eşyanın yolculuk sırasında en iyi şekilde korunması için mümkün olan özeni göstermekle yükümlü tutulmuştur<sup>391</sup>. Bu ilkenin uygulanması hakkında, yasa koyucu, ayrıca şu özel kuralları öngörmektedir:

##### bbb) Zararın Önlenmesi veya Azaltılması

Bir zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için özel önlemlerin alınması gerektiğinde, kaptan yine, yükle ilgililerin çıkarlarını

<sup>388</sup> ADHGB m. 514 c. 1 = HGB (1897) m. 543 c. 1 = DTK m. 1085 = E-TTK m. 1004 c. 1 = Y-TTK m. 1111 f. 1 c. 1.

<sup>389</sup> ADHGB m. 514 c. 2 = HGB (1897) m. 543 c. 2 = DTK m. 1085 = E-TTK m. 1004 c. 2 = Y-TTK m. 1111 f. 1 c. 2.

<sup>390</sup> ADHGB m. 514 c. 2 = HGB (1897) m. 543 c. 2 = DTK m. 1085 = E-TTK m. 1004 c. 2 = Y-TTK m. 1111 f. 1 c. 3.

<sup>391</sup> ADHGB m. 504 f. 1 = HGB (1897) m. 535 f. 1 = DTK m. 1076 f. 1 = E-TTK m. 995 f. 1 = Y-TTK m. 1112 f. 1.

gözönünde bulundurmak ve mümkünse talimatlarını alıp, olanaklar elverdiği ölçüde, bu talimatları yerine getirmek zorundadır<sup>392</sup>. Ancak kaynak hükümlerde geçen "yükle ilgili olanların temsilcisi sıfatıyla" ibaresindeki "temsilcisi sıfatıyla" sözcükleri, yükle ilgili kişileri borçlandıracak işlemlerin yapılmasına ilişkin kural<sup>393</sup> ile birlikte, 1. SRÄG uyarınca çıkartılmıştır<sup>394</sup>. Gerekçe olarak, kaptana yalnızca fiilen önlem almak konusunda yetki verildiği, buna karşılık yükle ilgili kişilerin temsilcisi olarak "borçlandırıcı işlemler yapma yetkisi"nin kaldırılmasının gerektiği açıklanmıştır<sup>395</sup>. Bu değişiklik TTK Komisyonu tarafından da aynen benimsendiğinden<sup>396</sup>, yeni kuralda "temsilcisi sıfatıyla" sözcüklerine yer verilmemiştir.

Olayın özelliklerine göre kaptanın talimat alması mümkün olmazsa, kaptan, kendi takdirine göre hareket edecektir; ancak yükle ilgili olanları, bu gibi durumlardan ve alınan önlemlerden gecikmeksizin bilgilendirmek için üzerine düşeni yapmakla yükümlüdür<sup>397</sup>. Kaynak hükümlerin tümünde "umumi olarak yükle ilgili olanlara hâdiselerden ve alınan tedbirlerden gecikmeksizin haber verir" ibaresinde geçen "umumi olarak" sözcüklerinin yeni düzenlemeye alınmamış olması bir eksikliktir, çünkü hükümlerin anlamına göre kaptan, yalnızca talimat alamadığı hâllerde değil, "bir zararın önüne geçilmesi veya azaltılması için özel önlemlerin alınması gerek" en her hâlde "bu gibi durumlardan ve alınan önlemlerden gecikmeksizin bilgilendirmek" zorundadır. **[TBMM:]** Yeni hükmün her ihtimalde bu şekilde anlaşılması ve bir yasama değişikliğinde bu yönde bir eklemenin yapılması uygun olacaktır.

<sup>392</sup> ADHGB m. 504 f. 2 = HGB (1897) m. 535 f. 2 = DTK m. 1076 f. 2 = E-TTK m. 995 f. 2 = Y-TTK m. 1112 f. 2 c. 1.

<sup>393</sup> ADHGB m. 506 = HGB (1897) m. 537 = DTK m. 1078 = E-TTK m. 997.

<sup>394</sup> 1. SRÄG m. 1 f. 17 b. (a) ve f. 18.

<sup>395</sup> Begründung zu Nr. 17 § 535 HGB - zu Nr. 18 § 537 HGB, BT Drucksache VI/2225, s. 23 (sağ sütun sonu) - s. 24 (sol sütun).

<sup>396</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 339 (Gerekçe Madde 1112).

<sup>397</sup> ADHGB m. 504 f. 2 = HGB (1897) m. 535 f. 2 = DTK m. 1076 f. 2 = E-TTK m. 995 f. 2 = Y-TTK m. 1112 f. 2 c. 2.

### ccc) Eşya Üzerinde Tasarruflar

Önceki başlık altında belirtilen hâllerde kaptan, eşyayı tamamen veya kısmen boşaltmaya ve eşyanın bozulması yüzünden veya diğer sebeplerden ileri gelebilecek büyük bir zararın başka surette önüne geçilemeyeceği anlaşılıyorsa, eşyayı satmaya; korunması yahut daha ileri götürülmesi için gereken parayı sağlamak içinse rehnetmeye yetkili kabul edilmiştir<sup>398</sup>. Önceki hükümlerde kaptana tanınan deniz ödücü yapma yetkisi 1972 yılında Almanya'da kaldırılmıştır<sup>399</sup>; TTK Komisyonu aynı çözümü benimsemiştir<sup>400</sup>.

### ççç) Dava Takip Yetkisi

Ayrıca kaptan, yükle ilgili olanların zamanında bizzat yapabilecek durumda olmamaları koşuluyla, eşyanın zıyaandan ve hasara uğramasından doğan istem haklarını, mahkemelerde veya mahkeme dışında kendi adına kullanmaya da yetkili sayılmıştır<sup>401</sup>. Bu yetki önceki hükümlerde de yer almışken, 1. SRÄG uyarınca bir fıkra hâline getirilmiştir<sup>402</sup>; TTK Komisyonu bu tercihi de benimsemiştir<sup>403</sup>. Bu hüküm kapsamında kaptan, "dava takip yetkisi"ne<sup>404</sup> sahip olacak ve davayı avukatla takip ettirebilecektir<sup>405</sup>.

### bb) Rotadan Sapma

Yükle ilgili kişilerin çıkarları doğrultusunda, eşyanın yolculuk sırasında en iyi şekilde korunması için kaptanın göstereceği özenin<sup>406</sup>

<sup>398</sup> ADHGB m. 504 f. 3 = HGB (1897) m. 535 f. 3 = DTK m. 1076 f. 3 = E-TTK m. 995 f. 3 = HGB (1972) m. 535 f. 3 = Y-TTK m. 1112 f. 3.

<sup>399</sup> 1. SRÄG m. 1 f. 17 b. (b).

<sup>400</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 339 (Gerekçe Madde 1112).

<sup>401</sup> ADHGB m. 504 f. 3 = HGB (1897) m. 535 f. 3 = DTK m. 1076 f. 3 = E-TTK m. 995 f. 3 = HGB (1972) m. 535 f. 4 = Y-TTK m. 1112 f. 4.

<sup>402</sup> 1. SRÄG m. 1 f. 17 b. (c).

<sup>403</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 339 (Gerekçe Madde 1112).

<sup>404</sup> HMK m. 114 f. 1 b. (e).

<sup>405</sup> HMK m. 114 f. 1 b. (f).

<sup>406</sup> ADHGB m. 504 f. 1 = HGB (1897) m. 535 f. 1 = DTK m. 1076 f. 1 = E-TTK m. 995 f. 1 = Y-TTK m. 1112 f. 1.



kapsamında yer alan diğer bir yetkisi, ayrı bir hükümde düzenlenmiştir. Buna göre, yolculuğun, kararlaştırılan veya ilk belirlenen rota üzerinde sürdürülmesini umulmayan bir hâl engellerse, kaptan, içinde bulunduğu durumun gereklerine ve olanaklar elverdiği ölçüde uygulamaya zorunlu olduğu talimata göre, yolculuğa, başka bir rota üzerinde devam edebileceği gibi, kısa veya uzun bir süre için ara verebilecek veya hareket limanına geri dönebilecektir<sup>407</sup>. Böyle bir sebepten ötürü, navlun sözleşmesi tümüyle sona erecek olursa kaptan, bu konuda öngörülen genel kurallara<sup>408</sup> göre hareket etmekle yükümlü tutulmuştur<sup>409</sup>.

### **cc) Eşya Üzerinde Tasarruf Yetkisi**

#### **aaa) Genel Olarak**

Bir zararın önüne geçilmesi veya azaltılması<sup>410</sup> için kaptana tanınmış olan tasarruf yetkisi<sup>411</sup> dışında, kaptanın, gemide taşınan eşya üzerinde genel olarak tasarruf yetkisinin şartları, kaynaklara uygun bir şekilde yeni düzenlemede tekrar edilmiştir. Buna göre kaptan, söz konusu özel hâllerin dışında, ancak yolculuğun devamı için zorunluluk bulunduğu takdirde, eşya üzerinde onu satmak, rehnetmek veya kullanmak suretiyle tasarrufta bulunabilecektir<sup>412</sup>. Önceki kaynaklarda geçen "deniz ödücü" sözleşmesi yapma yetkisi,

---

<sup>407</sup> ADHGB m. 505 f. 1 = HGB (1897) m. 536 f. 1 = DTK m. 1077 f. 1 = E-TTK m. 996 f. 1 = Y-TTK m. 1113 f. 1.

<sup>408</sup> Y-TTK m. 1211.

<sup>409</sup> ADHGB m. 505 f. 2 = HGB (1897) m. 536 f. 2 = DTK m. 1077 f. 2 = E-TTK m. 996 f. 2 = Y-TTK m. 1113 f. 2.

<sup>410</sup> ADHGB m. 504 f. 2 = HGB (1897) m. 535 f. 2 = DTK m. 1076 f. 2 = E-TTK m. 995 f. 2 = Y-TTK m. 1112 f. 2 c. 1; bkz. yukarıda III 7 ç aa bbb.

<sup>411</sup> ADHGB m. 504 f. 3 = HGB (1897) m. 535 f. 3 = DTK m. 1076 f. 3 = E-TTK m. 995 f. 3 = HGB (1972) m. 535 f. 3 = Y-TTK m. 1112 f. 3; bkz. yukarıda III 7 ç aa ccc.

<sup>412</sup> ADHGB m. 507 = HGB (1897) m. 538 = DTK m. 1079 = E-TTK m. 998 = HGB (1972) m. 538 ("deniz ödücü" yok) = Y-TTK m. 1114 ("deniz ödücü" yok).

1. SRÄG uyarınca bu hükümden çıkartılmış<sup>413</sup>, bu sebeple yeni Türk Hukuku'na da alınmamıştır<sup>414</sup>.

### bbb) Müşterek Avarya Hâlinde

Kaptanın para ihtiyacı, bir müşterek avarya hâlinde<sup>415</sup> kaynaklanmış olup da, bunu karşılamak için değişik önlemlerden birine başvurabilecek durumda bulunuyor ise, bunlardan ilgililere en az zarar verecek olanını seçmesi, önceki düzenlemelerde olduğu gibi, yine zorunlu tutulmuştur<sup>416</sup>.

### ccc) Diğer Hâllerde

Bir müşterek avarya hâli söz konusu değilse, kaptan, sadece, para ihtiyacı başka yolla karşılanamıyorsa veya diğer önlemlerin alınması donatan yönünden katlanılamayacak bir zararın doğmasına sebebiyet verecekse, eşyayı satabilir, rehnedebilir veya diğer bir şekilde eşya üzerinde tasarrufta bulunabilecektir<sup>417</sup>; bu açıdan da önceki kural korunmuş, ancak 1972 yılında yapılan değişiklikle Alman Hukuku'nda deniz ödücünün terk edilmesine bağlı olarak yalnızca tek fıkra olarak yeniden kaleme alınan hüküm<sup>418</sup>, Türk Hukuku için de tercih edilmiştir<sup>419</sup>.

---

<sup>413</sup> 1. SRÄG m. 1 f. 19.

<sup>414</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 339 (Gerekçe Madde 1114).

<sup>415</sup> Bkz. Y-TTK m. 1273 uyarınca uygulanacak olan York-Anvers Kuralları.

<sup>416</sup> ADHGB m. 508 = HGB (1897) m. 539 = DTK m. 1080 = E-TTK m. 999 = Y-TTK m. 1115 f. 1; TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 339 (Gerekçe Madde 1115).

<sup>417</sup> ADHGB m. 509 f. 1 = HGB (1897) m. 540 f. 1 = DTK m. 1081 f. 1 = E-TTK m. 1000 f. 1 = HGB (1972) m. 540 ("deniz ödücü" yok) = Y-TTK m. 1116 f. 1 ("deniz ödücü" yok).

<sup>418</sup> 1. SRÄG m. 1 f. 20; Begründung zu Nr. 20 § 540 HGB, BT Drucksache VI/2225, s. 24 (sağ sütun).

<sup>419</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 339 (Gerekçe Madde 1116).

### ççç) Kaptanın İşlemlerinin Donatanı Bağlaması

Bir müşterek avarya hâli söz konusu olmaksızın kaptan, para sağlamak için eşya üzerinde tasarrufta bulunmuşsa<sup>420</sup>, donatan, bu sebeple zarar gören yükü ilgili kişilerin uğradıkları zararı gidermekle yükümlü tutulmuştur<sup>421</sup>. Söz gelimi kaptan, nakit para elde etmek için eşyayı satmışsa, o eşya konişmento uyarınca hak sahibi olan kişiye teslim edilemeyecek, dolayısıyla zıyaa uğramış olacaktır<sup>422</sup>. Böyle bir hâlde, ayrıca taşıyanın<sup>423</sup> da sorumlu tutulmasının mümkün olup olmadığı sorunundan bağımsız bir şekilde, kaptanın her ihtimalde donatanı temsilen işlem yaptığı dikkate alınarak, donatanın zarardan sorumlu tutulacağı kabul edilmiştir. Kaynaklarda bu sorumluluk, gemi üzerinde kanuni rehin hakkıyla korunan bir kredili işlem sayılmışken<sup>424</sup>, 1972 yılında Almanya’da yapılan değişiklik<sup>425</sup> uyarınca bir tazminat ödeme borcuna çevrilmiştir, çünkü kaptanın kredili işlemlerinden doğan alacaklar için öngörülen gemi alacaklısı hakkı kaldırılmıştır<sup>426</sup>. Bu tercihler TTK Komisyonu tarafından da aynen benimsenmiştir<sup>427</sup>. [TBMM:] Şu var ki, yeni düzenlemede bu madde için seçilen başlık (“Kaptanın işlemlerinin donatanı bağlaması”) isabetli değildir. Nitekim bu hüküm, “kaptanın yaptığı bir işlemin donatanı hangi hâllerde bağlayacağı”nı değil, “kaptanın para bulmak için eşyayı satması hâlinde donatanın her ihtimalde bu zarardan ötürü tazminat ödemekle yükümlü olacağı”nı

<sup>420</sup> ADHGB m. 509 f. 1 = HGB (1897) m. 540 f. 1 = DTK m. 1081 f. 1 = E-TTK m. 1000 f. 1 = HGB (1972) m. 540 (“deniz ödücü” yok) = Y-TTK m. 1116 f. 1 (“deniz ödücü” yok).

<sup>421</sup> HGB (1972) m. 541 f. 1 = Y-TTK m. 1117 f. 1.

<sup>422</sup> Y-TTK m. 1178 f. 2.

<sup>423</sup> Y-TTK m. 1178 f. 1.

<sup>424</sup> ADHGB m. 510 = HGB (1897) m. 541 = DTK m. 1081 = HGB (1937) m. 541 f. 1 = E-TTK m. 1001 f. 1.

<sup>425</sup> 1. SRÄG m. 1 f. 21.

<sup>426</sup> Begründung zu Nr. 21 § 541 HGB, BT Drucksache VI/2225, s. 24 (sağ sütun).

<sup>427</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 339 (Gerekçe Madde 1117).

öngörmektedir. Dolayısıyla başlığın “Kaptanın tasarrufu sebebiyle donatanın sorumluluğu” şeklinde tercih edilmesi yerinde olurdu.

Donatanın ödemekle yükümlü tutulacağı tazminatın miktarı, aynı maddenin ikinci fıkrasında ele alınmıştır. Bu hükmün 10/8/1937 tarihli Alman Kanunu<sup>428</sup> uyarınca eklendiği, daha önce saptanmıştır<sup>429</sup>. Yeni düzenlemeye uygun hâle getirilen bu kurala göre, donatanın ödemekle yükümlü tutulacağı tazminat hakkında, taşıyanın tazmin borcunun sınırları hakkındaki genel kural<sup>430</sup> uygulanacaktır<sup>431</sup>. Ancak kaptan, eşya üzerinde satış yoluyla tasarrufta bulunmuşsa ve satış sonucunda elde edilen net satış bedeli Y-TTK m. 1186’da öngörülen sınırı aşmışsa, donatan, net satış bedelini tazminat olarak ödemekle yükümlü tutulmuştur<sup>432</sup>. Bu hüküm, donatanın “fiili taşıyan” sıfatıyla, taşıyanın sorumluluk hükümlerine aynen tâbi olacağına ilişkin kuralın<sup>433</sup> bir istisnası niteliğindedir.

[**TBMM:**] Donatanın burada ele alınan sorumluluğu, müşterek avarya söz konusu olmadan, kaptanın, para temin etmek için eşya üzerinde tasarrufta bulunması hâlinde<sup>434</sup> doğacağından, söz konusu hâlin düzenlendiği önceki hüküm ile birleştirilmesi, tereddütleri gidermek açısından yararlı olacaktır.

### çç) Dış İlişkide İşlemlerin Geçerliliği

Kaptanın donatanı temsilen yaptığı kredili işlemlerin geçerliliği açısından aranan şart<sup>435</sup>, eşya üzerindeki tasarruflar bakımından da geçerli kabul edilmiştir. Buna göre, kendisiyle işlem yapılan üçüncü

<sup>428</sup> Gesetz zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Seefrachtrecht (m. 1 b. 2), Reichsgesetzblatt 1937 I, s. 891.

<sup>429</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 883 (III 7).

<sup>430</sup> Y-TTK m. 1186.

<sup>431</sup> HGB (1937) m. 541 f. 2 c. 1 = E-TTK m. 1001 f. 2 c. 1 = Y-TTK m. 1117 f. 2 c. 1.

<sup>432</sup> HGB (1937) m. 541 f. 2 c. 2 = E-TTK m. 1001 f. 2 c.2 = Y-TTK m. 1117 f. 2 c. 2.

<sup>433</sup> Y-TTK m. 1191 f. 2 c. 1.

<sup>434</sup> ADHGB m. 509 f. 1 = HGB (1897) m. 540 f. 1 = DTK m. 1081 f. 1 = E-TTK m. 1000 f. 1 = HGB (1972) m. 540 (“deniz ödücü” yok) = Y-TTK m. 1116 f. 1 (“deniz ödücü” yok).

<sup>435</sup> HGB (1972) m. 528 f. 2 c. 2 = Y-TTK m. 1105 f. 2 c. 2.

kişi, kaptanın yetkisiz olduğunu veya sağlanan krediyi başka bir amaçla kullanma niyetinin bulunduğunu biliyorsa yahut bunları bilmemesi ağır bir ihmal oluşturuyorsa, Y-TTK m. 1112 f. 3, 1114, 1115 ve 1116’ncı maddelere göre yaptığı hukuki işlemler geçersiz olacaktır<sup>436</sup>. TTK Komisyonu bu düzenlemede içerik bakımından bir değişiklik yapmayı amaçlamış olmayıp, önceki hükmün ifadesini düzeltip dilini güncelleştirmekle yetinmiştir<sup>437</sup>. [TBMM:] Dolayısıyla hükümde 1117’nci maddeye yapılan atıf bir yazım yanlıştır; kaynaklara uygun olarak bu atfın 1116’ncı maddeye yapılmış sayılması ve bir yasama değişikliğinde bu şekilde düzeltilmesi gerekmektedir. Nitekim 1117’nci madde, 1118’inci maddenin öngördüğü anlamda bir “hukuki işlem” değil, “tazminat borcu” öngörmektedir.

### 8. Kaptanın Kişisel İşlemleri

Önceki düzenlemede kaptanın “şahsi muameleleri” başlığı altında yer verilen kuralların<sup>438</sup> (E-TTK m. 1003-1004) yeri, yeni düzenlemede değiştirilmiş olduğundan, bu kurallar yukarıda ele alınmıştır<sup>439</sup>.

### 9. Hizmet Sözleşmesinin Sonu

E-TTK m. 1005-1015’te, donatan ile kaptan arasındaki hizmet sözleşmesinin sona ermesine ilişkin hükümler öngörülmüştür<sup>440</sup>. Bu hususlar, E-TTK’ dan sonra yürürlüğe giren Y-DİK’ da ayrıntılı olarak düzenlendiğinden Y-TTK’ da bu hükümlere yer verilmemiştir<sup>441</sup>. Bu tercih, öğretide desteklenmiştir<sup>442</sup>.

<sup>436</sup> ADHGB m. 511 = HGB (1897) m. 542 = DTK m. 1083 = E-TTK m. 1002 = HGB (1972) m. 542 = Y-TTK m. 1118 f. 1.

<sup>437</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 339 (Gerekçe Madde 1118).

<sup>438</sup> Bu hükümlerin yasama süreci ve kaynakları için bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 884 (III 8).

<sup>439</sup> Bkz. yukarıda III 7 b ee.

<sup>440</sup> Bu hükümlerin yasama süreci ve kaynakları için bkz. ATAMER, Birinci Bölüm, s. 884-888 (III 9).

<sup>441</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 55 (Genel Gerekçe no. 176).

<sup>442</sup> Bkz. SÜZEL, Kaptanın İş Sözleşmesi, s. 457-460 (III B 1 c cc).

### 10. Gemi Alacaklısı Hakkı ve Deniz Alacağı

Önceki yasal düzenlemelerde gemi adamlarının alacakları için kabul edilen gemi alacaklısı hakkı<sup>443</sup>, yeni düzenlemede daha ayrıntılı bir içerikle kabul edilmiştir<sup>444</sup>.

Diğer yandan aynı alacaklar, yeni yasal düzenlemede “deniz alacağı” niteliğini kazanmış ve gemi üzerinde ihtiyati haciz hakkı ile korunmuştur<sup>445</sup>.

### 11. Zamanaşımı

Gemi adamı alacaklarının zamanaşımı hakkında önceki yasal düzenlemeden kaynaklanan tereddütler<sup>446</sup>, yeni düzenlemede giderilmiştir. Buna göre, gemi alacağını koruyan kanuni rehin hakkından yararlanma süresi, 1 yıl ile sınırlandırılmıştır (Y-TTK m. 1326 f. 1). Ancak bu hak düşürücü sürenin dolması, alacak hakkında işleyen zamanaşımı üzerinde etkili değildir; nitekim alacağın kendi zamanaşımı süresi açıkça saklı tutulmuştur (Y-TTK m. 1327 f. 1).

### 12. Kaptanla Gemide Bulunan Kimselerin Münasebetlerine Ait Çeşitli Hükümler

Kaptan ile gemide bulunan diğer kimselerin ilişkilerini düzenleyen E-TTK m. 1467-1472 hükümleri<sup>447</sup>, insan haklarına ve Deniz İş Hukuku’na ilişkin Türkiye’nin tarafı olduğu milletlerarası sözleşmelere aykırı düşüklerinden, Y-TTK’ya alınmamıştır<sup>448</sup>.

<sup>443</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 888-889 (III 10).

<sup>444</sup> Y-TTK m. 1320 f. 1 b. (a); ayrıntılı bilgi için bkz. **SÜZEL**, Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 2012, § 6 III E 2 a (s. 208-223); **ATAMER**, Cebrî İcra, § 7 E II 1 (s. 184-187).

<sup>445</sup> Y-TTK m. 1352 f. 1 b. (o), m. 1353 f. 1-4; ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Cebrî İcra, § 8 E II 15 (s. 244-245).

<sup>446</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 889 (III 11).

<sup>447</sup> Bu hükümlerin yasama süreci ve kaynakları için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 889-890 (III 12).

<sup>448</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 55 (Genel Gerekçe no. 176).

#### IV. Görevli Mahkeme Sorunu

Gemi adamları ile işveren (donatan) arasında çıkan uyuşmazlıklarda görevli mahkemenin belirlenmesi, önceki yasal düzende son derece sıkıntılıydı<sup>449</sup>. Yasal düzenlemede yer alan çelişkili hükümler, Yargıtay’ın çeşitli dairelerini çelişkili kararlar vermeye zorlamıştır. Y-TTK uyarınca kabul edilen kurallar, bu sorunu ortadan kaldırmak şöyle dursun, katmerli hâle getirmiştir. Nitekim ticaret mahkemelelerinin görev alanını belirleyen Y-TTK m. 4 f. 1’in ilgili kısmı aynen şöyledir:

“(1) Her iki tarafın da ticari işletmesiyle ilgili hususlardan doğan hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işleri ile tarafların tacir olup olmadıklarına bakılmaksızın;

a) Bu Kanunda, (...)

öngörülen hususlardan doğan hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işleri ticari dava ve ticari nitelikte çekişmesiz yargı işi sayılır.”

Bu kuralı tamamlamak üzere sevk edilen 5’inci maddenin birinci fıkrası da aynen şöyledir:

“(1) Aksine hüküm bulunmadıkça, dava olunan şeyin değerine veya tutarına bakılmaksızın asliye ticaret mahkemesi tüm ticari davalar ile ticari nitelikteki çekişmesiz yargı işlerine bakmakla görevlidir.”

Dolayısıyla Y-TTK’da öngörülen hususlardan doğan hukuk davaları, her ihtimalde ticari dava sayılmaktadır; tüm ticari davalara da asliye ticaret mahkemeleri bakmakla görevlidir. Bu davaların arasından “deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davalarına” münhasıran bakmakla da, 5’inci maddenin ikinci fıkrasının ikinci cümlesine göre, önceki yasal düzende “Denizcilik İhtisas Mahkemesi” adını alan Ticaret Mahkemesi Dairesi görevlendirilebilecektir.

---

<sup>449</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. **ATAMER**, Birinci Bölüm, s. 863-864 (I) ve s. 891-892 (IV).

Y-TTK'dan doğan "deniz ticaretine ve deniz sigortalarına ilişkin hukuk davaları"nın bir kısmı, Y-TTK m. 1352 f. 1'de belirlenmiştir. Anılan hükümde, bir gemi hakkında ihtiyati haciz kararının verilebileceği hâller sıralanmaktadır<sup>450</sup>. Bu alacaklar, 12/3/1999 tarihinde Cenevre'de imzalanan "Gemilerin İhtiyati Hacine İlişkin Milletlerarası Sözleşme"nin 1'inci maddesinden tercüme edilerek aynen alınmıştır<sup>451</sup>. Bu alacakların İngilizce resmî karşılığı *maritime claims* olarak ifade edilmektedir. Bu ibare, gemilere ilişkin davalarda mahkemelerin görevini belirleyen 1925 tarihli bir İngiliz Kanunu'ndan gelmektedir<sup>452</sup>. Bu alacaklar için Y-TTK m. 1353 uyarınca gemi üzerinde ihtiyati haciz yolu kabul edilmiştir. Bu kurallar, Türk Bayraklı ticaret gemilerine (Y-TTK m. 935 f. 1), Türk Bayraklı ticaret dışı gemilere (Y-TTK m. 935 f. 2 b. [a]) ve yabancı bayraklı gemilere (Y-TTK m. 1350 f. 1 c. 1, m. 1355) uygulanmaktadır. 1352'nci maddede 22 bent hâlinde sıralanan deniz alacakları, 4'üncü maddenin birinci fıkrasının (a) bendi uyarınca "Bu Kanun'da öngörülen hususlar"ın arasında yer almaktadır. Dolayısıyla, yalnızca bu alacaklara ilişkin ihtiyati haciz başvuruları değil, ayrıca bu "hususlardan doğan tüm hukuk davaları ve çekişmesiz yargı işleri", 5'inci maddenin ikinci fıkrasının ikinci cümlesinde tanımlanan mahkemenin münhasır görev alanına girmektedir. Buna göre, 1352'nci madde hem ihtiyati haciz hakkının tanındığı hâlleri sıralamakta, hem de 4'üncü maddenin birinci fıkrası ve 5'inci maddenin ilk iki fıkrası uyarınca mahkemenin münhasıran bakmakla görevli olduğu "bu Kanundan (...) doğan deniz ticaretine (...) ilişkin hukuk davaları" konularını da belirlemektedir. 1352'nci maddenin birinci fıkrasının (o) bendinde sayılan, 1320'nci maddenin birinci fıkrasının (a) bendi uyarınca aynı

<sup>450</sup> Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. ATAMER, *Cebrî İcra*, s. 207 ve devamı; PEKCANITEZ, Hakan/ATALAY, Oğuz/SUNGURTEKİN ÖZKAN, Meral/ÖZEKES, Muhammet: *İcra ve İflas Hukuku*, Ankara 2012, s. 531 ve devamı.

<sup>451</sup> TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, S. Sayısı: 96, s. 416 (Gerekçe Madde 1352).

<sup>452</sup> Ayrıntılı bilgi için bkz. ATAMER, *Cebrî İcra*, s. 207 ve orada belirtilen kaynaklar.



zamanda “gemi alacağı” niteliğini taşıyan, 1390 ile 1392’nci maddelere göre sıra cetvelindeki yeri belirlenen “gemi adamı alacakları” da hiç şüphesiz bu görev alanı içinde bulunmaktadır.

Şu hâlde yeni yasal düzenlemede, aynı tür uyuşmazlıklar için hem Y-TTK m. 5 f. 2 c. 2, hem de Y-DİK m. 46 f. 1 uyarınca iki ayrı mahkeme, münhasır görevli sayılmaktadır. Bu çelişkinin içinden hukuksal yorum yöntemleriyle çıkmak mümkün olmayacaktır. Gemi adamı ile işvereni arasındaki uyuşmazlıklarda temel amaç, gemi adamlarını korumak olduğuna göre, mevzuatın bu çelişkili görev hükümleri sebebiyle mahkemeler arasında görevsizlik kararları verilerek yargılamaların sürüncemede kalmasının önlenmesi gerekmektedir. Bu sebeple, gemi adamlarının işverenlerine veya vekillerine yönelttikleri her türlü istem ile deniz iş sözleşmelerinden doğan her türlü diğer istem bakımından, gemi adamının seçimlik hakkının bulunduğunu kabul etmek uygun düşmektedir. Dolayısıyla gemi adamı, kendi seçiminde olmak üzere, görevli mahkemelerden birine başvurabilmelidir.

## **V. Sonuç**

Bu çalışmanın birinci bölümünün sonucunda açıklanan gereksinimler, Y-TTK hükümleriyle yalnızca sınırlı bir ölçekte karşılanmıştır. Bir yandan gemi adamlarının işverenleri ile aralarındaki Deniz İş Hukuku ilişkileri ve diğer yandan gemi adamlarının üçüncü kişilere karşı dış ilişkideki konumlarının titizlikle ayırt edilmesi şarttır. Dış ilişkide ise bu kez “ticaret gemileri” ile “ticaret-dışı gemiler” arasındaki farkların gözetilmesi gerekmektedir. Bu ayrımlara dayanılarak, her iki hukuksal ilişkinin çağdaş bir şekilde yeniden düzenlenmesi uygun olacaktır.