T.C.
ATILIM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANA BİLİM DALI
ÖZEL HUKUK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

TÜRK DENİZ TİCARETİ HUKUKUNDA GEMİ İŞLETME MÜTEAHHİDİ

Yüksek Lisans Tezi

İrem YÜZBAŞIOĞLU SÖZAL

Ankara-2025

GCRS

T.C.
ATILIM ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANA BİLİM DALI
ÖZEL HUKUK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

TÜRK DENİZ TİCARETİ HUKUKUNDA GEMİ İŞLETME MÜTEAHHİDİ

Yüksek Lisans Tezi

İrem YÜZBAŞIOĞLU SÖZAL

Tez Danışmanı

Dr. Öğr. Üyesi Serdar HIZIR

Ankara-2025

KABUL VE ONAY

İrem YÜZBAŞIOĞLU SÖZAL tarafından hazırlanan "Türk Deniz Ticareti Hukukunda Gemi İşletme Müteahhidi" başlıklı bu çalışma, 20/06/2025 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda başarılı bulunarak jürimiz tarafından Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans Programında Yüksek Lisans Tezi olarak oy birliği/oy çokluğu ile kabul edilmiştir.

Dr. Öğr. Üyesi Serdar HIZIR (Başkan-Danışman)

Dr. Öğr. Üyesi Burak DOĞAN (Üye)

Dr. Öğr. Üyesi Damla Gülseren SONGUR HACIGÜZELLER (Üye)

Prof. Dr. Şule TUZLUKAYA

Enstitü Müdürü

ETİK BEYAN

Atılım Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez Yazım Kılavuzuna uygun olarak hazırladığım bu tez çalışmasını;

- Akademik ve etik kurallar çerçevesinde hazırladığımı,
- Tüm bilgi, belge, değerlendirme ve sonuçları bilimsel etik ve ahlak kurallarına uygun olarak sunduğumu,
- Tez çalışmasında yararlandığım eserlerin tümüne atıfta bulunarak kaynak gösterdiğimi,
- Bu tezde sunduğum çalışmanın özgün olduğunu bildirir,

Aksi bir durumda aleyhime doğabilecek tüm hak kayıplarını kabullendiğimi beyan ederim.

Tarih ve İmza

İrem YÜZBAŞIOĞLU SÖZAL

ÖZ

YÜZBAŞIOĞLU SÖZAL, İrem. Türk Deniz Ticareti Hukukunda Gemi İşletme Müteahhidi, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2025.

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun 1061/2. maddesinde düzenlenen gemi işletme müteahhidi, başkasına ait bir gemiyi kendi hesabına suda işleten kişi olarak tanımlanmaktadır. Gemi işletme müteahhidi, ilgili hükme göre, üçüncü kişilere karşı donatan sayılacaktır. Çalışmamızda gemi işletme müteahhidi Türk hukuku açısından ele alınmış, diğer ülkelere ait hukuki düzenlemeler ise çalışmamız kapsamı dışında bırakılmıştır. Üç bölümden oluşan tezimizin ilk bölümünü gemi işletme müteahhidine ilişkin temel bilgiler, ikinci bölümünü gemi işletme müteahhidinin tarafı olduğu hukuki ilişkiler, üçüncü bölümünü ise gemi işletme müteahhidinin hukuki sorumluluğu oluşturmaktadır. Çalışmada gemi işletme müteahhidinin sorumluluğu yalnızca hukuki sorumluluk bakımından incelenmiş; cezai ve idari sorumluluk çalışmamızın kapsamı dışında bırakılmıştır

Anahtar Sözcükler: Malik Olmayan Donatan, Gemi İşletme Müteahhidi, Hukuki Sorumluluk, İşleten, Donatan Sayılan Kişiler

ABSTRACT

YÜZBAŞIOĞLU SÖZAL, İrem. The Ship Operator under Turkish Maritime Law, Master's Thesis, Ankara, 2025.

Article 1061/2 of the Turkish Commercial Code No. 6102 defines a ship management contractor as a person who operates a ship belonging to another person on the water on his own account. According to the relevant provision, the ship management contractor shall be deemed as the shipowner against third parties. In our study, the ship management contractor is examined in terms of Turkish law, and the legal regulations of other countries are excluded from the scope of our study. The first part of our thesis, which consists of three chapters, is composed of basic information about the ship management contractor, the second part is composed of the legal relations to which the ship management contractor is a party, and the third part is composed of the legal liability of the ship management contractor. In the study, the liability of the ship management contractor is analyzed only in terms of civil liability; criminal and administrative liability are excluded from the scope of our study.

Keywords: Non-Owner Shipowner, Ship Management Contractor, Legal Liability, Operator, Persons Deemed to be Shipowners

TEŞEKKÜR

Bu tez çalışmasının hazırlanmasında, desteğini hiçbir zaman esirgemeyen, araştırma sürecinde karşılaştığım zorlukları kolayca aşmamı sağlayan, deniz ticareti hukukunu bana öğreten, sevdiren ve farklı bakış açıları kazanmamı sağlayan, her zaman bilgi ve birikimiyle yolumu aydınlatan tez danışmanım Sayın Dr. Öğr. Üyesi Serdar HIZIR hocama en içten teşekkürlerimi sunarım.

Araştırma ve tez yazım sürecim boyunca, maddi ve manevi desteklerini hiç esirgemeyen, her zaman yanımda olan, bana her koşulda inanan ve güvenen, üzerimdeki emekleri tarif edilemez olan, sevgili anneciğim Prof. Dr. Deniz Yüzbaşıoğlu, babacığım Gökhan Yüzbaşıoğlu, kardeşim Doruk Yüzbaşıoğlu ve hukuk alanını seçmeme vesile olan, rahmetli dedem Av. Ergin Osmanağaoğlu'na ayrıca teşekkür etmek isterim.

Tez yazım sürecim boyunca anlayışı, sabrı ve desteğiyle her zaman yanımda olan, bu sürecin bütün zorluklarını benimle üstlenen ve beni motive ederek her zaman elimden tutan sevgili eşim Yenal Sözal'a da özel olarak teşekkür ederim.

İÇİNDEKİLER

ÖZ ..... **i**

ABSTRACT ..... **ii**

TEŞEKKÜR ..... **iii**

İÇİNDEKİLER ..... **iv**

SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ ..... **ix**

GİRİŞ **1**

BÖLÜM 1: GEMİ İŞLETME MÜTEAHHİDİNE İLİŞKİN TEMEL BİLGİLER **4**

1.1 Terminoloji ve Tanım **4**

1.1.1 Genel olarak **4**

1.1.2 Karşılaştırmalı hukukta **5**

1.1.3 Türk hukukunda **8**

1.2. Gemi İşletme Müteahhidi Kavramının Unsurları **10**

1.2.1 Bir ticaret gemisinin varlığı **10**

1.2.2 Geminin malikinin bir başkası olması **11**

1.2.3 Gemi İşletme Müteahhidinin Gemiyi Kendi Adına İşletmesi **11**

1.2.3.1 Bir hak süjesi olarak gemi işletme müteahhidi 11

1.2.3.2 Geminin "kullanılması" ve "işletilmesi" kavramlarının incelenmesi 13

1.2.3.2.1 "Geminin kullanılması" kavramı 13

1.2.3.2.2 "Geminin işletilmesi" kavramı 15

1.2.4 Geminin suda kullanılması **20**

1.3 Gemi İşleme Müteahhidi Kavramının Benzer Kavramlardan Ayırt Edilmesi **21**

1.3.1 Donatan **21**

1.3.2 Donatma iştiraki **21**

1.3.3 Gemi müdürü **23**

1.3.4 Kaptan **24**

1.3.5 Gemi yöneticisi **25**

BÖLÜM 2: GEMİ İŞLETME MÜTEAHHİDİNİN TARAFI OLDUĞU HUKUKİ İLİŞKİLER **27**

2.1 Gemi Maliki ile Olan Hukuki İlişkiler **27**

2.1.1 Genel olarak **27**

2.1.2 Gemi kira sözleşmesi **27**

2.1.2.1 Çıplak kira sözleşmesi 29

2.1.2.2 Donatılmış kira sözleşmesi 30

2.1.3 İntifa hakkı tesis edilmesi **31**

2.1.4 Finansal kiralama sözleşmesi **32**

2.1.5 Hukuka aykırı ilişkiler **34**

2.2 Gemi Maliki Dışındaki Kişilerle Olan Hukuki İlişkiler **34**

2.2.1 Genel olarak **34**

2.2.2 Navlun sözleşmesi **35**

2.2.2.1 Genel olarak 35

2.2.2.2 Gemi işletme müteahhidinin navlun sözleşmesinden doğan yükümlülükleri 39

2.2.2.2.1 Genel olarak 39

2.2.2.2.2 Geminin denize, yola ve yüke elverişli bulundurulması yükümlülüğü 40

2.2.2.3 Çarter sözleşmeleri 41

2.2.2.3.1 Zaman çarteri sözleşmesi 41

2.2.2.3.2 Yolculuk çarteri sözleşmesi 46

2.2.2.4 Kırkambar sözleşmesi 47

2.2.3 Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi **48**

2.2.4 Gemi adamları ve kaptanın hizmet sözleşmesi **50**

2.2.5 Gemi yönetim sözleşmesi **51**

2.2.6 Yakıt tedarik sözleşmesi **52**

2.2.7 Gemi acenteliği sözleşmesi **54**

BÖLÜM 3: GEMİ İŞLETME MÜTEAHHİDİNİN HUKUKİ SORUMLULUĞU **55**

3.1 Genel Olarak Sorumluluğun Kaynakları ve Hukuki Niteliği **55**

3.2 Gemi Malikine Karşı Hukuki Sorumluluğu **56**

3.2.1 Sözleşmeye bağlı sorumluluk **56**

3.2.1.1 Gemi kira sözleşmesinden kaynaklanan hukuki sorumluluk 56

3.2.1.2 Finansal kiralama sözleşmesinden kaynaklanan hukuki sorumluluk..... 60

3.2.2 Sözleşme dışı sorumluluk **61**

3.3 Gemi Maliki Dışında Kalan Kişilere Karşı Hukuki Sorumluluğu **62**

3.3.1 Donatan sayılmasına bağlı sorumluluğu **63**

3.3.1.1 Gemi adamlarına karşı hizmet sözleşmesinden doğan sorumluluğu 63

3.3.1.2 Gemi adamlarının verdiği zararlardan dolayı hukuki sorumluluk 64

3.3.1.2.1 Genel olarak 64

3.3.1.2.1.1 Zarara sebebiyet veren kişinin "gemi adamı" olması 65

3.3.1.2.1.2 Zararın gemi adamının görevini ifa ederken ortaya çıkması..... 67

3.3.1.2.1.3 Gemi adamının fiilinin hukuka aykırı olması 68

3.3.1.2.1.4 Gemi adamının fiilinin kusurlu olması 68

3.3.1.2.1.5 Zararın üçüncü kişilere verilmiş olması..... 69

3.3.1.2.2 Gemi adamlarının veya kılavuzun verdiği zarardan dolayı gemi işletme müteahhidinin sorumluluğunun türü 70

3.3.1.3 Gemi işletme müteahhidinin gemi alacaklılarına karşı donatan gibi sorumlu olması 72

3.3.1.3.1 Genel kural 72

3.3.1.3.2 Geminin işletilmesinin gemi malikine karşı haksız olması..... 75

3.3.1.3.3 Gemi alacaklısı hakkı sahibinin kötü niyetli olması 77

3.3.2 Taşıyan sıfatına bağlı sorumluluğu..... 78

3.3.2.1 Geminin sefere elverişsiz olmasına bağlı sorumluluğu..... 78

3.3.2.2 Yükle ilgililere karşı hukuki sorumluluk 79

3.3.2.3 Yolculara karşı hukuki sorumluluk..... 82

3.3.3 Yardımcı kişilerin eylemleri dolayısıyla hukuki sorumluluk..... 84

3.3.4 Müşterek avarya halinde hukuki sorumluluk 85

3.3.5 Çatma halinde hukuki sorumluluk..... 85

3.3.6 Kurtarma halinde hukuki sorumluluk..... 88

3.3.7 Deniz kirliliğinden doğan sorumluluğu 91

3.4 Gemi İşletme Müteahhidinin Sorumluluğunun Sınırlandırılması 92

3.4.1 Genel olarak 92

3.4.2 Uluslararası konvansiyonlar kapsamında sorumluluğun sınırlandırılması……..……..93

3.4.3 Türk Ticaret Kanunu kapsamında sorumluluğun sınırlandırılması 95

3.4.4 "1976 Londra Konvansiyonu" hükümlerine göre sorumluluğun sınırlandırılması prensibinin uygulanması..... 98

3.4.4.1 Sorumluluğun sınırlandırılmasına tabi olan alacaklar 98

3.4.4.2 Sorumluluğun sınırlandırılmasının mümkün olmadığı haller..... ..99

3.4.5 Gemi işletme müteahhidinin "taşıyan" ve "fiili taşıyan" sıfatlarına bağlı olarak…..……...100

3.4.5.1 Sorumluluğunun sınırlandırılmasına tabi olan alacaklar 100

3.4.5.2 Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı..... 101

3.4.6 Sorumluluğun sınırlandırılmasında uygulanabilecek seçenekler..... 101

SONUÇ..... 103

KAYNAKÇA 107

TURNITIN RAPORU **113**

ÖZGEÇMİŞ..... **127**

SİMGELER ve KISALTMALAR DİZİNİ

Art.	**:** Article
BAM	**:** Bölge Adliye Mahkemesi
BATİDER	**:** Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BIMCO	**:** Baltic and International Maritime Council
Bkz.	**:** Bakınız
C.	**:** Cilt
E.	**:** Esas
E.T.	**:** Erişim Tarihi
FKFFŞK	**:** Finansal Kiralama, Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu
HD.	**:** Hukuk Dairesi
HGB	**:** *Handelsgesetzbuch*
K .	**:** Karar
m.	**:** Madde
***m*TTK**	**:** 6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (Mülga)
RG	**:** Resmi Gazete
s.	**:** sayfa
S.	**:** Sayı
T.	**:** Tarih
TBK	**:** Türk Borçlar Kanunu
TMK	**:** Türk Medeni Kanunu
vb.	**:** ve benzeri
vd.	**:** ve devamı
Y.	**:** Yargıtay

GCRS

GİRİŞ

Ekonominin gelişmesi ve verimlilik kazanmasında önemli bir role sahip olan deniz ticareti, küresel ticaretin büyümesinde etkili olmuştur. Tarihsel süreç boyunca, deniz ticaretinin gelişmesiyle birlikte denizden kaynaklanan risklere bağlı olarak çeşitli hukuki uyuşmazlıklar gündeme gelmiş ve bu uyuşmazlıklara çözüm yaratmak amacıyla deniz ticareti hukuku alanında çeşitli uluslararası düzenlemeler yapılmıştır. Uluslararası düzenlemeler neticesinde deniz ticareti alanında faaliyet gösteren kişilerin statüleri ve sorumlulukları belirlenmiştir. Ancak denizyolu ile taşımacılıkta karşılaşılması muhtemel riskler bakımından doğabilecek zararların ekonomik külfeti göz önünde bulundurulduğunda, bu riski alan kişilerin sorumluluğunun sınırlandırılmasına ihtiyaç duyulmuş ve buna ilişkin hukuki düzenlemeler yapılmıştır.

Deniz ticaretinde oluşabilecek riskler ve bir gemiyi işletmenin ekonomik külfeti bakımından, geminin gemi maliki dışında bir tarafından işletilmesi günümüzde sıklıkla tercih edilmektedir. Deniz ticaretinde, başkasına ait bir gemiyi kendi adına işleten bu kişi, uygulamada ve öğretide "gemi işletme müteahhidi" olarak adlandırılmaktadır. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu m. 1061/2 hükmünde, başkasına ait gemiyi kendi adına suda işleten gemi işletme müteahhidinin üçüncü kişilere karşı "*donatan*" sayılacağı düzenlenmiştir.

Belirtmek gerekir ki, gemi işletme müteahhidinin, malike ait gemiyi kendi adına suda işletmesi için malik ile aralarında geçerli bir hukuki ilişkinin varlığı aranmamaktadır. Hatta gemi işletme müteahhidi, malike ait geminin fer'i zilyetliğini hırsızlık veya gasp yoluyla ele geçirmiş olabilir. Hangi yolla fer'i zilyetliği kazandığı önem arz etmeksizin, gemi işletme müteahhidi TTK m. 1061/2 hükmüne göre, üçüncü kişilere karşı donatan sayılacaktır. Bu sebeple, çalışmamızın konusunu oluşturan gemi işletme müteahhidi, gemi maliki ile ilişkisi bakımından ve üçüncü kişilerle olan ilişkisi bakımından detaylı olarak incelenecektir.

Çalışmamızda, gemi işletme müteahhidi Türk hukuku açısından ele alınarak, gerekli noktalarda uluslararası düzenlemelere yer verilecektir. Üç bölümden oluşan çalışmamızın ilk bölümünde gemi işletme müteahhidinin terminolojisi, tanımı ve unsurları incelenmesi planlanmıştır. Gemi işletme müteahhidini, donatan başta olmak üzere diğer hukuki süjelerden ayıran noktalara özellikle değinilerek bu kavramlar arasındaki farkların ve benzerliklerin ortaya konması amaçlanmıştır.

Çalışmamızın yöntemini tümdengelim, tümevarım, betimleme ve karşılaştırma oluşturmaktadır. Bu metodolojik yaklaşımların bir arada kullanılması ile, uygulama ve literatürün geniş kapsamlı olarak analiz edilmesi amaçlanmıştır. Bu doğrultuda, öğretideki görüşlere ve yargı kararlarına çalışmamızın büyük bir bölümünde yer verilecektir. Ayrıca belirtmek gerekir ki çalışmamızın genelinde, konu bütünlüğünün sağlanması açısından Türk Ticaret Kanunu'nun benimsediği konu sırası esas alınmayacaktır.

Gemi işletme müteahhidinin bir geminin işletilmesi kapsamında gerek gemi maliki ile gerek üçüncü kişilerle hukuki ilişkiler içerisinde bulunması söz konusu olabileceğinden, çalışmamızın ikinci bölümünde gemi işletme müteahhidinin tarafı olduğu hukuki ilişkiler incelenecektir. Gemi işletme müteahhidinin tarafı olduğu hukuki ilişkiler temelde, "*gemi maliki ile kurduğu hukuki ilişkiler*" ve "*gemi maliki dışındaki kişilerle kurulan hukuki ilişkiler*" olduğundan, iki başlık halinde detaylı olarak incelenmesi planlanmıştır. Belirtmek gerekir ki gemi işletme müteahhidinin bu sıfatı kazanması için geminin fer'i ve doğrudan zilyetliğinin hukuka uygun bir şekilde kazanılması bile önem arz etmemektedir. Zira gemi işletme müteahhidi, gasp, hırsızlık gibi hukuka aykırı şekilde geminin fer'i zilyetliğinin elde edilmiş olabilir. Bu sebeple "hukuka aykırı ilişkiler" şeklinde bir başlık altında konunun incelenmesi ihtiyacı doğmuştur.

Çalışmamızın üçüncü bölümünde ise, gemi işletme müteahhidinin başkasına ait bir gemiyi suda işletmesi ve deniz ticareti riskleri değerlendirildiğinde oluşabilecek sorumluluğu ele alınacaktır. Bu bölümde gemi işletme müteahhidinin idari ve cezai sorumluluğu çalışma kapsamı dışında bırakılarak, yalnızca hukuki sorumluluk bakımından incelenmiştir. Nihayetinde gemi işletme müteahhidinin sorumluluğunun sınırlandırılmasına yer verilerek çalışmamız tamamlanması amaçlanmıştır. Gemi işletme müteahhidinin üçüncü kişilere karşı donatanın sorumluluğuna tabi olması sebebiyle, gemi işletme müteahhidinin sorumluluğu sınırlandırabilecektir. Sorumluluğun sınırlandırılması bakımından, donatan ve taşıyan için söz konusu olan bütün hususlar gemi işletme müteahhidi bakımından da uygulanacağından, sorumluluğun sınırlandırılması konusu ana hatlarıyla incelenmesi planlanmıştır.

Çalışma boyunca, konuyla ilgili yargı kararları değerlendirilerek, uygulamadaki sorunların çözümüne yönelik öneriler sunulması amaçlanmaktadır. Çalışmamızın temel amacı ise, gemi işletme müteahhidini Türk hukuku bakımından inceleyerek,

ilgili uluslararası düzenlemeler ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde analiz etmektir. Aynı zamanda öğretideki farklı görüşler değerlendirilerek, çalışmamızla akademik literatüre farklı yaklaşımlar getirmek ve katkıda bulunmak hedeflenmektedir.

BÖLÜM 1: GEMİ İŞLETME MÜTEAHHİDİNE İLİŞKİN TEMEL BİLGİLER

1.1 Terminoloji ve Tanım

1.1.1 Genel olarak

Deniz ticaretinde, bir geminin maliki olmak ve geminin işletilmesinden kazanç sağlamak için büyük bir sermaye ve emek gerekmektedir. Ancak bir ticaret gemisinin işletilmesi, malik olma koşuluna bağlı değildir. Hatta geminin kiralanması veya intifa hakkı tesisi gibi yollarla işletilmesi, bir geminin maliki olmak için gereken sermayenin tesis edilmesinin ekonomik güçlüğü sebebiyle tercih edilebilir[1]. Gemi maliki bir sözleşme ilişkisine dayanarak üçüncü bir kişiye geminin zilyetliğini devredebileceği gibi, bazı hallerde malikin iradesi dışında (örneğin gasp, hırsızlık gibi) malik olmayan üçüncü kişiler zilyetliği kazanabilir. Geminin zilyetliğini elinde bulunduran ve gemiyi suda menfaat elde etmeye amacıyla kullanan bu kişiye, öğretide ve yargı kararlarında "gemi işletme müteahhidi" denilmektedir[2].

Gemi işletme müteahhidi kavramı 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda ("TTK")[3] doğrudan anılmış değildir. Ancak kavram TTK'nın 1061. maddesinin ikinci fıkrasında, "*Kendisinin olmayan bir gemiyi menfaat sağlamak amacıyla suda kendi adına bizzat veya kaptan aracılığıyla kullanan kişi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılır*"[4] ifadesiyle açıklanmıştır. İlgili kanun maddesinden anlaşılması gereken, gemi işletme müteahhidinin "*malik olmayan donatan*"[5] olduğudur. Başka bir anlatımla, gemi işletme müteahhidi başkasının mülkiyetinde olan bir gemiyi kendi adına, bir kaptan aracılığıyla veya bizzat kendisi işleten, bu işletme sonucunda

[1] İsmail Demir, *Deniz Ticareti Hukuku* (Ankara: Yetkin Yayınları, 2021), 228.
[2] Fahiman Tekil, *Deniz Hukukuna Giriş* (İstanbul: Ermete Matbaası, 1986), 115; Ergon Çetingil ve Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1978), 41; Tahir, Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995), 118; İnci Deniz Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku I-II* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2019), 80; Sami Okay, *Deniz Ticareti Hukuku 1, Giriş-Gemi-Donatan ve Donatma İştiraki-Gemi Adamları* (İstanbul: İstanbul Hukuk Fakültesi Yayınları, 1970), 220; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku-1* (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2013), 152; Demir, *Deniz Ticareti*, 228; Şaban Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku* (İstanbul: Umuttepe Yayınları, 2021), 88; Tamer Bozkurt, *Deniz Ticareti Hukuku* (Ankara: Yetkin Yayınları, 2021), 82; M. Fehmi Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I- Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmeleri* (İstanbul: DER yayınları, 2017), 128; Haydar Arseven, Deniz Ticareti Hukuku Dersleri (İstanbul: Menteş Kitabevi, 1961), 68; Hacı Kara, Deniz Ticareti Hukuku (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2020): 127; Tahir Çağa ve Rayegan Kender, "*Deniz Ticareti Hukuku I*" (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2010), 135.
[3] RG, 14.02.2011, S. 27846.
[4] TTK m. 1061/2.
[5] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 152.

ekonomik menfaat elde eden kişi olarak tanımlanmaktadır[6]. Gemi işletme müteahhidi terimi, öğretiye, uygulamaya ve yargı kararlarına[7] özgüdür. Kanunlarda ve ilgili milletlerarası sözleşmelerde farklı terimler kullanılarak bu kavram ifade edilmiştir.

1.1.2 Karşılaştırmalı hukukta

1924 Lahey Kuralları'nın (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading*)[8] m.1/(a) hükmünde, "taşıyan (*carrier*)" tanımına yer verilmiş ve bu kavram, "donatan (*owner*)" ve "kiracı (*charterer*)" kavramlarını kapsayacak şekilde kullanılmıştır[9]. Ancak malik olmadığı halde bir gemiyi işleten kişiyi "kiracı (*charterer*)" olarak ifade etmek, bu kavramı açıklamak için yeterli değildir[10]. Zira bu kişi, gemiyi her zaman kiralama yoluyla işletmemekte, çalışmamızın ilerleyen kısımlarında yer vereceğimiz üzere, intifa hakkı sahibi olarak da karşımıza çıkmaktadır[11]. Hatta bazı durumlarda gemi maliki ile donatan sayılan kişi arasında geçerli bir hukuki ilişki dahi bulunmamaktadır[12].

1924 tarihli Lahey Sözleşmesi'nin ardından 1957 Brüksel Sözleşmesi "*International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, and Protocol of Signature"* kabul edilmiştir. Bu Sözleşme'de, deniz ticaretinde sorumluluğun sınırlandırılması konusunda esaslı değişiklikler yapılmıştır.

---

[6] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 153; Emine Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2020), 246.

[7] Söz konusu kavramın kullanıldığı bazı yargı kararları için bkz. Y. 11 HD, T. 16.01.2013, E. 2012/361, K. 2013/812; İstanbul BAM 13. HD, T. 23.11.2023, E. 2021/1087, K. 2023/1824; Y. 11 HD, T. 17.07.2023, E. 2021/9229, K. 9229/4516; İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, T. 08.03.2023, E. 2021/385, K. 2023/104, https://www.lexpera.com.tr (E.T: 06.01.2025).

[8] 1924 tarihli Lahey Kaideleri Türkiye Konvansiyonu "Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme" 14.2.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun ile onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

[9] *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, Art. 1/(a): "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper",* (Brussels, August 25, 1924).

[10] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 215.

[11] Kübra Var, "Gemi acenteliği sözleşmesi" (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, 2015), 41; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil,* 246.

[12] Çağa, *Deniz Ticareti*, 119.

1957 Brüksel Sözleşmesi m. 6/2 hükmünde[13] ise ilk kez gemi işletme müteahhidi kavramına karşılık gelecek şekilde "*operator*" terimi kullanılmıştır[14].

1957 Brüksel sözleşmesinin ardından 1976 Londra Sözleşmesi'nin "*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims"* m. 1/2 hükmünde[15] bu terim tekrar edilmiştir. 01.07.1998 tarihinde yürürlüğe giren "*Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Sözleşme*"[16] m. 1/2 hükmünde, "*operator*" terimi "*işletici*" olarak Türkçe'ye çevrilmiştir. "*Operator*" teriminin tanımı ise "Gemilerin Tesciline Dair Koşullara İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi'nin"[17] 2. maddesinde yapılmıştır. Bu tanım uyarınca "*operator*" kavramı, "geminin malikinin veya kiracısının sorumluluklarının aktarıldığı gerçek veya tüzel kişi" anlamına gelmektedir[18].

Anglosakson hukuk sisteminde, "*gemi işletme müteahhidi*" kavramına karşılık gelen "*operator"* terimini dışında, başka terimlerin de bu kavramı ifade etmek için kullanıldığı görülmektedir. Bu terimlerden biri "*temporary owner*" olarak ifade edilmektedir[19]. Söz konusu terim, başkasına ait bir gemiyi kaptan aracılığıyla kendisi adına işleten kimse için kullanılmaktadır[20]. Ancak gemi işletme müteahhidinin gemiyi kaptan aracılığıyla işletmesi zorunlu olmadığından, bu terimin yalnızca geminin kaptan aracılığıyla işletilmesi halinde kullanılabileceği belirtilebilir. Dolayısıyla

---

[13] "*International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, and Protocol of Signature*, Art.6/2: *(2) Subject to paragraph (3) of this Article, the provisions of this Convention shall apply to the charterer, manager and operator of the ship, and to the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment, in the same way as they apply to an owner himself: Provided that the total limits of liability of the owner and all such other persons in respect of personal claims and property claims arising on a distinct occasion shall not exceed the amounts determined in accordance with Article 3 of this Convention*" (Brussels, 10 October 1957); 1924 Brüksel Sözleşmesi'nin yeknesaklığı sağlayamaması ve yeterince kabul görmemesi sebebiyle 1957 Brüksel Sözleşmesi kabul edilmiştir. Detaylı bilgi için bkz. İsmail Demir, "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme'de Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi", *BATİDER* S. 1, C. 31 (Mart 2015): 114-115.

[14] Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku I* (On İki Levha Yayıncılık, 2017), 796.

[15] "*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims*, Art. 1/2: *The term "shipowner" shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship*.", (London, 19 November 1976).

[16] RG: 04.06.1980, S. 17007.

[17] "*United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships*", Birleşmiş Milletler, 07/02/1986.

[18] "*United Nations Convention on Conditions for Registration of Ships Art. 2: "operator" means the owner or bareboat charterer, or any other natural or juridical person to whom the responsibilities of the owner or bareboat charterer have been formally assigned,[…]".*

[19] Frederic Philip Maude and Charles Edward Pollock, *Compendium of the Law of Merchant Shipping* (London: H. Sweet. HeinOnline, 1861), 56.

[20]Okay, *Deniz Ticareti 1,* 220.

"*temporary owner"* kavramı, kanaatimizce gemi işletme müteahhidi kavramını tam olarak karşılamamaktadır.

İngiliz hukukunda, gemi işletme müteahhidi kavramının kullanımı, gemi işletme müteahhidi ile gemi maliki arasındaki hukuki ilişkiye göre değişmektedir[21]. Örneğin çarter sözleşmesinin bir türü olan, geminin personelsiz ve donatılmamış olarak gemi malikinden kiralanması anlamına gelen çıplak kira sözleşmesi kavramı için Anglosakson hukuk sisteminde "*bareboat charter*" kavramı kullanılmaktadır[22]. Bu sözleşmenin taraflarından biri olan kiracı ise uygulamada "*disponent owner*" kavramı ile ifade edilmektedir[23]. Belirtmek gerekir ki, yalnızca "*disponent owner*" kavramının kullanımından yola çıkarak sözleşmenin türünün tespit edilmesi mümkün değildir. Zira "*disponent owner*" kavramı finansal kiralama sözleşmesinde kiracıya, hatta gemiyi sefer çarterı ile tahsis ederek alt taşıma sözleşmesi yapan "taşıtan" kavramına karşılık olarak kullanılmaktadır[24]. Dolayısıyla "*disponent owner*" kavramının gemi maliki ile gemi işletme müteahhidi arasındaki hukuki ilişkinin kaynağına bakılmaksızın doğrudan gemi işletme müteahhidi kavramına karşılık olarak kullanılması doğru olmayacaktır. Yalnızca finansal kiralama sözleşmesi ve çıplak gemi kirası (*bareboat charter*) sözleşmesinin varlığı halinde gemi işletme müteahhidi kavramına karşılık olarak "*disponent owner*" kavramı kullanılabilecektir. Çarter sözleşmesinin bir diğer türü olan ve Türkçeye "donatılmış gemi kira sözleşmesi" olarak çevrilen "*demise charter*" sözleşmesi ise geminin, gemi malikinden donatılmış ve gemi adamlarıyla birlikte kiralanması halinde söz konusu olmaktadır. Bu sözleşme türünde ise gemi işletme müteahhidi, "*charterer by demise*" olarak ifade edilmektedir[25].

Konuya ilişkin Alman hukukundaki hükümler incelendiğinde, 1861 tarihli Alman Ticaret Kanunu (ADHGB)[26] §. 459 hükmünde, gemi işletme müteahhidinin atanması ve görevden alınmasına ilişkin bilgi verilmiş; ancak tanımı yapılmamıştır. 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu[27]'na ("*m*TTK") iktibas yoluyla alınan 1897 tarihli Alman

[21] Mark Davıs, *Bareboat Charters- Second Edition,* (London: Lloyd's Shipping Law Library, 2005), 3; Fahiman Tekil, *Deniz Ticareti Hukuku* (İstanbul: Bozak Matbaası, 1970), 581.
[22] Davıs, *Bareboat Charters*, 1.
[23] H. Edwin Anderson, "Shipbrokers' Claims for Commission Revisited: A Comparision between English and U.S. Law", *Tulane Maritime Law Jurnal*, no. 1&2 (Winter/Summer 2006): 163-192.
[24] Selda Ulukaya, *Deniz Ticareti Hukukunda Brokerin Hak ve Yükümlülükleri* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018), 24.
[25] Ulukaya, *Brokerin Hak ve Yükümlülükleri*, 24.
[26] "*Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch*", 1861.
[27] RG: 09.07.1956- 9353. 6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu (*m*TTK).

Ticaret Kanunu[28] (*Handelsgesetzbuch* – "*HGB*") §§ 566, 567 ve 568'de ise gemi işletme müteahhidi zaman çarter sözleşmesi üzerinden ele alınmış ve "*Zeitcharterer*" olarak düzenlenmiştir. İlgili maddelerde doğrudan "gemi işletme müteahhidi" tanımı yer almasa da gemiyi çarter sözleşmesi ilişkisine dayanarak "işleten" kişinin ifade edildiği anlaşılmaktadır.

1.1.3 Türk hukukunda

Gemi işletme müteahhidi, *m*TTK m. 946/2 hükmünde; "*Kendisinin olmıyan bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde bizzat veya kaptan marifetiyle kullanan kimse, üçüncü şahıslarla olan münasebetlerinde donatan sayılır*" şeklinde düzenlenmiştir. Hükmün tasarı halinde[29], gemiyi müteşebbis sıfatıyla işletenin donatan durumunda bulunduğu ifade edilmiştir. Aynı maddenin gerekçesinde ise gemi işletme müteahhidinin, "donatan sayılan kişi" olarak kabul edilmesi için kaptan ile arasında bir hizmet akdinin bulunmasına lüzum olmadığı, başkasına ait bir gemiyi kaptan aracılığı ile veya bizzat kendisi işleten kişinin donatan sayılması için yeterli olacağı belirtilmiştir. TTK m. 1061 hükmünün gerekçesinde ve kanun tasarısında ise gemi işletme müteahhidi ifadesine yer verilmemiştir.

6469 sayılı Kanun'un 10. maddesi hükmünde, donatanın hak ve yükümlülüklerine ilişkin birinci maddede hüküm altına alınan hususların gemi işletme müteahhidi hakkında uygulanacağı belirtilmiştir. İlgili madde hükmünde, bu kişiler için "*gemi sahibi olmayan armatör veya esas müstecir*" ifadesi kullanılmıştır. Burada "müstecir" kelimesi, "kiracı" anlamına kullanıldığından, "müstecir" kelimesini geniş anlamda[30] yorumlayarak, gemi işletme müteahhidi olarak ifade etmek gerekir[31].

---

[28] "*Handelsgesetzbuch*",1897; (HGB).

[29] Türk Ticaret Kanunu Lâyihası ve Adliye Encümeni mazbatası (1/150) (tasarı m. 946*), "Donatan hakkındaki tarif bugünkü denizciliğe uygun bir surette yeniden kaleme alınmıştır. Bir gemiyi menfaat sağlamak kasdiyle kendi nam ve hesabına denizde işleten kimse üçüncü kişilerle olan münasebetlerinde donatan sayılır. Binaenaleyh gemi üzerindeki mülkiyetten ziyade geminin kullanma ve işletme tarzı önemlidir. Geminin maliki değil, gemiyi müteşebbis sıfatiyle kendi nam ve -hesabına işleten kimse donatan durumunda bulunmaktadır. Nasıl ki işletme mefhumu tacir sıfatı için önemli ise aynı mefhum donatan sıfatı için de esastır. Bu sebepten dolayı bugünkü kanunun 1025 ve 1051. maddelerindeki hükümler birleştirilerek donatanla işleten arasındaki ayrılık kaldırılmıştır*", S. 198, 17.02.1951.

[30] 1924 Lahey Kuralları m.1/a bendinde belirtilen "kiracı" kavramının geniş yorumlanması gerektiği hakkında detaylı bilgi için bkz. Ebru Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair "1924 Brüksel (La Haye) Konvansiyonu'nun" Türk Hukukuna Etkisi,* (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008): 64.

[31] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 215.

Öğretide "*gemi işletme müteahhidi*" teriminin kullanımı ile ilgili farklı görüşler mevcuttur. Literatürde, "*gemi işletme müteahhidi*" teriminin kullanımının yaygın olmasıyla birlikte "*donatan sayılan kişiler*"[32] ve "*işleten*"[33] terimlerinin de kullanımına rastlanmaktadır.

Öğretide kullanımı yaygın olan gemi işletme müteahhidi terimi, bazı yazarlar tarafından terminoloji açısından eleştirilmiştir. Bu eleştiriye göre, "müteahhit" teriminin kullanımının deniz ticareti hukuku alanından ziyade 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda ("TBK")[34] düzenlenen "eser sözleşmesinin" tarafı olan "yüklenici" terimi ile aynı anlama gelmektedir. Ek olarak, TTK'nın bazı hükümlerinde[35] "*işleten*" teriminin kullanılması, "gemi işletme müteahhidi" teriminin çağımızın gerisinde kalması gibi sebeplerle "*işleten*" teriminin kullanılmasının daha uygun bir terminoloji olacağını ifade etmişlerdir[36].

Buna karşılık, öğretide[37] ve yargı kararlarında kullanımının daha yaygın olduğunu belirttiğimiz "gemi işletme müteahhidi" terimi, "işleten" terimini de kapsaması ve işletilen şeyin niteliğini açıkça belirtmesi dolayısıyla, deniz hukuku terminolojisine uygun bir kullanımdır. Yalnızca "işleten" kavramının kullanılması, TTK m. 14 hükmü anlamında bir ticari işletmeyi kısmen de olsa kendi adına *işleten* tacir kavramının kastedildiği yönünde anlaşılmaya müsait bir durum meydana getirebilir. Oysa biz, deniz hukukunun kendine özgü terminolojisinin kullanılmasının daha isabetli olacağı kanaatindeyiz. Kaldı ki "gemi işletme müteahhidi" deniz

---

[32] "Donatan sayılan şahıslar" terimi kullanımı için Bkz, Adil İzveren, *Deniz Ticaret Hukuku* (Ankara: San Matbaası,1975) 78-80; Adil İzveren, Nisim Franko ve Ahmet Çalık Deniz Ticareti Hukuku (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Adalet Matbaacılık, 1994), 99; Turgut Kalpsüz, *Gemi Rehni* (Ankara: Turhan Kitabevi, 2004): 66.

[33] "İşleten" teriminin kullanımı için Bkz. Yazıcıoğlu*, Kender-Çetingil*, 246; Atamer, *Deniz Ticareti I*, 796; Sami Akıncı, Deniz Ticareti Hukuku Navlun Mukaveleleri (İstanbul: Türkiye Ticaret Postası Matbaası, 1961): 21.

[34] RG: 04.02.2011-27836. 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu (TBK).

[35] TTK m. 1248/2 hükmünde, "gemi işletme müteahhidi" kavramı yerine, "işleten" kavramı tercih edilmiştir: "*Fiilî taşıyan, taşıyandan farklı bir kişi olup, bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişidir".* Ayrıca, TTK m. 1320/1 hükmünde de "*Geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı doğmuş olan aşağıdaki alacaklar sahiplerine "gemi alacaklısı hakkı" verir*" şeklinde, "işleten" kavramının kullanılması tercih edilmiştir.

[36] "*Müteahhit*" teriminin kullanılmasının TBK'da düzenlenen "*eser sözleşmesinin*" tarafı olan "*yüklenici*" terimiyle ilişkisi için bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, 801. "Gemi işletme müteahhidi" terimi yerine "*işleten*" veya "*gemi işleten*" terimlerinin kullanılmasından dolayı "*işleten*" teriminin kullanılmasının uygun olacağı görüşü için bkz. Yazıcıoğlu*, Kender-Çetingil,* 246.

[37] "Gemi İşletme Müteahhidi" kavramını kullanan yazarlar için bkz. Tekil, *Giriş*, 115; Çetingil ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku,* 41; Çağa, *Deniz Ticareti,* 118; Kaner, *Deniz Ticareti*, 80; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, 220; Sözer, *Deniz Ticareti,* 152; Demir, *Deniz Ticareti*, 228; Kayıhan, *Deniz Ticareti,* 88; Bozkurt, *Deniz Ticareti*, 82.

hukukunda geleneksel bir kalıp haline geldiğinden "müteahhit" teriminin bu kalıptaki anlamı, eser sözleşmesinin tarafı olan "yüklenici" kavramından oldukça uzaktadır. Dolayısıyla bu çalışmada "işleten" terimi yerine "gemi işletme müteahhidi" terimi tercih edilecektir.

1.2. Gemi İşletme Müteahhidi Kavramının Unsurları

TTK m. 1061/2 hükmünde, "gemi işletme müteahhidi" kavramı, başkasına ait olan bir gemiyi, kendi adına suda menfaat sağlamak amacıyla, kaptan aracılığıyla veya bizzat kendisi kullanan kişi olarak ifade edilmiştir. İlgili hükümden hareketle, söz konusu kavramın unsurları "bir ticaret gemisinin varlığı", "geminin malikinin bir başkası olması", "geminin suda kullanılması" ve "gemi işletme müteahhidinin gemiyi kendi adına kullanması" olarak belirlenmektedir.

1.2.1 Bir ticaret gemisinin varlığı

TTK m. 1061 hükmü uyarınca, gemi işletme müteahhidinin başkasına ait bir gemiyi işletmesi gemi işletme müteahhidi kavramın unsurlarından bir tanesidir. Dolayısıyla bu unsurun sağlanması için öncelikle TTK m. 931 hükmüne göre bir geminin varlığı ve bu geminin malik dışında bir kişi tarafından işletilmesi gerekmektedir.

TTK m. 931 hükmünde geminin tanımı yapılmıştır. Aynı maddenin ikinci fıkrasında ise ticaret gemisinin tanımı yapılmış; ilk fıkrada belirtilen gemi olma vasfına ek olarak, ekonomik menfaat elde etme amacına tahsis edilen yahut fiilen ekonomik menfaat sağlama amacı için kullanılan gemilerin ticaret gemisi olduğu düzenlenmiştir.

TTK m. 935 hükmüne göre, TTK hükümlerinin uygulanacağı gemiler kural olarak ticaret gemileridir. Ancak aynı hükmün ikinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde ise, bazı gemilere, ticaret gemisi olmadıkları, belirli TTK hükümlerinin uygulanacağı istisnai olarak düzenlenmiştir.

Gemi işletme müteahhidini düzenleyen TTK m. 1061/2 hükmüne göre, bu kişinin başkasına ait bir gemiyi işletmesi gerekmektedir. Geminin işletilmesinden anlaşılması gereken ise "ekonomik menfaat" sağlanmasının gerektiğidir. Dolayısıyla gemi işletme müteahhidinin işlettiği her gemi kural olarak ticaret gemisi sayılacaktır. TTK m. 935 atfı uyarınca istisna kapsamına alınan gemilerin de gemi işletme müteahhidi tarafından

kullanılması halinde "ekonomik menfaat" sağlama amacıyla kullanılmasının bir önemi bulunmamaktadır[38]. Zira gemi işletme müteahhidi tarafından işletilen gemi, işletildiği süre boyunca, bir ticaret gemisi sayılacaktır.

1.2.2 Geminin malikinin bir başkası olması

TTK m. 1061/1 hükmüne göre, kendisine ait gemiyi suda menfaat sağlama amacıyla işleten gemi maliki, "donatan" olarak adlandırılmaktadır. Donatan gerçek veya tüzel kişi olabilir. Bu kapsamda belirtmek gerekir ki, gemi maliki, kendisine ait gemiyi kendi adına ve hesabına işletmiyorsa, donatan olarak nitelendirilemeyecektir[39].

Gemi işletme müteahhidini donatandan ayıran en önemli unsur, malik sıfatı açısındandır[40]. Nitekim TTK m. 1061 hükmüne göre gemi işletme müteahhidinin mülkiyeti kendisine ait olmayan bir gemiyi işletmesi gerekmektedir. Bu noktada gemi işletme müteahhidinin geminin maliki olmaması gerekir. SÖZER'in ifadesi ile gemi işletme müteahhidi, *malik olmayan donatandır*[41].

1.2.3 Gemi İşletme Müteahhidinin Gemiyi Kendi Adına İşletmesi

TTK m. 1061/2 hükmüne göre, gemi işletme müteahhidi, başkasına ait olan bir gemiyi kendi adına işletmelidir. Dolayısıyla, gemi işletme müteahhidinin unsurlarından biri de geminin gemi işletme müteahhidi adına işletilmesidir. Konunun daha net anlaşılabilmesi için, çalışmamızın bu başlığı altında, bir hak süjesi olarak gemi işletme müteahhidi incelenecek, geminin kullanılması ve işletilmesi kavramları ele alınacak ve nihayetinde gemi işletme müteahhidinin tacir sıfatı tartışılacaktır.

1.2.3.1 Bir hak süjesi olarak gemi işletme müteahhidi

Gemi işletme müteahhidi bir gerçek kişi olabileceği gibi, tüzel kişi de olabilir. Bir geminin işletilmesinin gerektirdiği sermayenin büyüklüğü ve buna bağlı olarak mali yük göz önünde bulundurulduğunda, gemi işletme müteahhitlerinin tüzel kişi olması daha olasıdır. Ek olarak, deniz ticaretinin riskleri düşünüldüğünde, gemiyi işletenin (bu kişi donatan olabileceği gibi gemi işletme müteahhidi de olabilir) kendi

[38] Hakan Karan ve Kübra Var Türk, "Donatanın Gemi Adamlarının Kusurundan Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti ve Şartları", *Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan*, (Ankara: On İki Levha Yayıncılık, 2019): 617-650, s. 635.
[39] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil,* 245.
[40] Gemi işletme müteahhidi ve donatan kavramlarının karşılaştırılmasına ilişkin detaylı bilgi için bkz. Bölüm 1: 1.3.1 "Donatan".
[41] "*Owner pro tempore veya owner pro hac vice*" (Sözer, *Deniz Ticareti I*, 152).

malvarlığını alacaklılarından korumak için ticaret şirketi olarak faaliyet göstermesi de olasıdır[42]. Şöyle ki, gemi işletme müteahhidinin gerçek kişi olması halinde alacaklı doğrudan gemi işletme müteahhidinin malvarlığına gidebilecektir. Ancak gemi işletme müteahhidin bir ticaret şirketi çatısı altında gemiyi işletmesi halinde, alacaklı, gemi işletme müteahhidinin malvarlığına doğrudan gidemeyecektir. Nitekim ticaret şirketleri, TTK m.16 hükmü gereğince tüzel kişi sayılmaktadırlar. Dolayısıyla, alacaklının alacağını tahsili amacıyla öncelikle veya sadece şirket tüzel kişiliğine başvurması gerekecektir.

Gemi işletme müteahhidinin, bir ticaret şirketi olması halinde ise iki ihtimal söz konusudur. TTK m. 124 hükmüne göre, gemi işletme müteahhidi, bir şirket ise, bu şirket ilgili maddede belirtilen şirket türlerine göre, şahıs şirketi veya sermaye şirketi şeklinde kurulabilir. Deniz ticareti hukuku açısından, gemi işletme müteahhidinin genellikle, limited şirket ve anonim şirket şeklinde kuruldukları ve faaliyet gösterdikleri söylenebilir[43]. Gemi işletme müteahhhidinin bir şirket olması, esasen şirketin alacaklılarına karşı sorumluluğu bakımından önemlidir. Zira tüzel kişilik çatısı altında bulunan şirketin alacaklıları doğrudan şirketin ortaklarının malvarlığına gidemeyecek; öncelikle, alacaklarını şirketin tüzel kişiliğinden tahsil etmeye çalışacaklardır. Tahsil edemezler ise, şirketin türüne göre birinci dereceden veya ikinci dereceden, sınırlı veya sınırsız sorumluluk ayrımı söz konusu olacaktır[44].

Birden fazla gemi işletme müteahhidinin bir ticaret şirketi çatısı altında birleşerek, başkasına ait bir gemiyi işletmeleri de mümkündür. Bu halde ticaret şirketinin tüzel kişiliği, geminin işletilmesi konusunda yetkili olacak, şirket tüzel kişiliği, "gemi işletme müteahhidi" sıfatını kazanacaktır. Ancak gemi işletme müteahhitlerinin oluşturduğu yapı, bir ticaret şirketi niteliği taşımıyorsa, bu halde bir adi ortaklığın mevcut olduğu söylenebilecektir[45]. TBK m. 620 hükmü uyarınca bir adi ortaklık çatısı altında, emeklerini ortak bir ekonomik amaca[46] erişmek üzere

[42] Hakan Karan, "Deniz Ticareti Şirketleri Arasında Kurulan Gizli Adi Şirketlerde Görünen Ortak Peerdesinin Kaldırılması- Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu", *BATİDER* S. 23, (Eylül 2009): 121-139, s. 123-125.
[43] Karan, *Sempozyum*, 123-125.
[44] Hikmet Sami Türk, "Ticaret Ortaklıklarının Nevi Değiştirmesine İlişkin Yargıtay Kararları." Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, *BATİDER*, (Temmuz 1985): 145-232. s. 211.
[45] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 139.
[46] Türk hukukunda ortak amacın ekonomik olup olmadığı hususu tartışmalıdır. Ancak konuyla ilgili baskın görüş, adi ortaklığın iktisadi veya gayri iktisadi amaç için kurulabileceği yönündedir, bkz. Hasan Pulaşlı, "Türk, İsviçre ve Alman Hukukuna Göre "İktisadi Amaç" Kavramının Şirket ve Dernekler Bakımından Değerlendirilmesi" *BATİDER*, C. 32, S. 2 (Haziran 2016): 31-33, s. 31.

birleştirmeyi üstlenmiş olabilirler. Anılan kapsamda TBK'nın adi ortaklığa ilişkin hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

Adi ortaklık yapılanmasında, gemi işletme müteahhitleri, ortaklık sözleşmesinde, bir temsilci belirleyebilirler[47]. Bu temsilci, ortaklığın iradesini temsilen, hukuki işlemleri yapmaya yetkili kişi olacaktır. Temsilci, bu işlemleri görünürde kendi adına yapabilir. Ancak unutulmamalıdır ki, temsil ettiği irade, adi ortaklığın iradesidir. Dolayısıyla, gemi işletme müteahhitlerinin bir adi ortaklık çatısı altında birleşerek, başkasına ait bir gemiyi işletmeleri mümkün olacaktır. Zira, adi ortaklık yapılanmasında, ortakların müşterek bir gaye için ortak hareket etmeleri gerekmektedir[48].

1.2.3.2 Geminin "kullanılması" ve "işletilmesi" kavramlarının incelenmesi

1.2.3.2.1 "Geminin kullanılması" kavramı

"Geminin kullanılması" kavramından anlaşılması gereken, fiili hâkimiyettir[49]. Diğer bir anlatımla gemi işletme müteahhidinin geminin fer'i ve dolaysız zilyedi olması, geminin fiili hâkimiyetini elinde bulundurması ve gemiyi fiilen harekete geçirmesi gerekir. Bunu bizzat kendisi yapabileceği gibi, kaptan aracılığıyla da gerçekleştirebilir. Dolayısıyla, bu noktada zilyetlik hususundan kısaca bahsedilmesi, konunun daha net bir biçimde anlaşılmasını sağlayacaktır.

Gemi işletme müteahhidinin geminin zilyedi konumuna gelmesi ve gemiyi kendi adına işletmesi, bu unsurun sağlanması için yeterlidir[50]. Geminin zilyetliğinin hukuki dayanağı gemi maliki ile arasında geçerli bir sözleşme olabileceği gibi gasp veya hırsızlık gibi hukuka aykırı nedenlere de dayanabilir[51]. Bu sebeple konunun zilyetliğin türleri bakımından değerlendirilmesi gerekmektedir.

Gemiler üzerindeki zilyetliğe ilişkin, TTK'da ve deniz hukukuna ilişkin ilgili diğer düzenlemelerde özel bir hüküm bulunmadığından, 4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu'nun[52] ("TMK") genel hükümleri gemilerin zilyetliği konusunda uygulama

[47] Karan, *Sempozyum*, 131.
[48] Detaylı bilgi için bkz. Karan, *Sempozyum*, 129.
[49] Atamer, *Deniz Ticareti I*, 802.
[50] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 246.
[51] Çağa, *Deniz Ticareti*, 119.
[52] RG: 08.12.2001, S. 24607.

alanı bulacaktır[53]. Bu bağlamda TMK m. 973 hükmüne göre, bir kimsenin "zilyet" olarak nitelendirilmesi için, o şey üzerinde fiili hakimiyetinin[54] bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla zilyetliğin esas unsurunu fiili hakimiyet oluşturmaktadır.

TMK'nın 974 ve 975. maddelerinde ise zilyetliğin türleri, asli-fer'i ve dolaylı-dolaysız zilyet şeklinde, iki tür zilyetlik olarak açıklanmıştır. TMK m. 974 hükmüne göre asli zilyet, "malik sıfatıyla zilyet", fer'i zilyet ise "malik sıfatıyla zilyet dışında kalan kişiler" olarak tanımlanmıştır. Bu anlamda, asli zilyetlikte esas olan unsur mülkiyet unsuru olduğundan, deniz eşya hukukunda asli zilyet, donatan olarak ifade edilebilir[55].

TMK m. 975'te ise dolaylı-dolaysız zilyetlik ayrımına yer verilmiştir. İlgili maddeye göre, fiili hakimiyeti doğrudan elinde bulunduran kimse dolaysız zilyet, fiili hakimiyeti doğrudan elinde bulundurmayan ancak başka bir kişi aracılığı ile zilyetliği sürdüren kimse ise dolaylı zilyet olarak ifade edilmiştir. Gemi işletme müteahhidi, geminin fer'i zilyedidir. Ancak gemi işletme müteahhidinin unsurları incelendiğinde, yalnızca fer'i zilyet sıfatını taşımanın bu sıfatın kazanılması için yeterli olmadığı; bunun için geminin fer'i ve dolaysız zilyedi[56] olunması gerektiği ifade edilmelidir[57]. Dolayısıyla, geminin zilyetliğini devreden gemi işletme müteahhidi fiili hakimiyetini kaybedeceğinden, bu sıfatın yitirileceğini söylemek mümkündür.

Geminin asli zilyedi olan gemi malikinin gemiyi kendisinin işletmesi halinde "donatan" sıfatını haiz olacağı şüphesizdir. Bu halde donatan, geminin fiili hakimiyetini elinde bulunduran asli ve tek başına zilyettir. Ancak gemi işletme müteahhidine geminin zilyetliğini (örneğin kira ilişkisine dayanarak) devretmesi

---

[53] Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 117.

[54] Fiili hakimiyet, zilyetliğin objektif unsurudur. Kişi ile eşya arasında, dışarıdan bakıldığında anlaşılabilen cismani bağı ifade eder. Fiili hakimiyet unsurunun belirlenmesinde, sosyal yaşam kuralları etkilidir. Dolayısıyla fiili hakimiyetten anlaşılması gereken, eşyayı mutlak suretle el atında bulundurmayı ifade etmez. Bu sebeple, fiili hakimiyetin geçici olarak ortadan kalkması zilyetliği sona erdirmez. Zilyet olma iradesiyle eşya üzerinde fiili hakimiyet kurulduktan sonra, irade ile terk edilmemesi halinde veya hakimiyeti elinde bulunduran kişinin iradesi dışında bir başka kişi tarafından ele geçirilmedikçe zilyetlik devam eder. Bkz. Aslıhan Kuyucu, *Taşıyanın Eşyayı Teslim Etme Borcu* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2023), 31-32; Fiili hakimiyetten bahsedebilmek için zilyet olma iradesi gerekir. Bu sebeple, zilyet olma iradesi olmayan bir kimsenin, eşya ile temas etmesi, zilyet olduğu anlamına gelmeyecektir. Bkz. M. Kemal Oğuzman, Özer Seliçi ve Saibe Oktay Özdemir, *Eşya Hukuku* (İstanbul: Filiz Kitabevi, İstanbul, 2018), 48.

[55] Oğuzman, Seliçi ve Oktay Özdemir, *Eşya Hukuku*, 57; Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku II: Gemilerin Eşya Hukuku*, 4 Cilt (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018) C. 2: 119.

[56] Zilyet fiili hakimiyeti bizzat kullanıyorsa ve eşyayı doğrudan kendi hakimiyetinde bulunduruyorsa zilyetliği dolaysızdır. Bkz. Lale Sirmen, *Eşya Hukuku* (Ankara: Yetkin Yayınları, 2015), 50.

[57] Hakan Şeker, *Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu* (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020), 26.

halinde, geminin fiili hâkimiyeti gemi işletme müteahhidinde olacağından, gemi işletme müteahhidi, fer'i zilyet sayılacaktır[58]. Nitekim fer'i zilyetlikte mülkiyet şartı aranmamaktadır[59]. Gemi işletme müteahhidi geminin maliki olmadığından geminin fer'i ve dolaysız zilyetliğinin gemi işletme müteahhidine geçmiş olması gerekir. Nitekim fer'i ve dolaysız zilyetlik gemi işletme müteahhidinin gemiyi işletebilmesinin asgari şartlarını oluşturmaktadır[60].

1.2.3.2.2 "Geminin işletilmesi" kavramı

"Geminin işletilmesi" kavramı ise, geminin ekonomik menfaat elde etme amacına özgülenmesini ve fiilen bu amaç için hareket etmesini ifade etmektedir[61]. Dolayısıyla, "geminin işletilmesi" için o geminin, gemi işletme müteahhidinin bizzat kendisi veya kaptan aracılığıyla "kullanılması" gerekmektedir[62]. Şu hâlde, "geminin işletilmesi" kavramı, "geminin kullanılması" kavramını da kapsamaktadır. Ancak geminin kullanılması, her zaman geminin işletilmesi anlamına gelmemektedir.

"Geminin kendi adına işletilmesi" ifadesinden anlaşılması gereken, tüm menfaatin, zararın ve risklerin gemi işletme müteahhidi tarafından üstlenilmesidir. Dolayısıyla gemi işletme müteahhidinin bir başkasından emir veya talimat almadan kendi iradesi doğrultusunda gemiyi işletmesi gerekmektedir[63]. Geminin işletilmesi hususunda, yukarıda da açıkladığımız üzere, ekonomik menfaat elde etme amacına özgülenmesi gerekir. Bu nedenle, gemi işletme müteahhidinin gemiyi örneğin bir gemi kira sözleşmesi ile bir başkasına kiralaması halinde, her ne kadar kira geliri ile kazanç elde etse de hem gemiyi kendi adına işletmediği hem de geminin fer'i zilyetliğini devretmiş olduğu için, "gemi işletme müteahhidi" sıfatını kaybedecektir. Belirtmek gerekir ki, gemi işletme müteahhidinin gemiyi kendi adına işletmesi yeterli olup; kendi hesabına işletmesi koşulu aranmaz[64]. Dolayısıyla gemi işletme müteahhidinin, gemiyi kendi adına, ancak başkası hesabına işletmesi mümkündür. Örneğin, gemi işletme müteahhidinin bir navlun sözleşmesi akdetmesi halinde, bizzat kendisi sözleşmenin tarafı olacağından kendi adına gemiyi işlettiğini söylemek mümkün olacaktır. Navluna

[58] Kerim Atamer, *Gemilerin Eşya Hukuku*, 119.
[59] Sirmen, *Eşya Hukuku,* 49; Oğuzman, Seliçi ve Oktay Özdemir, *Eşya Hukuku*, 57.
[60] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 154.
[61] Atamer, *Deniz Ticareti I*, 786.
[62] Demir, *Deniz Ticareti*, 229.
[63] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 135; Çetingil ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku*, 42; Sözer, *Deniz Ticareti*, 155; Okay, *Deniz Ticareti I*, 223.
[64] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 149.

hak kazanması, bu sözleşmeden elde ettiği gelirin kendi hesabına veya bir başkası hesabına olması açısından önem arz etmeyecek ve "gemi işletme müteahhidi" sıfatı varlığını sürdürecektir.

Gemi işletme müteahhidinin gemiyi kendi adına işletmesi farklı şekillerde hukuki işlemin türü ve niteliğine göre tespit edilebilir. Yukarıdaki paragrafta verdiğimiz örnekte belirttiğimiz gibi, gemi işletme müteahhidinin bir navlun sözleşmesinin tarafı olması, konişmentonun kendi adına düzenlenmesi vb. hallerde, gemiyi kendi adına işletip işletmediği kolaylıkla tespit edilebilir.

Önem arz eden diğer bir husus, geminin emir ve komutasının bizzat gemi işletme müteahhidinde bulunmasının gerekmesidir[65]. Söz konusu kişi gemiyi bizzat kendisi kullanıyorsa, bunun tespiti kolaydır[66]. Ancak geminin kaptan aracılığı ile kullanılması halinde bu unsurun sağlanıp sağlanmadığının tespiti aynı derecede kolay olmayacaktır[67]. Nitekim kaptan ve gemi mürettebatı ile gemi işletme müteahhidi arasındaki işçi-işveren ilişkisi, "geminin gemi işletme müteahhidi adına işletilmesi" unsurunun tespiti açısından önem arz etmektedir. Bu ilişkide önemle vurgulanması gereken nokta, gemi adamlarının istihdamı ve iş akdinin feshi konusunda takdir yetkisinin gemi işletme müteahhidinde bulunduğudur[68]. Geminin, gemi adamları ile gemi malikinden kiralanması mümkündür. Bu halde sözleşme hükümlerinde, kaptan ve gemi adamlarının, gemi işletme müteahhidi tarafından istihdam edileceği düzenlenebilir. Böyle bir düzenlemenin varlığı halinde, emir ve komuta merkezi bizzat gemi işletme müteahhidinde olacağından, "kendi adına işletmesi" unsurunun sağlandığı konusunda şüphe olmayacaktır. Ancak sözleşmede böyle bir hüküm bulunmuyorsa veya açıkça gemi adamlarının, gemi maliki tarafından istihdam

[65]Konuya ilişkin örnek Yargıtay kararı için bkz. Y. 11. HD., T. 16.1.2013, E. 2012/361 K. 2013/812 sayılı kararı: "*Bir kimsenin gemi işletme müteahhidi ve bu sebeple 3. kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılması için, bir başkasına ait gemiyi deniz ticaretinde kullanması tek başına yeterli olmayıp, bu faaliyeti bizzat veya kaptan marifetiyle idare etmesi, yani kendi emir ve idaresi altında bulundurması şarttır. Geminin işletilmesine ilişkin sözleşme, gemi malikinin talimat ve/veya onayının alınmasını gerektiren hükümler içeriyor ise gemi işletme müteahhidliği sıfatından bahsedilemeyecektir. Bu kapsamda, gemi işletme müteahhidinin kaptan ve mürettebat ile işçi-işveren ilişkisi içerisinde bulunması, gemi adamlarını istihdam etme (gemiyi personeliyle birlikte tutmakla beraber gemi adamlarının hizmet sözleşmelerini devir almışsa), çalışma şartlarını belirleme ve iş akitlerini feshetme yetkilerine tamamen ve serbestçe sahip olması, işletme müteahhidliğini varlığını gösteren önemli kıstasdır*." https://www.lexpera.com.tr (E.T: 18.01.2025).
[66] Çağa, *Deniz Ticareti*, 119.
[67] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 135.
[68] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 155.

edileceği yönünde hüküm bulunuyorsa, o halde gemi işletme müteahhidinden bahsedilemez[69].

Gemi işletme müteahhidinin gemi yönetim sözleşmesi[70] ile geminin yönetimini üçüncü bir kişiye devretmesi de mümkündür. Ancak gemi işletme müteahhidi, gemi yönetim sözleşmesinin tarafı olan ve yönetimi üstlenen kişiye ait yetkilerin sınırlarını bizzat çizmelidir. Bir geminin yönetiminin tamamen devredilmesi ve üçüncü bir kişinin iradesine bırakılması halinde de gemi işletme müteahhidi sıfatı kaybedilecektir. Ayrıca, gemi işletme müteahhidinin bir "gemi acenteliği sözleşmesi"[71] akdederek, belirli bir yer veya bölgede, gemi acentesi ile çalışması da söz konusu olabilir. Bu halde, gemi acentesi, gemi işletme müteahhidi adına üçüncü kişilerle sözleşme akdetme yetkisine sahip olabilir. Bu noktada da belirtmek gerekir ki, gemi acentesi müvekkili olan gemi işletme müteahhidinin adına işlem yaptığı için "gemi işletme müteahhidinin gemiyi kendi adına kullanılması" unsuru sağlanmış olacaktır.

Sonuç olarak, "geminin kendi adına işletilmesi" unsurun varlığının tespitinde önemli olan nokta, geminin işletilmesine yönelik emir ve talimatların gemi işletme müteahhidi tarafından verilip verilmediğinin tespitidir. Bu tespitte TTK m. 932 hükmünde sayılan talimatlar da göz önünde bulundurulmalıdır[72]. Diğer bir anlatımla, "gemi işletme müteahhidi" sıfatını kazanabilmesi için, gemiyi tamamen kendi denetimi ve kontrolü altında işletmelidir[73].

Kanaatimizce, "geminin kullanılması" kavramı gemi işletme müteahhidi sıfatı kazanılması için yeterli değildir. Bu noktada, TTK m. 1061/2 hükmünde bulunan "geminin kullanılması" kavramı yerine, "geminin işletilmesi" ifadesi (nitekim TTK m. 1122 hükmünde açıkça, "geminin işletilmesi" kavramı kullanılmıştır), gemi işletme müteahhidi sıfatı açısından daha yerinde bir kullanım olacaktır.

Konumuz için önem arz eden diğer bir husus ise gemi işletme müteahhidinin tacir sayılıp sayılmamasıdır. TTK m. 16 hükmü uyarınca, ticaret şirketleri tacir sayılmaktadır. Bu halde, gemi işletme müteahhidi bir ticaret şirketi ise, tartışmasız ve

[69] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 155.
[70] Bkz. Bölüm 2: "2.2.5 Gemi Yönetim Sözleşmesi".
[71] Bkz. Bölüm 2: "2.2.7 Gemi Acenteliği Sözleşmesi".
[72] Karan ve Var Türk, *Sorumluluğun Mahiyeti ve Şartları*, 630.
[73] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 155.

kesin olarak tacir sıfatını taşıyacaktır. Belirli koşulları sağlayan gerçek ve tüzel kişiler ile hâkim teşebbüsler hukukumuza göre "tacir" olarak nitelendirilirler.

Gerçek kişi tacirler ise TTK m. 12 ilâ 14'te yer alan hükümlerde düzenlenmiştir. TTK m. 12'ye göre gerçek kişi tacirler bir ticari işletmeyi kısmen de olsa kendi adına işleten kişilerdir. Tacir sıfatını haiz olmak için yapılması gereken işlemler (ilan ve tescil) yapılmış ancak ticari işletme henüz fiilen işletilmiyor olsa bile, ilgili kişinin tacir sayılacağı TTK m. 12/2'de düzenlenmiştir. "Gerçek kişi tacir" sıfatını haiz olunması için, ticari işletmenin mevcut olması ve ticari işletmenin kısmen de olsa o gerçek kişi adına işletilmesi gerekir[74].

Deniz ticareti hukukunda ise donatan, maliki olduğu gemiyi kendi adına işleten kişidir[75]. O halde donatan, menfaat ve rizikoları kendisine ait olacak şekilde, suda menfaat sağlama amacı ile ticaret gemisi[76] işlettiğinden, tacir kavramı ile yakın ilişkilidir[77].

Gemi işletme müteahhidinin zilyetliğindeki gemiyi kendi adına "*bir ticari işletmeyi işleten tacir gibi"* [78] işletmesi gerekir. Bu noktada, bir ticaret gemisinin ticari işletme niteliğinde olup olmadığının incelenmesi ve bu doğrultuda gemi işletme müteahhidinin tacir sıfatının bulunup bulunmadığının da tartışılması gerekmektedir. TTK m. 11 hükmüne göre, bir işletmenin ticari işletme niteliği kazanmasına ilişkin en önemli özelliği, "esnaf işletmesini aşan düzeyde gelir sağlamayı hedef almak" olacaktır[79]. Dolayısıyla işletmenin, somut olarak, esnaf işletmesini aşan düzeyde gelir elde etmesine gerek yoktur. Bu amaç doğrultusunda iradenin bulunması yeterlidir. İkinci unsur ise "devamlılık" unsurudur. Bir işletmenin sürekli olarak faaliyet göstermek amacıyla kurulmuş olması ile devamlılık unsuru sağlanmış olur. Dolaysıyla geçici ve bir sefere mahsus işletilmesi halinde devamlılık unsuru sağlanmayacaktır. Son olarak, bir işletmenin ticari işletme niteliğinde olması için "bağımsız olması" gerekmektedir.

---

[74] Ali Bozer ve Celal Göle, *Ticari İşletme Hukuku* (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2018), 71-73.
[75] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 133.
[76] TTK m. 11/1 hükmü gereğince, geminin tek başına ticari işletme olarak değerlendirilebilmesi için TTK m. 931/2 hükmüne göre suda ekonomik menfaat sağlamak amacına tahsis edilen bir "*ticaret gemisi*" olması gerekmektedir. Bkz. Elvin Batmaz Silahtaroğlu, *Türk Hukukunda Gemi Acentesi* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2022), 60.
[77] Çağa, *Deniz Ticareti*, 117.
[78] Sözer, *Deniz Ticareti I*, s. 154.
[79] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 150.

Yukarıda kısaca değinilen üç unsur, gemi işletme müteahhidi bağlamında deniz ticareti hukuku kapsamında da incelenmelidir. Buna göre, bir ticaret gemisinin işletilmesinin "esnaf işletmesini aşan düzeyde gelir sağlamayı hedef alması" ve "devamlılık" unsurunu sağlaması her durumda zorunlu değildir. Zira gemi, bir sefere mahsus işletilmiş ve yalnızca o sefer için ekonomik menfaat elde edilmiş olabilir. Öğretide, bazı yazarlara göre geminin tek sefere mahsus işletilmesi ve ticari kazanç elde edilmesi halinde, ticaret gemisinin bir ticari işletme vasfı taşımayacağı, dolayısıyla gemi malikinin tacir sıfatını kazanamayacağı görüşü savunulmaktadır[80].

Bizim de aynı kanaatte olduğumuz ikinci görüşe göre, ticaret gemisi, bir ticari işletmenin malvarlığı unsurlarından birisi olabileceği gibi, başlı başına bir ticari işletme olarak değerlendirilebilir[81]. Buna ek olarak geminin ticaret gemisi olmaması ve tek sefere mahsus işletilmesi halinde, bu işletme sonucunda ekonomik menfaat elde edildiğinden, yalnızca o sefere mahsus olmak üzere geminin ticari işletme niteliğinde olduğu söylenebilir[82].

TTK m. 12/2 ve TTK m. 17 hükmünde tacir sıfatının genişletildiğini, ticari işletmeyi fiilen işletmiyor olsa da tacir sayılacağını ve donatma iştiraki tüzel kişiliği haiz olmadığı halde tacir sayılacağı düzenlenmiştir. Kanaatimizce, geminin fer'i zilyetliği hangi yolla ele geçirilmiş olursa olsun, ekonomik menfaat sağlama amacıyla gemiyi suda işleten gemi işletme müteahhidinin de tacir olarak nitelendirilmesi gerekmektedir[83]. Nitekim gemi işletme müteahhidi geminin zilyetliğini hukuka aykırı bir şekilde elde etmiş olması halinde iyi niyetli üçüncü kişilerin hukuken korunması gerekir. Bu halde basiretli bir tacire ilişkin hükümlerin iyi niyetli üçüncü kişiler karşısında gemi işletme müteahhidine de uygulanması gerektiği kanaatindeyiz.

Gemi işletme müteahhidinin tacir sıfatını kazanması için, işlettiği ticaret gemisinin esnaf işletmesini aşan düzeyde gelir sağlamayı hedef alması gerekmektedir. Bu unsur sağlanmadığı halde işletme faaliyeti, bir esnaf faaliyeti olarak nitelendirilmektedir. Örneğin, balıkçılıkla uğraşan bir kimsenin gemi işletme müteahhidi sayılması halinde, esnaf işletmesini aşan düzeyde gelir sağlamayı hedef

[80] Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti I*, 150.
[81] Batmaz Silahtaroğlu, *Gemi Acentesi*, 60.
[82] Bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, 788; Okay, *Deniz Ticareti I*, 225; Karan, *Sempozyum*, 124.
[83] Batmaz Silahtaroğlu, *Gemi Acentesi*, 64.

almadığı takdirde tacir olarak nitelendirilemez[84]. Dolayısıyla, gemi işletme müteahhidi her durumda tacir sıfatını haiz değildir.

1.2.4 Geminin suda kullanılması

TTK m. 1061 hükmü uyarınca, gemi işletme müteahhidinin gemiyi suda menfaat elde etme amacıyla kullanması gerekmektedir. *m*TTK m. 946/2 hükmünde yer alan "geminin deniz ticaretinde kullanılması" ibaresi, TTK m. 1061 hükmünde "suda kullanılması" olarak değiştirilmiştir. İlgili değişiklik sonrası "deniz" kelimesi yerine "su" kelimesinin tercih edilmesinin sebebi ise, kural olarak[85] deniz ticaretinde uygulanacak hükümlerin yalnızca denizde değil, aynı zamanda iç sularda faaliyet gösteren ticaret gemilerine de uygulanmasıdır[86].

TTK m. 1061 hükmünün madde gerekçesi incelendiğinde, bu hükmün mehazının Alman Ticaret Kanunu § 484 ile TTK m. 931 olarak belirtildiği görülmektedir. TTK m. 931 hükmünde geminin tanımına yer verilmiştir. Bu tanıma göre geminin unsurlarından biri suda hareket etmesi, bir diğeri ise yüzme özelliğinin bulunmasıdır.

Geminin suda kullanılmasından anlaşılması gereken husus, yukarıda da belirttiğimiz gibi iç sular da dâhil olmak üzere geminin denizde, nehirlerde ve göllerde kullanılmasıdır[87]. Ancak geminin suda kullanılması tek başına yeterli olmayıp, işletilmesi; diğer bir ifadeyle ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmiş ve bu amaca hizmet edecek şekilde hareket halinde olması gerekmektedir[88]. Örneğin suda sabit bir şekilde kafe, depo vs. olarak kullanılan aracın, suda hareket etme özelliği bulunmadığından TTK m. 931 hükmü uyarınca "gemi" vasfında olmadığını söylemek mümkündür[89]. TTK m. 931/2 hükmünde ticaret gemisi kavramının tanımı yapılmıştır. İlgili kanun hükmüne göre, geminin bir ticaret gemisi vasfı kazanması için "suda ekonomik menfaat" elde etmek amacıyla kullanılması yeterlidir. Dolayısıyla "geminin suda kullanılması" unsurundan anlaşılması gereken; gemi işletme müteahhidinin gemiyi suda ekonomik menfaat sağlama amacıyla işletmesi gerektiğidir. Nitekim

[84] Okay, *Deniz Ticareti I*, 224.
[85] Kuralın istisnalarını, navlun sözleşmesi ve taşıyanın sorumsuzluk hallerinden biri olan "denizde kurtarma" oluşturmaktadır (TTK m. 1138 ve TTK m. 1181).
[86] Kaner, *Deniz Ticareti*, 80.
[87] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 154.
[88] Kübra Yetiş Şamlı, *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021), 30.
[89] Okay, *Deniz Ticareti I*, 222.

geminin suda hareket etmesi, ekonomik bir menfaati elde etme amacına özgülenmemiş ise gemi işletme müteahhidinden bahsetmek mümkün olmayacaktır[90].

1.3 Gemi İşleme Müteahhidi Kavramının Benzer Kavramlardan Ayırt Edilmesi

1.3.1 Donatan

"Gemiyi teçhiz etmek" anlamına gelen "*donatmak*" kelimesinden, "gemiyi teçhiz eden" anlamına gelen "*donatan*" kelimesi türemiştir[91]. Almanca "*Reeder*"; İngilizce "*Owner*" ve Fransızca "*Armateur*" sözcükleri ise farklı dillerde "donatan" kavramını ifade etmek için kullanılmaktadır[92].

TTK m. 1061/1 hükmünde donatanın tanımına yer verilmiştir. Bu düzenlemeye göre, gemisini suda menfaat sağlama amacı ile kullanan gemi malikine donatan denir. Tanımdan anlaşıldığı gibi donatanı gemi işletme müteahhidinden ayıran en önemli nokta, donatanın geminin maliki olmasıdır. Ancak donatanın geminin maliki olması yeterli değildir. Aynı zamanda gemiyi kendi adına ve hesabına işletiyor olması gerekir[93]. Gemisini kiraya veren kişi, geminin işletilmesini de devretmiş olduğundan donatan değil; yalnızca gemi malikidir. Gemi işletme müteahhidi ise malik olmayan donatandır. TTK m.1061/2 hükmü, gemi işletme müteahhidinin üçüncü kişilerle olan ilişkilerde donatan sayılacağını düzenlemiştir.

1.3.2 Donatma iştiraki

Donatma iştiraki, TTK m. 1064 hükmü uyarınca, birden fazla kişinin paylı mülkiyet halinde, bir gemiye malik olmasını ifade eden bir kavramdır. Bu kişiler kendi aralarında düzenleyecekleri bir sözleşmeye istinaden her biri kendi adına ve hesabına, suda menfaat sağlamak amacıyla malik oldukları gemiyi işletirler. Bu düzenlemenin amacı, bir geminin maliki olmanın ve o gemiyi işletmenin maliyetinin fazla olmasıdır[94]. Donatma iştiraki kurulması halinde paydaşlar o geminin işletilmesi için gerekli sermayeyi birlikte ortaya koyarlar ve geminin işletilmesinden elde edilen

[90] İzveren, *Deniz Ticareti*, 79; Okay, *Deniz Ticareti I*, 222; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 154.
[91] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 97; Çağa, *Deniz Ticareti*, 117; İzveren, *Deniz Ticareti*, 78.
[92] Roma Hukukunda "gemi ile kazanç sağlayan kişi" anlamında "*exercitor navis*" deyimi kullanılırdı. Bkz İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 97; Çağa, *Deniz Ticareti*, 117; İzveren, *Deniz Ticareti*, 78.
[93] Çağa, *Deniz Ticareti*, 118.
[94] Kaner, *Deniz Ticareti,* 102.

kazanca ve borca ortak olurlar. Donatma iştiraki tüzel kişilik sıfatını haiz bir ortaklık değildir. Ancak TTK m. 17 hükmü uyarınca, donatma iştirakine tacirlere ilişkin hükümler aynen uygulanır.

Her ne kadar donatma iştirakine TTK'nın tacire ilişkin hükümleri uygulansa da paydaş donatanların tacir sıfatını haiz olduğundan bahsetmek mümkün değildir[95]. Bu konuda öğretide tartışmalar mevcuttur ancak çalışmamızın içeriğini, gemi işletme müteahhidi konusu oluşturduğundan bu tartışmalara çalışmamızda yer verilmeyecektir[96].

Gemi işletme müteahhidi ile donatma iştiraki arasındaki en önemli fark, mülkiyet unsuru yönündendir. Paydaş donatanlar geminin mülkiyet hakkına sahiptirler. Ancak gemi işletme müteahhidi malik olmadığı halde gemiyi işleten kişidir. Bir diğer fark ise, TTK m. 1064 hükmü gereğince, donatma iştiraki için en az iki paydaş gerektiği halde, gemi işletme müteahhidi tek başına da gerçek veya tüzel kişi olabilir. Dolayısıyla bir geminin işletilmesi için birden fazla gemi işletme müteahhidine bırakıldığında, bu kişiler paydaş malikler olmadığından donatma iştiraki oluşmasından bahsedilemez[97]. Ancak bir adi ortaklığın[98] veya ticaret şirketinin kurulması mümkündür.

Donatma iştirakine ait bir geminin işletilmesi için zilyetliğin gemi işletme müteahhidine devri söz konusu olabilir. Ancak bu durumda da donatma iştirakinden söz edilemez[99]. Nitekim donatma iştirakinde paydaşların, gemiyi işletilmesi için gemi işletme müteahhidine devrettiklerinde, gemiyi birlikte işletmeleri mümkün değildir[100]. Ek olarak donatma iştiraki TTK m. 1066 hükmüne göre paydaş donatanlar arasındaki sözleşme hükümlerine tabidir.

Buna ek olarak, bir gemiyi, gemi maliki ile gemi işletme müteahhidinin birlikte işletmesi halinde de donatma iştirakinden bahsetmek mümkün olmayacaktır[101]. Örneğin, bir geminin işletilmesi için gemi maliki ile (X)isimli kişi, "gemiyi işleterek

---

[95] Bozkurt, *Deniz Ticareti,* 99; Batmaz Silahtaroğlu, *Gemi Acentesi*, 62.
[96] Öğretideki tartışmalar için bkz; Atamer, *Deniz Ticareti I*, 867.
[97] Bozkurt, *Deniz Ticareti*, 100; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 294; Kaner, *Deniz Ticareti*, 103; Çağa, *Deniz Ticareti*, 121.
[98] "*Gemiyi birlikte işleten birden çok gemi işletme müteahhidi arasında donatma iştiraki yoktur. Zira müşterek mülkiyet şartı yerine gelmemektedir. Bir ticaret şirketi teşkil etmemiş oldukları takdirde adi ortaklık hükümleri geçerlidir.*" Bkz. Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 139.
[99] İzveren, *Deniz Ticareti*, 86; İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 113.
[100] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 294.
[101] Demir, *Deniz Ticareti*, 231.

ekonomik menfaat elde etme" iradesiyle bir araya gelmişse, (X)'in gemi üzerinde mülkiyet hakkı bulunmadığından, bu iki kişi arasında donatma iştirakinin kurulduğu sonucuna varılamaz. Zira donatma iştirakinin oluşması için iki unsurun sağlanması gerekmektedir. Bunlardan ilki, paylı mülkiyet şeklinde, birden fazla kişinin geminin maliki olmaları, ikincisi ise gemiyi suda menfaat sağlamak amacıyla hepsi adına ve hesabına kullanmak üzere iradelerini birleştirmeleridir[102].

1.3.3 Gemi müdürü

Gemi müdürü, bir donatma iştirakinde temsil ve idare yetkisini haiz olan kişidir[103]. TTK m. 1068/1 hükmüne göre, bir donatma iştirakinde gemi müdürü tayin etmek zorunlu değildir[104]. Gemi müdürünün yetkileri TTK m. 1070 hükmünde düzenlenmiştir. Anılan hüküm uyarınca gemi müdürü, donatma iştirakinin yetkisinde olan tüm olağan işlemleri yapmaya yetkili kişidir. Aynı zamanda geminin idaresine ilişkin işleri yapmaya da yetkilidir.

Gemi müdürünün yetkisi olağanüstü işlerle sınırlıdır. TTK m. 1069 hükmüne göre olağanüstü tamirlerin yapılması, kaptanın atanması veya görevden alınması gibi kararları tek başına almaya yetkili değildir. Olağanüstü kararların alınması için donatma iştirakinin kararı gereklidir. Gemi müdürü bu kararlara uymak ve kararları uygulamak zorundadır[105].

Gemi işletme müteahhidi gemiyi işletirken kimseden emir ve talimat almamaktadır. Ancak, gemi işletme müteahhidi ile gemi maliki arasındaki sözleşme hükümleri bu hususta önem arz etmektedir. Zira gemi işletme müteahhidi geminin kullanılmasına ve işletilmesine ilişkin hukuki ve teknik konularda sözleşme hükümlerine uymak zorundadır. Gemi işletme müteahhidinin, geminin kullanılmasına ve işletilmesine ilişkin serbest iradesinin ve yetkisinin sınırlarını, malik ile arasındaki sözleşme hükümleri çizmektedir. Bu halde, aralarındaki sözleşme hükümleri gereğince, malik, geminin işletilmesine ilişkin talimat verebileceği gibi, teknik konularda gemi malikinin izninin veya onayının alınması gerekebilir[106]. Gemi işletme müteahhidinin gemiyi kendi adına işletmesi unsurunun temeli emir ve komuta

[102] Demir, *Deniz Ticareti*, 231.
[103] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 188; Kaner, *Deniz Ticareti,* 107.
[104] Atamer, *Deniz Ticareti I*, 745.
[105] Atamer, *Deniz Ticareti I*, 850.
[106] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 155.

merkezinin doğrudan kendisi olmasıdır. Ancak belirttiğimiz gibi, sözleşme hükümleri gereğince geminin işletilmesine ilişkin talimat, onay veya izin alması gerekebilir. Buna rağmen gemiyi sözleşmeye aykırı işletmesi halinde ve/veya talimatlara uygun davranmaması halinde doğacak olan zarardan bizzat kendisi sorumlu olacaktır.

Ek olarak, gemi müdürü donatma iştirakinin iradesi sonucunda atanırken ve görevden alınırken, gemi işletme müteahhidini bir kimsenin ataması veya görevden alması söz konusu değildir. Sorumluluk açısından da her iki kişi arasında birtakım farklılıklar vardır. Örneğin, gemi işletme müteahhidi çatma, müşterek avarya gibi durumlarda meydana gelen zararlardan mevzuat hükümleri çerçevesinde şahsen sorumlu iken, gemi müdürü donatma iştirakini temsil ettiğinden, sorumluluğu temsil yetkisi ile sınırlıdır (TTK m. 1069/2).

1.3.4 Kaptan

Geminin seyrüseferi sırasında, geminin hakimiyetini elinde bulunduran kişi "kaptan" olarak adlandırılır. Kaptan, geminin sevk ve idaresinde yetkili[107] olduğu gibi aynı zamanda donatanı ve taşıyanı da kanun hükmü uyarınca temsil yetkisi bulunmaktadır (TTK m. 1104). Geminin sevk ve idaresini elinde bulundurması, yalnızca geminin değil, diğer gemi adamlarının ve diğer kişilerin de kaptanın emir ve talimatı altında olması anlamına gelmektedir[108]. Donatan veya gemi işletme müteahhidi tarafından, bir hizmet sözleşmesi kurulması ile kaptan tayin edilir[109]. Kaptan, donatan veya gemi işletme müteahhidine bir hizmet sözleşmesi ile bağlı olsa da hem kamu hukuku açısından hem de özel hukuk kapsamında görev ve yetkileri bulunmaktadır[110].

TTK m. 934 hükmüne göre, kaptan gemi adamlarından sayılmaktadır. Dolayısıyla, 854 sayılı Deniz İş Kanunu[111] m. 1 vd. hükümlerinde düzenlenen ve gemi adamlarının tabi olduğu hükümler (Deniz İş Kanunu m. 3 hükmüne göre TTK'nın kaptan ile işveren arasında geçerli olan hükümleri saklı kalmak üzere), kaptan için de geçerli olacaktır. Bununla birlikte, yukarıda belirttiğimiz üzere, kaptanın, donatanı ve taşıyanı temsil yetkisi kanundan doğmaktadır. TTK m. 1103 vd. hükümlerinde,

[107] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 202; Çağa, *Deniz Ticareti*, 167.
[108] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 301.
[109] Çağa, *Deniz Ticareti*, 167.
[110] Çağa, *Deniz Ticareti*, 167; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 261.
[111] RG, 29.04.1967, S. 12586.

kaptanın donatanı temsil yetkisinin kapsamı düzenlenmiştir. TTK m. 1103 hükmüne göre, gemi henüz bağlama limanında bulunurken, donatan tarafından verilen özel bir yetkilendirmesi bulunmuyorsa, kaptanın yaptığı işlemler donatanı bağlamaz. Gemi, bağlama limanı dışında bulunuyor ise, donatan adına yapabileceği işlem sayısı arttığından, yetki alanı genişler[112]. Kaptan, aynı zamanda taşıyanı temsil yetkisini haizdir. TTK m. 1228/2 hükmüne göre, navlun sözleşmesi uyarınca, taşınan yükü "taşıyanı temsilen" kabule, varma limanında yükün teslimini talep hakkına sahip gönderilene yükü teslim etmeye yetkilidir[113].

Kaptanın kanuni temsil yetkisi kapsamına, gemi işletme müteahhidi de girmektedir. Zira gemi işletme müteahhidi, bir navlun sözleşmesinde, "taşıyan" taraf olacağından, kaptanın kanuni temsil yetkisi TTK m. 1228 hükmüne göre mevcut olacaktır. Kaptan, bir hizmet akdi ile gemi işletme müteahhidinin müteşebbisi konumunda olmalıdır. Aksi halde, örneğin, gemi işletme müteahhidinin işlettiği bir geminin kaptanı, hizmet akdi uyarınca donatanın müteşebbisi ve donatandan emir ve talimat alıyor ise, o halde gemi işletme müteahhidi sıfatından bahsedilemeyecektir. Zira, gemi işletme müteahhidinin gemiyi kendi adına işletmesi unsuru dolayısıyla, kaptan ve diğer gemi adamlarının emir ve talimatı bizzat gemi işletme müteahhidinden alıyor olması, buna bağlı olarak gemi işletme müteahhidi ile bir hizmet akdi ilişkisi içerisinde bulunmaları gerekir[114].

1.3.5 Gemi yöneticisi

Gemi işletme müteahhitleri yahut donatanlar, tasarrufları altındaki geminin yönetimini bir sözleşmeyle üçüncü bir kişiye bırakabilirler. Gemi yönetim sözleşmesi ismi verilen bu sözleşmeye göre, gemi yöneticisi, geminin veya gemilerin güvenli, kaliteli ve verimli işletilmesini ve bu sözleşme kapsamında geminin teknik ve ticari yönetimini üstlenir[115].

Belirtmek gerekir ki, gemi yönetim sözleşmesi, geminin teknik ve ticari yönetiminin tümüyle bir gemi yöneticisine bırakılması anlamına gelmez. Nitekim gemi yönetim sözleşmesi ile teknik veya ticari yönetime ilişkin belirli konularda gemi

[112] Bkz. TTK m. 1104.
[113] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, s. 310.
[114] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 157.
[115] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 214.

yöneticisinin yetkilendirilmesi söz konusu olabilir[116]. Dolayısıyla her bir duruma göre, gemi işletme müteahhidinin hukuki konumu değerlendirilmelidir. Gemi işletme müteahhidinin gemiyi kendi adına işletmesi gerektiğinden, onun üçüncü bir kişiden emir ve talimat almaması, geminin fiili hakimiyetinin bizzat kendisinde olması gibi şartların bulunması gerekir. Örneğin, gemi işletme müteahhidinin, gemi yöneticisinden onay veya talimat alması halinde "gemi işletme müteahhidi" sıfatını kaybedecektir[117].

[116] Aslıhan Kuyucu, "BIMCO'nun Gemi Yönetimi Sözleşmesine İlişkin 2009 Değişiklikler" *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası* C. 71, no. 2 (Ocak 2014): 361-382.
[117] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 155.

BÖLÜM 2: GEMİ İŞLETME MÜTEAHHİDİNİN TARAFI OLDUĞU HUKUKİ İLİŞKİLER

2.1 Gemi Maliki ile Olan Hukuki İlişkiler

2.1.1 Genel olarak

Gemi işletme müteahhidi ile gemi maliki arasındaki hukuki ilişkinin geçerli bir hukuki ilişkiye dayanması halinde, bir sözleşme ilişkisinin varlığından bahsetmek mümkün olacaktır. Gemi maliki ile gemi işletme müteahhidi arasında genellikle kira sözleşmesi akdedilmektedir. Mutad kira sözleşmesi dışında, finansal kiralama, çıplak kira sözleşmesi (*bareboat charter)* ve donatılmış halde kiralama (*demise charter)* sözleşmelerinin de tercih edildiği görülmektedir[118]. Ek olarak gemi maliki ile gemi işletme müteahhidi arasında, kira ilişkisi veya kira benzeri (charter sözleşmelerine dayanan) ilişkiler dışında, intifa hakkının tesisi ve ariyet sözleşmesi gösterilebilir[119].

2.1.2 Gemi kira sözleşmesi

Gemi kira sözleşmesinin tanımı TTK 1119/1. maddesinde yapılmıştır. İlgili hükme göre, kiraya veren, geminin belirli bir süre için, bir bedel karşılığında geminin zilyetliğini, ticari ve teknik kontrolünü kiracıya devreder. Tanımdan anlaşılacağı gibi, gemi kira sözleşmesi, geminin feri zilyetliğinin, buna bağlı olarak teknik ve ticari kontrolünün kiracıya geçirilmesini amaçlayan bir sözleşme türüdür[120]. Bu sözleşme türü "çıplak gemi kirası" olarak adlandırılmakta, İngilizce karşılığı ise "*bareboat charter*" olarak ifade edilmektedir. Çıplak gemi kira sözleşmesinin ayırt edici özelliği, geminin mürettebatsız, yakıtsız, kumanyasız ve susuz kiralanması halinde söz konusu olmasıdır[121]. Diğer bir anlatımla, geminin tamamen boş halde (mütemmim cüzleri hariç) kiralanması anlamına gelir.

TTK m. 1119/2 hükmünde ise geminin mürettebatıyla kiralanması hali düzenlenmiştir. İlgili hükme göre, geminin mürettebatı ile kiralanması, sözleşmenin niteliğini değiştirmeyecektir. Dolayısıyla, geminin mürettebat ile (donatılmış halde)

[118] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 156.
[119] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 136; Atamer, *Deniz Ticareti I*, 805.
[120] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 331.
[121] Demir, *Deniz Ticareti*, 269; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 331.

veya çıplak olarak kiralanması sözleşmenin "kira sözleşmesi" niteliğini değiştirmeyecektir[122].

İngilizce karşılığı "*demise charter*" olan, geminin donatılmış halde kiralanmasını ifade eden bir kira sözleşmesi türü bulunmaktadır. Ancak ilgili kanun hükmü gereğince her iki sözleşme türü de nitelik bakımından gemi kira sözleşmesi olarak ifade edilmektedir. Çalışmamızın ilerleyen başlıklarında her iki sözleşme türü, gemi işletme müteahhidi bakımından ele alınacaktır[123]. Dolayısıyla, bu başlık altında yalnızca gemi kira sözleşmesinden bahsedilecektir.

Gemi kira sözleşmesinin taraflarını "kiraya veren" ve "kiracı" oluşturmaktadır. Kiracı, sözleşme konusu gemiye bir süreliğine sahip olan (*the owner pro hac vice*)[124] ve geminin fer'i zilyedi[125] konumunda bulunan kişidir[126]. Bu noktada, kiracının, gemi işletme müteahhidi sıfatı kazanması farklı ihtimaller gözetilerek değerlendirilmelidir.

TTK m. 1119 hükmü incelendiğinde, "geminin kullanılması" kavramının ne anlama geldiği tartışılmalıdır. Bu konuda, çalışmamızın birinci bölümünde "geminin kullanılması" başlığı altındaki incelemelerimiz aynen geçerli olacaktır[127]. Kanaatimizce, ilgili maddenin gerekçesi "kiracı" kavramının tanımı için yeterli ve açık değildir. Zira, gemi işletme müteahhidinin fer'i zilyet olması "gemi işletme müteahhidi" olarak anılması için yeterli değildir. Bir kiracının gemi işletme müteahhidi sıfatı kazanabilmesi için fer'i ve doğrudan zilyet olması gerekmektedir. Bu anlamda, kanun gerekçesinin lafzı, ilgili maddeyi açıklamakta yetersiz kalmıştır.

Uygulamada genellikle yazılı olarak akdedilen gemi kira sözleşmesinin, şekil şartına bağlı olmadığını söylemek mümkündür[128]. Gemi kira sözleşmesi TTK m. 1119-1130. maddeleri arasında düzenlenmiştir. TTK m. 1130 hükmü uyarınca,

---

[122] Demir, *Deniz Ticareti*, 269.
[123] Bkz. Bölüm 2: "2.1.2.1 Çıplak Kira Sözleşmesi" ve "2.1.2.2 Donatılmış Kira Sözleşmesi".
[124] "…*Although the owner does not part with legal title, the demise charterer effectively becomes owner of the vessel in most respects and is commonly identified as the owner pro hac vice*." Sheldon A. Gebb, "Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis", *Tulane Law Review*, No. 4, (November 1974): 764-784, s. 764, (naklen).
[125] Bozkurt, *Deniz Ticareti,* 116.
[126] Demir, *Deniz Ticareti*, 268.
[127] Bkz. Bölüm 1: "1.2.3.2.1 "Geminin Kullanılması" Kavramı".
[128] TTK m. 1120 hükmü uyarınca, gemi kira sözleşmesinin tarafları, "gemi kira çarter partisi" olarak adlandırılan gemi kira senedi düzenlenmesini ve kendisine verilmesini isteyebilir. "Gemi kira senedi" başlıklı ilgili madde incelendiğinde, gemi kira senedinin, sözleşme şartlarını içeren bir "çarter parti" olduğunu söylemek mümkündür. Taraflardan her biri bu belgenin düzenlenmesini talep edebilir. Belirtmek gerekir ki bu belge, sözleşme açısından geçerlilik şartı değil, ispat şartı niteliğindedir. Sözer, *Deniz Ticareti I*, 332; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 317.

TBK'nın adi kiraya ilişkin hükümleri, gemi kira sözleşmesinin niteliğine uygun olduğu ölçüde uygulanacaktır[129].

Gemi kira sözleşmesi, TTK m. 1121 hükmüne göre, Türk Gemi Sicili'ne veya 941 inci maddenin üçüncü fıkrası gereğince özel sicile şerh edilebilir. Gemi kira sözleşmesinin tarafları, gemi siciline şerh edilmesini istemedikleri takdirde, bu hususu açıkça kararlaştırmaları gerekir.

2.1.2.1 Çıplak kira sözleşmesi

Geminin çıplak olarak kiralanmasının İngilizce karşılığı olan "*bareboat charter"* sözleşmesi, "çarter sözleşmesi" olarak adlandırılmış olsa da nitelik bakımından bir tür kira sözleşmesidir[130]. Tip formlar[131] ile akdedilen bu sözleşme türünde, gemi mürettebatsız olarak kiralanır[132]. Mürettebatın (gemi adamlarının) akdettiği hizmet sözleşmesinin tarafı gemiyi kiraya veren değil, gemiyi kiralayandır. Dolayısıyla, bir çıplak kira (*bareboat charter*) sözleşmesinde gemi işletme müteahhidi (*bareboat charterer*), gemiyi mürettebatsız halde kiraladıktan sonra gemi adamları ile hizmet sözleşmesi akdeder[133].

Gemi işletme müteahhidi bakımından, çıplak kira sözleşmesi gereğince geminin fer'i ve doğrudan zilyetliği gemi işletme müteahhidine geçmektedir. Dolayısıyla geminin ticari ve teknik yönetimi konusunda donatanın sahip olduğu tüm yetkiler (sözleşmede münhasıran donatana ait olan yetkiler haricinde) gemi işletme müteahhidine geçmektedir[134]. Bu halde emir ve komuta yetkisinin gemi işletme müteahhidine ait olacağını söylemek mümkündür. Kaldı ki, gemi işletme

---

[129] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 315.
[130] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 332.
[131] "*Bareboat charter*" sözleşmesi, "Barecon A", "Barecon B" ve "Barecon 89" tip formlarına göre yapılmaktadır. Bu tip formlarda yer alan metinler gemi kira sözleşmelerinin standart formunu oluşturmakta, gemi kira sözleşmelerinin bir nevi hukuki dayanağı olarak görülmektedir. "*Bareboat charter*" sözleşmesi, bu tip formlardan biri seçilmek suretiyle akdedilmektedir. "*Bareboat charter*" sözleşmesinin, deniz ticareti hukukunda farklı stratejik amaçlar için kullanıldığını söylemek mümkündür. Örneğin, "*bareboat charter*" sözleşmesi ile geminin bayrağının değiştirilmesi mümkündür. Buna bağlı olarak geminin istihdam edilme imkanları artırılmaktadır. Sağladığı bu imkân sayesinde, uygulamada, klasik zaman çarter sözleşmesi yerine tercih edilmektedir. Bkz. Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 5.
[132] Duygu Turgut Günel, "Kavramsal Açıdan Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi." *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, S. 51, (Aralık 2024): 943-94, s. 948.
[133] Didem Algantürk Light, "CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme", *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, no. 4, S. 8, (Güz 2005/2): 149-172.
[134] Algantürk Light, "Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charter) Tescili", 153.

müteahhidine ilişkin unsurların mevcut olmaması veya eksik olması halinde gemi işletme müteahhidinden bahsetmek mümkün olmayacaktır.

2.1.2.2 Donatılmış kira sözleşmesi

Donatılmış kira Sözleşmesi *(Demise Charter)* sözleşmesi, TTK m. 1119/2 hükmünde düzenlenmiştir. İlgili hükme göre, gemi kiralanırken, gemi adamlarının da kiracının emrine verilmesi sözleşmenin niteliğini değiştirmez. Donatılmış Kira Sözleşmesi *(Demise Charter)* sözleşmesi, ilgili maddede de belirtildiği gibi, geminin gemi adamlarıyla birlikte kiralanması halinde söz konusu olan, gemi kira sözleşmesinin bir türüdür[135].Çıplak kira sözleşmesine eklenen "*management agreement*" klozu, sözleşmeyi çıplak kira sözleşmesinden, donatılmış kira sözleşmesine dönüştürmektedir[136]. Sözleşmenin donatılmış kira sözleşmesine dönüşmesi halinde, gemi işletme müteahhidi, gemiyi, gemi adamları ile kiralayarak, kaptan ve mürettebatın işvereni sıfatını almaktadır[137]. Dolayısıyla, gemi işletme müteahhidi, donatılmış kira sözleşmesi ile elde ettiği fer'i zilyetliği, kendi adına ve kaptan aracılığı ile kullanmaktadır.

Sözleşme kurulmadan önce, donatanın emir ve talimat yetkisi kapsamında bulunan kaptan ve mürettebat, çıplak kira sözleşmesine eklenen "*management agreement*" klozu ile, gemi işletme müteahhidinin emir ve komuta yetkisi altına girmektedir[138]. Bu noktada belirtmemiz gereken bir diğer husus ise, kaptan ve mürettebatın hizmet akdinin akıbetidir.

Donatılmış kira sözleşmesi ile, personel konumunda bulunan bu kişilerin hizmet akdinin "işveren" tarafı değişecektir. Dolayısıyla, bu kişilerin hizmet akdinde gerekli işlemlerinin yapılması gerekmektedir[139]. Bu işlemler iki şekilde uygulanabilir: Bunlardan ilki, personellerin, donatan ile akdettiği hizmet sözleşmesi feshedilir ve hizmet akdinde "işveren" sıfatını haiz gemi işletme müteahhidi ile yeniden yapılır. İkincisi ise, personeller ve donatan arasında akdedilmiş hizmet sözleşmesi, donatılmış kira sözleşmesi gereğince, gemi işletme müteahhidine devredilir. Ancak devir

[135] Sami Aksoy, *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015), 45-46.
[136] Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 5.
[137] Atamer, *Deniz Ticareti I*, 815; "*The master and crew are subject to the orders of the charterer and its agents, and they are considered its employees.*", Robert Force, *Admiralty and Maritime Law*, (Washington: Federal Judicial Center, 2004), 43 (naklen); Bektaş Kar, *Deniz İş Hukuku* (Ankara: Yetkin Yayınları, 2012), 92.
[138] Algantürk Light, "Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charter) Tescili", 151.
[139] Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 7.

işleminin hukuki dayanağı konusu tartışmaya açık bir husus olarak değerlendirilmektedir[140].

2.1.3 İntifa hakkı tesis edilmesi

İntifa hakkı, TMK'nın 794-822. maddeleri arasında düzenlenmiştir. TMK m.794'te intifa hakkının konusu belirtilmiş, konusu üzerinde intifa hakkı tesis edilen bakımından, tam yararlanma yetkisi sağlayacağı hükme bağlanmıştır. İntifa hakkının kurulmasını düzenleyen TMK m. 795/1 hükmüne göre, intifa hakkı, taşınırlarda zilyetliğin devri yoluyla kurulur.

TMK m. 803 hükmüne göre, intifa hakkı sahibi, intifa hakkının konusunu oluşturan malı kullanma, maldan yararlanma ve yönetme yetkisine sahiptir. İntifa hakkı sınırlı bir ayni hak olduğundan, intifa hakkının konusunu oluşturan mal el değiştirse bile, intifa hakkı devam eder[141].

Deniz ticareti hukukunda ise, TTK m. 1059 hükmünde intifa hakkı düzenlenmiştir. İlgili maddeye göre sicile kayıtlı gemiler üzerinde intifa hakkı kurulabileceği ve intifa hakkı sahibinin gemiden tam yararlanma yetkisine sahip olacağı hüküm altına alınmıştır.

Gemi taşınır bir eşya olduğundan, üzerinde intifa hakkı tesis edilebilir[142]. Ancak gemiler üzerinde intifa hakkı tesis edilmesinin şekli bakımından, sicile kayıtlı olan gemiler ve sicile kayıtlı olmayan gemiler olarak ikili bir ayrım yapmak gerekir[143]. Sicile kayıtlı gemiler bakımından intifa hakkının tesis edilmesi şekle tabidir (TTK m. 1059/3). Bu anlamda, sicile kayıtlı geminin maliki ile lehine intifa hakkı kurulacak kişinin yazılı olarak anlaşması ve bu anlaşmanın sicile tescil edilmesi ile intifa hakkı kurulmuş olacaktır[144]. Sicile kayıtlı olmayan gemiler için TMK'nın taşınır eşya ile ilgili hükümleri uygulanacaktır[145].

---

[140] Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 11; Deniz İş Kanunu'nda bu konu ile ilgili hüküm bulunmaması sebebiyle, İş Kanunu m.7 hükmünün uygulaması mümkündür. Ancak ilgili madde hükmüne göre, gemi adamının, gemi işletme müteahhidinin personeli konumunda çalıştırılması için öngörülen süre en fazla bir buçuk yıl olmalıdır. İlgili kanunun maddesinin konuya uygulanabilirliği açısından bkz. Sözer, *Deniz Ticareti I*, 337.

[141] Ahmet M. Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler* (Ankara: Turhan Kitabevi, 2019), 216.

[142] Bozkurt, *Deniz Ticareti,* 80.

[143] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 130.

[144] Kaner, *Deniz Ticareti,* 78; Gemi üzerinde intifa hakkı kurulması, her şeyden önce yazılı ve imzaları noterden onaylı olması gerekir. Bkz. İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 94; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, 219.

[145] Bozkurt, *Deniz Ticareti,* 80.

Gemi işletme müteahhidi ile gemi maliki arasında bir intifa sözleşmesi akdedilmesi ve geminin zilyetliğinin devri ile gemi üzerinde, gemi işletme müteahhidi lehine intifa hakkı kurulmuş olur. Hemen belirtmek gerekir ki, sicilin aleniyet ilkesi gereğince bu hak herkese karşı ileri sürülebilecektir[146].

Sicile kayıtlı gemiler bakımından, intifa hakkı tesis edilmesi için, önceki paragrafta da belirttiğimiz gibi, intifa hakkına ilişkin sözleşme akdedilmesi yeterli olmayacaktır. Buna ek olarak bu sözleşmenin gemi siciline tescil edilmesi gerekmektedir[147]. İntifa hakkına ilişkin sözleşme gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilir[148]. Tescil işlemi ile, gemi işletme müteahhidi lehine intifa hakkı tesis edilmiş olur. Sicile kayıtlı olmayan gemiler bakımından zilyetliğin devri[149] şartı aranırken, sicile kayıtlı gemiler bakımından bu şart aranmamaktadır[150].

İntifa hakkı, gemi işletme müteahhidine gemiyi kullanma ve yararlanma hakkı sağlar. Ancak bu hak, gemi maliki ile arasındaki sözleşme hükümleri ile daraltılabilir[151]. Hemen belirtmek gerekir ki, gemi işletme müteahhidinin intifa hakkı tesisi yolu ile sicile kayıtlı bir geminin zilyetliğini kazanması halinde, geminin mülkiyeti sözleşmenin tarafı olan malikten bir başkasına devredilse bile gemi işletme müteahhidinin intifa hakkı devam edecektir[152].

2.1.4 Finansal kiralama sözleşmesi

6361 sayılı Finansal Kiralama, Faktoring, Finansman ve Tasarruf Finansman Şirketleri Kanunu ("FKFFŞK")[153] m. 18 hükmünde finansal kiralama sözleşmesi düzenlenmiştir. İlgili hükme göre, finansal kiralama sözleşmesi, kiraya veren kişinin (finansal kiralama şirketinin), kiracının talebi doğrultusunda üçüncü kişiden veya bizzat kiracıdan temin edilen bir malın zilyetliğini kira bedeli karşılığında, kiracıya devretmesini konu alan bir sözleşmedir. Finansal kiralama sözleşmesinde, kiraya

[146] Çağa, *Deniz Ticareti*, 116.
[147] Tuba Akçura Karaman, *Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıt Rehni (Taşınır İpoteği)* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019), 250.
[148] Kayıhan, *Deniz Ticareti*, 85.
[149] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 130; Tekil, *Giriş*, 125; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, 219.
[150] Demir, *Deniz Ticareti*, 223.
[151] Kerim Atamer, *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012), 128.
[152] Gemi sicilinin aleniyeti ilkesi gereğince, yeni malik, intifa hakkını bilmediğini ileri süremeyeceği gibi tescil yolu ile kazanılan bir hakkın, geminin mülkiyetinin devredilmesi sebebine dayanarak sonlandırmaya çalışması da mümkün olmayacaktır. Konu ile ilgili detaylı bilgi için bkz. Yetiş Şamlı, *Gemi Mülkiyeti,* 316.
[153] RG, 13.12.2012, S. 28496.

veren, kiracının kullanım ihtiyacı içinde olduğu bir malı temin ederek, kiracıya bir kira bedeli karşılığında bu malın kullanım hakkını devreder[154].

Finansal kiralama sözleşmesinde, kiracı, satın alamayacağı veya herhangi bir sebeple temin edemeyeceği bir malı, satın almak yerine kiraya verenden, satın almasını ve kendisine kiralamasını isteyebilir. Kiracının, finansal kiralama sözleşmesine konu olan malı finanse edememesi halinde, bu malı kiraya verenden temin etmesi, kiracıyı ekonomik olarak rahatlatacaktır. Aynı şekilde, kiraya veren, kiraladığı maldan bir kazanç elde edecektir[155]. Aynı zamanda, finansal kiralama sözleşmesinde, sözleşmenin sonunda, kira konusu malın mülkiyetinin kiracıya geçeceği de kararlaştırılabilir. Bu anlamda kiracı lehine, taksit imkânı yaratılarak malın mülkiyetinin kazanılması da söz konusu olabilir[156].

Bir gemiye sahip olmak, büyük miktarda sermaye gerektirdiğinden ve bu anlamda, bir geminin maliki olmak için gerekli kapitalin sağlanamaması durumunda, gemiyi kiralamak suretiyle işletmenin tercih edilen bir yöntem olduğunu söylemek mümkündür[157]. Bir gemi işletmek isteyen gemi işletme müteahhidi, bir finansal kiralama şirketinden gemiyi kiralayarak, geminin fer'i zilyetliğine sahip olabilir. Bu anlamda, finansal kiralama yöntemi bir gemi satın almak veya inşa ettirmek için gereken nakdi kredi yerine bir malın getirdiği kar ile kendi kendini finanse etmesi anlayışına dayanmaktadır[158].

FKFFŞK m. 23/1 hükmünde finansal kiralama sözleşmesinin konusu düzenlenmiştir. İlgili hükme göre, finansal kiralama yolu ile kiralanan malın mülkiyeti kiralayana aittir. Ancak taraflar, sözleşmenin sonunda malın mülkiyetinin kiracıya geçeceğini kararlaştırabilirler. Bu anlamda, finansal kiralama sözleşmesinde, sözleşmenin sonunda geminin mülkiyetinin kiracıya geçeceği kararlaştırılmış ise, sözleşme sonunda mülkiyet hakkı elde eden kiracının "donatan" sıfatını kazanacağını söylemek mümkündür. Ancak, finansal kiralama sözleşmesinin kiracısı, gemi işletme müteahhidi ise, sözleşmenin sonunda geminin mülkiyetini kazanması halinde bu sıfatı

[154] Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Özel*, 343.
[155] Kılıçoğlu, *Borçlar Hukuku Özel*, 344.
[156] Atamer, *Deniz Ticareti I*, 818.
[157] Mertol Can, "Mülkiyeti Finansal Kiralama Şirketlerine Ait Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Sahibine Bahşettiği Kanuni Rehin Hakkının Doğup Doğmayacağı Meselesi- Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu", *Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü* (Temmuz 1999): 199-219, s. 207; Salih Önder, *Gemi Kira Sözleşmesi*" (Ankara: Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2016), 89.
[158] Yetiş Şamlı, *Gemi Mülkiyeti*, 122.

kaybedecektir. Zira gemi işletme müteahhidi başkasına ait bir gemiyi kendi adına işleten kişidir. Ancak, finansal kiralama sözleşmesi boyunca kiracının gemi işletme müteahhidi sıfatı mevcut olduğu halde, sözleşme sonunda geminin mülkiyetinin kendisine geçeceği kararlaştırılmış ise, sözleşmenin sonunda bu sıfatı kaybedecek ve "donatan" sıfatına sahip olacaktır.

2.1.5 Hukuka aykırı ilişkiler

Gemi işletme müteahhidinin, gemi maliki ile hukuki ilişkisi her zaman geçerli bir hukuki ilişkiye dayanmayabilir. TTK m. 1061/2 maddesi hükmüne göre, gemi işletme müteahhidi kendisine ait olmayan bir gemiyi kendi adına işletmelidir. Ancak kanun hükmünde geçerli bir hukuki ilişkinin mevcudiyetinden bahsedilmemektedir. Dolayısıyla gemi işletme müteahhidi, gemi malikine ait geminin zilyetliğini gasp, hırsızlık gibi geçerli bir hukuki ilişkiye dayanmayan yollarla veya hükümleri sona ermiş bir sözleşmeye dayanarak ele geçirmiş olabilir. Bu noktada, gemi işletme müteahhidi, gemiyi hangi yolla ele geçirmiş olursa olsun, iyi niyetli üçüncü kişilerin korunması gerekir. Bu sebeple, gemi işletme müteahhidi TTK m. 1061/2 hükmüne göre, üçüncü kişilere karşı donatan sayılacaktır. Nitekim, gemi işetme müteahhidinin, başkasına ait bir gemiyi işletirken, üçüncü kişiler nezdinde donatan gibi görünmesi ve bu kanaati oluşturması olasıdır.

TTK m. 1061/2 hükmünün amacı, gemi işletme müteahhidinin yaptığı bir işlemden veya üçüncü bir kişiye verdiği zarardan dolayı, üçüncü kişinin elde ettiği hakkın korunmasını sağlamaktır. Diğer bir ifadeyle, kanun koyucu ilgili hükümde, gemi işletme müteahhidinin, ortaya çıkan zarardan dolayı sorumluluğunu bertaraf etmeye çalışmasının önüne geçmeyi amaçlamıştır[159].

2.2 Gemi Maliki Dışındaki Kişilerle Olan Hukuki İlişkiler

2.2.1 Genel olarak

Gemi işletme müteahhidi, TTK m. 1061/2 hükmü gereğince üçüncü kişilere karşı donatan sayılır ve donatana ait hak ve borçlara sahip olur[160]. Dolayısıyla gemi işletme müteahhidi, donatanın taraf olabileceği çoğu sözleşmeye taraf olabilir ve bu sözleşmelere dayanarak borç altına girebileceği gibi; sözleşmeden doğan haklara da

[159] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 152.
[160] Demir, *Deniz Ticareti*, 155; Çetingil ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku*, 42.

sahip olur[161]. Üçüncü kişilere karşı donatan sayılan gemi işletme müteahhidi, geminin işletilmesi sebebiyle üçüncü kişilerle akdettiği sözleşmelerden dolayı da sorumluluk altına girebilir[162]. Zira gemi işletme müteahhidi, geminin işletilmesinden doğan borçların yalnızca borçlusu değildir; aynı zamanda bu borçlardan kendisine ait navlun bedeli ile sorumludur[163]. Bu kapsamda, şüphesiz ki haksız fiilden doğan sorumluluk da gündeme gelebilir[164].

Belirtmek gerekir ki, gemi işletme müteahhidinin akdedebileceği sözleşme türleri, donatana kıyasla daha az sayıdadır. Nitekim donatan, geminin maliki olduğundan, mülkiyet hakkına sahiptir. Bu sebeple, mülkiyet hakkına dayanan sözleşmelere (örneğin, akdi gemi ipoteği) gemi işletme müteahhidi taraf olamayacaktır. Ancak mülkiyet hakkına dayanmayan ve geminin işletilmesi ile ilgili olan her türlü sözleşme gemi işletme müteahhidi tarafından üçüncü kişilerle akdedilebilir. Buna örnek olarak, navlun sözleşmesi, navlun sözleşmesinin farklı türleri olan, zaman çarteri sözleşmesi, yolculuk çarteri sözleşmesi veya kırkambar sözleşmesi gösterilebilir. Bu sözleşmeler dışında, finansal kiralama sözleşmesi ve gemi yönetim sözleşmesi de örnek olarak gösterilebilir.

Çalışmamızın bu kısmında, gemi işletme müteahhidinin üçüncü kişilerle akdettiği sözleşme türleri, bu sözleşmelerin nitelikleri ve gemi işletme müteahhidinin bu sözleşmelerdeki rolü incelenecektir.

2.2.2 Navlun sözleşmesi

2.2.2.1 Genel olarak

Navlun sözleşmesi, taşıyan ile taşıtan arasında akdedilen, bir tür denizyolu yük taşıma sözleşmesidir. TTK m. 1138 hükmüne göre, sözleşmenin taraflarından biri olan taşıyanın, taşıtan tarafından kendisine navlun bedeli ödenmesi karşılığında, taşıtana ait yükü belirli bir yerden belirli bir yere taşımayı taahhüt ettiği sözleşme türü olarak da ifade edilebilir.

Navlun sözleşmesinin mevcut olması için, öncelikle taşımanın denizyolu ile yapılması gerekmektedir. Dolayısıyla kara veya hava yolları aracılığı ile yapılan veya

[161] Çağa, *Deniz Ticareti*, 120.
[162] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 136.
[163] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 137.
[164] Sözer, *Deniz Ticareti I,* 156.

eşya taşımasının iç sularda yapılması planlanan taşıma sözleşmeleri, navlun sözleşmesi niteliğinde olmayacaktır[165]. Bu anlamda, navlun sözleşmesinin ilk unsurunu eşya taşımasının "denizyolu aracılığı ile yapılması" oluşturacaktır. İkinci unsur ise, bir eşyanın taşınmasıdır. Navlun sözleşmesinin bir diğer unsurunu ise, "eşyanın gemi ile" taşınmasıdır[166].

Navlun sözleşmesinin taraflarını "taşıyan" ve "taşıtan" oluşturmaktadır. Taşıyan, denizde eşya taşıma işinin yerine getirilmesini sağlayan kişi olarak ifade edilebilir[167]. Bu kişi genellikle donatan veya gemi işletme müteahhididir[168]. Ancak bu kişiler dışında, denizde yük taşımayı üstlenen herhangi bir kişi de "taşıyan" sıfatına sahip olabilir[169]. Navlun sözleşmesinin dördüncü unsuru, denizyolu ile taşınan eşyanın, taşıyanın zilyetliğine girmesidir. Navlun sözleşmesinin son unsuru ise, denizyolu ile eşya taşınması karşılığında, taşıyanın navlun bedeline hak kazanması, bu bedelin kendisine ödenmesidir. Navlun sözleşmesi, her iki tarafa borç yükleyen (*synallagmatic*) bir sözleşmedir[170]. Taşıma karşılığında ödenecek olan bedel "navlun" olarak ifade edilmektedir.

Navlun sözleşmesinde, "taşıyan" ve "taşıtan" dışında, sözleşmeye taraf olmasalar dahi navlun hakkında önemli rolleri üstlenen kişiler mevcuttur. Bunlar, "yükleten" ve "gönderilen" olarak isimlendirilmektedir[171].

Yükleten, yükün gemiye yüklenmesine aracılık eden, bu kapsamda yükü, taşıyana teslim eden kimsedir[172]. Hemen belirtmek gerekir ki, yükleten, taşıtanın bağımsız bir temsilcisidir. Belirtilmesi gereken bir diğer husus ise, taşıyan ile arasında herhangi bir hukuki ilişkinin bulunmadığıdır. Gönderilen ise, geminin varma limanında yükü kendi adına teslim almaya yetkili olan kişidir[173]. Dolayısıyla navlun sözleşmesinden doğan navlunu taşıyana ödemekle yükümlü kişi de gönderilendir[174].

---

[165] Tahir Çağa, *Deniz Ticareti Hukuku II- Navlun Sözleşmesi* (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1982), 1.
[166] Taşıyan sıfatına sahip olmak için geminin maliki olmak gerekmez. Taşıyanın mülkiyet unsuru zorunluluğu bulunmamaktadır. Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti I*, 298; Çağa, *Navlun Sözleşmesi*, 2.
[167] Tekil, *Giriş*, 151.
[168] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 163.
[169] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 163; Çağa, *Navlun Sözleşmesi*, 3.
[170] Çağa, *Navlun Sözleşmesi*, 2; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 288; Demir, *Deniz Ticareti*, 288.
[171] Çağa, *Navlun Sözleşmesi*, 3.
[172] Fahiman Tekil, *Deniz Ticareti,* 269.
[173] Tekil, "*Deniz Ticareti*", s. 273.
[174] Çağa, "*Navlun Sözleşmesi*", s. 5-6.

Gemi işletme müteahhidi, bir navlun sözleşmesinde "taşıtan" veya "taşıyan" taraflarından herhangi birisi olabilir. Gemi işletme müteahhidinin, bir navlun sözleşmesinde, "taşıtan" sıfatını kazanması için, kendisine veya bir başkasına ait yükün taşınmasına yönelik navlun sözleşmesi akdetmesi yeterlidir. Ancak gemi işletme müteahhidinin "taşıtan" taraf olmasında gemi işletme müteahhidi sıfatı önem arz etmez. Uygulamada ise, gemi işletme müteahhidinin genellikle "taşıyan" olarak navlun sözleşmesinin tarafı olduğu görülmektedir[175].

Kendisine ait olmayan bir gemiyi, kiralamak suretiyle veya başka yollar ile işleten gemi işletme müteahhidinin gemiyi işletmekteki temel amacı ticari menfaat elde etmektir. Dolayısıyla, fer'i ve dolaysız zilyedi olarak işlettiği gemiyi, başkasına ait yükleri taşımak ve bu taşıma işinden gelir elde etmek için kullanması oldukça doğaldır. Bu sebeple uygulamada gemi işletme müteahhidinin bir navlun sözleşmesinin "taşıyan" tarafı olmasına sıklıkla rastlanılmaktadır. Çalışmamızın geri kalanında, gemi işletme müteahhidi, navlun sözleşmesinin "taşıyan" tarafı olarak incelenecektir.

Gemi işletme müteahhidinin taşıyan sıfatı ile navlun sözleşmesi akdetmesi halinde[176], yükün gemiye yüklenmesinden, gönderilene teslimine kadar her aşamada sorumluluğu mevcuttur. Öncelikle belirtmemiz gereken husus, gemi işletme müteahhidinin TTK m. 1061/2 hükmüne göre, üçüncü kişilere karşı donatan sayılacağıdır. Gemi işletme müteahhidinin, gemi maliki dışında üçüncü bir kişiyle navlun sözleşmesi akdetmesi halinde, sözleşmenin diğer tarafı gemi maliki olmadığından bu kişilere karşı donatan sayılacağını unutmamak gerekir. Dolayısıyla, gemi işletme müteahhidi, navlun sözleşmesi gereğince, donatanın sahip olduğu bütün haklara ve borçlara sahip olacaktır.

Navlun sözleşmesi gereğince, sözleşmenin karşı tarafı "taşıtan" olsa da navlun sözleşmesinin ifası sırasında gemi işletme müteahhidi ile yükle ilgili kişiler arasında bazı hallerde hukuki ilişki kurulması söz konusu olabilir. Bu hukuki ilişkinin kaynağı

---

[175] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 163.

[176] Navlun sözleşmesinin "taşıyan" tarafı, bazen gemi işletme müteahhidi veya donatan dışında bir kimsedir. Nitekim "taşıyan" sıfatına sahip olmak için eşyayı deniz yolu ile taşımanın üstlenilmesi yeterlidir. Taşıyanın gemi işletme müteahhidi veya donatan olmaması halinde, bu kişi bir donatan veya gemi işletme müteahhidi ile taşıma sözleşmesi yaparak eşyayı bu kişilere taşıttırabilir. *Taşıyanın taşıma sözleşmesi yaptığı bu kişilere "fiili taşıyan" denir*. Hemen belirtmek gerekir ki, bu sözleşme türü de klasik bir navlun sözleşmesidir ve gemi işletme müteahhidi veya donatan olmayan bu kişi "taşıtan" sıfatını kazanır. Konuya ilişkin detaylı bilgi için bkz. Demir, *Deniz Ticareti*, 289; Şeker, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 29.

bizzat navlun sözleşmesi olabileceği gibi, konişmento da olabilir. Gemi işletme müteahhidinin navlun sözleşmesinden doğan borcu, yükün teslimidir.

Yükün kime teslim edileceği, navlun sözleşmesinde belirtilmiş olabilir. Gönderilenin yetkisi yükü teslim almaktır. Bu yetki esas olarak konişmentoda belirlenir[177] ve gönderilen ile taşıyan arasındaki ilişkide konişmento esas alınır (TTK m. 1237/1). Konişmento düzenlenmemiş veya düzenlendiği halde gönderilen belirtilmemişse, o halde navlun sözleşmesi esas alınır[178]. Zira, navlun sözleşmesi taşıyan ile taşıtan arasında akdedilir ve üçüncü kişi olan gönderilen, navlun sözleşmesinin tarafı olmadığından taşıyan ile arasındaki ilişki konişmentoya dayanmaktadır[179].

Gemi işletme müteahhidi, navlun sözleşmesine konu olan yükü varma limanında gönderilene teslim etmekle yükümlüdür. Teslim anından itibaren gönderilen (konişmento veya navlun sözleşmesi hükümleri çerçevesinde), navlun ve sürastarya ücretlerinin borçlusu haline gelir[180]. Yükün teslimi ile, navlun, navlundan doğan masraflar ve sürastarya ücretinin borçlusu konumuna geçen gönderilen, esasen

---

[177] Çağa, *Navlun Sözleşmesi*, 6.

[178] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 302.

[179] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 302; Konuya ilişkin örnek Yargıtay kararı için bkz. "*…davacı ile davalı F1 arasında navlun sözleşmesinin kurulduğu, TTK'nun 1110 maddesi gereğince taşıyıcı ile gönderilen arasındaki ilişkide konişmento kayıtlarının esas alınması gerektiği, navlun sözleşmenin tarafı olmayan davalı F2 ile F2 Denizcilik Ltd.Şti.lerinin geminin en geç 30.04.1999 de Roterdam'dan alması gerektiğini bildikleri konusunda delil sunulmadığı gerekçesiyle davalı F1 A.Ş.ne yönelik davanın kabulü ile asıl alacağa vaki itirazın iptaline, alacağın ve % 40 inkar tazminatının davalı F1 A.Ş.den tahsiline, diğer davalılar hakkındaki davanın reddine karar verilmiştir... Dava dosyası içerisindeki bilgi ve belgelere, mahkeme kararının gerekçesinde dayanılan delillerin tartışılıp, değerlendirilmesinde usul ve yasaya aykırı bir yön bulunmamasına ve davalılar arasında şartları oluştuğundan rücu hakkının kullanılmasının mümkün bulunmasına ve sür astarya ücretinin hesaplanabilir nitelikte olmasına göre, davacı vekili ile davalı F1.A.Ş vekilinin yerinde görülmeyen tüm temyiz itirazlarının reddi ile kararın onanması gerekmiştir.*", Y. 11. HD., T. 29.04.2003, 2002/12726 E., 2003/4246 K. https://www.lexpera.com.tr (E.T: 10.04.2025).

[180] Konuya ilişkin örnek Yargıtay kararı için bkz. "*Dava, davalı F7 aracılığı ile davalı F4'nın işletme müteahhidi, diğer davalının ise donatanı olduğu gemi ile gerçekleştirilen taşımanın anlaşmaya aykırı olarak varma yerine geç ulaşması sonucu davacının ödemek zorunda kaldığı 59.305.54 USD sürastarya ücretinin 13.260 USD'nın davalı F4 tarafından ödendiği iddiasıyla, bakiye alacağın tahsili amacıyla başlatılan icra takibine itirazın iptali istemine ilişkindir. Mahkemece, navlun sözleşmesine değil, konşimentoya dayanılarak açılan işbu davada, konşimentodaki verilere göre yükleme ve boşaltma tarihleri dikkate alındığında, taşımada bir gecikme olmayıp, süresinde gerçekleştiği gerekçesiyle dava reddedilmiştir… Mahkemece, 19.04.1999 tarihli M/T K8 kaptanı tarafından düzenlenen konşimentoda navlun sözleşmesine bir atıf olup olmadığı, atıf yapılması halinde davalı F4 temsilcisi tarafından diğer davalı F5'e gönderilen 25.03.1999 tarihli faks mesajındaki yükleme ve boşaltma tarihleri ile demuraj hakkındaki hükümlerin davacı lehine uygulanıp uygulanmayacağının öncelikle değerlendirilmesi gerekirken, davacı tarafın bu yöndeki iddiaları incelenmeden, davalı F4 ödemesinin "borç olmayan şeyin kısmen ödenmesi" olarak yorumlanması doğru görülmemiş, kararın bu nedenle davacı ve mümeyyiz davalı yararına bozulması gerekmiştir.*", Y. 11. HD., T. 04.12.2008, 2007/5364 E., 2008/13848 K. https://www.lexpera.com.tr (E.T: 10.04.2025); Çağa, *Navlun Sözleşmesi*, 6.

konşimentoya göre borçlu sayılmaktadır. Ancak uygulamada konşimentolara eklenen "*all other conditions as per charterparty*"[181] şartıyla, navlun sözleşmesi hükümlerinin uygulanması söz konusu olabilir[182].

Navlun sözleşmeleri, bir alt taşıma sözleşmesi olarak da düzenlenebilir. Bu halde, navlun sözleşmesi "alt navlun" sözleşmesi olarak adlandırılır. Geminin donatanı veya gemi işletme müteahhidi, üçüncü bir kişinin yüklerini taşımayı taahhüt ederse bu sözleşme navlun sözleşmesi olarak isimlendirilir. Ancak geminin donatanı veya gemi işletme müteahhidi haricinde bir kimse, üçüncü bir kişinin yüklerini taşımayı taahhüt ederse, bu halde bir navlun sözleşmesinin değil, alt navlun sözleşmesinin konusu olabilir[183]. Alt navlun sözleşmesinin taşıyanı, asıl navlun sözleşmesinde taşıtan sıfatına sahiptir. Alt navlun sözleşmesi ile asıl navlun sözleşmesi birbirinden bağımsız sözleşmelerdir. Bu sebeple alt taşıtan ile asıl navlun sözleşmesindeki taşıyan arasında doğrudan bir sözleşme ilişkisi bulunmamaktadır. Ancak, konişmento alt taşıyan değil, asıl taşıyan tarafından düzenlenmiş ise o halde konişmentodan kaynaklanan hukuki ilişki kurulmuş olur[184].

2.2.2.2 Gemi işletme müteahhidinin navlun sözleşmesinden doğan yükümlülükleri

2.2.2.2.1 Genel olarak

Navlun sözleşmesi gereğince, sözleşmede "taşıyan" taraf olan gemi işletme müteahhidinin bu sözleşmeden doğan, yükle ilgililere karşı yükümlülükleri ve borçları bulunmaktadır.

Gemi işletme müteahhidi, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurmakla yükümlüdür (TTK m. 932). Navlun sözleşmesinin konusu, yükün, deniz yolculuğu ile belirli bir yerden belirli bir yere taşınması olduğundan, deniz tehlikelerine karşı gemiyi

[181] United Nations Conference on Trade and Development, TD/B/C.4/ISL/55, 27.08.1990 "*Incorporation clauses are used in order to import the terms of the charter parties into the bills of lading. The wording of incorporation clauses such as "paying freight and all other conditions as per charter party" have beenheld to introduce into the bill of lading the owners' lien for loading port demurrage and for dead freight 436/ and therefore binding upon the bona fide indorsee of the bill of lading*.", 79.
[182] Çağa, *Navlun Sözleşmesi*, 6.
[183] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 334.
[184] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 335.

hazırlama ve yükü muhafaza etme yükümlülüğü, yükü taşıma işini yapan "taşıyana" aittir.

2.2.2.2.2 Geminin denize, yola ve yüke elverişli bulundurulması yükümlülüğü

Geminin denize elverişli bulunması, esasen geminin denize karşı fiziksel ve teknik[185] elverişliliğini ifade etmektedir[186]. Belirtmek gerekir ki, TTK m. 932 hükmü dikkate alındığında, geminin denize elverişli bulundurulmasından anlaşılması gereken, "su" üzerinde hareket etme kabiliyetine sahip ve bir deniz yolculuğunda karşılaşılması muhtemel tehlikelerle başa çıkabilecek nitelikteki gemi denize elverişli sayılacaktır[187].

TTK m. 932 hükmüne göre, geminin yola elverişli bulunması, denize elverişli olan geminin deniz üzerindeki hareket kabiliyetinin sağlanmasına ilişkindir[188]. Buna ek olarak, geminin teşkilatı, seferin tamamlanması açısından yeterli yakıt ve kumanyasının, gemi adamlarının organizasyonun yeterli olmasını[189] ifade etmektedir. Belirtmek gerekir ki, denizcilik sektöründe teknolojinin gelişmesiyle, gemilerin seferlerini sağlıklı bir şekilde tamamlamasına yönelik gerekli teknolojik teçhizatların da sağlanması gerekmektedir. Bu teçhizatlarda eksiklik mevcutsa veya teknolojik standartlara uygun olmamakla birlikte işlevsel değilse, geminin yola elverişli olduğunu söylemek mümkün olmayacaktır[190].

Gemide taşınan yükün, deniz seferinde oluşabilecek muhtemel tehlikelere karşı korunması, teslim alındığı gibi teslim edilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla gemideki

---

[185]Tekil, *Giriş*, 116; İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 175.
[186] Turgut Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku* (Ankara: Sevinç Matbaası, 1971), 108.
[187] Akıncı, Navlun Mukaveleleri, 44; Kalpsüz, *Deniz Ticareti*, 109; 11. HD., E. 2021/6417 K. 2023/1735 T. 21.3.2023 sayılı kararı, "*Taşıyanın gemiyi denize elverişli bir şekilde gönderdiğini, bu konuda klas kurumlarından alınmış olan sertifikalar, yükleme limanında bağımsız denetim kuruluşlarına yaptırılan testler ile karine olarak ispatlayabilir. Bu durumda söz konusu sertifika ve belgelerin gerçeğe aykırı olduğunu, diğer bir ifadeyle geminin yolculuk başlangıcında denize ve sefere elverişli olmadığını ispat yükümlülüğü yükle ilgililere ait olacaktır. Taşıyan gemi adamlarının gemiyi sefer başlangıcında elverişsiz kılan kusurlarından dolayı da sorumludur. Bu hususta da gemide bulunan elverişlilik sertifikaları ile diğer belgelerin taşıyan lehine karine yaratma kudreti bulunmaktadır. Bu sebeple yükle ilgililerin söz konusu karinenin aksini ispatlamaları gerekmektedir. Ayrıca uyuşmazlığın aydınlatılması için geminin yola ve denize elverişliliğine dair genel bir açıklama yapılmasında fayda vardır. 6102 sayılı Kanunun 932 inci maddesi denize, yola ve yüke elverişli gemi başlığını taşımaktadır. Gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi "denize elverişli" sayılır. Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde "yola elverişli" sayılır."* https://www.lexpera.com.tr (E.T: 12.04.2025).
[188] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 393.
[189] Kalpsüz, *Deniz Ticareti*, 109.
[190] Sözer, *Deniz Ticareti* I, 394.

yükün istifi başta olmak üzere[191], ambarların elverişliliği gibi birçok unsurun sağlanması halinde geminin yüke elverişli olduğundan bahsedilebilecektir[192]. Örneğin, hatalı istiflenmiş yükün, geminin ani bir manevra yapması sonucunda bir devrilerek başka bir yüke zarar vermesi muhtemeldir. Olası deniz tehlikeleri göz önünde bulundurulduğunda, yükün bu tehlikelerden dolayı zarar görmemesi gerekir. TTK m. 932/3 hükmüne göre, geminin yüke elverişli bulunması için, geminin soğutma tesisatı da dahil olmak üzere, yükün kabulünden, taşınması ve muhafazasına elverişli bulundurulması gerekmektedir. Örneğin, konteyner içerisinde taşınan tonlarca balığın soğuk ortamda muhafaza edilmemesi halinde, kötü koku ve sızıntı yaparak diğer yüklere zarar vermesi durumunda gemi yüke elverişli bulundurulmadığından taşıyanın sorumluluğu gündeme gelecektir[193].

2.2.2.3 Çarter sözleşmeleri

Navlun sözleşmesinin iki türünden biri, geminin tahsisinin söz konusu olduğu çarter sözleşmeleridir. Çarter sözleşmeleri, zaman çarteri ve sefer çarteri olmak üzere iki şekilde sınıflandırılır.

2.2.2.3.1 Zaman çarteri sözleşmesi

TTK m. 1138 hükmüne göre, iki tür navlun sözleşmesi mevcuttur. Bunlar, yolculuk çarteri sözleşmesi ve kırkambar sözleşmesidir. Zaman çarteri sözleşmesinin kanun sistematiğindeki yeri navlun sözleşmesinden ve gemi kira sözleşmesinden farklı bir tür olarak kategorize edilmiştir (TTK m. 1131). Kanun sistematiği incelendiğinde, zaman çarteri sözleşmesi, navlun sözleşmesinden ve gemi kira sözleşmesinden

[191] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 175.
[192] Şeker, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 44.
[193] Y. 11. HD., T. 21.3.2023, E. 2021/6417 K. 2023/1735 sayılı kararı, "*6102 sayılı Kanun 1062 inci maddesi donatanın gemi adamlarının kusurlarından kaynaklı yüke ve yolculara karşı sorumluluğunu taşıyanın aynı konudaki sorumluluk hükümlerine tabi kılmıştır. Aynı Kanun'un 1141 inci maddesi ise taşıyanın sorumluluğunu düzenlemektedir. Bu hükme göre taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür. Taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur. Maddenin devamında ise taşıyana bir kurtuluş imkânı getirilmekte ve kendisinin tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken bütün dikkat ve özeni göstermesine rağmen önüne geçemeyeceği sebeplerden dolayı zararın meydana gelmiş olduğunu ispat ettiği taktirde sorumlu olmayacağı ortaya konulmaktadır. Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin değinilmesi gereken bir diğer kanun maddesi ise 1180 inci maddesidir. Buna göre, zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur."* https://www.lexpera.com.tr (E.T: 12.04.2025).

bağımsız, ayrı bir tür olarak vasıflandırılmış[194], kanun koyucu, navlun sözleşmesinden farkını, "eşya taşıma taahhüdünün bulunmaması" olarak açıklamıştır[195].

Uygulamada sıklıkla tercih edilen zaman çarteri sözleşmesinin ait olduğu kategori bakımından öğretide ve uygulamada[196] farklı görüşler ortaya konulmuş, bu bağlamda, söz konusu sözleşmenin gemi kira sözleşmesinin mi yoksa navlun sözleşmesinin mi alt türü olduğu konusunda çeşitli yorumlar yapılmıştır.

Bir görüşe göre, zaman çarteri sözleşmesi, kanun koyucunun da tasnif ettiği gibi, gemi kira sözleşmesinden ve navlun sözleşmesinden farklı olarak, kendisine özgü (*sui generis*)[197] bir sözleşme türüdür[198].

İkinci görüşe göre, zaman çarteri sözleşmesi hukuki niteliği bakımından gemi kira sözleşmesine yakın bir sözleşme türüdür[199]. Bu görüşe göre, zaman çarteri

---

[194] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 167.

[195] TTK m. 1131 hükmü gerekçesi: "*1966 tarihli Fransız Kanununun 5 inci maddesinden alınan bu hükümde zaman çarteri sözleşmesi, onu benzer sözleşmelerden ayırt eden unsurlar vurgulanmak suretiyle tanımlanmıştır. Bu sözleşmede gemi kira sözleşmesinden farklı olarak çarterere belli bir süre için geminin zilyetliği değil; ticarî idaresi bırakılmakta, geminin teknik idaresi ise tahsis edence üstlenilmektedir. Buna göre daha ziyade geminin menfaatine yapılacak işlerin tahsis eden tarafından, daha ziyade geminin tahsis edildiği veya kullanıldığı ticarî gayeyi gerçekleştirmek için görülecek işlerin ise çarterer tarafından ifası hükme bağlanmıştır. Tahsis edenin, çarterere karşı yük taşıma taahhüdü bulunmadığından bu sözleşme bir navlun sözleşmesi sayılamaz. Zaten ancak geminin ticarî idaresini elinde bulunduran çarterer yük taşıma taahhüdünde bulunabilir. Çarterer, geminin zilyedi olmadığından Tasarının 1061 inci maddesinin ikinci fıkrası anlamında donatan sayılan kişi olarak kabul edilemez.*"

[196] Danıştay 9. D., T. 12.03.2018, 2016/1788 E., 2018/1489 K. sayılı kararı "*Kanun'un, "zaman çarteri" sözleşmesine ilişkin, 1131 ila 1137. maddelerinin incelenmesinden; zaman çarteri sözleşmesinde, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği, geminin teknik yönetimini elinde bulunduran tahsis edenin, geminin zilyedi sayıldığı, tahsis edenin, geminin teknik yönetimini üstlendiği, bu amaçla tahsis edenin, belirlenen gemiyi, kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır bulundurmak (ve sözleşme süresince denize ve yola elverişli ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir hâlde bulundurmak ile yükümlü olduğu) anlaşılmaktadır. Yukarıda yer verilen düzenlemelerin değerlendirilmesinden, gemi kira sözleşmesinde geminin zilyetliğinin kiracıya devredilmesi zorunlu iken, zaman çarteri sözleşmesinde, zilyetliğin tahsis olunana devrinin söz konusu olmadığı; gemi kira sözleşmesinde kiracı, gemiyi sigorta yaptırmak ile yükümlü iken, zaman çarteri sözleşmesinde, tahsis olunanın böyle bir yükümlülüğü olmadığı; gemi adamlarının hizmetlerinin de kiracıya tahsis edildiği gemi kira sözleşmesinde, bunların çalıştırılmasından doğan bütün borç ve yükümlülükler kiracıya ait iken, zaman çarteri sözleşmesinde, tahsis olunanın, gemi adamlarının istihdam edeni olmadığı için söz konusu borç ve yükümlülüklerin tahsis edene ait olduğu açıktır."* https://www.lexpera.com.tr (E.T: 12.04.2025).

[197] "Tartışmalar" başlıklı bölümde: Prof. Dr. Samim ÜNAN ve Dr. Jur. Bülent SÖZER'in konuya ilişkin yorumları için bkz. "Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Görüşler." *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2016, s. 99-100.

[198] Bu görüşe ilişkin detaylı bilgi için bkz. Demir, *Deniz Ticareti*, 279-281; Kaner, *Deniz Ticareti*, 414; Bozkurt, *Deniz Ticareti*, 124.

[199] Tekil, *Giriş*, s. 153.

sözleşmesinde taşıma taahhüdü değil, tahsis taahhüdü yapıldığından, TTK'da hüküm bulunmayan hallerde TBK'nın kira sözleşmesi hükümleri uygulanmalıdır[200].

Bizim de katıldığımız görüşe göre ise, zaman çarteri sözleşmesi bir tür navlun sözleşmesi niteliği taşır. Bu görüşe göre[201], TTK m. 1131 hükmünde belirtilen "tahsis unsuru" zaman çarteri sözleşmesinin tek unsuru gibi belirtilmiş olsa da, taşıyanın "taşıma borcu", ilgili hükümde adeta yok sayılmıştır. Ancak zaman çarteri sözleşmesinde, navlun sözleşmesinde olduğu gibi, "taşıma taahhüdü" mevcuttur. Zaman çarteri sözleşmesi, en genel tanımıyla, bir geminin belirli bir zaman dilimi için üçüncü bir kişiye tahsis edilmesini ifade eder. İngilizce karşılığı, "*Time Charter*" olan bu sözleşme, esasen tipik bir navlun sözleşmesidir[202].

TTK m. 1131-1137 arasında düzenlenen bu sözleşmenin taraflarını "tahsis eden" ve "tahsis olunan" oluşturmaktadır. Zaman çarteri sözleşmesine göre, "tahsis olunan", "zaman çartereri", "tahsis eden" ise donatan veya gemi işletme müteahhididir[203]. Hemen belirtmek gerekir ki, çalışmamızın konusunu gemi işletme müteahhidi oluşturduğundan, "tahsis eden" taraf, gemi işletme müteahhidi, "tahsis olunan" taraf ise zaman çartereri olarak ifade edilecektir.

Zaman çarteri sözleşmesinin esas amacı, zaman çartererine geminin belirli bir kapasitesinin tahsis edilmesi olduğundan, geminin fer'i zilyetliği zaman çartererine verilmeyecektir. Geminin ticari yönetimi zaman çartererine ait[204] olurken (TTK m. 1131/1, TTK m. 1134/1), teknik yönetimi gemi işletme müteahhidinde (tahsis edende) kalacaktır (TTK m. 1131/2). Belirtmemiz gereken diğer bir husus ise, kanun koyucunun ticari yönetimden kastının ne anlama geldiğidir. İlgili madde gerekçesinde, geminin menfaatine yapılacak işler bağlamında tahsis edenin yükümlü olacağını, geminin kullanılmasında amaçlanan ticari amacın gerçekleştirilmesine yönelik işlerin zaman çartereri tarafından ifa edileceğini ifade etmiştir. Kanaatimizce, ilgili madde ve

[200] Bu görüşe ilişkin detaylı bilgi için bkz. Kayıhan, *Deniz Ticareti*, 149.
[201] Bu görüşe ilişkin detaylı bilgi için bkz. Sözer, *Deniz Ticareti I*, 310; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 326; Çağa, *Navlun Sözleşmesi*, 9; Ülgener, *Charter Sözleşmeleri I*, 16; Ayrıca belirtmek gerekir ki, sözleşmeye konu gemi ile sondaj çalışması yapılması, zemine kablo döşenmesi, balık avlanması veya kurtarma hizmetlerine tesis edilmesi halinde "gemi ile yük taşınması" söz konusu olmayacağından, bu tür bir sözleşme, navlun sözleşmesi niteliğinde olmayacaktır. Geminin bu amaçlara tesis edilerek zaman çarteri sözleşmesi akdedilmesi halinde "zaman çarteri" sözleşmesinin, bir navlun sözleşmesi değil, ancak bir gemi kira sözleşmesi niteliğinde olacağını söylemek mümkündür. Konuya ilişkin detaylı bilgi için bkz. Sözer, *Deniz Ticareti I*, 310.
[202] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 167; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 313; Ülgener, *Charter Sözleşmeleri I*, 15.
[203] Turgut Günel, "Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi", 982; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 325.
[204] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 168.

gerekçesi yeterince anlaşılır değildir. Zira kanun koyucu ticari amacın kapsamını açıkça ifade etmemiştir. Bu noktada, ticari yönetim kavramından anlaşılması gereken, geminin ekonomik kazanç sağlayacak şekilde işletilmesidir[205].

Zaman çarteri sözleşmesinde, teknik yönetim gemi işletme müteahhidine/tahsis edene ait olacaktır (TTK m. 1133/1). Geminin teknik yönetiminden anlaşılması gereken ise, geminin belirlenen ticari amaç doğrultusunda, rotasına uygun yönün belirlenmesi ve buna uygun hızının belirlenmesi vb. geminin hareketlerini sağlamak olarak ifade edilebilir. Hemen belirtmek gerekir ki, geminin ticari yönetiminin zaman çartererine bırakılması, aynı zamanda gemi işletme müteahhidinin, onun ticari yönetimle ilgili talimatlarına uymasını gerektirmektedir[206]. Kaldı ki, zaman çartererine karşı, yalnızca gemi işletme müteahhidinin değil, kaptan ve mürettebatın da bu talimatlara uyma borcu bulunmaktadır (TTK m. 1134/2). Ancak bu talimatlar yalnızca ticari yönetime ilişkin olabileceği gibi, zaman çarteri sözleşmesi ve kanundan kaynaklanır. Dolayısıyla, gemi işletme müteahhidinin bu talimatlara uyması, gemi işletme müteahhidinin "gemiyi kendi adına işletmesi" unsurunu ihlal etmeyecektir[207]. Gemi işletme müteahhidinin, teknik yönetimi elinde bulundurması hususunun kapsamı, sözleşme süresi boyunca geminin denize, yola elverişli halde[208] ve "geminin kullanılması" amacına uygun bir şekilde bulundurulması olarak ifade edilebilir[209]. Ek olarak, gemi işletme müteahhidi, geminin teknik idaresine ilişkin bütün giderlere katlanır.

Geminin ticari yönetiminden dolayı gemi işletme müteahhidi bir zarara uğrarsa, gemi işletme müteahhidine karşı, zaman çartereri, bu zarardan dolayı sorumlu

---

[205] Bozkurt, *Deniz Ticareti,* 125; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 310.

[206] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 326.

[207] Zaman çarteri sözleşmesinin akdedilmesiyle, geminin zilyetliği gemi işletme müteahhidinde kalacaktır. Dolayısıyla zaman çartereri geminin üzerinde hiçbir hak iddia edemeyeceği gibi, gemi adamları gemi işletme müteahhidinin müstahdemi sıfatını korurlar. Konuya ilişkin detaylı bilgi için bkz. Sözer, *Deniz Ticareti I*, 313.

[208] "Denize, yola ve yüke elverişli gemi" başlıklı TTK m. 932 hükmüne göre, "*(1) Gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi "denize elverişli" sayılır.*
(2) Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde "yola elverişli" sayılır. (3) Soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi "yüke elverişli" sayılır. (4) Denizde can ve mal koruma ile ilgili mevzuat hükümleri saklıdır".

[209] Ek olarak, geminin periyodik denetimlerini yaptırmak, muhafazasına ve güvenliğe ilişkin tedbirleri almak gibi uluslararası mevzuat gereğince gerekli belgeleri bulundurmanın da bu kapsamda değerlendirileceği görüşü için bkz. Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 326.

olacaktır (TTK m. 1137). Ancak bu sorumluluğun doğabilmesi için, zararın ticari yönetimin hakkının kullanılması dolayısıyla oluşması ve zaman çartererinin bu hakkını kullanırken gerekli özeni göstermemesi veya sözleşme hükümlerine aykırı hareket etmiş olması gerekir[210].

Geminin ticari yönetimi kapsamında, gemiye ait makinelerin düzenli işlemesini sağlayacak miktarda ve nitelikte yakıtın sağlanması için oluşan gider gibi tüm giderlere katlanma[211] yükümlülüğü vardır (TTK m. 1135). Bu yükümlülüklere ek olarak, zaman çartererinin ticari yönetim yetkisinin belirli bir süre ile devri karşılığında gemi işletme müteahhidine belirli bir ücret ödemesi gerekir.

Gemi işletme müteahhidinin, zaman çarteri sözleşmesinden doğan ve en başta gelen hakkı, ücrettir[212]. Tipik bir navlun sözleşmesi olan zaman çarteri sözleşmesinin her iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olması nedeniyle TTK m.1136/1 hükmü gereğince, gemi işletme müteahhidine, aylık ve peşin olarak ödenir. Belirtmek gerekir ki, bu hüküm emredici değildir ve aksi sözleşmede kararlaştırılabilir. Ancak en az yirmi dört saat süreyle, gemi hareketsiz kalmış ise geminin işletilmesi söz konusu olmadığından bu süre için ücret ödenmeyecektir (TTK m. 1136/2).

Gemi işletme müteahhidinin zaman çarteri sözleşmesinden dolayı hak ettiği ücretin ödenmemesi gibi sözleşmeden doğan bütün alacaklar dolayısıyla, zaman çatererine ait taşınır ve kıymetli evrak üzerinde hapis hakkı mevcuttur (TMK m. 950-953). Buna ek olarak, ödenecek navlun üzerinde TMK m. 954-961 hükümleri uyarınca alacak rehnine ve navlunu teminat altına almak amacıyla TTK m. 1201 hükmü uyarınca eşya üzerinde hapis hakkına sahiptir. Ancak navlun borçlusuna, alacak üzerindeki rehin bildirilmemesi halinde, zaman çartererine yapacağı ödeme ile borcundan kurtulacaktır (TTK m.1136/3).

Zaman çarteri sözleşmesinden doğan bütün alacaklar bir yılda zaman aşımına uğrar. Söz konusu zamanaşımı süresi, alacağın muaccel olması anından itibaren işleyecektir (TTK m. 1246).

---

[210] Demir, *Deniz Ticareti*, 283.

[211] Hangi giderlerin ticari yönetim hakkı kapsamında olduğu ile ilgili saptamalar her zaman kolay olmayabilir. Sözleşmede aksi belirtilmediği takdirde, limanda beklenen zaman için ödenecek ücretler, kılavuzluk ücretleri, boğaz ve kanallardan geçiş için ödenecek ücretler, eşyanın yüklenmesi, istifi ve boşaltılması için gerekli olan ödemelere zaman çartereri katlanacaktır. Bkz. Demir, *Deniz Ticareti*, 283; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 328.

[212] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 327; Bozkurt, *Deniz Ticareti,* 127.

2.2.2.3.2 Yolculuk çarteri sözleşmesi

TTK m. 1138/1 hükmüne göre, navlun sözleşmesinin iki türü bulunmaktadır. Bunlardan biri yolculuk çarter sözleşmesi, diğeri ise kırkambar sözleşmesidir. Yolculuk çarteri sözleşmesi, diğer ismiyle sefer çarteri sözleşmesi, çartererin yüklerinin bir veya birkaç sefer için geminin tahsis edilmesini ifade etmektedir[213]. Yolculuk çarteri sözleşmesindeki esas unsur, zaman çarteri sözleşmesinde de olduğu gibi "geminin tahsis edilmesi" unsurudur.

Yolculuk çarteri sözleşmesini zaman çarteri sözleşmesinden ayıran özelliği "yolculuk faktörünün" esas alınmasıdır. İki sözleşmeyi birbirinden ayıran diğer bir önemli özellik ise, yolculuk çarteri sözleşmesinde geminin ticari yönetimi konusunda çartererin herhangi bir yetkisinin bulunmamasıdır[214].

Yolculuk çarteri sözleşmesi, zaman çarteri sözleşmesinde olduğu gibi standart formlar kullanılarak hazırlanır[215]. Yükün uygun bir gemi ile taşınması, taşıtanın tercih ettiği limanlar arasında ve belirli bir zamanda sevkiyatın yapılması açısından, yolculuk çarteri sözleşmesi uygulamada sıklıkla tercih edilmektedir[216].

Gemi işletme müteahhidi bakımından konu incelendiğinde, "taşıyan" rolündeki gemi işletme müteahhidinin sorumluluğunun, yolculuk çarteri sözleşmesinde, zaman çarteri sözleşmesine kıyasla daha fazla olduğunu söylemek mümkündür. Zaman çarteri sözleşmesinde, gecikmeden doğan sorumluluk çartererin üzerindedir. Zira zaman çarteri sözleşmesinde navlun hesap edilirken geminin tahsis edildiği süre dikkate alınır. Bu sebeple geminin boşta yatmış olması gemi işletme müteahhidinin alacağı bakımından önem arz etmez.

Aynı zamanda, geminin yakıtı çarterer tarafından karşılandığından, planlandığı miktardan fazla yakıt kullanılmış olması da gemi işletme müteahhidi bakımından maddi sorumluluk teşkil etmeyecektir. Ancak yolculuk çarteri sözleşmesinde, navlun, yapılacak seferlere göre tespit edildiğinden geminin yakıtı navluna dahildir. Dolayısıyla yolculuk çarteri sözleşmesinde geminin yakıtı gemi işletme müteahhidi tarafından karşılanmaktadır[217]. Bu sebeple seferlerin aksaması ve yaşanan

[213] Şeker, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 35.
[214] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 167.
[215] Çağa, *Navlun Sözleşmesi*, 16.
[216] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 323.
[217] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 167.

gecikmelerden dolayı oluşabilecek maddi yükümlülük gemi işletme müteahhidinin üzerindedir[218].

2.2.2.4 Kırkambar sözleşmesi

Kırkambar sözleşmesi, TTK m. 1138/1 hükmüne göre navlun sözleşmesinin bir türü olarak düzenlenmiştir. Kırkambar sözleşmesi, günümüzde sıklıkla kullanılmasa da belirli bir yükün ücret karşılığında deniz yolu ile taşınmasını konu alan, bir tür navlun sözleşmesidir[219]. Çarter sözleşmelerinden farklı olarak, kırkambar sözleşmesindeki ana unsur "tahsis" değildir. Zira kırkambar sözleşmesinde sözleşmenin konusunu yük belirlemektedir. Diğer bir anlatımla, sözleşmenin konusu, yükün taşınacağı araç değil, yükün kendisidir. Dolayısıyla çarter sözleşmelerinde olduğu gibi, geminin taşıtana tahsis edilmesi söz konusu değildir[220].

TTK m. 1138/1(b) hükmünde, kırkambar sözleşmesinde, taşıyanın navlun karşılığında "*ayırt edilmiş eşyayı*" [221] deniz yolu ile taşımayı üstlendiğini ifade etmektedir. Kırkambar sözleşmesinde, yükün taşınacağı geminin ismi belirlenebilir. Ancak gemi ismen belirlenmiş olsa dahi taşıyan sıfatındaki gemi işletme müteahhidi, yükü geminin dilediği yerinde taşıyabilir[222]. Bu kuralın istisnasını ise, yükün güvertede taşınması oluşturmaktadır[223]. Zira yükletenin izni olmadıkça, yük güvertede taşınamaz (TTK m. 1151).

Gemi işletme müteahhidi, kırkambar sözleşmesi uyarınca, eşyayı belirli bir yere teslim etmeyi üstlenmektedir. Bu kapsamda, yükün istiflenmesi konusunda takdir yetkisine sahiptir. Kendisinin uygun gördüğü bir yerde yükün taşınmasını sağlayabilir. Ancak her halükârda gerekli özeni göstermekle yükümlüdür[224]. Dolayısıyla yüke özen

---

[218] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 324.
[219] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 169.
[220] Bozkurt, *Deniz Ticareti,* 140.
[221] "Ayırt edilmiş eşya" kavramı, eşyanın hangi anda ve hangi koşullarda ayırt edilmiş sayılacağı konusunda belirsizlik yaratmaktadır. TTK m. 1144 hükmüne göre, "*Kararlaştırılan eşya yerine, aynı varma limanı için, taşıtan tarafından gemiye başka eşya yükletilmek istenilirse taşıyan, bu yüzden durumu güçleşmedikçe bunu kabul ile yükümlüdür. Sözleşmede, eşya ferden belirlenmiş ise bu hüküm uygulanmaz*." şeklinde düzenlenmiştir. Dolayısıyla TTK m. 1138 hükmüne göre, "ayırt edilmiş eşya" kavramı "ferdileştirilmiş eşya" anlamında kullanılmamıştır. Bu kavramdan anlaşılması gereken, sözleşme konusu eşyanın cins ve miktar itibariyle belirlenmiş olması ayırt edilmiş eşya olarak sayılması için yeterlidir. Bkz. Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 334.
[222] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 334.
[223] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 169.
[224] Taşıyanın özen gösterme yükümlülüğü, TTK m. 1141 hükmüne dayanmaktadır. Ancak ilgili düzenleme olmasa dahi TMK m. 2 hükmüne göre taşıyanın özen yükümlülüğü bulunduğu sonucuna ulaşılabilir. Bkz. Emre Cumalıoğlu, *Kırkambar Sözleşmesi* (Ankara: Turhan Kitabevi, 2011), 84.

göstermek ve onu korumak yükümlülüğünü ihlal etmediği sürece yükü istiflemek ve taşımak yükümlülüğü bulunmaktadır. Buna ek olarak, kırkambar sözleşmesine, özen borcuna ilişkin olarak ek şartlar konulabilir. Örneğin taşınacak eşya, cinsi itibariyle belirli bir sıcaklığın altında kalması gereken bir eşya ise, kırkambar sözleşmesine, bu eşyanın belirli sıcaklık derecesi altında kalacak şekilde taşınması şart olarak eklenebilir[225].

Belirtmek gerekir ki, gemi işletme müteahhidi, geminin tamamını kırkambar sözleşmesi uyarınca, yükün taşınması için ayırabilir. Ancak bu şart değildir. Şöyle ki, gemi işletme müteahhidi, kırkambar sözleşmesi gereğince taşınacak yük için geminin bir kısmını kullanabilir. Kalan kısımlar için bir çarter sözleşmesi ile taşınan yükler konulabilir[226].

Gemi işletme müteahhidinin, kırkambar sözleşmesinden doğan diğer bir yükümlülüğü ise konişmento düzenlemek ve onu yükletene teslim etmektir[227]. Hemen belirtmek gerekir ki bir yan edim olarak nitelendirilebilen bu yükümlülük, eşya, gemi işletme müteahhidine teslim edildikten sonra doğacaktır[228].

2.2.3 Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi

Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri, TTK m. 1247-1271. maddeleri arasında düzenlenmiştir. İlgili düzenlemeler yapılırken, genel olarak, 2002 Atina Sözleşmesi'ndeki[229] düzenlemeler esas alınmıştır[230]. Deniz yoluyla yolcu taşıma

---

[225] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 306.
[226] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 308.
[227] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 172.
[228] Cumalıoğlu, *Kırkambar*, 85.
[229] "*Consolidated text of the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974 and the Protocol of 2002 to the Convention", London, 1st November 2002*.
[230] TTK m. 1247 hükmü gerekçesi: "*Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesi 6762 sayılı Kanunda tanımlanmamış olduğu halde Tasarı hükümlerinin hazırlanmasında esas alınan 2002 Atina Sözleşmesine paralel olarak bu maddede tanımlanmıştır. 2002 Sözleşmesinin 1 inci maddesinin ikinci ve üçüncü fıkraları ile 21 inci maddesine göre kaleme alınan bu maddedeki tanıma, ücret unsurunun da ilâve edilmesi başlangıçta düşünülmüş; ancak mehazla uyumun sağlanması için bundan vazgeçilmiştir. Bununla beraber, maddenin Sözleşmenin 21 inci maddesinden alınan ikinci fıkrasında yolcu taşıma sözleşmesi ile ilgili hükümlerin devlet veya diğer kamu tüzel kişileri tarafından yapılan yolcu taşımalarından sadece ticarî olanlara uygulanacağının tasrih edilmesinden ücret unsurunun çıkmakta olduğu söylenebilir. Öte yandan, Tasarının taşıyanın ücret hakkından açıkça bahseden hükümleri (m. 1250, III; 1252, III; 1253; 1258, (a)) ile ücret alacağını temin etmek üzere öngörülen hapis hakkı ile ilgili hükmünden (m. 1254) de benzer sonuca varılması kabildir. Sözleşmenin 1 inci maddesinin deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinin icra vasıtası olan geminin tanımlandığı üçüncü fıkrasında, aynı zamanda karada da yolculuk yapılmasına yarayan hava yastıklı araçlar bakımından getirilen istisnaya, maddenin üçüncü fıkrasında yer verilmiş ve bu surette Sözleşme ile uyum sağlanmıştır*"; Melda Taşkın, *Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016), 54-67.

sözleşmesi, TTK m. 1247 hükmüne göre, yolcunun veya yolcuya ait bagajın deniz yolu ile taşınması amacıyla, taşıyan tarafından veya onun adına ve hesabına yapılan sözleşme olarak ifade edilmektedir.

Sözleşmenin taraflarını, "yolcu" ve "taşıyan" oluşturmaktadır[231]. Sözleşmenin ana unsuru, denizyolu ile yolcu taşınması taahhütlüdür[232]. Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinde, taşıma işi bizzat "taşıyan" tarafından ifa edilebilir (TTK m. 1248/1). Sözleşmenin tarafı olmak ve yolcu taşıma taahhüdünde bulunmak "taşıyan" sıfatının kazanılması için yeterlidir (TTK m. 1248). TTK m. 1248/2 hükmüne göre, "fiili taşıyan", sözleşmenin tarafı olan taşıyandan farklı bir kişi olarak, donatan veya gemi işletme müteahhidi olabilir[233]. İlgili hükme göre, fiili taşıyanın, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştirmesi gerekmektedir. Dolayısıyla sözleşmenin tarafı olan taşıyan, üçüncü bir kişi ile sözleşme akdederek, taşıma işini "fiili taşıyan" sıfatıyla üçüncü kişiye yaptırabilir. Fiili taşıyan, taşıma işi için bizzat kendi gemisini kullanan donatan olabileceği gibi, başkasına ait gemiyi işleten gemi işletme müteahhidi de olabilir[234].

Deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmesinde taşıma işi bizzat taşıyan tarafından ifa ediliyorsa ve bu kişi başkasına ait gemiyi işleten gemi işletme müteahhidi ise, fiili taşımayı bizzat kendisinin yapması gerekmektedir. Zira gemi işletme müteahhidi, gemiyi kendi adına kullanmalıdır. Bunun bir sonucu olarak da geminin teknik idaresinin kendisinde bulunması gerekmektedir.

Fiili taşıyanın gemi işletme müteahhidi olması halinde, gemi işletme müteahhidinin, sözleşmenin tarafı olan "yolcu" ile sözleşme ilişkisi bulunmayacaktır[235]. Aynı şekilde, fiili taşıyan ile taşıyan arasında da bir sözleşme bulunmasına lüzum yoktur. Ancak taşıyan ile fiili taşıyan arasında akdedilmiş bir alt taşıma sözleşmesi bulunması halinde, alt taşıyan, taşıma işini bizzat ifa ediyorsa fiili taşıyan sıfatını alacaktır. Bunun aksine, taşıma işi bizzat alt taşıyan tarafından ifa

---

[231] İzveren, *Deniz Ticareti*, 171.

[232] Canan Özlem Ilgın, "Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme", *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* S. 12, (Güz 2007/2): 231-258, s. 234.

[233] 1974 Atina Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmalarında, fiili taşıyanın, geminin zilyetliğini elinde bulundurarak taşımayı gerçekleştiren kişiyi ifade ettiği sonucu ortaya çıkmıştır. Bkz. Güneş Karol Işıklar, *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu İle Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018), 149.

[234] Işıklar, *2002 Atina Sözleşmesi*, 150; Cüneyt Süzel, *Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021), 182.

[235] Kerim Atamer, "2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi", *BATİDER*, C. 24, S. 3, (Haziran 2008): 103-213, s. 132.

edilmiyorsa, fiili taşıyan sıfatından bahsetmek mümkün değildir. Bu halde, fiili taşıyan alt taşıyan ile sözleşme akdeden, üçüncü kişi olacaktır[236]. Belirtmek gerekir ki, fiili taşıyan birden fazla kişi olabilir.

2.2.4 Gemi adamları ve kaptanın hizmet sözleşmesi

Gemi işletme müteahhidi, bir geminin fer'i zilyetliğini, çıplak kira sözleşmesi veya donatılmış kira sözleşmesi akdederek kazanmış olabilir. Bu halde gemiyi işletmek isteyen gemi işletme müteahhidinin kaptan ve gemi adamları ile bir hizmet sözleşmesi akdetmesi gerekmektedir.

Gemi işletme müteahhidi, bir çıplak kira sözleşmesi akdederek, geminin zilyetliğini kazanmış olabilir. Çıplak kiralanan gemide, kiralayanın müstahdemi durumunda olan bir gemi adamının bulunmaması gerekir. Bu halde gemi işletme müteahhidi, gemide bulunduracağı kaptan ve gemi adamları ile hizmet akdi akdederek, onların işvereni sıfatını kazanacaktır[237].

Geminin fer'i zilyetliğini, bir donatılmış kira sözleşmesi ile kazanan gemi işletme müteahhidi ise, kiraladığı gemi için, kaptan ve diğer gemi adamları ile hizmet sözleşmesi akdederek (eski hizmet sözleşmelerinin feshedilmesinin akabinde) işveren sıfatını kazanmaktadır[238]. 854 sayılı Deniz İş Kanunu m. 2/1(A) hükmüne göre, başkasına ait bir gemiyi kendi adına ve hesabına işleten kimse, bu kanun uyarınca "işveren" sıfatı kazanacaktır.

Gemi adamları ve kaptan ile hizmet sözleşmesi akdedilmesi, gemi işletme müteahhidinin bu sıfatı kazanıp kanamayacağı konusunda da son derece önemlidir. Zira gemi işletme müteahhidi, gemiyi kendi adına işletmeli, bunun bir sonucu olarak emir ve komuta yetkisini haiz olmalıdır[239]. Bu sebeple gemi işletme müteahhidinin,

---

[236] Işıklar, *2002 Atina Sözleşmesi*, 149.
[237] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 336.
[238] Atamer, *Deniz Ticareti I*, 816.
[239] Y. 11. HD., T. 16.1.2013, E. 2012/361 K. 2013/812 sayılı kararına göre; *"...davacı taraf gemi kaptanı tarafından düzenlenip imzalanan ve davalı ... antedini taşıyan hizmet belgesi, işe başlama ve işten ayrılma ordinolarına dayanıp, davalıların malik ve donatan olduğu gemide gemi adamı olarak çalıştığını, ancak bir kısım ücretinin ödenmediğini ileri sürmüş, ücret alacağının geminin malik olmayan donatanı olduğunu belirttiği davalı ...'den tahsilini, alacağının teminatı olarak da gemi maliki diğer davalı ...'ne ait gemi üzerinde rehin hakkı tanınmasını talep etmiştir. Davalı ... vekili ise, müvekkilinin malik olmayan donatan olmadığını, 06.07.2007 tarihli gemi yönetim sözleşmesi ile gemi maliki diğer davalı nam ve hesabına işletme hizmeti verdiğini, davacı ile arasında hizmet akti bulunmadığını savunmuştur. Mahkemece benimsenen bilirkişi raporunda, davalılar arasında düzenlenen 06.07.2007 tarihli sözleşmede geminin teknik idaresinin davalı ...'ye bırakıldığı, bu durumda davalının gemi işletme müteahhidi olarak 3. kişilere karşı donatan gibi sorumlu olduğu yönünde görüş bildirilmiş ise de, bu sonuç doğru değildir. Nitekim davalı ... Tarafından sunulan*

gemi adamları ve kaptan ile hizmet sözleşmesi akdetmemiş olması, bu kişilerin donatanın veya üçüncü bir kişinin emir ve talimatı altında olması halinde "gemi işletme müteahhidi" sıfatından bahsetmek söz konusu olmayacaktır. Örneğin, başkasına ait bir gemiyi, ihtiyaç dolayısıyla zaman çartereri (uygulamada genellikle mevcut koşulların etkisiyle gemi tonajı ihtiyacını karşılamak için gemi kiralayan deniz işletmeleri), zaman çarteri standart formunda yer alan yetkilere dayanarak kaptana talimat verebilir. Ancak, gemi adamları ve kaptanın hizmet ilişkisinin işveren tarafı zaman çartereri olmadığından ve aynı zamanda fiili hakimiyete sahip olmadığından zaman çartererinin gemi işletme müteahhidi sıfatı kazanmasından söz edilemeyecektir[240].

Gemi işletme müteahhidi, işveren sıfatına haiz olması nedeniyle gemi adamlarına karşı yerine getirmekle yükümlü olduğu edimlere sahiptir. Gemi adamları ve kaptan ile akdedilen hizmet sözleşmesinin işveren tarafında bulunan gemi işletme müteahhidi, TTK m. 1061/2 hükmü gereğince gemi adamlarının görevlerini yerine getirirken başkalarına vermiş olduğu zararlardan sorumlu olacaktır[241].

2.2.5 Gemi yönetim sözleşmesi

Donatan veya gemi işletme müteahhidi, tasarrufları altında bulunan geminin yönetimi bazı durum ve şartlarda bir başka gerçek ve tüzel kişiye bırakmaktadırlar[242]. Bu noktada, donatan veya gemi işletme müteahhidi ile "gemi yöneticisi" arasında "gemi yönetim sözleşmesi" olarak isimlendirilen bir sözleşme ilişkisi kurulur ve gemi işletimi donatanın veya gemi işletme müteahhidinin adına ve hesabına profesyonel olarak işletilir[243].

06.07.2007 tarihli sözleşmede, davalı ... gemi işleteni olarak belirtilmekte ise de, sözleşmede anılan davalıya gemiye yakıt alımı, personel idaresi, ticari idare, hesap idaresi ve satın alıp satma hususlarında yetki verilmediği görülmektedir. Keza davacı tarafça sunulan hizmet sözleşmesinin de bu davalı ile değil, diğer davalı gemi maliki ... ile yapıldığı anlaşılmaktadır. Bu durum karşısında davalılar arasında bağıtlarının sözleşmeye göre davalı ....'nin gemiyi kendi emir ve idaresi adında bulundurduğunu kabul etme olanağı yoktur. Bu durum karşısında davalı gemi işletme müteahhidi (malik olmayan donatan) değildir. Bu nedenlerle davalının davacı gemi adamının ücretinden sorumlu tutulmasına ilişkin hükmün bozulması kanaatinde olduğumuzdan hükmün onanmasına ilişkin çoğunluk görüşüne katılmıyoruz" https://www.lexpera.com.tr (E.T: 20.04.2025).

[240] Ulukaya, *Brokerin Hak ve Yükümlülükleri*, 24.

[241] Bkz. Bölüm 3: "3.3.1.2 Gemi Adamlarının Verdiği Zararlardan Dolayı Hukuki Sorumluluk".

[242] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 214.

[243] Zehra Şeker Öğüz, *Gemi Yönetim Sözleşmesi* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 2013): 59; Batmaz Silahtaroğlu, *Gemi Acentesi*, 98.

Gemi yöneticisi, donatanın veya gemi işletme müteahhidinin işletme kadrosu dışındaki bir kişi olmalıdır[244]. Ek olarak, gemi yöneticisi, bir geminin yönetimini üstlenebileceği gibi, birden fazla geminin de yönetimlerini üstlenebilir. Donatan veya gemi işletme müteahhidi, gemi yönetimi sözleşmesi uyarınca geminin yönetimine ilişkin teknik veya ticari yetkiler gemi yöneticisine belirli bir ücret karşılığında devredilir[245].

Gemi yönetim sözleşmesi, "bağımsız gemi yönetimi sözleşmeleri" ve "kira akdi ile birlikte akdedilen gemi yönetim sözleşmeleri" olarak iki farklı türde sınıflandırılabilir. Bağımsız gemi yönetim sözleşmelerinde, sözleşmenin tarafları gemi yöneticisi ile donatan veya gemi işletme müteahhidi olabilir. Türk hukukunda genellikle bağımsız yönetim sözleşmeleri tercih edilse de uluslararası uygulamada, gemi yönetim sözleşmesi gemi kira sözleşmesi ile birlikte akdedilebilmektedir[246].

Gemi kira sözleşmesi ile gemi yönetim sözleşmesinin birlikte akdedildiği sözleşme türüne donatılmış kira (*Demise Charter)* sözleşmesi örnek olarak gösterilebilir. Bu sözleşme türü, çıplak kira (*Bareboat Charter)* sözleşmesine "*management agreement*" klozu eklenerek akdedilebilmektedir[247]. Bu halde, gemi maliki, gemiyi donatma, geminin bakımını yaptırma ve geminin mürettebatını temin etme yükümlülüğü altına girerek bir nevi, gemi işletme müteahhidinin temsilcisi olur[248]. Bunun sonucunda ise işletme ücretine (*management fee*) hak kazanır.

2.2.6 Yakıt tedarik sözleşmesi

Yakıt tedarik sözleşmesi, yakıta ihtiyaç duyan gemi malikinin, gemi işletme müteahhidinin veya çartererin, yakıt tedarikçisi ile akdettiği bir sözleşme türüdür. Standart tip sözleşmelerden BIMCO'nun "*Standart Bunker Contract*" formu kullanılarak akdedilen bu sözleşme şekle bağlı bir sözleşme değildir[249].

Gemi işletme müteahhidinin yakıta ihtiyaç duyması halinde, öncelikle yakıt tedarik şirketine başvurarak teklifte bulunması gerekir. Gemi işletme müteahhidinin

[244] Şeker Öğüz, *Gemi Yönetim*, 4; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 215.
[245] Batmaz Silahtaroğlu, *Gemi Acentesi*, 99.
[246] Serap Amasya, "Gemi Yönetimi Sözleşmesinin Hukuki Niteliği", *Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 2, S. 1, (Ocak 2003): 165-198, s. 172.
[247] Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 5.
[248] Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 5.
[249] Sami Aksoy, "Deniz Ticareti Hukukunda Gemiye Yakıt Tedariki", *BATİDER*, C. 34, s.1, (Mart 2018): 95-133, s. 100.

teklifinin ardından yakıt tedarikçisinden onay geldikten sonra yakıtın hangi gemiye hangi şirket tarafından teslim edileceği bildirilir[250].

Yakıt tedarik sözleşmesinin bir tarafı tedarikçi iken, diğer tarafın kim olacağı sözleşmenin türüne göre belirlenmektedir. Ancak bazı hallerde sözleşmenin tarafları kanunen belirlenir. Örneğin bir gemi kira sözleşmesinde, TTK m. 1124/3 hükmüne göre, geminin işletilmesinden doğan giderler kiracı tarafından karşılanır. Aynı şekilde, zaman çarteri sözleşmesinde, TTK m. 1135 hükmüne göre, yakıt giderleri çarterer tarafından karşılanacaktır. Belirtmek gerekir ki, TTK m. 1061/2 hükmüne göre, gemi işletme müteahhidi geminin işletilmesi ile ilgili veya geminin işletilmesinden doğan tüm giderleri karşılamakla yükümlüdür[251]. Ancak yakıt tedarik sözleşmesi, bir üçüncü kişinin adına ve hesabına da akdedilebilir. Dolayısıyla gemi işletme müteahhidi adına bir üçüncü kişinin yakıt tedarik sözleşmesinin tarafı olmasında herhangi bir hukuki engel bulunmamaktadır[252].

Yakıt tedarik sözleşmesinin hukuki niteliği taşınır satışıdır[253]. Konusunu ise, taşınır mal olan "yakıt" oluşturmaktadır. Zira yakıt tedarik sözleşmesinin "alıcı" tarafı yakıt satın almayı ve bunun karşılığında tedarikçiye bir ücret ödemeyi üstlenir. Sözleşmenin karşı tarafı olan tedarikçi ise yakıtın mülkiyetini karşı tarafa geçirmeyi, yakıtı teslim etmeyi üstlenmektedir[254].

Geminin yola elverişli sayılabilmesi için, geminin yakıtının yolculuğun tamamına yetecek kadar bulunmasa bile her halde geminin uğrayacağı limana kadar bulunması ve uygun kalitede[255] olması gerekmektedir[256]. Gemide yakıtın yeterli olmaması

---

[250] Aksoy, *Gemiye Yakıt Tedariki*, 101.
[251] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 338.
[252] Aksoy, *Gemiye Yakıt Tedariki*, 102.
[253] Yakıt tedarik sözleşmesi, taşınır satış sözleşmesi niteliğinde olduğundan, kararlaştırılan süre içerisinde tedarikçiye ödeme yapılmaması halinde, sözleşmeler hukukunun bir gereği olarak, tedarikçi, temerrüde düşen donatan veya gemi işletme müteahhidi aleyhine TBK m. 117 ve 235 hükümlerine dayanabilir. Bkz. Aksoy, *Gemiye Yakıt Tedariki*, 111.
[254] Aksoy, *Gemiye Yakıt Tedariki*, 105.
[255] Tedarik edilen yakıtın geminin ihtiyacı olan türden olması gerekmektedir. Bu anlamda, yakıtın düşük kalitede olması makinede arızaların meydana gelmesine sebep olabilir. Zaman çarteri sözleşmelerinde, yakıtın düşük kalitede olmasından dolayı gemi malikinin uğrayacağı zarardan dolayı çartererin sorumlu olduğunu ve düşük kalitede yakıt sebebiyle geminin performansının düşmesi halinde donatanın sorumlu olmayacağını düzenleyen klozlar mevcuttur. Bkz. "*BIMCO Bunker Quality Control Clause for Time Chartering*", M. Fehmi Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri II – Zaman Çarteri Sözleşmeleri* (İstanbul: Der Yayınları,2016), 370.
[256] G. Venüs Cömert, *Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2022), 55.

sebebiyle, geminin rotadan ayrılması durumunda meydana gelebilecek zararlardan ve gecikme ücretinden, taşıyan sıfatıyla gemi işletme müteahhidi sorumlu olacaktır[257].

2.2.7 Gemi acenteliği sözleşmesi

TTK m. 102/1 hükmünde "acente" kavramının tanımı yapılmıştır. İlgili hükme göre, bir ticari işletme adına ve menfaatine, sözleşme ilişkisine dayanarak, belirli bir bölge veya belirli bir yer için, sürekli olarak ticari işletmeyi ilgilendiren sözleşmelere aracılık eden kimse "acente" olarak adlandırılmaktadır. Gemi Acenteleri Yönetmeliği[258] m. 4/1(e) hükmünde ise "gemi acentesi" kavramının tanımına yer verilmiştir[259]. İlgili hükümden de anlaşılacağı üzere, gemi acentelerinin görevi, müvekkili olan gemi işletme müteahhidi veya donatanın menfaatine olacak şekilde, üçüncü kişilerle akdedilecek sözleşmelere aracılık etmektir[260].

Gemi işletme müteahhidi, işlettiği geminin kendisine ait olmaması ve deniz rizikolarından doğabilecek zararların ekonomik boyutları düşünüldüğünde, bir gemi acentesi ile çalışmayı tercih edilebilir. Dolayısıyla gemi işletme müteahhidi, kendi isteği doğrultusunda gemi acentesi atayabilir[261]. Bu amaçla yapılan ve gemi acentesi ile gemi işletme müteahhidi arasında kurulan sözleşme, "gemi acenteliği sözleşmesi" olarak adlandırılır[262]. Gemi işletme müteahhidi, gemi acenteliği sözleşmesi akdederek, acenteye ücret ödeme yükümlülüğü altına girmektedir. Ek olarak, acente, gemi işletme müteahhidinin "gemiyi kendi adına işletmesi" unsuru bakımından bir sakınca yaratmamaktadır. Zira gemi acentesi, gemi işletme müteahhidi tarafından yetkilendirilmektedir. Hemen belirtmek gerekir ki, TTK m. 102/1 hükmüne göre, bir gemi acenteliği sözleşmesi akdeden gemi işletme müteahhidinin tacir olması gerekmektedir. Aksi takdirde, sözleşme, gemi acenteliği sözleşmesi olarak nitelendirilemeyecektir[263].

---

[257] Cömert, *Denize, Yola ve Yüke Elverişlilik*, 56.
[258] RG: T.09.06.2009, S. 27253.
[259] Gemi Acenteleri Yönetmeliği[259] m. 4/1(e): "*Gemi acentesi: Yaptıkları anlaşmalarla gemi sahibi gerçek veya tüzel kişiler ile kaptan, işleten veya gemi kiralayanın nam ve hesabına hareket eden ve üçüncü kişi ve kuruluşlara karşı bunların haklarını koruyan, bu çerçevede yaptıkları iş ve işlemlerde kendi kusurları dışında sorumlu tutulamayan, anlaşmadaki kişi veya kuruluşu…*".
[260] Var, "Gemi Acentesi", 6.
[261] Var, "Gemi Acentesi", 41.
[262] Var, "Gemi Acentesi", 8.
[263] Batmaz Silahtaroğlu, *Gemi Acentesi*, 104.

BÖLÜM 3: GEMİ İŞLETME MÜTEAHHİDİNİN HUKUKİ SORUMLULUĞU

3.1 Genel Olarak Sorumluluğun Kaynakları ve Hukuki Niteliği

Gemi işletme müteahhidinin, kendi eylemlerinden, kurduğu hukuki ilişkilerden ve hukuki işlemlerden dolayı, gerçek kişi olması halinde şahsen sorumluluğu, tüzel kişi olması halinde ise organları oluşturan kişilerin eylemlerinden dolayı herkes gibi borç altına girmesi söz konusu olur[264]. Hemen belirtmek gerekir ki, TBK'nın sözleşmeden doğan sorumluluk ve sözleşme dışı sorumluluk hükümleri bu hallerde uygulama alanı bulacaktır[265]. Ek olarak, TTK'nın ilgili hükümleri uygulanacaktır.

Başkasına ait bir gemiyi işletmesi ve karşılaşabileceği deniz tehlikeleri göz önünde bulundurulduğunda, gemi işletme müteahhidinin sorumluluğunun oldukça geniş olduğu ve en az donatan kadar sorumlu olduğu değerlendirilmektedir[266]. "En az donatan kadar" ifadesini kullanmamızın sebebi, gemi işletme müteahhidinin (donatandan farklı olarak) gemi malikine karşı da sorumlu olmasıdır. Ancak gemi malikine karşı sorumluluğu dışında kalan sorumluluk türlerinin çoğu donatanın sorumluluğu ile aynıdır. Bu sebeple, gemi işletme müteahhidinin de donatan gibi, deniz alacaklılarına karşı sorumluluğunu sınırlama hakkı mevcuttur[267].

Gemi işletme müteahhidi gerek gemi maliki ile gerekse üçüncü kişilerle bazı sözleşmeler akdedebilir ve bu sözleşmelerden kaynaklanan sorumlulukları gündeme gelebilir. Bazı hallerde ise gemi işletme müteahhidinin sorumluluğu sözleşme dışı bir sorumluluk niteliği taşıyabilir. Örneğin, gemi işletme müteahhidinin haksız fiilden veya sebepsiz zenginleşmeden kaynaklanan bir sorumluluğu doğabilir. Bu anlamda, gemi işletme müteahhidinin sorumluluğu hem gemi malikine karşı hem de TTK m. 1061/2 hükmü uyarınca, üçüncü kişilere karşı olabilir. Ayrıca, gemi işletme müteahhidinin suç teşkil eden bir davranışı neticesinde cezai sorumluluğu da gündeme gelebilecektir. Gemi işletme müteahhidinin sorumluluğunun hukuki niteliği ise, sorumluluğun kaynağına göre değişecektir.

---

[264] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 249.
[265] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 249.
[266] Şaban Kayıhan ve Etem Kara, "Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi", *İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, S. 10, (Mart 2021): 49-76, s. 72.
[267] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 268.

3.2 Gemi Malikine Karşı Hukuki Sorumluluğu

Gemi işletme müteahhidinin gemi malikine karşı hukuki sorumluluğu, sözleşmeden veya sözleşme dışı bir işlemden kaynaklanıyor olabilir. Örneğin gemi işletme müteahhidinin gemi kira sözleşmesi uyarınca, sözleşme bitiminde gemiyi gemi malikine iade etme yükümlülüğü bulunmaktadır (TTK m. 1129). Hemen belirtmek gerekir ki, gemi işletme müteahhidi, yalnızca, gemi malikine karşı donatan sayılamaz[268]. TTK m. 1061/2 hükmü donatana karşı ileri sürülemez. Gemi işletme müteahhidi, gemi kira sözleşmesi uyarınca, gemiyi zamanında teslim etmezse veya normal bir kullanımdan oluşacak eksiklik dışında bir ayıpla teslim ederse o halde gemi kira sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluğu gündeme gelecektir. Gemi işletme müteahhidi, gemiyi hukuka aykırı bir şekilde ele geçirmiş olabilir. Gasp, hırsızlık veya gemi kira sözleşmesinde belirlenen süre bittiği halde geminin malike teslim edilmemesi halleri bu duruma örnek olarak gösterilebilir. Bu halde sözleşme dışı sorumluluk gündeme gelecektir ve TBK'nın ilgili hükümleri uygulanacaktır.

3.2.1 Sözleşmeye bağlı sorumluluk

Gemi işletme müteahhidinin, gemi malikine karşı sözleşmeye bağlı sorumluluğu, sözleşmenin türüne göre değişmektedir. Ancak genel anlamda, sözleşmeden kaynaklanan borca aykırı davranışı neticesinde sorumluluğu doğmaktadır. Gemi işletme müteahhidinin, gemi maliki ile akdettiği sözleşmelere örnek olarak, gemi kira sözleşmesi, gemi kira sözleşmesi niteliğinde, çıplak gemi kira sözleşmesi, donatılmış gemi kira sözleşmesi ve finansal kiralama sözleşmesi örnek olarak gösterilebilir[269].

3.2.1.1 Gemi kira sözleşmesinden kaynaklanan hukuki sorumluluk

Gemi kira sözleşmesi uyarınca, gemi işletme müteahhidi bizzat kendisi, kaptan, acente veya herhangi bir temsilcisi aracılığıyla, sözleşmede belirlenen yer ve zamanda gemiyi teslim almak ile yükümlüdür[270]. Gemi işletme müteahhidi, denize elverişli ve sözleşmenin amacına uygun olarak teslim edilen gemiyi, kararlaştırılan yer ve zamanda teslim almazsa temerrüde düşecektir. Bu halde TBK'nın temerrüde ilişkin m. 106 vd. maddeleri uygulama alanı bulacaktır[271].

[268] Okay, *Deniz Ticareti Hukuku*, 221.
[269] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 156.
[270] Demir, *Deniz Ticareti*, 275.
[271] Demir, *Deniz Ticareti*, 275.

Gemi kira sözleşmesinde, gemi işletme müteahhidi gemiyi amacına uygun olarak, sözleşme hükümleri çerçevesinde dilediği gibi kullanma hakkına sahiptir (TTK m. 1125/1). Ancak hemen belirtmek gerekir ki, gemi, işletilme amacına uygun olarak kullanılmalıdır. Örneğin, konteyner taşımak için tahsis edilen bir geminin yolcu taşıma amacıyla kullanılmaması gerekir. Bu kapsamda gemi işletme müteahhidinin özen yükümlülüğü de mevcuttur.

Gemi işletme müteahhidinin, gemiyi, geminin işletilmesi amacına uygun olarak dilediği gibi kullanması, TTK m. 1125/2 hükmünde açıklanmıştır. İlgili hükme göre, sözleşme hükümlerine göre gemide bırakılan malzeme ve teçhizatı, sözleşmenin bitiminde aynı nitelik ve nicelikte teslim etmesi şartı ile gemiyi kullanma hakkına sahiptir. Bu noktada belirtmek gerekir ki, zamana bağlı normal aşınma gibi geminin kullanılmasının doğal sonucu olarak ortaya çıkabilecek yıpranmalardan dolayı gemi işletme müteahhidi sorumlu olmayacaktır[272]. Ancak ağır tahribat veya eşyanın normal aşınması şeklinde değerlendirilemeyecek yıpranmalar için gemi işletme müteahhidinin sorumluluğu gündeme gelebilecektir.

TTK m. 1126 hükmüne göre, gemi işletme müteahhidi, gemi kira sözleşmesinin sonuna kadar (geminin iadesine kadar) denizcilik rizikolarına karşı sigorta yaptırmak ve sigorta sözleşmesinin kurulduğunu kiraya verene bildirmekle yükümlüdür. Bilindiği üzere, gemi kira sözleşmesi uyarınca, geminin teknik ve ticari hakimiyetinin yanı sıra geminin zilyetliği de gemi işletme müteahhidine geçmektedir. Dolayısıyla, başkasına ait bir gemiyi deniz ticaretinde işleten gemi işletme müteahhidinin menfaati doğrultusunda, denizcilik rizikolarına karşı sigorta yaptırmakla yükümlüdür[273].

TTK m. 1126/1 hükmüne göre, sigortanın "kimin olacaksa onun lehine" yapılması gerekmektedir. İlgili madde hükmünün gerekçesi incelendiğinde, sigortanın kiracı tarafından yapılması gerektiği belirtilmiştir. Buna ek olarak, kiracının hangi rizikolara karşı sigorta yaptırması gerektiği konusunda ise "*denizcilik ve malî mesuliyet rizikolarına karşı*" sigorta yaptırması gerektiği, ilgili madde gerekçesinde açıklanmıştır. Bu anlamda, denizcilik rizikolarına karşı korunacak menfaat gemiye ilişkin menfaattir. Gemiye ilişkin menfaatten hem gemi malikinin hem de gemi işletme müteahhidinin menfaati anlaşılmaktadır. Ancak gemi işletme müteahhidi ile gemi malikinin menfaatlerinin (sigorta hukukunda sebepsiz zenginleşme yasağı prensibi

[272] Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 10.
[273] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 322.

doğrultusunda) bağımsız olması gerekir[274]. Dolayısıyla, ilgili hükümden anlaşılması gereken, bu kapsamdaki sigortalarda prim ödeme borçlusunun, gemi işletme müteahhidi olduğudur[275].

Gemi işletme müteahhidinin öncelikli olarak, mali sorumluluk sigortası yaptırması gerektiği TTK m. 1126 hükmünden anlaşılmaktadır. Ancak sorumluluk sigortası ile sigortalanacak sorumluluk, gemi işletme müteahhidinin geminin işletilmesi sonucunda kiraya verene karşı sorumluluğunu mu, yoksa üçüncü kişilere karşı olan sorumluluğunu mu ifade etmektedir? Bu durum ne yazık ki ilgili hükümden anlaşılamamaktadır. Bu halde, sorumluluk sigortası kapsamında, gemi işletme müteahhidinin gemi malikine karşı sorumluluğunun teminat kapsamında olduğu kararlaştırılabilir[276].

Gemi işletme müteahhidinin, geminin teknesi üzerinde de menfaatinin bulunduğunu söylemek mümkündür[277]. Şöyle ki, deniz seyrüseferi boyunca geminin kullanılmasından kaynaklanan tekne ve makine rizikolarının, geminin seyrini engellemesi söz konusu olabilir. Dolayısıyla yaşanabilecek durumların hak kaybı yaratmaması açısından tekne ve makine (kasko) sigortası yaptırılmasında fayda vardır. Bu amaçla, uygulamada tekne ve makine (kasko) sigortası yaptırma ve prim ödeme yükümlülüğü gemi işletme müteahhidine aittir[278].

Gemi kira sözleşmesi uyarınca, gemi işletme müteahhidinin gemi malikine karşı en önemli borcu, kira bedelini ödeme borcudur. TTK m. 1128 hükmüne göre, sözleşmede aksi hüküm bulunmuyorsa, kira bedeli kiraya verene aylık ve peşin olarak ödenir. Kira bedelinin ne zaman ödeneceği hususunda, sözleşmede kararlaştırılan bir zaman varsa, sözleşmede belirlenen zamanda; sözleşmede belirli bir zaman

---

[274] "*TTK m. 1467'ye göre, zarar sigortalarında değerinin tamamı sigorta olunan bir menfaat, sonradan aynı veya farklı kişiler tarafından, aynı rizikolara karşı, aynı süreler için sigorta ettirilemez. Dolayısıyla kiracının ve finansman kullananın aynı rizikolara karşı ayrı sigorta sözleşmeleri yapmaları halinde, kural olarak, ikinci sigorta sözleşmesi geçersiz olacaktır. Yukarıda belirtilen sakıncaların önüne geçilmesi için en pratik çözüm, TTK m. 1126 hükmü emredici olmadığından, gemi kirası sözleşmesinde, kiracının geminin tekne ve sorumluluk sigortası sözleşmelerini yapmasının yerine, bu sigorta sözleşmelerine ilişkin primleri ödeyeceğinin kararlaştırılmasıdır*" bkz. Aslıhan Kuyucu, *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016), 120; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 11.

[275] Sami Aksoy, "Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanunu'nun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri", *BATİDER*, (Haziran 2018): 202-205, s. 205.

[276] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 323.

[277] Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 11.

[278] Bkz. "*BARECON 2001 13.a*", Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I*, 11; Kuyucu, *Gemi Finansmanı,* 120; Demir, *Deniz Ticareti*, 277.

belirlenmemiş ise geminin zilyetliğinin gemi işletme müteahhidine devredilmesinden itibaren başlayacağı ilgili hükümde düzenlenmiştir. TTK m. 1128/2 hükmüne göre, kira ücretinin teminatı olarak, gemi işletme müteahhidine ait taşınır eşyalar, kıymetli evrak ve kendisine ödenecek navlunlar üzerinde kiraya verenin hapis hakkı bulunmaktadır.

Gemi kira sözleşmesinin sonunda, TTK m. 1129 hükmüne göre gemi işletme müteahhidinin gemiyi iade etmesi gerekmektedir. İlgili hükme göre, gemi işletme müteahhidi, geminin iadesini geciktirirse geciktirdiği sürenin ilk on beş günü için kira bedeli üzerinden, ilk on beş günün sonundan itibaren ise kira bedelinin iki katından hesaplanacak tazminatı kiraya verene ödemekle yükümlü olacaktır. Olağan yıpranma dışında meydana gelebilecek zararlardan gemi işletme müteahhidi sorumlu olacaktır[279]. Dolayısıyla, geminin iadesinden dolayı ödemekle yükümlü olduğu tazminat miktarı, olağan dışı yıpranmalardan doğan zararlar dolayısıyla artabilecektir. Olağan yıpranmalar dışında, gemi işletme müteahhidi, gemiyi teslim aldığı haliyle iade etmekle yükümlüdür.

TTK m. 1130 hükmünde, TTK'da hüküm bulunmayan hallerde, gemi kira sözleşmesine, TBK'nın adi kira sözleşmesi hükümlerinin uygulanacağı düzenlemiştir.

TTK m. 1352/1(f) bendinde, geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşmeden doğan alacağın, deniz alacakları kapsamında olduğu hüküm altına alınmıştır. Dolayısıyla, geminin kiralama suretiyle kullanılmasından dolayı ortaya çıkabilecek ağır tahribat veya eşyanın normal aşınması şeklinde değerlendirilemeyecek yıpranmalar mevcut ise, kiraya veren, cebri icra yolu ile alacağını tahsil edebilecektir[280].

Gemi kira sözleşmesinde zamanaşımına ilişkin özel bir düzenleme bulunmaktadır. TTK m. 1246 hükmüne göre, gemi kira sözleşmelerinden doğan alacakların tümü bir yılın sonunda zamanaşımına uğrar. Bir yıllık zamanaşımı, alacağın muaccel olması ile başlar.

[279] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 338.
[280] Yetiş Şamlı, *Gemi Mülkiyeti*, 275; Detaylı bilgi için bkz. Onur Yılmaz, *Gemilerin İhtiyati Haczi* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2023), 293 vd.

3.2.1.2 Finansal kiralama sözleşmesinden kaynaklanan hukuki sorumluluk

Finansal kiralama sözleşmesinde, kiralanan geminin zilyetliği gemi işletme müteahhidine devredilmektedir. Fer'i zilyet olan gemi işletme müteahhidi, gemi kira sözleşmesinde olduğu gibi, kiraladığı gemiyi özenle kullanmakla yükümlüdür. Bununla birlikte, FKFFŞK m. 24 hükmünde, kiracının borçları düzenlenmiştir. İlgili hükme göre, gemi işletme müteahhidi, finansal kiralama yoluyla kiraladığı gemiyi amacına uygun olarak her türlü faydayı sağlayacak şekilde kullanabilir. Ancak, gemiyi sözleşme hükümlerine uygun bir şekilde ve özenle kullanma yükümlülüğü altındadır (FKFFŞK M. 24/2).

Gemi işletme müteahhidi, aksine hüküm bulunmaması halinde geminin her türlü bakımını yaptırmakla ve geminin korunmasından sorumludur. Dolayısıyla geminin bakım ve onarım masrafları da gemi işletme müteahhidine aittir (FKFFŞK m. 24/3).

Gemi kira sözleşmesinde olduğu gibi, finansal kiralama sözleşmesinde de sigorta ettirme mecburiyeti bulunmaktadır. Ancak FKFFŞK m. 24/4 hükmünde, TTK m. 1126 hükmünden farklı olarak, sigorta ettirme yükümlülüğünün sözleşmede hangi tarafta olduğunun kararlaştırılmasına ve sigorta primlerinin hangi tarafça ödeneceğine hükmetmiştir. Finansal kiralama sözleşmesinde sigorta primlerini ödeme borcu gemi işletme müteahhidine aittir (FKFFŞK m. 24/4).

Finansal kiralama sözleşmesi uyarınca, kiralanan geminin, sözleşme süresi boyunca hasara uğraması veya zayi olması halinde, hasar ve ziyaı sorumluluğu gemi işletme müteahhidine aittir. Ancak FKFFŞK m. 24/5 hükmü, sorumluluğu ödenen sigorta miktarının karşılanmayan kısmı ile sınırlandırmıştır. Ancak, sigorta miktarını aşan kısımdan gemi işletme müteahhidi sorumlu olacaktır.

Finansal kiralama sözleşmesine göre, kiralayanın elinde bulunmayan bir eşya üçüncü kişi tarafından sağlanabilir. Diğer bir ifadeyle, gemi işletme müteahhidinin talebi üzerine, kiralayanın elinde mevcut olmayan bir gemi, kiralayan tarafından üçüncü bir kişiden temin edilebilir. Bu halde, eşyanın ayıplı olmasından dolayı kiralayan sorumlu tutulamaz. Kaldı ki, kiralayanın bizzat kendisi tarafından temin edilen eşya için de aynı hüküm uygulanacaktır (FKFFŞK m. 24/6).

Gemi işletme müteahhidi, finansal kiralama sözleşmesi uyarınca finansal kiralama bedelini ödeme yükümlülüğü altındadır. Finansal kiralama bedelini ödememesi veya geç ödemesi halinde ise temerrüde düşecektir. FKFFŞK m. 31/1

hükmüne göre, temerrüde düşen gemi işletme müteahhidine, kiralayan tarafından otuz günlük süre verilir. Otuz günlük süre içinde finansal kiralama bedeli ödenmezse kiralayan sözleşmeyi feshedebilir. Sözleşmede, sözleşme sonunda geminin mülkiyetinin gemi işletme müteahhidine devredileceği (bu süre altmış günden fazla olamaz) kararlaştırılmış olabilir. Bu halde, temerrüde düşen gemi işletme müteahhidine, bir yıl içinde sözleşmede yer alan kira bedellerinden üçünü ödememesi veya üst üste ikisini zamanında ödememesi halinde ihtar çekilmesi suretiyle sözleşmenin kiralayan tarafından feshedilmesi söz konusu olabilir.

Finansal kiralama sözleşmesinin taraflarından birinin hükümlerine aykırı davranması sonucunda, diğer taraf için sözleşmenin devam ettirilmesinin beklenemeyeceği hallerde sözleşmeyi fesih hakkı sözleşmeye aykırı davranan taraf aleyhine mevcut olmaktadır (FKFFŞK m. 31/2). Finansal kiralama sözleşmesinden doğan uyuşmazlıklarda, mahkeme tarafından finansal kiralama konusu eşya üzerinde ihtiyati tedbir kararı verilebilir (FKFFŞK m. 31/3).

3.2.2 Sözleşme dışı sorumluluk

Gemi işletme müteahhidi, her şahıs gibi kendi davranışlarının sebep olduğu durumlardan dolayı borç altına girebilir. Gemi işletme müteahhidinin borcu, haksız fiilden veya sözleşmeden doğabilir. Bu kapsamda haksız fiil, sözleşme dışı sorumluluk olarak ifade edilebilir[281]. Hemen belirtmek gerekir ki, gemi işletme müteahhidi sıfatına sahip olmak için, bir geminin fer'i zilyetliğinin sözleşme yolu ile veya hukuka uygun şekilde kazanılmasına gerek yoktur[282]. Nitekim, gemi, gasp veya hırsızlık yoluyla hukuka aykırı şekilde elde edilmiş olsa dahi zilyetlik iradesi bulunan ve ne suretle olursa olsun zilyetliği elde eden kişi gemi işletme müteahhidi sıfatını kazanacaktır. Örneğin, gemi kira sözleşmesi ile bir gemi kiralayan gemi işletme müteahhidi, sözleşme bittiği halde gemiyi iade etmese bile "gemi işletme müteahhidi" sıfatı korunacaktır. Gemi işletme müteahhidi ile gemi maliki arasındaki ilişki, geçerli bir hukuki sebebe dayanmıyorsa zilyetliğe ilişkin hükümler uygulanacaktır[283].

TTK m. 1320/1(e) bendine göre, gemide taşınan eşyalar, konteynerler, yolculara ait eşyalara gelecek hasarlar dışında, geminin işletilmesinden doğan hasarlar ve haksız fiile ilişkin alacaklar, "gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar" olarak düzenlenmiştir.

[281] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 169.
[282] Çağa, *Deniz Ticareti*, 120; Demir, *Deniz Ticareti*, 229.
[283] Demir, *Deniz Ticareti*, 229.

İlgili hükmün birinci fıkrasına göre, bu alacaklar geminin malikine veya gemi işletme müteahhidine "gemi alacaklısı hakkı" verecektir. Dolayısıyla, gemiyi haksız olarak işleten gemi işletme müteahhidinin bu fiili, haksız fiil olarak değerlendirildiğinde, geminin işletilmesinden dolayı ortaya çıkan hasar ve ziyaı karşılamakla yükümlü olacaktır. Diğer bir ifadeyle, gemi işletme müteahhidinin haksız fiili sonucunda, zararı tazmin etme borcu altına girecektir.

Ortaya çıkan zarardan dolayı, gemi maliki "gemi alacaklısı hakkı" kazanacak, zararının tazmin edilmesini gemi işletme müteahhidinden isteyecektir. Bu noktada, gemi malikinin başvuracağı hukuki yollardan ilki, zararının tazmin edilmesi amacıyla, cebri icra yolu[284] ile gemi işletme müteahhidinin malvarlığına gitmek olacaktır.

TTK m. 1321/5 hükmüne göre, gemi alacağının bahşettiği kanuni rehin hakkı, gemiye zilyet olan herkese karşı ileri sürülebilecektir. Dolayısıyla, gemi işletme müteahhidinin haksız fiili dolayısıyla zarara uğrayan gemi malikinin, gemi işletme müteahhidi aleyhine kanuni rehin hakkına sahip olduğunu söyleyebiliriz.

3.3 Gemi Maliki Dışında Kalan Kişilere Karşı Hukuki Sorumluluğu

Gemi işletme müteahhidi, başkasına ait bir gemiyi işletirken, üçüncü kişilerle sözleşme akdedebilir. Gemi işletme müteahhidi, üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatanın sahip olduğu haklara ve borçlara sahiptir[285]. Zira TTK m. 1061/2 hükmüne göre, üçüncü kişilere karşı donatan sayılmaktadır. Dolayısıyla, gemi işletme müteahhidinin üçüncü kişilere karşı sorumluluğu sözleşmeye bağlı bir sorumluluk olabileceği gibi, haksız fiile de dayanabilir[286].

Bazı durumlarda ise, üçüncü kişilere karşı, gemi maliki ile müteselsil sorumluluğu söz konusu olabilir. Hemen belirtmek gerekir ki gemi işletme müteahhidinin sorumluluğu, donatanın sorumluluğunda olduğu gibi, sınırsızdır. Dolayısıyla gemi işletme müteahhidi borcunu ifa etmediği takdirde tüm malvarlığı ile sorumlu olacaktır.

---

[284] Borcunu ifa etmekten kaçınan borçlu veya alacaktan sorumlu olan kimse, alacaklının devlet kuvvetlerinin yardımı ile malvarlığına el konulması suretiyle, alacağını zorla elde etmesine katlanmak durumundadır, Kaner, *Deniz Ticareti,* 81; Çağa, *Deniz Ticareti*, 120.
[285] Kaner, *Deniz Ticareti*, 80; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 152.
[286] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 152.

3.3.1 Donatan sayılmasına bağlı sorumluluğu

3.3.1.1 Gemi adamlarına karşı hizmet sözleşmesinden doğan sorumluluğu

Gemi işletme müteahhidinin, "gemiyi kendi adına işletmesi" unsurunu sağlaması bakımından, gemi adamları ile bir hizmet sözleşmesi akdetmesi gerekmektedir[287]. Gemi adamlarının hizmet akdinin temel unsurunu, "gemide hizmet" oluşturmaktadır[288]. Dolayısıyla, gemi adamları, donatan veya gemi işletme müteahhidi ile akdettikleri hizmet sözleşmesi uyarınca, gemide hizmet eden ve gemide ortak riski paylaşan kişilerdir[289]. Gemi adamları, hizmet akdine göre, gemi işletme müteahhidinin işçileridir[290].

Gemi adamlarının hizmet akdinin kurulması herhangi bir geçerlilik şartına tabi değildir. Ancak şekil şartı bakımından, Deniz İş Kanunu m. 5 hükmüne göre yazılı olarak akdedilmelidir[291]. Buna ek olarak, Deniz İş Kanunu m. 7 hükmüne göre, hizmet akdi belirli bir sefer için veya süresiz olarak yapılabilir[292]. Gemi işletme müteahhidinin, gemi adamlarının işvereni konumunda bulunması sebebiyle, gemi adamlarına karşı hizmet akdinden ve kanundan doğan sorumluluğu bulunmaktadır.

Ek olarak, gemi adamlarının gemide konaklaması da gemi işletme müteahhidinin sorumluluğundadır. Deniz İş Kanunu m. 34 hükmüne göre gemi adamlarının gemi içerisinde ikamet yerleri bedelsiz olarak gemi işletme müteahhidi tarafından sağlanır. Gemi içerisinde ikamet mümkün değil ise, işveren sıfatına sahip gemi işletme müteahhidi ilgili kanun hükmüne göre başka bir ikamet sağlamakla yükümlüdür.

Belirtmek gerekir ki, hizmet sözleşmesinin diğer bir unsuru gemi adamlarının ücretleridir[293]. Gemi adamlarının hizmeti dolayısıyla, işveren sıfatındaki gemi işletme müteahhidi gemi adamlarına belirli bir ücreti ödemekle yükümlüdür[294]. Bu ücretin

---

[287] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 151.
[288] Gemi adamlarının gemide "fiilen istihdam" edilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla gemide olmayıp, dışarıda istidam edilen kişiler "gemi adamı" kavramı dışında kalmaktadırlar, bkz. İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 150-151.
[289] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 386.
[290] 854 Sayılı Deniz İş Kanunu m. 2/A hükmüne göre "*Gemi sahibine veya kendisinin olmıyan bir gemiyi kendi adına ve hesabına işleten kimseye "işveren" denir*".
[291] Yazılı şekil şartı, sözleşmenin geçerlilik şartı değildir. Diğer bir ifadeyle, acilen istihdam edilmesi gereken gemi adamı yazılı bir sözleşme bulunmaksızın gemide çalışmaya başlamış ise, bu sözleşme geçerli olacaktır. Ancak, deniz hizmet sözleşmelerinin yazılı olarak yapılması zorunludur ve şekil şartına uymayan gemi işletme müteahhidi veya donatan para cezası ile cezalandırılır, bkz. İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 153; Tekil, *Deniz Ticareti*, 219.
[292] Tekil, *Deniz Ticareti*, 220.
[293] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 155.
[294] Kar, *Deniz İş Hukuku,* 94; Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 137; Çağa, *Deniz Ticareti*, 120.

miktarı ise Deniz İş Kanunu m. 37 hükmüne göre belirlenecektir. Kural olarak, gemi işletme müteahhidi gemi adamlarının ücretlerinden (*toplu iş sözleşmesi ve hizmet akitlerinde gösterilmiş olan sebepler dışında*) herhangi bir kesinti yapamaz (Deniz İş Kanunu m. 38). Ancak, hizmet sözleşmesinde belirtilen hususlar doğrultusunda gemi adamlarının tazminat yükümlülüğü doğmuş ise, o halde Deniz İş Kanunu m. 39 hükmüne göre belirlenen oranlarda, gemi adamlarının ücretlerinde kesinti yapabilecektir.

Gemi adamlarının, Deniz İş Kanunu m. 40 vd. hükümlerinde belirtilen ücretlerinin ödenmesi, gemi işletme müteahhidinin sorumluluğu altındadır. Bu ücretlerin ödenmemesi halinde gemi adamlarına karşı sorumluluğu doğacaktır. Gemi işletme müteahhidinin gemi adamlarına karşı sorumluluğu, sözleşmesel sorumluluktur. Dolayısıyla ilgili kanunda hüküm bulunmayan hallerde genel hükümler uygulanacaktır.

Deniz İş Kanunu m. 20 hükmünde gemi adamlarının kıdem tazminatı hakkı düzenlenmiştir. İlgili hükümde belirtilen durumların varlığı halinde gemi adamı kıdem tazminatına hak kazanacaktır. Gemi işletme müteahhidinin ilgili hüküm dolayısıyla sorumluluğu, gemi işletme müteahhidinin işlettiği geminin çıplak kiralanması veya donatılmış olarak kiralanmasına göre farklılık gösterecektir. Zira gemi işletme müteahhidi, gemiyi çıplak halde kiralamış ve gemi adamları ile hizmet sözleşmesi akdetmiş ise, Deniz İş Kanunu m. 20/3 hükmüne göre kıdem tazminatlarından bizzat sorumlu olacaktır. Ancak gemi işletme müteahhidi gemiyi donatılmış olarak kiralamış ve gemi adamlarının hizmet sözleşmesini devir yolu ile elde etmiş ise, ilgili hükme göre, kiraya veren ile sorumlu olacaktır[295].

3.3.1.2 Gemi adamlarının verdiği zararlardan dolayı hukuki sorumluluk

3.3.1.2.1 Genel olarak

Gemi işletme müteahhidi, TTK m. 1061/2 hükmüne göre, üçüncü kişilere karşı donatan sayılmaktadır. Donatanın sahip olduğu haklara ve borçlara sahiptir[296].

[295] 854 Sayılı Deniz İş Kanunu m. 20/3: "*Geminin devir veya intikali yahut herhangi bir suretle bir işverenden başka bir işverene geçmesi veya başka bir yere nakli halinde gemi adamının kıdemi, işyeri veya işyerlerindeki hizmet akitleri sürelerinin toplamı üzerinden hesaplanır. 12/7/1975 tarihinden itibaren geminin devri veya herhangi bir suretle el değiştirmesi halinde işlemiş kıdem tazminatlarından her iki işveren sorumludur. Ancak işyerini devreden işverenlerin bu sorumlulukları gemi adamını çalıştırdıkları sürelerle ve devir esnasındaki gemi adamının aldığı ücret seviyesiyle sınırlıdır*".
[296] Çağa, *Deniz Ticareti*, 119.

Dolayısıyla TTK m. 1062/2 hükmüne göre, gemi işletme müteahhidi, gemi adamlarının, zorunlu danışman veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini ifa ederken üçüncü kişilere karşı kusurlu davranışından ve bunun sonucu oluşan zarardan sorumludur[297]. Hemen belirtmek gerekir ki, zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz "gemi adamı" olmamasına[298] rağmen ilgili hükümde "Gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğu" başlığı altında düzenlenmiştir.

TTK m. 1062/1 hükmüne göre, sorumluluğun şartları; zarara sebebiyet veren kişinin "gemi adamı" olması, zararın gemi adamının görevini ifa ederken ortaya çıkması, gemi adamının fiilinin hukuka aykırı olması, gemi adamının fiilinin kusurlu olması ve zararın üçüncü kişilere verilmiş olması olarak sayılabilir.

Belirtmek gerekir ki, gemi işletme müteahhidinin veya donatanın hizmet sözleşmesi ile istihdam ettiği kişiler yalnızca gemi adamı değillerdir. Bu kişilerin üçüncü kişilere verdiği zarardan dolayı, şartların oluşması halinde TBK m. 66 ve 116 hükümleri bakımından "adam çalıştıranın sorumluluğu" kapsamında sorumlu olacaklardır[299].

3.3.1.2.1.1 Zarara sebebiyet veren kişinin "gemi adamı" olması

TTK m. 934 hükmüne göre, "gemi adamları", kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir. Deniz İş Kanunu m. 2/B hükmüne göre, bir hizmet sözleşmesine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabit ve tayfalarla diğer kimseler "gemi adamı" olarak isimlendirilir. Buna ek olarak, öğretideki yaygın görüşe göre, gemi adamlarının, gemide hizmet etmeyi taahhüt ettikleri bir hizmet akdinin varlığı şartı aranmaktadır[300].

TBK m. 66 hükmünün, deniz ticaretine özgü bir düzenlemesi olarak anlaşılması gereken TTK m. 934 hükmünün, yalnızca "gemi adamı" statüsündeki kişilere uygulanabileceğini söyleyebiliriz. Dolayısıyla, gemide istihdam edilmesi bir hizmet sözleşmesine dayanmayan kişiler için TBK m. 66 hükmü uygulanacaktır.

---

[297] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 102.
[298] Demir, *Deniz Ticareti,* 242.
[299]İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 239; Kaner, *Deniz Ticareti,* 81; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 169 ve 171.
[300] "*Gemi adamı ile donatan arasındaki akdin mahiyetinin bir hizmet akdi olduğundan şüphe yoktur. Ne var ki kaptan ile donatan arasındaki hukuki bağı hizmet akdinden ibaret görmeye de imkân yoktur. Çünkü kaptanın hizmet akdi çerçevesine girmeyen kanuni bir temsil yetkisi de bulunduğu gibi idari birtakım görevleri de vardır*", Okay, *Deniz Ticareti I*, 303; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 171; Çağa, *Deniz Ticareti*, 126.

Gemi adamları ile hizmet sözleşmesi akdedilmesi, gemi işletme müteahhidi bakımından son derece önemlidir. Zira "gemi işletme müteahhidi" sıfatından bahsedebilmek için gemi adamlarının bizzat gemi işletme müteahhidinden emir ve talimat alması gerekmektedir[301]. Aksi halde, gemi işletme müteahhidi sıfatından bahsedilemeyecektir. Gemi işletme müteahhidinin, gemiyi çıplak kira sözleşmesine dayanarak kiralaması halinde, gemide bulunan personeli bizzat kendisi istihdam edeceğinden, bu konuda bir tereddüt yaşanmayacaktır. Ancak gemi maliki ile arasındaki sözleşme türü, donatılmış kira sözleşmesi ise, gemi maliki tarafından istihdam edilen gemi adamlarının hizmet akdinin gemi işletme müteahhidine devredilmesi veya yeniden akdedilmesi gerekir.

Kılavuz, limanlarda, boğazlarda ve kanal gibi bölgelerde veya tehlikeli sayılabilecek sularda kaptana müşavirlik etmek veya bizzat kendi sevk ve idaresinde gemiye alınan uzman denizcidir[302]. TTK m. 1062/1 hükmü kapsamına zorunlu danışman kılavuz ve isteğe bağlı kılavuz da dahildir. Ancak kılavuzlar gemi adamı sayılmamaktadır. İsteğe bağlı kılavuz (ihtiyari kılavuz), gemiye alınması kaptanın takdirinde olan, gemiye alınması kanuni olarak mecbur olmayan kılavuzlardır. Zorunlu kılavuz ise mevzuat gereği gemiye alınması zorunlu olan kılavuzdur.

Belirtmek gerekir ki, zorunlu sevk ve idare kılavuzu, geminin yönetimini kaptandan devir alarak gerekli manevraları yaparak, geminin seferini icra eder. Görevini icra ettiği sırada üçüncü kişiler nezdinde bir zarar oluşursa, sorumluluk gemi işletme müteahhidinde olmayacaktır[303] (TTK m. 1291/2). Sorumluluk tamamen

---

[301] Çağa, *Deniz Ticareti*, 119.

[302] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 144; Çağa, *Deniz Ticareti*, 126.

[303] TTK m. 1291 Gerekçesi: "*İkinci fıkra, 6762 sayılı Kanunun 1219 uncu maddesinden alınmıştır; bu hükmün mehazı da 1972 değişikliğinden önceki Alm. TK.'nın 738 inci paragrafıdır. (1972 değişikliğinden sonra aynı hüküm 737 nci paragrafının ikinci fıkrasında yer almıştır). Buna karşılık 1910 Sözleşmesinin 5 inci maddesi uyarınca donatan, zorunlu sevk kılavuzunun kusurundan sorumludur. Anılan hüküm, Sözleşmenin müzakereleri sırasında çok tartışılmış ve sonuçta Fransız hukuk anlayışını yansıtan bu çözüm benimsenmiştir. Ne var ki, müzakerelere katılan devletlerin önemli bir kısmı, bu hükmü kabul edemeyeceklerini bildirmiştir. Bunun üzerine 1910 Sözleşmesine bir Ek madde (Article additionel) kabul edilmiştir. Bu maddeye göre, âkid devletler, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması hakkında bir milletlerarası sözleşme kabul edene kadar 1910 Sözleşmesinin 5 inci maddesini uygulamayacaktır. Sözleşmeyi imzalayan bütün devletlerin katıldığı böyle bir sözleşme hâlâ akdedilmiş olmadığından, millî hukukta aksine düzenlemeler yapılmasına engel yoktur. Nitekim Almanya'da da, donatan, zorunlu sevk kılavuzunun kusurundan sorumlu tutulmamıştır. Türk hukukuna da uygun olan bu kural, Tasarıda muhafaza edilmiştir. Ancak, 6762 sayılı Kanunun 1219 uncu maddesinde yer alan ikinci cümle (meğerki, gemi adamlarından olan kimseler kendilerine düşen vazifeleri yapmamış olsunlar) Tasarıya alınmamıştır; Sözleşmede yer almayan, 1861 tarihli Alman Umumî Ticaret Kanunnamesinin 740 ıncı maddesinden kalan bu düzenlemeye Tasarının 1288 ilâ 1290 ıncı maddeleri karşısında gerek bulunmamaktadır*".

kılavuz ve onu istihdam eden kuruluşa ait olmaktadır[304]. Hemen belirtmek gerekir ki, zorunlu sevk ve idare kılavuzunun hukuka aykırı davranışı sonucunda gemi işletme müteahhidi nezdinde bir zarar doğmuş ise, o halde gemi işletme müteahhidi de kılavuza ve onu istihdam eden kuruluşu sorumlu tutabilecektir[305]. Ancak, üçüncü kişi nezdinde meydana gelen zarar, zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuz tarafından meydana gelmiş ise, o halde aralarında hizmet akdi bulunmamasına rağmen gemi işletme müteahhidi, zarar gören üçüncü kişiye karşı sorumlu olacaktır (TTK m. 1291/1 ve TTK m. 1062/1).

3.3.1.2.1.2 Zararın gemi adamının görevini ifa ederken ortaya çıkması

Gemi adamının veya kılavuzun, üçüncü kişi nezdinde zarara yol açan davranışını, görevini ifa ederken yapması gerekir[306]. Diğer bir anlatımla, üçüncü kişiye zarar veren fiil ve hizmetin görülmesi arasında fonksiyonel bir bağ[307] bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla gemi adamı veya kılavuzun iş tanımı kapsamında olan bir işi ifa etmesi sırasında üçüncü kişiye zarar verilmiş olması gerekir. Görevleri kapsamında olmayan bir iş veya fiilleriyle üçüncü kişi nezdinde bir zararın meydana gelmesine yol açmışlar ise gemi işletme müteahhidi oluşan zarardan dolayı sorumlu tutulamaz[308]. Ancak, gemi adamı veya kılavuz, görevini ifa ettiği sırada kaptandan aldığı bir talimatı yanlış anlamış olabilir veya kasten görev kapsamı dışına çıkarak hareket etmiş olabilir. Bu hallerde TTK m. 1062/1 uygulanacak ve gemi işletme müteahhidi, zarardan sorumlu olacaktır[309].

Bu noktada, fonksiyonel bağın tespiti oldukça önemlidir. Örneğin, gemi adamının veya kılavuzun kasten üçüncü bir kişiye bedensel zarar vermesi halinde görevini ifa etmesinden bahsedilemeyeceğinden gemi işletme müteahhidi sorumlu olmayacaktır[310]. Aynı şekilde gemi adamı veya kılavuzun hırsızlık yapması halinde de görevin ifası söz konusu olmayacağından gemi işletme müteahhidinin sorumluluğu gündeme gelmeyecektir.

---

[304] Çağa, *Deniz Ticareti*, 127.
[305] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 173.
[306] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 102.
[307] Demir, *Deniz Ticareti,* 244; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 173.
[308] Demir, *Deniz Ticareti*, 244.
[309] Okay, *Deniz Ticareti I*, 228.
[310] Çağa, *Deniz Ticareti*, 127; Okay, *Deniz Ticareti I*, 228.

Fonksiyonel bağın tespitinde öncelikle incelenmesi gereken husus, zararı meydana getiren gemi adamı veya kılavuzun talimatı kendisine emir ve talimat verebilecek konumda bulunan bir kişiden alıp almadığı hususudur. Zira kendisine emir ve talimat vermeye yetkili bir kişinin talimatı sonucunda o görevi ifa ediyor olabilir. Bu gibi durumlarda TTK m. 1062/1 hükmünün uygulanacağını söylemek mümkündür. Ancak gemi adamı veya kılavuz, görevin ifası sırasında görevle herhangi bir ilgisi bulunmayan kişisel amaç ve istek doğrultusunda hareket etmiş ve bunun sonucunda bir zarar meydana gelmişse gemi işletme müteahhidi sorumlu olmayacaktır[311]. Örneğin, gemi adamının yüklere kasıtlı olarak zarar vermesi halinde gemi işletme müteahhidinin sorumluluğundan bahsedilemeyecektir.

3.3.1.2.1.3 Gemi adamının fiilinin hukuka aykırı olması

Gemi işletme müteahhidinin TTK m. 1061/2 hükmü gereğince, gemi adamlarının üçüncü kişilere verdikleri zarardan sorumlu olabilmesi için, gemi adamının zarara sebebiyet veren fiilinin hukuka aykırı olması gerekir. Diğer bir anlatımla, gemi adamının fiilinin objektif hukuk kurallarına aykırılık teşkil etmesi gerekir[312].

Hemen belirtmek gerekir ki, gemi adamının fiili hukuka uygun ise gemi işletme müteahhidinin sorumluluğu doğmayacaktır[313]. Örneğin, gemi adamının üçüncü kişiler nezdinde zarara sebebiyet veren fiili, mağdurun rızasına, kamu hukukuna dayanan bir yetki kullanılması veya meşru müdafaa gibi hukuka uygunluk sebebi barındırıyor ise gemi işletme müteahhidinin sorumluluğundan bahsedilemeyecektir.

3.3.1.2.1.4 Gemi adamının fiilinin kusurlu olması

Geminin işletilmesinden dolayı, gemi adamları veya kılavuzun kusuru sebebiyle üçüncü kişiler nezdinde bir zarar ortaya çıkarsa, gemi işletme müteahhidinin sorumluluğu bakımından gemi adamlarının veya kılavuzun fiilinin kusurlu olması şartı aranmaktadır. Diğer bir ifadeyle, gemi işletme müteahhidinin sorumluluğundan bahsedebilmek için gemi adamlarının veya kılavuzun fiilinin kusurlu olması gerekir[314].

---

[311] Çağa, *Deniz Ticareti*, 127.
[312] Sözer, *Deniz Ticareti I*,176.
[313] Demir, *Deniz Ticareti*, 244.
[314] Çağa, *Deniz Ticareti*, 127.

Kusur, kast veya ihmal şeklinde ortaya çıkabilir. Gemi adamının görevini yerine getirirken, gerekli özeni göstermemesi halinde ihmal söz konusu olacaktır[315]. Bu bakımdan, gemi adamının ve kılavuzun tedbirli davranması ve görevlerini ifa ederken minimum düzeyde özeni göstermeleri gerekir.

TTK m. 1088 hükmünde kaptanın özen yükümlülüğü düzenlenmiştir. İlgili hükme göre, kaptan, görevini ifa ederken sözleşmelerin yerine getirilmesinde tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek zorundadır. Kaptan, özen yükümlülüğüne aykırı davranırsa TTK m. 1089 hükmüne göre sorumlu olacaktır. Kaptanın ifa ettiği görev bakımından sorumluluğu diğer gemi adamlarına göre daha fazladır. Ancak kaptan dışındaki gemi adamları ve kılavuzun da görevlerini ifa ederken tedbirli ve özenli davranmaları gerekmektedir. Kaptan dışındaki gemi adamlarının kusuru, "*gemi adamının sahip olduğu yeterlilik ve görevinin gerektirdiği özen*"[316] esas alınarak tespit edilir. Nitekim kılavuzun kusuru da görevini ifa sırasında bir kılavuzun göstermesi gereken özen tespit edilerek belirlenir.

Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği[317] m. 71 hükmüne göre[318], kılavuzlar, duruma göre kılavuzluk görevini reddedebilirler. Dolayısıyla kılavuzun görevi yerine getiremeyeceğini düşündüğü halde görevi kabul etmesi veya reddetmemesi halinde kılavuzun kusurlu davrandığı söylenebilecektir[319].

3.3.1.2.1.5 Zararın üçüncü kişilere verilmiş olması

Gemi adamları veya kılavuzun hukuka aykırı fiilleri dolayısıyla, gemi işletme müteahhidi veya donatanın sorumlu tutulabilmesi için zararın üçüncü kişilere verilmiş olması gerekir[320]. Gemi işletme müteahhidi, zarara sebep olan gemi adamı veya zarara sebep olan kılavuz dışında kalan herkes üçünü kişi sayılmaktadır[321]. Bu anlamda "üçüncü kişilerin" geniş olarak yorumlanması gerekir[322]. Zira gemi işletme

[315] Okay, *Deniz Ticareti I*, 288.
[316] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 254.
[317] RG, 29.08.2024, S. 32647.
[318] Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m. 71: "*Kılavuz kaptanlar, hizmet verdikleri geminin kılavuzluk hizmet bölgesinde seyre devam etmesinin, limana demirleme, yanaşma veya kalkmasının seyir, can ve mal emniyeti ve/veya çevre emniyeti açısından tehdit oluşturabileceğini gözlemlemeleri durumunda kılavuzluk hizmetini vermeyi reddedebilir*".
[319] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 255.
[320] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 100.
[321] Çağa, *Deniz Ticareti*, 128; Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 256.
[322] Detaylı bilgi için bkz. Okay, *Deniz Ticareti I*, 229.

müteahhidi, gemi adamlarının kusurundan dolayı sözleşme ilişkisi kurduğu, yolculara, diğer gemi adamlarına, hatta gemi malikine karşı da sorumlu olabilecektir.

TTK m. 1062/1 hükmüne göre, kılavuzun veya gemi adamının kusurlu fiili sonucunda üçüncü kişiye verdikleri zarardan dolayı donatan veya gemi işletme müteahhidi sorumlu olacaktır. Hemen belirtmek gerekir ki, sorumluluğun doğması için kusurlu fiil ile zarar arasında uygun illiyet bağı[323] bulunması gerekir. Kusurlu fiil sonucunda ortaya çıkan zararın ve zararın miktarının ispatı ise zarar gören üçüncü kişiye aittir. Hemen belirtmek gerekir ki, kusurun tespitinde üçüncü kişinin belirli bir gemi adamının zarara sebep olduğunu ispat etmesi gerekemez[324]. Zararın meydana gelmesinde herhangi bir gemi adamının sebep olduğunu ispat etmesi, bunun için gerekli delilleri sunması yeterlidir. Bunun aksini ispat etme yükümlülüğü ise donatanda veya gemi işletme müteahhidindedir[325].

3.3.1.2.2 Gemi adamlarının veya kılavuzun verdiği zarardan dolayı gemi işletme müteahhidinin sorumluluğunun türü

Gemi işletme müteahhidinin, gemi adamlarının veya kılavuzun kusurlu fiili sonucunda zarar gören üçüncü kişiye karşı TTK m. 1062 hükmüne göre sorumluluğu gündeme gelecektir. Ortaya çıkan zarar, kılavuzun kusuru ile meydana gelmişse, zarar gören üçüncü kişinin zararı gemi işletme müteahhidi tarafından tazmin edilecektir. Ancak, gemi işletme müteahhidi, ödediği tazminat nedeniyle zarara sebebiyet veren kılavuza ve onu istihdam eden kurum veya kuruluşa rücu edebilecektir. Zira gemi işletme müteahhidinin zarara sebep olan kılavuz ile akdi ilişkisi söz konusudur. TTK m. 1341 hükmünün gerekçesine göre, kılavuzun sorumluluğu TBK'nın "vekalet sözleşmesine" ilişkin hükümlere göre tayin edilecektir[326].

---

[323] Zarar ile kusurlu fiil arasında uygun illiyet bağı bulunması gerekir. Aksi halde donatanın veya gemi işletme müteahhidinin sorumluluğundan bahsedilemeyecektir. İlliyet bağı mevcut ise sorumluluk yalnızca maddi zararları değil; cismani zararlar sonucunda ortaya çıkan zarar ve ölüm halinde ailesinin manevi zararlarını da kapsamaktadır. Bkz. Okay, *Deniz Ticareti I*, 228; Çağa, *Deniz Ticareti*, 128.

[324] Çağa, *Deniz Ticareti*, 128.

[325] Okay, *Deniz Ticareti I*, 229.

[326] TTK m. 1341 hükmü gerekçesi: "*Türk hukukunda, bu konuya ilişkin düzenleme yapılması gerekli görülmüştür. Yakın zamanlarda yaşanmış olan deniz kazalarında, kaza geçiren gemilerin tam ziyaa uğradığı ve yabancı donatanları tarafından terk edildikleri görülmüştür. Dolayısıyla, geminin donatanı aleyhine tazminat taleplerinin dermeyan edilmesi mümkün olmamıştır. Böyle hallerde gemi, kılavuz yönetiminde seyir yapmışsa, doğrudan kılavuza veya onu istihdam eden işletmeye sorumluluk tevcih edilmesi ihtimali vardır. Yargıtay'ın 16/3/1955 tarihli ve 1941/26-4 sayılı içtihadı birleştirme kararıyla kabul edildiği gibi, Türk hukuku bakımından, kılavuz bir danışman niteliğindedir; kılavuzun sorumluluğu da 818 sayılı Kanunun vekâlet sözleşmesine ilişkin hükümlerine göre tayin edilir. O halde, aslen donatanın sorumlu olduğu hallerde, donatana yöneltilecek tazminat taleplerinin bütünüyle*

Hemen belirtmek gerekir ki, kılavuzu istihdam eden kurum veya kuruluş, gemi işletme müteahhidine karşı, TBK m. 116 ve TBK m. 66 hükümleri gereğince "adam çalıştıran" sıfatıyla sorumlu olacaktır; buna karşılık kılavuz da haksız fiil hükümleri gereğince sorumlu tutulacaktır[327].

Gemi adamlarının kusurlu davranışı sonucunda ortaya çıkan zarardan dolayı gemi işletme müteahhidi sorumlu olacaktır. Bu noktada, sorumluluğun türü bakımından konunun incelenmesi gerekmektedir. Gemi işletme müteahhidi, gemi adamlarını bizzat kendisi istihdam etmektedir. Zira gemi adamlarının üçüncü bir kişi veya gemi maliki ile hizmet sözleşmesi yapması halinde "geminin kendi adına işletilmesi" unsuru sağlanamadığından gemi işletme müteahhidinden bahsedilemeyecektir.

Bu kapsamda, işveren sıfatına sahip olan gemi işletme müteahhidi, gemi adamının haksız fiilinden dolayı TBK m. 66 ve TBK m. 116 hükümlerine göre "adam çalıştıranın sorumluluğu" kapsamında mı sorumlu olacaktır? Eğer bu sorunun cevabı "evet" ise o halde, gemi işletme müteahhidi, TBK m. 66 hükmündeki kurtuluş kanıtlarından yararlanarak kolaylıkla sorumluluktan kurtulabilecektir [328]. Bu halde zarar gören kişi zararını gemi işletme müteahhidine başvurarak tazmin edemeyecektir. Bu sebeple TTK m. 1062/1 hükmünde deniz ticaretinin olası riskleri ve doğabilecek zararların ekonomik büyüklüğü göz önünde bulundurulmuş, konuya ilişkin özel bir düzenleme getirilmiştir. İlgili hükme göre, zarar gören üçüncü kişiye karşı, gemi işletme müteahhidi ve kusurlu davranışı ile üçüncü kişiye zarar veren gemi adamı, müteselsil sorumlu olacaklardır[329]. Dolayısıyla, gemi işletme müteahhidinin sorumluluğu, objektif[330] ve gemi adamının sorumluluğuna ek, munzam bir zarardır[331].

TTK m. 1062/1 hükmü incelendiğinde, gemi işletme müteahhidinin veya donatanın asli kusurlu olmasından bahsedilmemektedir. İlgili hükümden de anlaşılabileceği gibi, donatanın veya gemi işletme müteahhidinin, gemi adamının

---

kılavuzlara yönlendirilmesi uygun değildir. Ancak, kılavuzların sorumluluğunu tamamen kaldırmak da, borçlar hukukunun ilkeleriyle bağdaşmaz. Bu nedenle çözüm, Almanya ve İngiltere örneklerinde olduğu gibi, 1976 tarihli Sözleşmede öngörülen sınırlardan daha düşük sınırlar tesis etmektir. Bu amaçla maddenin birinci fıkrasında, 1976 tarihli Sözleşmenin 6 ncı maddesinin dördüncü fıkrasında düzenlenen kurtarma ile ilgili özel hüküm örnek alınarak binbeşyüz Özel Çekme Hakkı tutarında bir sınır kabul edilmiştir".

[327] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 256.

[328] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 177.

[329] Okay, *Deniz Ticareti I*, 229.

[330] Zira gemi işletme müteahhidi, kusuru bulunmasa bile sorumlu olacaktır. Bkz. Okay, *Deniz Ticareti I*, 229.

[331] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 178.

kusurlu fiilinden sorumluluğu asli sorumluluk değil, gemi adamının sorumluluğuna ek bir sorumluluktur[332]. Hemen belirtmek gerekir ki, TTK m. 1062/1 hükmü, zarar gören üçüncü kişinin hukuken korunması amacıyla konulmuş olsa da bu kişinin TBK m. 66 ve TBK m. 116 hükümlerine göre zararını tazmin etme hakkı saklıdır. Zarar gören üçüncü kişi dilerse, şartların da sağlanması halinde gemi işletme müteahhidini TBK m. 66 ve TBK m. 116 hükümlerine göre sorumlu tutabilecektir[333]. Ancak, üçüncü kişinin TBK m. 66 ve TBK m. 116 hükümlerine göre zararını tazmin etme istemiyle dava yoluna gitmesi halinde, daha önce de belirttiğimiz gibi, gemi işletme müteahhidi, TBK m. 66 hükmünde düzenlenen kurtuluş kanıtlarından yararlanarak sorumluluktan kurtulabilecektir.

Gemi adamının kusurlu davranışı sonucunda, zarar gören üçüncü kişinin zararının gemi işletme müteahhidi tarafından tazmin edilmesi halinde, gemi işletme müteahhidi, aralarındaki iç münasebet dolayısıyla gemi adamına rücu edebilecektir[334].

3.3.1.3 Gemi işletme müteahhidinin gemi alacaklılarına karşı donatan gibi sorumlu olması

3.3.1.3.1 Genel kural

Gemi işletme müteahhidi, TTK m. 1061/2 hükmü gereğince, üçüncü kişilere karşı donatan sayılmaktadır. Esas olarak, ilgili düzenlemenin amacı, üçüncü kişilerim hukuken korunmasıdır[335]. Zira üçüncü kişiler nezdinde, gemi işletme müteahhidi aleyhine bir alacak hakkı doğması halinde, gemi işletme müteahhidinin, "geminin donatanı olmadığı" iddiası ile sorumluluktan kurtulmasının önüne geçilmesi gerekmektedir. Bu sebeple ilgili düzenleme, üçüncü kişilerin alacak hakkı bakımından son derece önemlidir. TTK m. 1061/2 hükmü, gemi işletme müteahhidi nezdinde nimet-külfet dengesinin kurulmasını amaçlamıştır. Bu anlamda, başkasına ait gemiyi kendi adına işleterek, geminin işletilmesinin nimetlerinden yararlanırken aynı zamanda külfetlerine katlanmak zorunda olduğu[336], ilgili düzenleme ile hüküm altına alınmıştır.

---

[332] Dila Okyar, *Adam Çalıştıranın Sorumluluğu (TBK m.66)* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2022), 250.
[333] Çağa, *Deniz Ticareti*, 130.
[334] Okay, *Deniz Ticareti I*, 229.
[335] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 153.
[336] Çağa, *Deniz Ticareti,* 120.

Gemi işletme müteahhidinin, üçüncü kişilere karşı donatan sayılmasının bir diğer sonucu ise, gemi alacaklısı hakkı bakımından söz konusu olmaktadır. Gemi alacağı, sahibine gemi ve eklentileri üzerinde kanuni rehin hakkı[337] vermektedir (TTK m. 1321/1).

Gemi alacaklısı hakkı ise, TTK m. 1320-1327 hükümleri arasında düzenlenmiştir. TTK m. 1320 hükümde belirtilen alacakların tamamı, sahibine gemi alacaklısı hakkı vermektedir. Buna ek olarak, gemi alacaklısı hakkı, TTK m. 1320 hükmünde, sınırlı sayıda[338] belirtilen alacaklar bakımından, sahibine, rehin veya ipotekle temin edilmiş veya edilmemiş olan bütün alacaklar bakımından öncelikli olarak alacağını tahsil etme imkânı sağlamaktadır. Ancak kamu tüzel kişilerine ait ve kamu hizmetine tahsis edilmiş gemiler bakımından gemi alacaklısı hakkı doğmaz. Kamu tüzel kişilerine ait gemiler, bu kuralın bir istisnasıdır[339].

Gemi alacaklısı hakkı, gemiyi takip eder[340]. Dolayısıyla gemi alacaklısı hakkının vermiş olduğu kanuni rehin hakkı, geminin zilyetliğine sahip olan herkese karşı ileri sürülebilir. Gemi alacaklısı hakkının doğmasında ve bu hakkın kullanılmasında, gemi malikinin iradesi aranmaz. Bu sebeple, gemi işletme müteahhidi her ne suretle olursa olsun, gemiyi işletirken bir gemi alacağının doğmasına sebep olursa, gemi alacaklısı hakkı geçerli olur. Dolayısıyla, gemi işletme müteahhidi hukuka aykırı bir şekilde gemiyi ele geçirmiş olsa bile, gemi alacaklısı hakkı gemi malikini bağlayacaktır[341]. Hemen belirtmek gerekir ki, TTK m. 1369/1(e) hükmüne göre, gemi alacağı, ancak gemi alacaklısı hakkına sebebiyet vermiş gemi üzerinde ileri sürülebilir.

Kanuni rehin hakkı, TTK m. 1325 hükmüne göre fer'i ve gemi alacağına bağlı bir haktır. Dolayısıyla ancak gemi alacağının devri halinde kanuni rehin hakkı devredilebilecektir[342].

---

[337] Kanuni rehin hakkı, "gemi ve eklentileri" üzerinde kurulacağından, kanunî rehin hakkının konusunun kapsamına navlun ve geminin eklentisi olmayan şeyler dahil değildir. Bkz. Serdar Hızır, "Gemi Alacaklısı Hakkının Bahşettiği Bir İmkân Olarak Rehnin Paraya Çevrilmesi Suretiyle Takip Usulü*" BATİDER*, C. 23, (Aralık 2006): 376-378, s. 368; Gemi alacağı doğduğu anda, herhangi bir tescil işlemine veya geminin zilyetliğinin devrine ihtiyaç duyulmaksızın, kanundan doğmaktadır. Kanuni rehin hakkı, gemi alacağına sıkı sıkıya bağlı bir haktır. Dolayısıyla gemi alacağının sona ermesi halinde, gemi alacaklısı hakkı da sona erecektir. Bkz. Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 177.

[338] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 177.

[339] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 177.

[340] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 178.

[341] Sözer, *Deniz Ticareti- II*, 607.

[342] Y. 11. HD., T. 22.03.2023, E.2021/6319, K. 2023/1775 sayılı kararı: "*Geminin işletilmesi ile ilgili bir durum sebebiyle, 6102 sayılı Kanun'un 1320 nci maddesinde sayılan gemi alacaklarından birinin doğması ile birlikte gemi alacaklısı hakkı da kanun gereği kendiliğinden doğar. Gemi adamlarının*

Gemi işletme müteahhidi, başkasına ait gemiyi işlettiği sırada TTK m. 1320 hükmünde belirtilmiş olan alacaklardan birine sebebiyet vermiş olabilir. Örneğin, gemi işletme müteahhidinin işletmekte olduğu gemi, yükleme limanına yanaştığı sırada, kaptanın manevra hatası sebebiyle rıhtım duvarına çarparak, yükleme vinçlerinde hasar meydana gelmesine sebep olmuş olabilir. Bu halde, kaptanın kusurlu hareketi dolayısıyla gemi işletme müteahhidi sorumlu olacaktır. Geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi hasardan dolayı, TTK m. 1320/1(e) hükmüne göre zarar gören üçüncü kişi, gemi alacaklısı hakkına sahip olacak ve bu hak gemi malikini bağlayacaktır[343].

Bizzat gemi işletme müteahhidinin veya onun istihdam ettiği gemi adamının kusuru sebebiyle, gemi alacaklısı hakkı sahibi, kanuni rehin hakkına dayanarak, TTK m. 1321 hükmüne göre, malike ait gemi üzerinde rehin hakkı temin edebilir[344]. Dolayısıyla, gemi alacaklısı, gemi işletme müteahhidinin borcu sebebiyle, gemi malikine ait olan gemiyi cebri icra yolu ile satarak alacağını elde edebilir[345]. Bir gemiye sahip olmak için harcanan sermaye ve katlanılan ekonomik külfet

---

ücretleri de bu kapsamda alacaklısına gemi alacaklısı hakkı verir. Gemi alacaklısı hakkının asıl konusu geminin kendisidir. Gemi alacakları aynı zamanda 1321 inci madde ile kanuni rehin hakkı ile teminat altına alınmıştır. Tanınan kanuni rehin hakkı ancak gemi alacağının doğumuna neden olan gemi üzerinde ileri sürülebilir. Somut olayda da, temlik konusu alacakların bir kısmı da 6102 sayılı Kanun'un 1320 nci maddesi kapsamında gemi alacağı olup aynı Kanun'un 1321 inci maddesi ve devamı hükümleriyle kanuni rehinle teminat altına alınmıştır. Nitekim 6102 sayılı Kanun'un 1325 inci maddesi ile de gemi alacağının devri veya intikali ile bu alacağın verdiği kanuni rehin hakkının da devredilmiş veya intikal etmiş sayılacağı öngörülmüştür. Maddenin gerekçesinde de fer'î nitelik taşıyan rehin hakkının, kendisi için tesis edildiği alacak hakkına bağlılığı ilkesini kabul eden 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu esaslarıyla uyum sağlanması için işbu hükmün getirildiği belirtilmiştir. O halde bu hüküm uyarınca tanınan kanuni rehin hakkı alacağı takip edeceğinden geminin maliki ve donatanı sıfatıyla davalı şirketin de davacının temlik aldığı alacaklardan sorumlu olduğunun kabulü gerekir" https://www.lexpera.com.tr (E.T: 01.03.2025).

[343] Y. 11. HD, T. 24.02.2020, E. 2019/3544, K. 2020/1927 sayılı kararı: "*Dava tarihi itibariyle somut olaya uygulanması gereken 6762 sayılı TTK'nın 1235. maddesinde sayılan alacaklar, sahiplerine gemi alacaklısı hakkı bahşetmekte olup, mezkur madde uyarınca gemi alacaklarında kanuni rehin hakkı gemiyi takip edeceğinden, donatan kanuni rehin hakkı veren bu borçtan dolayı gemi maliki sıfatıyla sorumlu olacaktır. Dairemizin ilk bozma ilamında da vurgulandığı gibi gemi alacağı hakkı, sahibine donatanın şahsi malvarlığından alacağını tahsil etme hak ve imkanını sağlamaz. Nitekim Kanunun 948. maddesi de 3. kişinin alacaklarından dolayı donatanın ancak deniz serveti olan gemi ile sorumlu olduğunu belirtmiştir*" https://www.lexpera.com.tr (E.T: 06.03.2025).

[344] Okay, *Deniz Ticareti I*, 221.

[345] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 157; Y. 11. HD., T. 04.06.1999, E. 1998/8202, K. 1999/4832 sayılı kararı: "*Geminin finansal kiralamaya konu edildiği hallerde deniz hukukuna özgü bu özel amaçların gözardı edilerek, gemi malikinin korunmasının bir gereği ve dayanağı olamaz. Kanuni rehin hakkı geminin işletilmesinden doğup finansal kiralayanda gemi işletilmesini menfaat karşılığı kiralayıp devrettiğine göre, gemi üzerinde gemi alacağı ve kanuni rehin hakkı doğumu riskini de göze almış demektir. Gemi, donatan-borçlunun malvarlığına dahil olsun veya olmasın, malik veya zilyedi kim olursa olsun, rehin hakkının alacağın takip konusunu kanunen gemi teşkil ettiğinden onun iflas masasından tefriki ve icrada takip dışı tutulması mümkün olamaz*" https://www.lexpera.com.tr (E.T: 06.03.2025).

düşünüldüğünde, bu durum gemi maliki için oldukça olumsuzdur. Zira gemi alacağının borçlusu doğrudan kendisi bile değildir. Bu sebeple kanunda belirtilen bazı şartların yerine getirilmesi halinde, gemi maliki bu sorumluluktan kurtulacak, gemi alacaklısını bertaraf edebilecektir.

Gemi malikinin, gemisinin üzerinde rehin hakkı temin edilmesini engellemesi bakımından, TTK m. 1061/2 hükmüne göre bazı imkanlar tanınmıştır. İlgili hükme göre, gemi maliki, geminin işletilmesinin kendisine karşı haksız olduğunu ve alacaklının kötü niyetli olduğunu ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulacaktır[346]. Bu anlamda, gemi malikinin, gemi alacaklısını bertaraf etmesi için, bu iki kümülatif şartı sağlamış olması gerekir[347].

3.3.1.3.2 Geminin işletilmesinin gemi malikine karşı haksız olması

TTK m. 1061/2 hükmüne göre, gemi malikinin, gemisini gemi alacaklısı hakkı sahibinden kurtarmasının kümülatif şartlarından ilki, geminin işletilmesinin herhangi bir hukuki sebebe dayanmaması ve işletilmenin kendisine karşı haksız olduğunu ispatlamasıdır.

Gemi işletme müteahhidinin, gemi maliki ile akdettiği kira sözleşmesi uyarınca belirlenen tarihte gemiyi iade etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Gemi işletme müteahhidi, bu sorumluluğuna aykırı davranarak gemiyi iade etmezse veya gemiyi sözleşmeye aykırı olarak işletirse, bu işletmenin gemi malikine karşı geminin haksız işletilmesi kapsamına girip girmediği konusunda öğretide farklı görüşler bulunmaktadır.

Bu görüşlerden ilki, geminin, gemi işletme müteahhidi tarafından sözleşmeye aykırı olarak veya sözleşme bittiği halde geminin iade edilmeyerek, işletilmesine devam edilmesi halinde haksız bir kullanımın bulunmadığıdır[348]. Bu görüşe göre, geminin işletilmesi konusunda, gemi işletme müteahhidinin, gemi malikine karşı hiçbir hakkı bulunmamalıdır. Gemi maliki ile gemi işletme müteahhidi arasında bir

[346] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 138.
[347] Bu noktada önemli olan husus, her iki şartın birlikte bulunmasıdır. Şartlardan yalnızca birinin sağlanması halinde, gemi maliki gemi alacaklısı hakkı sahibinin bu hakkını kullanmasını engelleyemeyecektir. Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti I*, 158.
[348] Çağa, *Deniz Ticareti,* 121; Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 138.

sözleşme ilişkisi varsa ve sadece sözleşmeye aykırı kullanım mevcutsa, o halde geminin işletilmesinin, gemi malikine karşı haksız olduğundan söz edilemez[349].

Konuya ilişkin diğer bir görüş ise, gemi maliki ile gemi işletme müteahhidi arasındaki sözleşme ilişkisinin sona ermiş olmasına rağmen geminin işletilmesi, geminin, gemi malikine karşı haksız işletilmesi kavramına dahil olduğu yönündedir. Ancak, sözleşmeye aykırı davranarak, geminin kullanım amacı dışında işletilmesi halinde gemi malikine karşı haksız işletilmesi söz konusu olmamaktadır. Örneğin, yük taşımak için gemi malikinden kiralanan bir gemi ile yolcu taşınması halinde gemi malikine karşı haksız işletilmesi söz konusu olmayacaktır[350].

Bizim de katıldığımız diğer görüş ise, gemi işletme müteahhidinin gemiyi sözleşmeye aykırı kullanması veya iade etme yükümlülüğüne aykırı davranması halinde, gemi malikine karşı gemiyi haksız olarak işletmiş sayılacağı görüşüdür[351].

Kanaatimizce, ilk görüş kabul edildiği takdirde gemi işletme müteahhidinin, gemi malikine karşı geminin haksız işletilmesi hususunun kapsamı daraltılacaktır. Buna ek olarak, "geminin haksız işletilmesi" kavramı, geminin gasp veya hırsızlık suretiyle işletilmesi gibi sınırlı halleri kapsayacaktır. Gemi malikinin, TTK m. 1061/2 hükmüne göre, gemi alacaklısını bertaraf etmesinin kümülatif şartlarından biri olan "geminin gemi malikine karşı haksız işletilmesi" şartı sağlanmayacaktır. Dolayısıyla gemi maliki nezdinde, TTK m. 1061/2 hükmüne dayanarak bu hakkın kullanılamaması gibi sonuçlara yol açacaktır. Ancak başka bir açıdan bakıldığında, her sözleşmeye aykırılık halinde TTK m. 1061/2 hükmünün uygulanarak gemi alacaklısı hakkını ortadan kaldırmak da hukukun temel ilkeleriyle bağdaşmayacaktır.

---

[349] Çağa, *Deniz Ticareti*, 121; Y. 11. HD., T. 04.06.1999, E. 1998/8202, K. 1999/4832 sayılı kararı: "*Kanuni rehin hakkı kullanımı gemiye yönelik bir haktır. Bu hak geminin sicilde kayıtlı olup olmamasına, zilyet veya sahibinin kim olduğuna bakılmaksızın vücut bulur ve uygulanabilir. Deniz ticaretinin özelliklerinden kaynaklanan, kendine özgü bir imtiyaz ifade eden, doğrudan mülkiyet iddiası içermeyen kanuni rehin hakkının doğum ve kullanımının, FKK.nun 8/11. maddesinde yazılı ve ancak finansal kiralanandaki üçüncü kişilerin edinimini yasaklayan kuralla ortadan kaldırılması düşünülemez. Esasen TTK.daki kanuni rehin hakkı ile FKK.nunda yasaklanan 3. kişilerin mülkiyet iktisabı mahiyet itibariyle birbirinden farklı ve yekdiğeri ile çatışmayan kavramları ifade etmektedir. Bu belirleme finansal kiralama konusu geminin işletilmesi gemi malikine karşı haksız olmayıp, finansal kiralama sözleşmesine dayandığından, TTK.nun 946. maddesinde yazılı kurala da uyarlık arzetmektedir*" https://www.lexpera.com.tr (E.T: 06.03.2025).

[350] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 248.

[351] Bu görüşteki yazarlar için bkz. Okay, *Deniz Ticareti I*, 221; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 158.

SÖZER'e göre, "*sözleşme temelinin çöktüğü*" iddiası ile sözleşmeyi fesih hakkının bulunduğu hallerde, geminin haksız işletilmesi "*geminin gemi malikine karşı haksız işletilmesi*" kavramına esas alınabilir[352].

3.3.1.3.3 Gemi alacaklısı hakkı sahibinin kötü niyetli olması

Gemi malikinin, TTK m. 1061/2 hükmüne göre, gemisini gemi alacaklısının takibinden kurtarması için düzenlenmiş olan kümülatif şartların ikincisi ise gemi alacaklısı hakkı sahibinin TMK m. 2 hükmüne aykırı bir biçimde kötü niyetli olmasıdır. Alacaklının kötü niyetli olduğundan anlaşılması gereken, gemi malikine karşı geminin herhangi bir yasal dayanak olmadan işletildiğini bilmesi veya gereken özeni göstermiş olsaydı bilebilecek durumda olduğunu ispat etmesi gerektiğidir.

Öğretide, kötü niyet kavramının haksız fiile uygulanıp uygulanmayacağı konusunda iki farklı görüş bulunmaktadır. Bir görüşe göre, kötü niyet kavramının, hukuki ilişkilerden doğan bir kavram olduğu, dolayısıyla haksız fiil söz konusu olduğu takdirde kötü niyet şartının aranmayacağı söylenebilir. Zira, bu görüşe göre iyi niyet ve kötü niyet kavramları ancak akdi alanda rol oynayacaktır[353].

Bizim de katıldığımız diğer bir görüşe göre, TTK m. 1061/2 hükmünün lafzında bu ayrıma ilişkin bir ifade bulunmadığından haksız fiil durumunda kötü niyetin de mevcut olabileceği yönündedir. Bu görüşe göre, sözleşme dışı bir ilişkide de kötü niyete hukuki sonuç bağlanabilecektir.

Belirtmek gerekir ki, TTK m. 1061/2 hükmünde belirtilen kümülatif şartların doğması gemi alacaklısı hakkı sahibi lehine kanuni rehin hakkının doğmasına engel olmayacaktır[354]. Ancak hakkın kullanılması aşamasında, gemi malikinin bu şartların mevcut olduğunu kanıtlaması halinde, gemi alacaklısı hakkı sahibinin kanuni rehin hakkını kullanmasına engel olabilecektir.

Konuyu bir örnek ile özetlemek gerekirse; örneğin, gemi işletme müteahhidinin, kurtarma ücreti kazanmak amacıyla, gasp yoluyla ele geçirilmiş ve tehlikede olmadığı halde tehlike içerisinde olduğu kanaati oluşturan (X) gemisine kurtarma hizmeti verdiğini ve kurtarmanın sonucunda, görünürde faydalı bir sonuç elde ettiğini varsayalım. Kurtarma ücretine hak kazanan gemi işletme müteahhidi, TTK m.

[352] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 159.
[353] Çağa, *Deniz Ticareti*, 121.
[354] Kayıhan, *Deniz Ticareti*, 91; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 159.

1320/1(c) hükmüne göre, gemi alacaklısı sıfatına sahip olacaktır. Gemi işletme müteahhidinin gemi alacaklısı hakkına sahip olması dolayısıyla TTK m. 1321 hükmüne göre, (X) gemisi üzerinde kanuni rehin hakkı doğacak ve (X) gemisini cebri icra yoluyla satmak suretiyle alacağını elde edebilecektir. Bu noktada, (X) gemisi malikinin, gemi işletme müteahhidinin gemi alacaklısı hakkını kullanarak kendisine ait (X) gemisini cebri icra yolu ile sattırmasını önlemek için TTK m. 1061/2 hükmünde belirtilen kümülatif şartların varlığını ispatlaması gerekmektedir. Bu şartlara göre, (X) gemisinin kendisine karşı haksız olarak işletildiğini ve gemi işletme müteahhidinin kötü niyetli olduğunu ispatlamalıdır. Ancak bu halde gemi işletme müteahhidinin (X) gemisini cebri icra yoluyla satmasını engellemiş olacaktır. Zira (X) gemisi, gemi malikine karşı haksız olarak işletilmektedir. Buna ek olarak, kurtarma faaliyetini gerçekleştiren gemi alacaklısı hakkı sahibi gemi işletme müteahhidi, kötü niyetlidir. Hatta kötü niyetli olduğu kendisi ile iş birliği içerisinde olan ve (X) gemisinde bulunan bazı gemi adamları tarafından da bilinmektedir. Dolayısıyla TTK m. 1061/2 hükmüne göre, kümülatif şartlar sağlanmıştır. (X) gemisi maliki, kümülatif şartları ispatladığı takdirde gemi alacaklısı hakkı sahibi olan gemi işletme müteahhidinin kanuni rehin hakkını kullanmasını engelleyebilecektir.

Hemen belirtmek gerekir ki, gemi alacaklısı hakkı yeni malike karşı da ileri sürülebilecektir[355]. Dolayısıyla gemi alacaklısı hakkının doğumuna yol açan gemi işletme müteahhidi, geminin mülkiyetini elde ederse, o halde gemi alacaklısı hakkı sahibi, bu talebini yeni gemi malikine (eski gemi işletme müteahhidine) karşı ileri sürebilecektir[356].

Gemi alacaklısı hakkı sahibinin kanuni rehin hakkını kullanarak gemiyi cebri icra yoluyla sattırması halinde, gemi maliki, uğradığı zararı aralarındaki hukuki ilişki çerçevesinde gemi işletme müteahhidinden talep edebilecektir[357].

3.3.2 Taşıyan sıfatına bağlı sorumluluğu

3.3.2.1 Geminin sefere elverişsiz olmasına bağlı sorumluluğu

TTK m. 1141/1 hükmüne göre, gemi işletme müteahhidi "taşıyan" sıfatına bağlı olarak, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurmakla yükümlüdür. Geminin

[355] Çağa, *Deniz Ticareti,* 121.
[356] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 159.
[357] Kayıhan, *Deniz Ticareti*, 91.

sefere elverişli bulunması, genel bir ifadeyle, geminin denizyolunda gerçekleştireceği yolculuğun ve yükün özellikleri, niteliği göz önünde bulundurulduğunda, yolculuğun tamamı için ve yolculuk boyunca muhtemel tehlikelere[358] karşı koyarak selametle yolculuğun tamamlanması anlamına gelmektedir[359]. İlgili hükümle birlikte, kanun esas olarak, denizcilikte karşılaşılabilecek riskler bakımından taşıtanın haklarının korunması amacıyla, taşıyana özel bir sorumluluk yüklemiştir. Hemen belirtmek gerekir ki, geminin sefere elverişli olması yapılacak deniz yolculuğu bakımından önem arz etmektedir. Nitekim geminin hareket halinde olmaması halinde elverişlilik önemli değildir. Buna ek olarak, geminin sefere başlamasından sonra sefere elverişsizliğinden dolayı sorumluluk ilgili hüküm kapsamında değil, TTK m. 1061 vd. hükümleri kapsamında olacaktır[360]. İlgili hükmün kapsamı, yük ile yapılan deniz yolculuğudur. Bu bakımdan, yüksüz bir şekilde deniz seferine çıkan bir gemi TTK m. 1141 maddesi kapsamında değerlendirilmeyecektir[361].

Belirtmemiz gereken diğer bir husus ise, geminin sefere elverişli olarak bulundurulması yükümlülüğü bizzat navlun sözleşmesinden kaynaklandığı gibi, navlun sözleşmesinin ifası aşaması ile ilgilidir[362]. İlgili maddenin bir diğer önemli özelliği ise, taşıyanın yalnızca olağan tehlikeler bakımından önlem alması değil, aynı zamanda olağanüstü tehlikeler bakımından da önlem alması gerektiğidir. Bu bakımından, taşıyanın azami özeni[363] göstermiş olması, sorumluluktan kurtulmasını sağlamayacaktır. Bu bağlamda taşıyanın göstereceği azami özen kriter olarak belirlenmiştir (TTK m. 1141).

3.3.2.2 Yükle ilgililere karşı hukuki sorumluluk

Yükle ilgili kişiler, donatanın gemisindeki veya gemi işletme müteahhidinin işlettiği gemideki yüklerle ilgili olan şahıslardır. Bu kişiler navlun sözleşmesinde, taşıtan, yükleten ve gönderilendir[364]. Yükle ilgili bu kişilere karşı sorumluluğu söz konusu olan kişi ise, navlun sözleşmesinin diğer tarafını oluşturan taşıyandır.

---

[358] Cüneyt Süzel, *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2014), 367.
[359] Tekil, *Giriş*, 115.
[360] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 237.
[361] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 391.
[362] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 237; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 392.
[363] Tekil, *Giriş*, 116.
[364] Bkz. Bölüm 2: "2.2.2 Navlun Sözleşmesi".

Bir navlun sözleşmesinde, "taşıyan" sıfatına sahip olan gemi işletme müteahhidi, navlun sözleşmesi gereğince, "taşıtan" ve diğer ilgili kişilere karşı sorumlu olur. Gemi adamı veya kılavuzun kusurlu bir davranışı sonucu bir zarar meydana gelmişse TTK m. 1062/1 hükmü gereğince yükle ilgili kişilere karşı, "taşıyanın" sorumluluğuna ilişkin hükümler çerçevesinde sorumluluk gündeme gelecektir. Bu anlamda, donatan, taşıyan sıfatına sahip olup olmaması fark etmeksizin, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğa tabi olacaktır[365]. Hemen belirtmek gerekir ki, fiili taşıyan da taşıyan kavramına dahildir[366]. Kanun koyucu TTK m. 1062/1 hükmünde, donatanın sahip olduğu sınırsız sorumluluğu, taşıyanın sorumluluğu ile sınırlayarak, mesuliyetinin kapsamını daraltmıştır. Nitekim donatanın sorumluluğu, taşıyanın sorumluluğuna kıyasla daha geniş kapsamda bir sorumluluktur. Bu sebeple, donatanın deniz tehlikeleri ve olası deniz rizikolarına karşı ağır bir sorumluluğa sahip olmasını önlemek istemiştir[367]. Bu noktada belirtmemiz gerekir ki, donatan bir navlun sözleşmesinde her zaman taşıyan sıfatına sahip olmayabilir. Zira maliki olduğu gemiyi kiralaması halinde, kendisi bizzat navlun sözleşmesinin tarafı olmayacağından akdi sorumluluğu söz konusu olmayacaktır. Bu sebeple ilgili düzenleme donatanın sorumluluk alanını sınırlamaktadır. Ancak gemi işletme müteahhidinden bahsedebilmemiz için, gemi işletme müteahhidinin mutlak suretle, gemiyi kendi adına işletmesi gerekmektedir. Dolayısıyla "gemi işletme müteahhidi" sıfatına sahip olması için bir navlun sözleşmesinde, sözleşmenin "taşıyan" tarafı olması gerekir.

Taşıyanın sorumluluktan kurtulma hallerini düzenleyen TTK m. 1179 hükmüne göre, taşıyanın veya gemi adamlarının hukuka aykırı fiillerinden dolayı sorumlu tutulabilesi için, zararın gemi adamının fiilinin kasıt veya ihmal sonucunda ortaya çıkması gerekmektedir. Gemi adamının zarara sebebiyet veren eyleminde, kastı veya ihmali (kusurlu davranışı) bulunmuyorsa taşıyan sorumlu olmayacaktır[368]. Buna ek olarak, bizzat kendisinin veya adamlarının[369] zarara sebebiyet vermediğini ispatlama yükü taşıyana aittir.

---

[365] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 147; Bozkurt, *Deniz Ticareti*, 245.

[366] Yükle ilgili olmadıkları halde, fiili taşıyan olması sebebiyle, fiili taşıyan da "taşıyan" gibi sorumlu tutulabilecek kişiler de TTK m. 1191 hükmü gereğince aksi mesuliyetin sınırlayıcı hükümlerine tabi olması gerektiği görüşü için bkz. Kaner, *Deniz Ticareti,* 86; Bozkurt, *Deniz Ticareti*, 245; Demir, *Deniz Ticareti*, 246.

[367] Çağa, *Deniz Ticareti,* 129.

[368] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 147.

[369] TTK m. 1179/2 hükmüne göre: "*Taşıyanın adamları" terimi, taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma*

Taşıyanın TTK m. 1179 hükmü açısından sorumluluğu TTK m. 1180 hükmü ile sınırlandırılmıştır[370]. Ortaya çıkan zarar, geminin sevki, teknik idaresi veya yangın sonucunda ortaya çıkmışsa taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için kendi kusurunun varlığı gerekmektedir.

Sevk ve idare kusuru, geminin yönetimine ilişkin kusurlu davranışları kapsamaktadır. Sevk ve idare kusurundan kaynaklanan, yükte hasar veya ziyaı ortaya çıkaran davranışlar sonucunda, ancak taşıyanın kendi kusuru varsa kusurlu sayılır[371]. Gemi adamlarının sevk ve idare kusurundan dolayı taşıyan sorumlu tutulmaz. Örneğin geminin manevrasının belirlenen hız sınırına göre yapılmaması sonucunda yük denize düşmüş veya sarsıntı sonucu hasar görmüş olabilir. Bu kusurlu davranış bizzat taşıyana ait değilse TTK m. 1180 hükmü gereğince, taşıyanın sorumluluğundan bahsedilemeyecektir[372].

Teknik idare kusuru ise, geminin teknik ve mekanik bakımının gerektiği gibi yapılmaması, alınması gereken önlemlerin alınmaması veya alınan önlemlerin yetersiz kalması halinde söz konusu olur[373]. Bu hallerde de taşıyanın kusurlu davranışı bulunmuyorsa sorumlu tutulamayacaktır. Örneğin limanda bulunan bir yük gemisine ait vinçlerden birinin, uzun süre bakımının yapılmamış olmasından dolayı, çelik halatının kopması sonucunda konteynerin güverteye düşmesi ve bunun sonucunda yükün hasar görmesi durumunda teknik idare kusurunun mevcut olduğu söylenebilir. Bu halde taşıyanın kusuru bulunmuyorsa, zarardan dolayı sorumlu tutulamayacaktır.

TTK m. 1180 hükmüne göre, gemide yangın çıkması halinde yüklerin hasar görmesi halinde taşıyanın kendi kusuru bulunmadıkça sorumlu tutulamayacaktır. Örneğin, geminin makine dairesinde elektrik tesisatından kaynaklanan bir yangın çıkması halinde yükler yanmış veya hasar görmüşse, taşıyan zarardan dolayı sorumlu tutulamayacaktır.

Belirtmek gerekir ki, zarar, özen gösterme borcuna aykırı bir davranıştan, diğer bir ifadeyle ticari kusurdan kaynaklanmışsa; taşıyan, gemi adamlarının kusurlu davranışı sonucunda ortaya çıkan zarardan sorumlu olacaktır. Örneğin, bir Ro-Ro

işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsar. Fiilî taşıyana ilişkin hükümler saklıdır".

[370] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 184.
[371] Şeker, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 48.
[372] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 184.
[373] Çağa, *Deniz Ticareti,* 129; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 184.

gemisinde bulunan yükün ağırlık dengesinin ayarlanmaması veya sert hava koşullarına göre istifleme yapılmaması halinde, yükün kayması veya devrilmesi sonucunda yükün hasar görmesi halinde, özen gösterme borcuna aykırılık söz konusu olduğundan, gemi adamlarının kusurlu davranışından dolayı ortaya çıkan zarardan taşıyan sorumlu olacaktır. TTK m. 1186 hükmüne göre, taşıyan, yüke gelen zararlardan malın piyasa değerince sorumlu olacaktır[374]. Buna ek olarak, konişmentoda malın cinsi veya değeri taşıtan veya yükleten tarafından yanlış beyan edilmiş ise, bu halde taşıyan sorumlu olmayacaktır[375].

3.3.2.3 Yolculara karşı hukuki sorumluluk

TTK m. 1062/1 hükmündeki atıf dolayısıyla, donatan veya gemi işletme müteahhidi, yolculara karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğa ilişkin hükümlere göre sorumlu olacaktır.

TTK m. 1256 hükmünün birinci fıkrasına göre, yolcunun gemi kazası neticesinde ölmesinden veya bedensel zarar görmesinden (yaralanmasından) doğan zararlardan taşıyan sorumlu olacaktır. Gemi kazası kavramı, TTK m. 1256/5 hükmünde, "*geminin enkaz hale gelmesi, alabora olması, karaya oturması, çatma, gemideki infilak, yangın ve arıza"* olarak ifade edilmiştir.

TTK m. 1256/1 hükmünde taşıyanın sorumluluğu miktar olarak belirlenmiştir. İlgili hükme göre, taşıyan, zarar gören yolcu başına, her bir gemi kazası için 250.000 Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) ile sınırlandırılmıştır.

TTK m. 1262 hükmüne göre, yolcu, gemi kazası neticesinde yaralanır veya ölürse her ne suretle olursa olsun her yolcu başına 400.000 ÖÇH miktarını geçemeyecektir. Kanun koyucu ilgili hüküm uyarınca yolcunun yaralanması veya ölmesi halinde ÖÇH miktarı bakımından üst sınır getirmiştir.

Gemi kazası, savaş, terör gibi istisnai nitelikte, engellenmesi mümkün olmayan bir doğa olayı sebebiyle veya üçüncü kişinin kastı veya ihmali ile meydana gelmişse taşıyan sorumluluktan kurtulacaktır. Bu noktada ispat yükü taşıyana aittir. Buna ek

---

[374] TTK m. 1186/2 hükmüne göre: Malın piyasa değeri konişmentoda gösterilmemişse, *"hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına veya zıyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safî ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkını karşılayan tutarı aşan zarar için sorumlu olmaz"*

[375] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 185.

olarak, taşıyanın kusuru mevcut ise, kusurlu olmadığına dair ispat yükü taşıyana ait olacaktır (TTK m. 1256/1).

Hemen belirtmek gerekir ki, taşıyanın iradesi dışında gelişen bir fiil neticesinde oluşan zarardan dolayı taşıyanın kusursuz sorumluluğunun mutlak olmadığı sonucuna varılabilir[376].

Belirtmek gerekir ki, yolcunun ölmesi veya yaralanması yalnızca gemi kazası ile meydana gelmemektedir. Zira yolcunun gemi kazası dışında, birçok nedenden yaralanması veya ölmesi mümkündür. Bu halde, taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için TTK m. 1256/2 hükmüne göre, yaralanmanın veya olayın meydana gelmesinde taşıyanın kusuru mevcut ise, sorumlu olacaktır. Diğer bir ifadeyle, böyle bir durumda taşıyanın kusursuz sorumluluğu değil; kusur sorumluluğu mevcuttur[377].

Yolcuya ait bagajın ziyaı ve hasarı konusunda, TTK m. 1256/3 ve 1256/4 maddelerinde, kabin bagajı ve kabin bagajı dışında kalan eşya şeklinde ikili bir ayrım yapılmıştır. TTK m. 1256/3 hükmüne göre, kabin bagajının zayi olması veya hasar görmesi sebebiyle, taşıyan, kusuru mevcut ise sorumlu tutulabilecektir. Ancak ilgili maddeye göre karine olarak taşıyanın kusurunun mevcut olduğu varsayılır. Dolayısıyla karinenin aksini, diğer bir ifadeyle kabin bagajının zayi olması veya hasar görmesinde kusuru olmadığını ispat etme yükü taşıyana aittir.

TTK m. 1256/4 hükmüne göre, yolcuya ait kabin bagajı dışında kalan eşyaların hasar görmesi veya zayi olması halinde, taşıyan zararın meydana gelmesinde kusuru olmadığını ispat ederse sorumluluktan kurtulacaktır. TTK m. 1263 hükmünde, yolcuya ait kabin bagajı ve kabin bagajı dışındaki eşyanın zayi olması veya hasar görmesi halinde her taşıma için yolcu başına 2.250 ÖÇH, araçlar ve içlerinde veya üzerlerinde taşınan her çeşit bagajın hiçbir halde araç başına 12.700 ÖÇH olarak belirlemiştir. TTK m. 1263 hükmünde konuya ilişkin üst sınır 3.375 ÖÇH olarak belirlenmiştir.

TTK m. 1257 hükmüne göre, taşıma işinin fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi halinde fiili taşıyanın sorumluluğu da söz konusu olabilir. TTK m. 1257 hükmüne göre, taşıyan ile fiili taşıyan, zarardan sorumlulukları ölçüsünde müteselsil sorumlu olabilirler. Bu noktada bahsetmemiz gereken bir diğer husus da fiili taşıyanın sorumluluğu, sadece kendisinin veya istihdam ettiği kişilerin

[376] Bozkurt, *Deniz Ticareti*, 237.
[377] Bozkurt, *Deniz Ticareti*, 238.

davranışları dolayısıyla ortaya çıkan zararlardır. Fiili taşıyan yalnızca bu hallerde sorumlu tutulabilecektir. Dolayısıyla, ortaya çıkan zarar, fiili taşıyanın, yüke zilyet olduğu zamanın dışında gerçekleşmiş ise, yalnızca taşıyanın sorumluluğu gündeme gelecektir[378]. Dolayısıyla, gemi işletme müteahhidinin fiili taşıyan sıfatını taşıması halinde, sadece kendisinin veya istihdam ettiği gemi adamlarının kusuru sebebiyle ortaya çıkan zararlardan sorumlu tutulabilecek; bunun dışında kalan zararlar açısından asıl taşıyanın sorumluluğu devam edecektir.

3.3.3 Yardımcı kişilerin eylemleri dolayısıyla hukuki sorumluluk

Yardımcı kişiler kavramı, borcun ifası aşamasında borçluya yardımcı olan veya borcun ifasının tamamen kendisine bırakılan kişileri ifade etmektedir. Yardımcı kişilerin sürekli olarak donatanın veya gemi işletme müteahhidinin gözetiminde veya onun astı olarak çalışmasına gerek yoktur[379]. Hatta bu kişiler her zaman donatan veya gemi işletme müteahhidi tarafından tayin edilmez. Bazı durumlarda, gemi işletme müteahhidi veya donatanın rızası ile, ona bağlı çalışan kişilerden biri de "yardımcı kişi" olarak gemi işletme müteahhidinin borcunun ifasına yardımcı olabilir.

Yardımcı kişinin tayininde, süreklilik dikkate alınmadığı gibi, bir defa olmak üzere veya tesadüfen bile olsa gemi işletme müteahhidi veya donatanın rızası ile o işi ifa etmesi yeterlidir. Ancak, gemi işletme müteahhidi veya donatanın açık veya zımni rızası mevcut değilse, o halde borcun ifasına yardımcı olan kişi "yardımcı kişi" sıfatına sahip olmayacaktır[380].

Yardımcı kişinin veya kişilerin kusurlu davranışı sonucunda bir zarar meydana gelirse, bu halde TBK m. 66 ve TBK m. 116 hükümleri gereğince gemi işletme müteahhidi veya donatanın sorumluluğu söz konusu olacaktır. Bu anlamda, gemi işletme müteahhidinin zarardan sorumlu olması için, zarara yol açan eylemin borca aykırılık teşkil etmesi gerekmektedir. Zira TBK m. 66 hükmüne göre, sorumluluğun oluşması için, zararın, borcun ifası sırasında verilmiş olması gerekir. Aksi halde TBK m. 116 hükmüne dayanarak sorumlu tutulamayacaktır.

[378] Süzel, *Sorumluluğun Sınırlandırılması*, 87.
[379] Okyar, *Adam Çalıştıran*, 250.
[380] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 194.

Belirtmek gerekir ki, yardımcı kişi ile alacaklı arasında bir akdi ilişki bulunmamaktadır. Buna ek olarak, gemi işletme müteahhidinin zarardan sorumlu tutulabilmesi için bizzat kendi kusuru veya yardımcı kişinin kusuru aranmamaktadır.

Yardımcı kişinin verdiği zarar neticesinde, gemi işletme müteahhidinin sorumluluğu sınırsız olacaktır. Yardımcı kişi, gemi işletme müteahhidinin personeli olsa dahi sorumluluğu sınırsızdır.

3.3.4 Müşterek avarya halinde hukuki sorumluluk

Müşterek avarya, ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, içinde bulunduğu tehlikeden korumak maksadı ile yapılan fevkalade bir fedakârlık olarak ifade edilebilir[381]. Tehlikeye karşı koymak maksadıyla yapılan bu fedakârlık sonucunda ortaya çıkan zararın, kurtarılan bütün kıymetler arasında paylaştırılması ile, seferle ilgili kişilerin hepsinin bu zarara katlanması esas alınmaktadır[382].

TTK m. 1274/1 hükmüne göre, müşterek avarya garame paylarının kişisel borçluları, müşterek avaryanın söz konusu olduğu andaki donatanı, navlunun boşaltma tarihindeki alacaklısı ve diğer eşyanın boşaltma tarihindeki malikidir. İlgili hükümden anlaşılması gereken, bir diğer husus gemi işletme müteahhidinin de TTK m. 1061/2 hükmüne göre, garame paylarının borçluları arasında yer aldığıdır.

3.3.5 Çatma halinde hukuki sorumluluk

TTK m. 1286 hükmünde, çatma kavramı tanımlanmıştır. Bu tanıma göre, çatma, iki veya daha fazla geminin çarpışması anlamına gelmektedir. İlgili hükme göre, "çatma zararı" çatma sonucunda, gemilerde bulunan insanlara veya eşyaya verilen zararı ifade etmektedir. Çatma sonucunda ortaya çıkan sair zararlar TTK m. 1286-1297 kapsamında sayılmayacak ve çatma hükümleri sair zararlar için uygulanmayacaktır[383].

Çatma, deniz ticareti hukukunda haksız fiilin özel bir türüdür[384]. Bu sebeple çatmanın unsurlarını, haksız fiilin unsurları olan, kusur, hukuka aykırı bir fiil, zarar ve illiyet bağı oluşturmaktadır[385].

---

[381] İzveren, *Deniz Ticareti,* 208; Kara*, Deniz Ticareti,* 126.
[382] İzveren, *Deniz Ticareti,* 209.
[383] Kaner, *Deniz Ticareti,* 86.
[384] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 376; Didem Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2011), 26.
[385] Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, 27.

Çatma halinde, sorumluluğun tespit edilmesi hususunda, öncelikle zarara sebep olan kişinin tespit edilmesi gerekmektedir. Çatma zararı, birden fazla geminin çarpışması sonucunda ortaya çıktığından, geminin sevk ve idaresinde bulunan kişiler ayrı ayrı belirlenmelidir. Örneğin gemi işletme müteahhidinin sevk ve idaresindeki gemi ile bir donatanın sevk ve idaresindeki gemi çarpışmış ve bunun sonucunda çatma zararı doğmuş olabilir. Bu durumda, ortak kusur söz konusu olacaktır[386].

Belirtmek gerekir ki, gemi işletme müteahhidi, onun emir ve komutasındaki kaptan veya gemi adamlarının kusurlu davranışı sonucunda çatma meydana gelirse, zarara uğrayan kişiler, zararlarının tazmini için öncelikle gemi işletme müteahhidine gideceklerdir. Ancak zararları gemi işletme müteahhidi tarafından tazmin edilmez ise çatmadan doğan zararlar bakımından gemi alacaklısı hakkını, gemi malikinin malvarlığı üzerinde kurabileceklerdir[387]. Gemi malikinin, malvarlığı üzerinde oluşabilecek bu riske karşı birtakım önlemler alması söz konusu olabilir. Örneğin, gemi maliki, gemi işletme müteahhidi ile arasında kurulan gemi kira sözleşmesinde, çatma halinde doğacak zararın gemi işletme müteahhidi tarafından karşılanmasına ilişkin bir hüküm konulabilir. Buna ek olarak, sigorta sözleşmesi yapılması ve primlerin gemi işletme müteahhidi tarafından ödenmesi kararlaştırılabilir. Ancak bu tür sözleşmesel ilişkiler yalnızca sözleşmenin taraflarını bağlayacağından, çatmadan dolayı zarar gören kişiler gemi alacaklısı hakkını[388] kullanarak gemi malikine başvurabilirler[389]. Dolayısıyla gemi malikinin sorumluluktan kurtulması yalnızca, TTK m. 1061/2 hükmünde yer alan kurtuluş delillerinden yararlanması halinde söz konusu olacaktır. Belirtmek gerekir ki gemi işletme müteahhidinin kusuru sonucunda, işlettiği gemide bir hasar meydana gelmişse, gemi malikine karşı aralarındaki sözleşme ilişkisi gereğince tazminat sorumluluğu meydana gelir[390]. Gemi maliki ile

[386] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 378; Sözer, *Deniz Ticareti- II*, 407.
[387] Sözer, *Deniz Ticareti- II*, 408.
[388] Y. 11. HD., T. 02.02.2001, 2000/8775 E., 2001/727 K. sayılı kararı: "*Karadeniz Ereğlisine gelen davalıya ait gemi üzerinde kanuni rehin hakkı tesisini istemektedir. Dairemizin 28.11.1996 gün ve 1996/5617-1996/8332 sayılı kararında vurgulandığı gibi, 2675 sayılı yasanın 23. maddesi uyarınca kanuni rehin hakkı yönünden Türk hukuku uygulanacaktır. Buna göre gemi alacaklısı hakkı, doğumu anında donatan veya gemi işletme müteahhidine dönük, gemi üzerinde bir kanuni rehin hakkı ile temin edilmiş bir haktır. Gemi alacaklısı hakkı, bir kanuni rehin hakkı mahiyetinde olup, kanundan doğduğu için tescile ve teslime gerek olmadan hüküm ifade eder. Aynî hak olan rehin hakkı, TTK 1236/2 maddesi uyarınca gemi ve navlunu takip eder. Belirgin olayda uyuşmazlığın konusu, Türk limanına gelmiş olan davalıya ait gemi üzerinde gemi alacağı nedeniyle kanuni rehin hakkı tesisi istemine ilişkindir. Gemiye ihtiyati tedbir veya ihtiyati haciz yoluyla fiilen el konulmadıkça bir gemi alacaklısı hakkının kullanılması zaten mümkün olmayacaktır*" https://www.lexpera.com.tr (E.T: 10.04.2025).
[389] Sözer, *Deniz Ticareti- II*, 408.
[390] Arseven, *Deniz Ticareti*, 70.

gemi işletme müteahhidi arasında bir sözleşme ilişkisi bulunmuyor ise, şüphesiz ki TBK'nın ilgili hükümleri uygulanacaktır.

Gemi işletme müteahhidi TTK m. 1061/2 hükmüne göre, üçüncü kişilere karşı donatan sayılacaktır. Dolayısıyla, gemi işletme müteahhidinin çatmadan doğan sorumluluğu da donatanda olduğu gibi[391], asli mesuliyet olarak değerlendirilmelidir[392]. Zira, TTK m. 1288 hükmü gereğince, çatmadan doğan sorumluluğun unsurları arasında, "donatanın veya gemi adamlarının kusuru" bulunmaktadır[393]. Çatmadan dolayı gemi işletme müteahhidinin sorumluluğundan bahsedilebilmesi için, çatma sırasında geminin sevk ve idaresinin bizzat gemi işletme müteahhidi veya kaptan aracılığıyla gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Nitekim, zorunlu sevk kılavuzun geminin sevk ve idaresi gerçekleştirilmesi halinde, onun kusuru ile çatma meydana gelmiş ise, TTK m. 1291/1 hükmü gereğince gemi işletme müteahhidi sorumlu tutulamayacaktır.

Çatma, bir mücbir sebepten[394] dolayı meydana gelmişse veya çatmanın sebebi tespit edilememişse, aynı zamanda çatmaya sebep olan fiil gemi işletme müteahhidinin, gemi adamlarının veya kılavuzun kusurlu fiili sonucunda meydana gelmemişse, gemi işletme müteahhidi çatmadan sorumlu olmayacaktır (TTK m. 1287).

Belirtmek gerekir ki, çatmaya sebebiyet veren kusurlu fiil, gemi işletme müteahhidinin gemi adamları tarafından gerçekleştirilmiş olabilir. Bu halde, gemilerin donatanları veya gemi işletme müteahhitleri, çatma sebebiyle gemide bulunan eşyanın uğradığı zarardan kusurlu oldukları ölçüde (kanun maddesi ifadesi ile "*kusurları ağırlığı oranında*") sorumlu olacaklardır (TTK m. 1289/1). Hemen belirtmek gerekir ki, bu durumda teselsül söz konusu değildir[395].

Çatma, geminin teknik idaresine veya sevkine ait bir kusur da çatmaya sebebiyet verebilir. Örneğin, geminin rotasının takibinin yanlış yapılması veya yanlış bir manevra sonucunda geminin başka bir gemiyle çarpışması halinde çatma meydana gelebilir. Bu durumda, gemi işletme müteahhidi, gemide taşınan yükün ilgililerine karşı da TTK m. 1180 hükmü gereğince sorumlu olacaktır. Ancak, çatma, geminin

[391] Kaner, *Deniz Ticareti,* 86.
[392] Arseven, *Deniz Ticareti*, 68.
[393] Kaner, *Deniz Ticareti,* 86.
[394] Faysal Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017), 5.
[395] Kaner, *Deniz Ticareti,* 87.

teknik idaresini elinde bulunduran gemi adamının kusuruna dayanıyorsa, o halde gemi işletme müteahhidinin yükle ilgililere karşı sorumluluğundan bahsedilemeyecektir (TTK m. 1289/2).

Çatma sonucunda, eşyaya gelebilecek zararların yanı sıra, bedensel bir zarar da söz konusu olabilir. Örneğin bir yolcu gemisi ile yük gemisinin çarpışması sonucunda, ölümler veya yararlanmalar söz konusu olabilir. Bu halde, eğer kusur tek tarafa ait ise, çatma sonucunda ölen, yaralanan veya sağlığı bozulan kişilerin uğradığı zarardan gemi işletme müteahhidi veya donatan sorumlu olacaktır (TTK m. 1288). Çatma, ortak kusura dayanıyorsa, o halde çatmaya sebep olan her iki taraf zarar gören kişiye karşı müteselsil sorumlu olacaklardır. Zarar gören kişinin zararını, çatmaya sebep olan taraflardan birinin tazmin etmesi halinde, diğer tarafa kusuru oranında rücu edebilecektir (TTK m. 1290/2). Kusur oranının tespiti yapılamıyorsa veya her iki taraf eşit derecede kusurluysa, taraflar zararı eşit olarak bölüşeceklerdir (TTK m. 1290/1).

3.3.6 Kurtarma halinde hukuki sorumluluk

Deniz yolculuğu, bir gemi açısından birçok tehlikeyi ve riski barındırmaktadır. Seyrüsefer halinde bir gemi her türlü deniz tehlikesine açıktır. En kötü ihtimalde, gemi, deniz yolculuğu sırasında alabora olabilir, karaya oturabilir veya batabilir[396]. Buna benzer durumlarda, tehlike içerisindeki gemiye yardım edilmesi, onun bu tehlikeden kurtulması için çaba gösterilmesine, "kurtarma faaliyeti" denilmektedir (TTK m. 1298). Diğer bir ifadeyle, kurtarma faaliyeti, denizde tehlike altında olan ve kendi imkanlarıyla da bu tehlikeden kurtulamayacak durumda olan geminin içerisinde bulunduğu tehlikeli durumdan kurtulmasına yönelik çaba harcanmasıdır[397].

TTK m. 1298 hükmüne göre, bir faaliyetin kurtarma faaliyeti olarak tanımlanabilmesi için, faaliyetin konusun "su aracı veya diğer eşya" olması, su aracı veya diğer eşyanın seyrüsefere elverişli sularda tehlikeye uğramış olması ve kurtarılması için bir fiil ya da hareket yapılmış olması gerekmektedir[398]. Hemen

[396] Geminin kurtarılamayacak şekilde batması halinde, gemilik vasfı da sona erdiğinden kurtarılması söz konusu olmayacaktır. Zira kurtarma sonucunda bir fayda elde edilemeyecektir. Geminin battığı yerden çıkarılması mümkün olsa dahi, çıkarıldığı takdirde artık gemilik vasfını yitirmiş olacağından geminin kurtarılamayacak şekilde battığı kabul edilir. Bkz. Sözer, *Deniz Ticareti- II*, 513.

[397] Banu Bozkurt Bozabalı, "Kurtarma Faaliyetinde Deniz Kirlenmesini Engelleyen Kurtaranın Ücret Hakkı", *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 1, S. 1, (Mart 2011): 169-191, s. 170.

[398] Sözer, *Deniz Ticareti- II*, 500.

belirtmek gerekir ki, tehlikenin "seyrüsefere elverişli suda" oluşması yeterlidir. Dolayısıyla kurtarma faaliyeti denizde olabileceği gibi, iç sularda da olabilir.

Kurtarma faaliyeti, deniz hukukuna has, denizden gelen tehlikeler sebebiyle ihtiyaç duyulan bir faaliyet türüdür[399]. Kurtarmaya duyulan ihtiyaç dolayısıyla teşvik edilmesi gereken, aynı zamanda da suistimal edilmesine karşı denetlenmesine ihtiyaç olan bir hizmettir[400]. Zira, kurtarma sonucunda, faydalı bir sonuç elde edilmesi[401] halinde kurtarma ücretine hak kazanılır (TTK m. 1304).

Kurtarmanın söz konusu olması için öncelikle tehlike unsurunun varlığı gerekir[402]. Tehlike; objektif, gerçek ve ciddi olmalıdır. Hemen belirtmek gerekir ki, tehlikeyi yalnızca denizden gelen tehlikeler kapsamında sınırlamak doğru olmayacaktır. Zira gemide çıkan yangın, makine arızası, korsanlık, terör olayları gibi sebepler de tehlike kapsamındadır. Buna ek olarak, kurtarmanın mevcut olabilmesi için kurtarma faaliyetinin bulunması şarttır. Ayrıca, kurtarma sonucunda faydalı sonuç elde edilmesi gerekmektedir. Kurtarma sonucunda faydalı bir sonuç elde edilemez ise, kurtarma ücretine hak kazanılamayacaktır[403]. Hemen belirtmek gerekir ki, kurtarmanın gönüllülük esasına dayanması gerekir. Gönüllülük prensibi, kurtarma hizmetinde asli unsurdur[404].

Öncelikle kurtarma sözleşmesinden bahsetmek gerekir. Kurtarma sözleşmesi, tehlike altında bulunan geminin, içinde bulunduğu tehlikeden kurtulması için başka bir gemi veya üçüncü kişiyle akdedilen bir sözleşmedir. Kurtarma ücretinin tayin edilmesi sözleşmenin unsuru sayılmamaktadır. Zira kurtarmadan doğan ücret, şartların oluşması halinde kanundan doğmaktadır.

Kurtarma sözleşmesinin taraflarını "kurtaran" ve "kurtarılan" oluşturmaktadır. Kurtaran, mesleği icabı, kurtarma işi yapan profesyonel biri olabileceği gibi, şartlara göre, çağrıya cevap veren *ad hoc* kurtaran olabilir[405]. Kurtarılan ise, tehlikeye maruz kalan ve kendi imkanları ile tehlikeden kurtulamayacak olan kişidir. Gemi işletme

[399] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 386.
[400] Sözer, *Deniz Ticareti- II*, 505.
[401] Nazlı Selek, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015), 61.
[402] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 386.
[403] İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 388.
[404] Selek, *Kurtarma Hizmetleri*, 36.
[405] Sözer, *Deniz Ticareti- II*, 562.

müteahhidi, bir kurtarma hizmetinde, kurtaran ya da tehlike içindeki gemiyi işleten kişi olabilir. Bu sebeple her iki durum ayrı ayrı değerlendirilmelidir.

Gemi işletme müteahhidi tehlike altındaki gemiyi işleten kişi olması halinde, kurtarma sözleşmesi akdedebilecektir[406]. Kurtarma sözleşmesi yapma yetkisi esasen, gemi malikine aittir. TTK m. 1300 hükmüne göre, gemi maliki kurtarma sözleşmesi yapmak için asıl yetkili kişidir. İlgili hükmün ikinci fıkrasına göre, gemi maliki, araçta bulunan eşyanın maliklerini temsilen de kurtarma sözleşmesi yapabilmektedir. Hemen belirtmek gerekir ki, ilgili hükümde, "malik" kelimesi geniş yorumlanmalıdır. Zira, TTK m. 1298/2 hükmüne göre, "su aracı" terimi, her türlü gemi ve seyrüsefere elverişli yapıyı kapsamaktadır. Seyrüsefere elverişli yapılar, TTK m. 931/1 hükmü gereğince, gemi sayılabilecek her aracı ifade etmektedir. Dolayısıyla, gemiyi TTK m. 1061/2 hükmü uyarınca, ekonomik menfaat elde etmek amacıyla işleten gemi işletme müteahhidi de kurtarma sözleşmesi yapmaya yetkili kişidir[407]. Buna ek olarak, gemi işletme müteahhidinin temsilcileri de kurtarma sözleşmesi yapmaya yetkili kişilerdir.

TTK m. 1320 hükmüne göre, kurtarma ücreti, ücrete hak kazanan kişi bakımından gemi alacaklısı hakkı verecektir. Gemi işletme müteahhidinin kurtarma sözleşmesi yapmakta yetkili olması[408], gemi alacaklısının, gemi malikinin malvarlığına başvuracağı ve bu suretle, kurtarma ücretinin malike ait ekonomik bir yük olacağı düşünülebilir. Ancak, gemi işletme müteahhidi, gemiyi hukuka aykırı olarak ele geçirmiş olabileceği gibi, durumun aciliyeti gereği de kurtarma sözleşmesinin kurulması aşamasında gemi malikinin onayını alamıyor olabilir. Bunun aksine, gemi işletme müteahhidi gemi malikine söz hakkı vermek istemiş de olabilir. Nitekim, gemi kira sözleşmesine bir hüküm konularak gemi malikine söz hakkı tanınabilecektir.

Gemi işletme müteahhidinin bizzat veya kaptan aracılığıyla, kurtaran kişi olması da mümkündür. Bu halde, gemi işletme müteahhidinin işlettiği gemi aracılığıyla kurtarma operasyonu gerçekleşecektir.

---

[406] Gemi işletme müteahhidinin donatanın tüm hak ve borçlarına sahip olmasından dolayı temsil yetkisinin mevcut olduğunun kabul edilmesi görüşü için bkz. Selek, *Denizde Kurtarma Hizmetleri*, 45.
[407] Sözer, *Deniz Ticareti- II*, 556.
[408] Konuya ilişkin detaylı bilgi için bkz. Selek, *Kurtarma Hizmetleri*, 45.

3.3.7 Deniz kirliliğinden doğan sorumluluğu

Doğrudan veya dolaylı yollarla, "atık" olarak nitelendirilebilecek, çevreye olumsuz etki yaratabilecek maddelerin denize bırakılması halinde oluşan kirliliğe deniz kirliliği denmektedir. Deniz kirliliği sebebiyle deniz canlıları ve deniz suyu, dolayısıyla ekolojik denge ve ekosistem doğrudan, olumsuz olarak etkilenmektedir. Özellikle gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğini önlemek için Türk hukukunda ve uluslararası hukukta birtakım tedbirler alınmıştır[409].

Deniz kirliliği birçok sebepten ortaya çıkabilir. Ancak çalışmamız bakımından gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği ve gemi işletme müteahhidinin bu kapsamdaki sorumluluğu önem arz etmektedir. Gemilerden kaynaklanan deniz kirliliği, tehlikeli olarak nitelendirilebilecek, kimyasal radyoaktif maddeler ve petrolün gemide taşındığı esnada sızarak denize dökülmesi veya bırakılması sonucu ortaya çıkmaktadır[410]. Buna ek olarak, denize pis su bırakılması, gemilerin çöplerini denize bırakması, sintine basılması, çatmadan doğan deniz kirliliği gibi birçok sebebi olabilir[411].

2872 sayılı Çevre Kanunu[412] kapsamında çevre kirliliğinin önlenmesi hususunda birtakım tedbirler düzenlenmiştir. Çevre Kanunu m. 28 hükmüne göre, çevreyi kirletenler ve zarar verenler, çevreye vermiş oldukları zarardan dolayı kusur şartı aranmaksızın[413] sınırsız sorumludurlar[414]. İlgili madde hükmüne göre, çevreye verilen

---

[409] Kara, *Deniz Ticareti*, 123.

[410] Gülfer Meriç, "*Donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu ve sınırlandırılması*", (Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, 2014), 20.

[411] Cavid Abdullahzade, "Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* C. 58, S. 4, (2009): 693-710, s. 695.

[412] RG, 11.08.1983, S. 18132.

[413] Y. 11. HD., T. 14.01.2019, 2017/3044 E., 2019/306 K. sayılı kararı: "*Dava, Çevre Kanunu'nun 28. maddesi çerçevesinde, deniz kirliliğine yol açılması nedeniyle davalı gemi işleteni, donatanı ve kaptanı hakkında açılan tazminat davası niteliğindedir. Çevre Kanunu'nun 2. maddesi, çevreyi kirleteni, faaliyetleri sırasında veya sonrasın-da doğrudan yahut dolaylı olarak kirliliğe, ekolojik dengenin ve çevrenin bozulmasına neden olan gerçek ve tüzel kişiler olarak tanımlamıştır. Çevre Kanunu'nun 28. Maddesi ise, çevreyi kirletenlerin sebep oldukları kirlenme ve bozulmadan doğan zararlardan dolayı "kusur şartı aranmaksızın" sorumlu olduklarını öngörmektedir. Bu durumda, çevreyi kirletme eylemi ağırlaştırılmış sebep sorumluluğu niteliğinde olup bu sorumluluk türü bakımından sorumluluktan kurtuluş beyyinesi ileri sürülmesi mümkün değildir. Nitekim, benzer bir olayla ilgili olarak Dairemizin 3.7.2017 tarih ve 2015/12965-2017/4048 sayılı kararında, bu kabil hallerde çevreyi kirletenlerin sorumluluğu hukuksal açıdan açıklanan şekilde tanımlanmıştır. Şu halde, davalı kaptan hakkındaki davanın mücbir sebep nedeniyle reddedilmesi yerinde olmamıştır. Esasen, mücbir sebep kabul edilecek olursa, bunun tüm davalılar bakımından da sorumluluğu ortadan kaldıran bir sebep olarak düşünülmesi gerekir. Bu nedenlerle, Dairemiz çoğunluğunun kararın onanmasına ilişkin düşüncesine katılamıyorum*" https://www.lexpera.com.tr (E.T: 05.04.2025).

[414] Bu kapsamda, objektif sorumluluk esasına göre sorumlu olacaklardır. Konuya ilişkin detaylı bilgi için bkz. Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 141.

zararlardan dolayı bu kişilerin tazminat sorumluluğu saklıdır. Çevre Kanunu m. 2 hükmünde, "kirleten" faaliyetleri dolayısıyla çevre kirliliğine yol açan gerçek ve tüzel kişiler olarak tanımlanmıştır.

Gemi işletme müteahhidi, başkasına ait gemiyi işletirken deniz kirliliğine yol açmış ise "kirleten" sıfatıyla, Çevre Kanunu kapsamında sorumluluğu söz konusu olacaktır[415]. Gemi işletme müteahhidi, geminin işletilmesi kapsamında, denizde kirliliğe yol açtığı takdirde sorumlu olacaktır.

Belirtmek gerekir ki, gemi işletme müteahhidinin, deniz kirliliğinden doğan sorumluluğu yalnızca Çevre Kanunu ile sınırlı değildir[416]. TTK m. 1303 hükmüne göre, kurtarma faaliyeti gösterirken, çevre zararının önlenmesi ve sınırlandırılması için gerekli olan özeni göstermekle yükümlüdür.

Deniz kirliliğine sebep olan kişi veya kişiler, gemi işletme müteahhidinin istihdam ettiği gemi adamları ise, TBK m. 66 hükmü gereğince gemi işletme müteahhidinin sorumluluğu söz konusu olacaktır[417].

3.4 Gemi İşletme Müteahhidinin Sorumluluğunun Sınırlandırılması

3.4.1 Genel olarak

Denizcilik sektöründe, bir geminin işletilmesi sonucunda ortaya çıkabilecek sorumluluk türlerinin başında, şüphesiz, tazminat sorumluluğu yer almaktadır. Bu sebeple bir geminin işletilmesinin ekonomik boyutu ve buna karşılık, denizcilik rizikoları göz önünde bulundurulduğunda, riski üstlenen kişi bakımından "sorumluluğun sınırlandırılması" ihtiyacı doğrultusunda hukuki düzenlemeler yapılmıştır[418]. Deniz hukukunda, kural sınırsız sorumluluktur. Sınırlı sorumluluk ise istisnadır[419].

Donatan, kural olarak, borçlarından dolayı bütün malvarlığı ile sınırsız sorumludur[420]. Diğer bir ifadeyle, alacaklı, donatanın borcunu ifa etmemesi sebebiyle, cebri icra yolu ile malvarlığının tamamına başvurabileceklerdir.

---

[415] Kara, *Deniz Ticareti*, 125.
[416] Sözer, *Deniz Ticareti- II*, 565.
[417] Meriç, "*Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu",* 56.
[418] Yazıcıoğlu, Kender-Çetingil, 264; Kayıhan, *Deniz Ticareti*, 113.
[419] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 140.
[420] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 140; İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 100.

Diğer açıdan ise, donatanın malvarlığı kapsamına gemisi de girmektedir. Bu bakımdan, sorumluluğun yarattığı ekonomik külfetin boyutu gemi işletme müteahhidine göre daha fazladır. TTK m. 1061/2 hükmü bakımından gemi işletme müteahhidi, üçüncü kişilere karşı donatan sayılacaktır. Dolayısıyla gemi işletme müteahhidinin, üçüncü kişilere karşı donatanın sorumluluğuna tabi olduğunu ve sorumluluğunu sınırlayabileceğini söylemek mümkündür[421].

Gemi işletme müteahhidinin donatan sayılmasına bağlı sorumluluğunun yanı sıra, taşıyan sıfatına bağlı sorumluluğu da mevcuttur. Dolayısıyla gemi işletme müteahhidi, "taşıyan" veya "fiili taşıyan" sıfatına bağlı olarak da sorumluluğu sınırlandırılabilecektir[422].

Sorumluluğun sınırlandırılması konusunda, geçmişten günümüze farklı sistemler uygulanmıştır. Bunlar, abandon (terk) sistemi[423], gemi ve navlun değeri ile sınırlı sorumluluk sistemi[424], geminin tonajına göre belirlenen bir tutarla sınırlı sorumluluk sistemi, karma sistem ve sınırlı ayni sorumluluk sistemidir[425]. Bu sistemlerin hukuki kaynağını uluslararası konvansiyonlar ve ulusal mevzuat oluşturmaktadır. Çalışmamız, gemi işletme müteahhidinin Türk hukuku çerçevesinde incelenmesine ilişkin olduğundan, bu kısımda uluslararası konvansiyonlardan kısaca bahsedilecek ve esas olarak TTK hükümlerine göre gemi işletme müteahhidinin sorumluluğunun sınırlandırılmasına yer verilecektir.

3.4.2 Uluslararası konvansiyonlar kapsamında sorumluluğun sınırlandırılması

Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin, uluslararası düzenlemelerin ilki 1924 tarihli Brüksel Konvansiyonu'dur[426]. Türkiye'nin 14.02.1955 tarihli 6469 tarihli kanun ile onayladığı "Deniz Gemilerinin Maliklerinin Sorumluluğunun Sınırlandırılmasına Dair Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Uluslararası Konvansiyon"[427] ile donatanın sorumluluğun sınırlandırılması hükümleri

[421] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 268.
[422] Safa Murat Tekin*, Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017), 94.
[423]Abandon (Terk) sistemine göre, donatan bütün mal varlığı ile sorumludur. Ancak bazı durumlarda, gemi ve navlunu alacaklıya terk ettiğini beyan ederek sorumluluktan kurtulabilir, bkz. İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticareti*, 107.
[424] Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti*, 151.
[425] Sözer, *Deniz Ticareti*, 198-202.
[426] "*International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, and Protocol of Signature"*, Brüksel, 25.08.1924.
[427] RG, 22.02.1955, S. 8937.

uygulamaya konulmuştur[428]. 1924 tarihli Konvansiyonun 1. maddesinde, sekiz grup halinde, donatanın sorumluluğunu sınırlayabileceği borçlara yer verilmiş ayrıca kendisine borçların bir kısmı için tercih hakkı tanınmıştır[429].

Konvansiyonun ilgi görmemesi ve uygulamada yetersiz kalması gibi sebeplerle 1957 yılında "Deniz Gemilerinin Maliklerinin Sorumluluğunun Sınırlandırılmasına Dair Uluslararası Konvansiyon" kabul edilmiştir. Türkiye'nin onaylamadığı 1957 konvansiyonunun 1. maddesine göre, donatanın sınırlı sorumlu olduğu haller düzenlenmiş, müşterek avarya garame payı ve kurtarma hizmetinden doğan borçlar bu kapsam dışında bırakılmıştır. 1957 konvansiyonunun 6. maddesinde sınırlı sorumluluk prensibinin uygulanabileceği kişiler düzenlenmiştir. İlgili düzenlemeye göre, sorumluluğunu sınırlayabilecek kişiler, geminin maliki, geminin donatanı, çarterer, gemi müdürü ve gemi yöneticisi olarak belirlenmiştir. Hemen belirtmek gerekir ki, "çarterer" kavramından anlaşılması gereken, bir çarter sözleşmesinde "geminin kullanılmasında geminin maliki gibi davranma hakkına sahip kişi" olarak ifade edilebilir[430]. İlgili konvansiyon hükmü, gemi işletme müteahhidini de kapsamaktadır[431].

1957 Brüksel Konvansiyonu'nun yeterli ilgiyi görmemesi[432] sonucunda 1976 yılında, 1924 ve 1957 Konvansiyonu'nun yerine geçmesi amacı ile yeni 19 Kasım 1976 tarihinde "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Konvansiyon"[433] imzalanmıştır. 6102 sayılı TTK 1976 Londra Konvansiyonu esas alınarak hazırlanmıştır[434].

---

[428] Çağa, *Deniz Ticareti*, 144.
[429] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 203.
[430] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 268; Sözer, *Deniz Ticareti I*, 205.
[431] "*International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-Going Ships, Article 6 /(2) Subject to paragraph (3) of this Article, the provisions of this Convention shall apply to the charterer, manager and operator of the ship, and to the master, members of the crew and other servants of the owner, charterer, manager or operator acting in the course of their employment, in the same way as they apply to an owner himself: Provided that the total limits of liability of the owner and all such other persons in respect of personal claims and property claims arising on a distinct occasion shall not exceed the amounts determined in accordance with Article 3 of this Convention.",* Brüksel, 10.10.1957*,* İlgili hükme göre "*operator*" kavramının "gemi işletme müteahhidi" kavramına karşılık olarak kullanılmasına ilişkin bkz. Bölüm 1: "1.1.2 Karşılaştırmalı Hukukta", 6.
[432] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 265.
[433] "*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims",* RG: 04.06.1980, S. 17007.
[434] TTK Madde Gerekçesi, 1328 ilâ 1349 uncu Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar: "(*1) 19/11/1976 tarihinde Londra'da "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme" (kısaca "1976 tarihli Sözleşme") olarak tercüme edilen "Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims" (kısaca "LLMC") kabul edilmiştir. 1976 tarihli Sözleşmenin hazırlık çalışmaları, 1-19/10/1976 tarihlerinde Londra'da yürütülen müzakereleri ve kabul edilen nihai metni, Türkiye'nin üyesi olduğu Milletlerarası Denizcilik Teşkilatı (International Maritime Organization)*

3.4.3 Türk Ticaret Kanunu kapsamında sorumluluğun sınırlandırılması

Donatanın sorumluluğu *m*TTK m. 948 hükmünde, sınırlı ayni sorumluluk prensibine göre düzenlenmişti[435]. TTK ile ilgili düzenleme kaldırılmış, sınırlı ayni sorumluluk prensibi sona ermiştir. Ancak TTK m. 1062/2 hükmü ve 1328 vd. hükümleri ile donatanın sorumluluğunu sınırlandırması, farklı bir rejime tabi tutulmuştur[436]. 1976 Londra Konvansiyonu'na göre düzenlenen, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması rejiminin uygulanabilmesi için, öncelikle hukuki işlemlerin 1976 Londra Konvansiyonuna taraf olan bir devlete ait mahkemede yapılması gerekmektedir. Davanın 1976 Londra Konvansiyonuna taraf olmayan bir ülkeye ait mahkemede açılması halinde, 1976 Londra Konvansiyonu hükümleri uygulama dışında kalacaktır[437].

1976 Londra Konvansiyonu hükümlerinin uygulanması için m. 1 hükmünde öngörülen şartlara uyması gereken kişiler m. 15/1 hükmünde belirlenmiştir. İlgili düzenlemeye göre, bu kişinin geminin maliki, kurtarma faaliyetinde bulunmuş kişi, çarterer, gemi yöneticisi, gemi işletme müteahhidi, gemi malikinin veya kurtarma hizmetinde bulunmuş kişinin sorumluluklarını temsil ettiği kişi veya sigortacı olması gerekir. İlgili düzenlemeye göre, bu kişiler belirli hususlara ilişkin talepte bulunabilir. Bunlar, 1976 Londra Konvansiyonuna 15. maddesi hükmü uyarınca*, sorumluluğunu sınırlandırmak, bir geminin serbest bırakılmasını sağlamak, bir malın serbest bırakılmasını temin etmek veya bir taraf devletin yargı yetkisi içinde verilmiş olan bir teminatı serbest bırakmak*[438] olarak düzenlenmiştir.

---

tarafından yayınlanmıştır (Official Records of the International Conference on the Limitation of Liability for Maritime Claims, London 1983 - kısaca "LLMC Tutanakları"). Bu Sözleşme, 1924 ve 1957 yıllarında Brüksel'de akdedilmiş olan aynı nitelikteki iki Sözleşmenin (25/8/1924 tarihli "Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Tahdidi ile ilgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme" ve 10/10/1957 tarihli "Deniz Gemileri Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında Uluslararası Konvansiyon") yerine geçmek üzere hazırlanmıştır. Türkiye, 1924 tarihli Sözleşmeye taraf olmuştu; 1976 tarihli Sözleşmenin 17 nci maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca Türkiye'nin âkid statüsü sona ermiştir. Nitekim 28/2/1980 tarihli ve 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla, 1976 tarihli Sözleşmeye katılma yoluyla taraf olunması kararlaştırılmıştır (Resmi Gazete tarihi 04/6/1980, sayısı: 17007). Katılma işlemleri 06/3/1998 tarihinde tamamlanmıştır; dolayısıyla 1976 tarihli Sözleşme, 01/7/1998 tarihinde Türkiye açısından yürürlüğe girmiştir. Böylece, 6762 sayılı Kanunun 948 inci maddesi zımnen yürürlükten kalkmıştır".

[435] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 206.

[436] Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV Deniz İcra Hukuku* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019), 10.

[437] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 267.

[438] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 210.

1976 Londra Konvansiyonun "mesuliyetini sınırlamaya hakkı olan şahıslar" başlıklı 1. maddesinin 1/2 hükmüne göre, "gemi maliki" kavramı, geminin maliki kavramından başka çarterer, donatan ve işleticisini ifade etmektedir[439]. Geminin maliki, ilk anlamıyla geminin mülkiyet hakkına sahip olan kişidir. Hemen belirtmek gerekir ki, ilgili düzenlemenin TTK hükümleri ile incelenmesi gerekmektedir. Bu sebeple öncelikle 1976 Londra Konvansiyonuna göre "gemi" kavramından anlaşılması gereken, deniz gemileridir (1976 Londra Konvansiyonu m. 15/2(a)). Ancak TTK m. 1330/1(b) bakımından, iç su gemileri için de ilgili hüküm uygulanacaktır. Dolayısıyla "gemi" kavramı TTK m. 931 hükmüne göre belirlenecektir[440]. Buna göre, yalnızca deniz gemisi değil, iç su gemisinin mülkiyetini elinde bulunduran kişi de gemi maliki sıfatına sahip olacaktır.

Çarterer, 1976 Londra Konvansiyonu'nun 1. maddesine sorumluluğu sınırlanabilecek kişiler arasında sayılmıştır[441]. Çarter sözleşmesi, daha önce de belirttiğimiz gibi tipik bir navlun sözleşmesidir[442]. Ancak çarter sözleşmeleri çatısı altında gemi kira sözleşmesi niteliğinde olan, çıplak gemi kira sözleşmesi (*Bareboat Charter*) ve donatılmış kira sözleşmesi (*Demise Charter*) bulunmaktadır. Bu sebeple çarterer, kimi zaman navlun sözleşmesi niteliğinde olan bir sözleşmenin tarafı iken, kimi zaman da gemi kira sözleşmesinde, kiracı tarafı oluşturmaktadır. 1976 Londra Konvansiyonuna göre, çarterer kelimesinden anlaşılması gereken, çıplak kira sözleşmesi ve donatılmış kira sözleşmesindeki kiracı taraf olacaktır[443]. Buna ek olarak günümüzde yaygınlaşan, slot çarter sözleşmelerinde de çartererin sorumluluğunu sınırlaması kabul edilmiştir[444].

Belirtmek gerekir ki, çarterer kavramı, ilgili düzenlemeye göre, yük taşıma yetkisi bulunan kişiyi ifade etmektedir. Dolayısıyla bir navlun sözleşmesi niteliğinde olan zaman çarteri sözleşmesinde, alt taşıma ilişkisi kurulduğu takdirde yük taşımayı üstlenen kişi de bu çerçevede sorumluluğunu sınırlayabilecektir[445]. Ayrıca belirtmek gerekir ki, çıplak kira sözleşmesi ve donatılmış kira sözleşmesinde kiracı taraf "gemi işletme müteahhidi" sıfatına sahip olacaktır.

---

[439] Kaner, *Deniz Ticareti*, 93.
[440] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 211.
[441] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 268.
[442] Bkz. Bölüm 2: "2.2.2.3.1 Zaman Çarteri Sözleşmesi", 42.
[443] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 268.
[444] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 213.
[445] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 213.

1976 Londra Konvansiyonu m. 1 hükmüne göre, sorumluluğunu sınırlayabilecek kişiler arasında "gemi yöneticisi (*manager*)" de yer almaktadır. Ancak, metnin Türkçe çevirisinde, gemi yöneticisi yer almamaktadır. Daha önce de belirttiğimiz gibi, gemi yöneticisi, bir yönetim sözleşmesiyle, geminin yönetiminin donatan veya gemi işletme müteahhidi tarafından kendisine bırakılan kişidir. Tipik bir gemi yönetim sözleşmesinde geminin teknik ve ticari yönetimi kendisine bırakılmaktadır. Dolayısıyla, aldığı risk bakımından sorumluluğunun sınırlandırılması gerekebilir. Bu sebeple, gemi yöneticisinin sorumluluğunun sınırlandırılması, uyuşmazlığa orijinal 1976 Londra Konvansiyonu metninden yararlanmak suretiyle uygulanabilecektir[446].

TTK m. 1330 hükmü ve 1976 Londra Konvansiyonu'nun 1. maddesine göre, işleten (*operator*) kavramından anlaşılması gereken, gemi işletme müteahhididir[447]. Zira gemi işletme müteahhidi başkasına ait bir gemiyi işleten kişidir. Bu noktada önemli olan husus, gemi işletme müteahhidinin sözleşme türlerine göre farklı isimler alabilmesidir. Örneğin, çıplak kira sözleşmesinde "kiracı", 1976 Londra Konvansiyonu'nun 1. maddesine göre, çarterer olarak isimlendirilse de kendisinin gemi işletme müteahhidi olduğu açık ve nettir. Diğer bir ifade ile, gemi işletme müteahhidi, çıplak kira sözleşmesi veya donatılmış kira sözleşmesinde "kiracı", zaman çarteri sözleşmesinde "taşıyan" olarak isimlendirilebilir. 1976 Londra Konvansiyonu 1. maddesine göre gemi işletme müteahhidi, bu konvansiyon çerçevesinde, "işleten" olarak isimlendirilmektedir. Ancak önem arz eden nokta, gemi işletme müteahhidinin, hangi sıfatı alırsa alsın, ilgili düzenleme dolayısıyla sorumluluğunu sınırlandırabileceğidir.

1976 Londra Konvansiyonu m. 1/3 hükmüne göre, kurtaran da sorumluluğunu sınırlayabilecektir. İlgili düzenlemeye göre, kurtaran, doğrudan doğruya kurtarma hizmeti ifa eden herhangi bir kişidir[448]. İlgili düzenlemede yapılan atıf dolayısıyla, 1976 Londra Konvansiyonu m. 1 (d), (e) ve (f) hükümlerinde belirtilen işlemler, kurtarma hizmeti olarak kabul edilmektedir.

1976 Londra Konvansiyonu'nun 1/4 maddesi düzenlemesine göre, gemi malikinin veya kurtaranın, işlemlerinden sorumlu oldukları kişiler de sorumluluğunu

[446] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 214.
[447] Kaner, *Deniz Ticareti*, 93.
[448] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 216.

sınırlayabilecektir. Dolayısıyla, gemi adamları sınırlı sorumluluktan yararlanabileceklerdir.

1976 Londra Konvansiyonu'nda belirlenen, sınırlı sorumluluğa ilişkin hususları sigorta eden sigortacı da (sigortalının yararlandığı oranda) sorumluluğunu sınırlandırabilecektir (1976 Londra Konvansiyonu 1/6).

1976 Londra Konvansiyonu m. 15/1 hükmü dolayısıyla, yetki bakımından, 1976 Londra Konvansiyonuna taraf olan her devletin mahkemesine başvurabilecek kişilerin bu talebi gerçekleştirdikleri sıradaki mutad meskenleri veya asıl iş merkezinin taraf olan devletlerden birinde bulunması şartı mevcut olabilir. Ancak TTK m. 1330/1 ve TTK m. 1328 hükmünün uygulanması için böyle bir şart söz konusu değildir.

3.4.4 "1976 Londra Konvansiyonu" hükümlerine göre sorumluluğun sınırlandırılması prensibinin uygulanması

3.4.4.1 Sorumluluğun sınırlandırılmasına tabi olan alacaklar

Gemi işletme müteahhidin, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin *sınırlı sayı* ilkesine göre belirlenmiş olan alacaklar, 1976 Londra Konvansiyonu 2. maddesinde düzenlenmiştir. Dolayısıyla, ilgili düzenlemede belirtilen alacaklar dışında, 1976 Londra Konvansiyonu hükümleri uygulanamayacaktır[449].Bu alacaklar bakımından iki temel prensip söz konusudur. Bunlardan ilki, alacağa ilişkin talebin dayandığı hukuki sebebin bir öneminin olmamasıdır. Alacağa ilişkin talep, sözleşmeye dayanabileceği gibi bir haksız fiilden de doğabilir[450]. İkincisi ise, somut olayın, geminin işletilmesinden, kurtarılmasından dolayı ortaya çıkmış olması gerekliliğidir.

1976 Londra Konvansiyonu m. 2/1(a) hükmüne göre, ölümden doğan zararlar sınırlı sorumluluğa tabidir. Hemen belirtmek gerekir ki, alacağın dayandığı hukuki sebebin bir önemi bulunmamaktadır. 1976 Londra Konvansiyonu, dava hakkı ile ilgili bir düzenleme getirmediğinden, bu alacak türüne ilişkin istemlerin tabi olduğu usul ve esas, *lex fori* tarafından tayin edilecektir[451]. Hemen belirtmek gerekir ki bedeni zararlar da 1976 Londra Konvansiyonu m. 2/1(a) hükmüne göre bu kapsama girmektedir. Manevi zararların bu kapsama girdiği 1976 Londra Konvansiyonu m. 2/1(a)

[449] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 223.
[450] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 271; Cüneyt Süzel, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012), 154.
[451] Yılmaz, *İhtiyati Haczi*, 113.

hükmünden anlaşılamamaktadır. Ancak maddi zararlar bakımından ilgili hükmün uygulanması söz konusu olabilecektir.

Denizyolu ile yapılan taşımalarda, yükün geç tesliminden doğan zararların ortaya çıkması muhtemeldir. Örneğin, konteyner içerisinde bulunan yükün gecikmeden dolayı terleme yapması sebebiyle yük bozulabilir ve ayıplı hale gelebilir. Bu gibi durumlar sonucunda oluşabilecek zararlar dolayısıyla sorumluluk sınırlandırılabilecektir[452].

1976 Londra Konvansiyonu m. 2/1(b) hükmüne göre, yük, yolcu veya bagajların taşınması hususunda yaşanabilecek gecikmeden doğan zararlardan doğan alacaklar da sınırlamaya tabidir. 1976 Londra Konvansiyonu m. 2/1(c) hükmüne göre, sözleşmeden doğmayan bir hakkın ihlali halinde ortaya çıkabilecek zararlar, geminin işletilmesinden dolayı meydana gelebilecek zararlar veya kurtarma yardım faaliyetleri ile doğrudan alakalı olan zararlardan doğan bütün alacaklar bakımından sınırlı sorumluluk prensibi uygulanacaktır. 1976 Londra Konvansiyonu m. 2/1(d), (e) ve (f) bentlerinde ise, enkaz halindeki bir geminin kaldırılması, gemi yükünün imhası, bir zararı önlemek için alınan tedbirler ve bu tedbirlerin sebep olduğu zararlardan doğan alacaklar bakımından sorumluluğun sınırlandırılabileceği düzenlenmiştir.

3.4.4.2 Sorumluluğun sınırlandırılmasının mümkün olmadığı haller

1976 Londra Konvansiyonunun uygulanmayacağı alacaklar, m. 3 hükmünde belirtilmiştir. "Sınırlamadan Hariç Bırakılmış Alacaklar" başlıklı m. 3 hükmü uyarınca, kurtarma ve yardım alacakları, müşterek avarya garame alacakları, hidrokarbonlardan (akaryakıtlardan) doğan zararlar, nükleer zararlar ve gemi maliki ile kurtaranın personelinin alacakları, sorumluluğun sınırlandırılması prensibi dışında bırakılmıştır.

[452] Kural olarak işletenin navlun sözleşmesinden doğan mesuliyeti başkasına ait gemi ve kendisine ödenen navlun ile sınırlıdır. Bkz. Akıncı, Navlun Mukaveleleri, 21; 1976 Londra Konvansiyonu hükümlerine göre, sorumluluğu sınırlandırmaya tabi alacaklar kapsamına eşya zararlarından doğan alacaklar girmektedir. Ancak sorumluluğun sınırlandırılabilmesi için zararın, gemide veya geminin işletilmesi ya da kurtarma faaliyeti ile "doğrudan" ilgisinin bulunması gerekir.

3.4.5 Gemi işletme müteahhidinin "taşıyan" ve "fiili taşıyan" sıfatlarına bağlı olarak

3.4.5.1 Sorumluluğunun sınırlandırılmasına tabi olan alacaklar

Gemi işletme müteahhidinin "taşıyan" ve "fiili taşıyan" sıfatlarına bağlı olarak, sınırlı sorumluluk prensibinin uygulanabileceği alacaklar bakımından konunun ayrıca ele alınması gerekmektedir. Zira bir navlun sözleşmesinde "taşıyan" sıfatına sahip olan gemi işletme müteahhidi, TTK m. 1186 hükmüne göre, eşyanın taşınması esnasında eşyanın uğradığı zıya, hasar ve buna ilişkin zararların tümü bakımından, taşıyan, sorumluluğunu sınırlandırabilecektir. Buna ek olarak fiili taşıyanın da sorumluluğu sınırlandırılabilecektir[453]. Belirtmek gerekir ki, taşıyan, zararın tamamını değil, TTK m. 1186 hükmüne göre belirlenecek miktarını tazmin etmekle yükümlü olacaktır[454].

Fiili taşıyıcı, taşıma sırasında meydana gelen zarardan, yalnızca, azami dikkat ve özeni göstermesine rağmen zararın ortaya çıkmasının kaçınılmaz olduğunu veya zararın kendi kusurundan kaynaklanmadığını ispatlarsa, sorumluluktan kurtulabilecektir[455].

TTK m. 1268 hükmüne göre, zarar, yolcunun ölümü veya yaralanması, bagajın ziyaı ve hasarı dolayısıyla ortaya çıkmış ise, zarar gören, TTK m. 1247 vd. hükümleri uyarınca taşıyana ve fiili taşıyana tazminat davası açabileceğinden, taşıyan veya fiili taşıyan haksız fiil hükümlerine dayanarak sorumlu tutulamayacaktır[456]. Yolcunun ölümü veya yaralanması, bagajın ziyaı ve hasarı dışında, yolcu taşıma sözleşmesinin geç ifası, hiç ifa edilmemesi veya gereği gibi ifa edilmemesi hallerinden doğan sorumluluk TBK m. 112 vd. hükümlerine tabi olacaktır[457]. 1976 Londra Konvansiyonu m. 2/2 hükmüne göre, bu alacakların talep edilmesi halinde bu alacakların talep edilmesinin rücu hakkı veya bir garantiye dayanması arasında fark yoktur. Ancak kuralın istisnasını, 1976 Londra Konvansiyonu m. 2/1(d), (e) ve (f) bentlerinde

[453] Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 189.
[454] Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 93.
[455] Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 140.
[456] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 441.
[457] TTK m. 1261 hükmüne göre, yolcunun yaralanmasında veya ölümüne, yolcunun kastı veya ihmali sebebiyet vermişse, mahkeme tarafından taşıyanın sorumluluğunun bulunmadığına karar verilebilir. Ancak "gemi kazası" veya bunun dışında bir sebeple, zarardan, taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için, zarara neden olan olayın mutlaka taşıma süresi içinde meydana gelmiş olması gerekir. Bkz. Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 441.

belirtilen alacakların, sorumlu kişi ile akdedilmiş bir sözleşmeden doğması durumudur. Bu halde sorumluluk sınırlandırılamayacaktır[458].

Gecikme zararları bakımından, TTK m. 1186/6 hükmünde, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olarak, geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sorumluluk sınırlandırılmıştır. Belirtmek gerekir ki ilgili hükme göre, sınırlandırılan sorumluluk miktarı, navlun sözleşmesi uyarınca ödenmesi belirlenen toplam navlun miktarından fazla olamayacaktır[459].

3.4.5.2 Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı

Taşıyanın sorumluluğuna sebep olan kusurun niteliği önem arz etmeksizin sorumluluğun sınırlandırılması, hakkaniyete aykırı durum teşkil edecektir. Bu sebeple, TTK m. 1187/1 hükmüne göre, taşıyanın, zararı meydana getiren fiilde kastı, pervasızca davranışı[460] veya ihmali bulunuyor ise sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybedecektir. Taşıyanın bu hakkı kaybetmesi için, kusurunun bulunduğunu ispat yükü zarar görene aittir[461].

3.4.6 Sorumluluğun sınırlandırılmasında uygulanabilecek seçenekler

Sınırlı sorumluluktan yararlanabilecek kişiler bakımından, sorumluluğun sınırlandırılması için 1976 Londra Konvansiyonu m. 10 ve 11 hükümlerinde farklı yollar belirlenmiştir. Bunlardan ilki def'i yoluyla ileri sürülmesidir.

1976 Londra Konvansiyonu hükümleri uyarınca, m. 4 hükmünde belirlenen istisnalar hariç olmak üzere, borçlunun, borcun bir miktarını ödeyerek borcundan kurtulmasını ifade eden, sınırlı sorumluluk prensibi kabul edilmiştir. 1976 Londra Konvansiyonun kabul ettiği genel kural, borçlunun sorumluluğunu sınırlandırdığını alacaklıya beyan etmesidir. Diğer bir ifadeyle, Türk hukuku bakımından, borçlunun sınırlı sorumluluğunu beyan etmesi, def'i mahiyetindedir. Belirtmek gerekir ki, borçlunun 1976 Londra Konvansiyonu hükümleri gereğince sınırladığı miktarın def'i olarak ileri sürülmesi halinde, alacaklının cebri icra takibi, sınırlandırılan miktar

[458] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 273.
[459] Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 94.
[460] Pervasızca davranış, taşıyanın bu davranışı sonucunda, yükte oluşabilecek hasarı veya gecikmeden dolayı ortaya çıkabilecek zararı öngörmesine rağmen, bu davranışın sonucunu umursamadan hareket etmesi olarak tanımlanabilir. Bkz. Göksal Kayapınar, *Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2023), 213.
[461] Kayapınar, *Taşıyanın Yükümlülüğü*, 216; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 98; Melisa Konfidan, *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2023), 219.

üzerinden devam edecektir. Dolayısıyla, sınırlandırılan kısım üzerinden başlatılan icra takibi neticesinde, sınırlandırılan miktar için borçlunun şahsi malvarlığına gidilebilecektir.

Sınırlı sorumluluk prensibine göre, bir fon oluşturmak suretiyle sorumluluğun sınırlandırılması şart değildir. Zira kural olarak, def'i niteliğinde olan, sınırlı sorumluluk beyanı yeterlidir. Ancak 1976 Londra Konvansiyonuna taraf devletlerin kendi mahkemelerinde görülecek bir uyuşmazlık bakımından, sınırlı sorumluluk beyanının geçerli olması için, ilgili düzenlemeye uygun olarak sınırlama fonu bulunmasını veya beyanın ileri sürüleceği anda fonun bulunmasını zorunlu tutma hakları bulunmaktadır (m. 10/1 ve m. 11/1).

Sorumluluğun sınırlandırılmasında uygulanabilecek diğer bir seçenek ise bir fon tesis edilmesi ve sorumluluğun sınırlandırıldığının bu yol ile ileri sürülmesidir[462]. Fon tesis edilmesi, kendisinden talepte bulunulan kişinin muhtemel alacaklarının tazmin edilmesi şeklinde olur. Hemen belirtmek gerekir ki, fon tesisi, aynı zamanda sorumluluğun sınırlı olduğuna dair beyanı da içermektedir.

Fon tesis edilmesi halinde, sınırlı sorumluluk, sınırlı ayni sorumluluğa dönüşecektir[463]. Nitekim fon tesis edilmesi halinde, alacaklılar, alacakları bakımından yalnızca fona başvurabileceklerdir[464].

[462] Yazıcıoğlu, *Kender-Çetingil*, 284.
[463] Sözer, *Deniz Ticareti I*, 235.
[464] Konfidan, *Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi*, 223.

SONUÇ

Deniz ticaretinin önemli süjelerinden biri olan gemi işletme müteahhidini Türk hukuku bakımından incelediğimiz bu tez çalışmasında, öncelikle gemi işletme müteahhidinin terminolojisine yer verilmiştir. Bu kapsamda yaptığımız araştırmalar sonucunda, "gemi işletme müteahhidi" kavramı yerinde, öğretide ve yargı kararlarında farklı kavramların tercih edildiği görülmüştür. İncelememiz sonucunda, öğretide ve yargı kararlarında kullanılan farklı kavramların, gemi işletme müteahhidi sıfatını tam olarak karşılayamadığı kanaatine varılmıştır. Dolayısıyla, tercih edilen diğer kavramlara nazaran, daha eski ve tabiri caizse oturmuş bir kalıp olan, "gemi işletme müteahhidi" kavramının kullanımı, bu çalışma kapsamında tercih edilmiştir.

Çalışmamız kapsamında, gemi işletme müteahhidi kavramının unsurları belirlenmiş ve bu unsurlardan biri olan "gemi işletme müteahhidinin gemiyi kendi adına işletmesi" unsurunun farklı açılardan incelenmesi gereksinimi doğmuştur. Bu kapsamda, öncelikle "bir hak süjesi olarak gemi işletme müteahhidi" incelenmiş, şirket türleri bakımından ele alınmıştır

Gemi işletme müteahhitlerinin bir adi ortaklık çatısı altında, başkasına ait bir gemiyi işletmelerinin mümkün olup olmadığı hususu da çalışmamızda ele alınmıştır. Zira adi ortaklık yapılanmasının bir tüzel kişiliği bulunmadığından "gemi işletme müteahhidi" sıfatının, ortaklık tarafından kazanıp kazanılamayacağı konusunu netleştirmek gerekmiştir. Kanaatimizce, ortaklığın iradesinin bir temsilci aracılığıyla ortaya konulması halinde adi ortaklık yapılanması başkasına ait bir gemiyi işletebilir. Ek olarak, gemi işletme müteahhidinin düzenlendiği, TTK m. 1061/2 hükmünde "geminin kullanılması" kavramı tercih edildiğinden, "geminin işletilmesi" ve "geminin kullanılması" kavramlarının ayrı ayrı incelenmesi, hangi kullanım şeklinin gemi işletme müteahhidi açısından doğru olduğunun saptanması gerekmiştir. Bu hususta, "geminin işletilmesi" kavramının, "geminin kullanılması" kavramına kıyasla daha yerinde bir kullanım olacağı kanaatine varılmıştır.

Gemi işletme müteahhidinin gemiyi işletmesi bakımından, "tacir" sıfatına sahip olup olmadığı konusunun da bu kapsamda değerlendirilmesi gerekmiştir. Zira gemi işletme müteahhidinin bir şirket tüzel kişiliğine sahip olması halinde tacir olarak nitelendirilebileceği tartışmasızdır. Ancak, gemi işletme müteahhidinin bir gerçek kişi olması halinde "gerçek kişi tacir" sıfatına sahip olması bakımından konunun detaylı

olarak araştırılmasına ihtiyaç duyulmuştur. Bu kapsamda, gemi işletme müteahhidinin işlettiği geminin ticaret gemisi sayılması, dolayısıyla işletilen geminin de bir "ticari işletme" niteliğinde olduğu sonucuna varılmıştır. Gemi işletme müteahhidinin, tacire ilişkin, esnaf işletmesini aşan düzeyde gelir elde etme amacıyla bir gemiyi işletmesi, devamlılık ve bağımsızlık gibi, tacire ilişkin unsurlar birlikte değerlendirildiğinde gemi işletme müteahhidinin, her durumda tacir sıfatını haiz olmadığı kanaatine varılmıştır.

Çalışmamızda, gemi işletme müteahhidinin tarafı olduğu hukuki ilişkiler, "gemi maliki ile kurduğu hukuki ilişkiler" ve "gemi maliki dışındaki kişilerle kurulan hukuki ilişkiler" şeklinde, iki başlık halinde detaylı olarak incelenmiştir. Gemi işletme müteahhidinin gemi maliki ile kurduğu ilişkiler konusunda yargı kararları incelendiğinde, genellikle bir kira ilişkisinin mevcut olduğu tespit edilmiştir. Gemi kira sözleşmesi, TTK m. 1119 hükmünde düzenlenmiş, ancak hükmün yeteri kadar açık bir ifade olmaması dolayısıyla, hükmün gerekçesinin incelenmesi gerekmiştir. İlgili hükmün gerekçesinde, gemi işletme müteahhidi, "gemi kiracısı, geminin fer'i zilyedi konumunda olup, Tasarının 1061 inci maddesinin ikinci fıkrası gereği donatan sayılan kişilerdendir" şeklinde tanımlanmış, bu tanımda gemi işletme müteahhidi kavramı yerine "gemi kiracısı" kavramının kullanılması tercih edilmiştir. Ancak gemi işletme müteahhidinin, gemiye doğrudan ve fer'i zilyet olmasından dolayı, "gemi kiracısı" kavramının "gemi işletme müteahhidi" kavramını tam olarak karşılayamaması sebebiyle ilgili hükmün gerekçesinin eksik ve yetersiz kaldığı sonucuna varılmıştır.

Gemi işletme müteahhidinin gemi maliki dışındaki kişilerle kurduğu ilişkilerde ise genellikle zaman çarteri sözleşmesinin akdedildiği saptanmış bu sebeple konu detaylı olarak incelenmiştir. Konunun literatür taramasında ise, zaman çarteri sözleşmesinin bir tür navlun sözleşmesi mi yoksa bir kira sözleşmesi niteliğinde olup olmadığı konusunda farklı görüşler tespit edilmiştir. Bu görüşler incelendiğinde zaman çarteri sözleşmesinin tipik bir navlun sözleşmesi olduğu kanaatine varılmış, bu sebeple zaman çarteri sözleşmesi konusu, navlun sözleşmelerinin alt başlığı olarak incelenmiştir. Ek olarak, gemi işletme müteahhidinin gemi adamları ile kurduğu ilişkiler de ele alınmıştır. Zira başkasına ait bir gemiyi kendi adına suda işleten gemi işletme müteahhidinin, bizzat emir ve komuta yetkisini elinde bulundurması

gerekmektedir. Bu sebeple özellikle, gemi adamları ve kaptanın hizmet sözleşmesinin bizzat gemi işletme müteahhidi tarafından akdedilmesi gerektiğine kanaat getirilmiştir.

Çalışmamızın üçüncü bölümünde gemi işletme müteahhidinin sorumluluğunun incelenmesi gerekmiştir. Zira gemi işletme müteahhidinin kimlere karşı, hangi durumlarda sorumlu olacağı ve bu sorumluluğun çerçevesinin ne olduğu konusunda, öğretide, yargı kararlarında ve mevzuatta belirlenmediği tespit edilmiştir. Bu soruna bir çözüm getirilmesi amacıyla, gemi işletme müteahhidinin sorumluluğu donatan sayılmasına bağlı hukuki sorumluluğu ve taşıyan sıfatına bağlı hukuki sorumluluğu çerçevesinde ele alınmış, üçüncü kişilere karşı sorumluluğunun çerçevesi çizilmiştir. Tez çalışmamızın ilgili bölümünde öncelikle, gemi işletme müteahhidinin gemi malikine karşı hukuki sorumluluğu ele alınmıştır. TTK m. 1061/2 hükmüne göre, gemi alacaklısı hakkına sahip kişi, kanuni rehin hakkına dayanarak malike ait gemi üzerinde rehin hakkı temin edebilir ve cebri icra yolu ile gemiyi satarak alacağını tahsil etme yoluna gidebilir. Ancak, gemi maliki, ilgili kanun hükmüne göre, "geminin işletilmesinin kendisine karşı haksız olduğunu ve alacaklının kötü niyetli olduğunu" ispatladığı takdirde, sorumluluktan kurtulacaktır. Bu noktada, öğretide farklı görüşlerin bulunduğu tespit edilmiş, gemi işletme müteahhidinin gemiyi sözleşmeye aykırı kullanması veya iade etme yükümlülüğüne aykırı davranması halinde, gemi malikine karşı gemiyi haksız olarak işletmiş sayılacağına kanaat getirilmiştir. Kümülatif şartlardan bir diğeri ise kötü niyetin varlığıdır. Öğretide haksız fiil durumunda kötü niyetin mevcut olup olmaması konusunda görüş birliğinin sağlanamadığı görülmüş, TTK m. 1061/2 hükmünde bu ayrıma yer verilmediğinden, haksız fiil durumunda kötü niyetin mevcut olabileceği sonucuna varılmıştır.

Sonuç olarak, kanaatimizce deniz ticaretinin önemli bir süjesi olan gemi işletme müteahhidinin, TTK m. 1061/2 hükmü başta olmak üzere hem mevzuat hükümlerinde hem öğretide hem de uygulamada daha net bir şekilde tanımlanması ve hukuki sorumluluğunun çerçevesinin daha ayrıntılı bir şekilde çizilmesi gerekmektedir. Bu sebeple öncelikle, gemi işletme müteahhidi kavramı konusunda mevzuat açısından, doğrudan gemi işletme müteahhidi ile ilgili hükümlerde kavram birliği sağlanmalıdır. Zira uygulamada karşılaşılan en önemli problemlerden biri, somut uyuşmazlıkta gemi işletme müteahhidi sıfatının tespitidir. Bu konuda önerimiz, ilgili mevzuat hükümlerinde açıkça "gemi işletme müteahhidi" kavramına yer verilmesi, açık ve

kapsayıcı bir tanıma yer verilmesi, sorumluluk sınırlarının ve hukuki statüsünün netleştirilmesi amacıyla, gerekli düzenlemelerin yapılması gerektiğidir.

KAYNAKÇA

Abdullahzade, Cavid. "Gemilerden Kaynaklanan Petrol Kirliliği: Türk Hukukundaki Son Gelişmelerin Değerlendirilmesi", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* C. 58, S. 4, (2009): 693-710.

Akçura Karaman, Tuba. *Gemi ve Hava Aracı İpoteği ve Motorlu Taşıt Rehni (Taşınır İpoteği)*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019.

Akıncı, Sami. *Deniz Ticareti Hukuku Navlun Mukaveleleri*. İstanbul: Türkiye Ticaret Postası Matbaası, 1961.

Aksoy, Sami, "Deniz Alacaklarına Dair Türk Ticaret Kanunu'nun 1352. Maddesi Hakkında Bir Eleştiri", *BATİDER*, C. 34, S. 2, (Haziran 2018): 202-205.

Aksoy, Sami, "Deniz Ticareti Hukukunda Gemiye Yakıt Tedariki", *BATİDER*, C. 34, S.1, (Mart 2018): 95-133.

Aksoy, Sami. *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015.

Algantürk Light, Didem, "CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme." *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, No. 4, S. 8, (Güz 2005/2): 149-172.

Algantürk Light, Didem. *Denizde Çatma Hukuku*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2011.

Amasya, Serap. "Gemi Yönetimi Sözleşmesinin Hukuki Niteliği." *Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 2, S. 1, (Ocak 2003): 165-198.

Anderson, H. Edwin, "Shipbrokers' Claims for Commission Revisited: A Comparision between English and U.S. Law", *Tulane Maritime Law Jurnal*, no. 1&2 (Winter/Summer 2006): 163-192.

Arseven, Haydar. *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri*. İstanbul: Menteş Kitabevi, 1961.

Atamer, Kerim. "2002 Atina Sözleşmesi'nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi." *BATİDER*, C. 24, S. 3, (Haziran 2008): 103-213.

Atamer, Kerim. *Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV Deniz İcra Hukuku.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019.

Atamer, Kerim. *Deniz Ticareti Hukuku I.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017.

Atamer, Kerim. *Deniz Ticareti Hukuku II: Gemilerin Eşya Hukuku*. 4 Cilt, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018. C. 2.

Atamer, Kerim. *Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012.

Ateş, Ebru. *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair "1924 Brüksel (La Haye) Konvansiyonu'nun" Türk Hukukuna Etkisi.* İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008.

Bozer, Ali, ve Celal Göle, *Ticari İşletme Hukuku.* Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2018.

Bozkurt Bozabalı, Banu. "Kurtarma Faaliyetinde Deniz Kirlenmesini Engelleyen Kurtaranın Ücret Hakkı", *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 1, S. 1, (Mart 2011): 169-191.

Bozkurt, Tamer. *Deniz Ticareti Hukuku.* Ankara: Yetkin Yayınları, 2021.

Can, Mertol. "Mülkiyeti Finansal Kiralama Şirketlerine Ait Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Sahibine Bahşettiği Kanuni Rehin Hakkının Doğup Doğmayacağı Meselesi- Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu." *Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü* (Temmuz 1999): 199-219.

Cömert, G. Venüs. *Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Borcu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2022.

Cumalıoğlu, Emre. *Kırkambar Sözleşmesi.* Ankara: Turhan Kitabevi, 2011.

Çağa, Tahir ve Rayegan Kender. *Deniz Ticareti Hukuku I*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2010.

Çağa, Tahir. *Deniz Ticareti Hukuku II- Navlun Sözleşmesi.* İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1982.

Çağa, Tahir. *Deniz Ticareti Hukuku.* İstanbul: Filiz Kitabevi, 1995.

Çetingil, Ergon, ve Rayegan Kender. *Deniz Ticareti Hukuku Dersleri.* İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 1978.

Davis, Mark. *Bareboat Charters - Second Edition.* London: Lloyd's Shipping Law Library, 2005.

Demir, İsmail. *Deniz Ticareti Hukuku.* Ankara: Yetkin Yayınları, 2021.

Force, Robert, *Admiralty and Maritime Law*. Washington: Federal Judicial Center, 2004.

Gebb, Sheldon A. "*Demise Charter: A Conceptual and Practical Analysis." Tulane Law Review*, No. 4, (November 1974): 764-784.

Güden, Faysal. *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017.

Hakan Şeker, *Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu* (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020)

Hızır, Serdar. "Gemi Alacaklısı Hakkının Bahşettiği Bir İmkan Olarak Rehnin Paraya Çevrilmesi Suretiyle Takip Usulü*." BATİDER*, C. 23, (Aralık 2006): 376-378.

Ilgın, Canan Özlem. "Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme*." İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi* S. 12, (Güz 2007/2): 231-258.

Işıklar, Güneş Karol. *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu ile Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018.

İsmail Demir, "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme'de Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi", *BATİDER* S. 1, C. 31 (Mart 2015): 114-115.

İzveren, Adil, ve Nisim Franko ve Ahmet Çalık. *Deniz Ticareti Hukuku*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Adalet Matbaacılık, 1994.

İzveren, Adil. *Deniz Ticaret Hukuku*. Ankara: San Matbaası,1975.

Kalpsüz, Turgut. *Deniz Ticareti Hukuku.* Ankara: Sevinç Matbaası, 1971.

Kalpsüz, Turgut. *Gemi Rehni.* Ankara: Turhan Kitabevi, 2004.

Kaner, İnci Deniz. *Deniz Ticareti Hukuku I-II*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2019.

Kar, Bektaş. *Deniz İş Hukuku.* Ankara: Yetkin Yayınları, 2012.

Kara, Hacı. *Deniz Ticareti Hukuku.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2020.

Karan, Hakan ve Kübra Var Türk, "*Donatanın Gemi Adamlarının Kusurundan Sorumluluğunun Hukuki Mahiyeti ve Şartları"*, *Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan*. Ankara: On İki Levha Yayıncılık, 2019: 617-650.

Karan, Hakan. “Deniz Ticareti Şirketleri Arasında Kurulan Gizli Adi Şirketlerde Görünen Ortak Peerdesinin Kaldırılması- Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu.” *BATİDER* S. 23, (Eylül 2009): 121-139.

Kayapınar, Göksal. *Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2023.

Kayıhan, Şaban ve Etem Kara. “Donatanın Sorumluluğunun Kaynakları ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması Sistemi.” *İstanbul Medeniyet Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* S. 10, (Mart 2021): 49-76.

Kayıhan, Şaban. *Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: Umuttepe Yayınları, 2021.

Kılıçoğlu, Ahmet M. *Borçlar Hukuku Özel Hükümler.* Ankara: Turhan Kitabevi, 2019.

Konfidan, Melisa. *Deniz Araçları Sorumluluk Sigortası Sözleşmesi*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2023.

Kuyucu, Aslıhan. *Gemi Finansmanı Sözleşmeleri.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016.

Kuyucu, Aslıhan. *Taşıyanın Eşyayı Teslim Etme Borcu.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2023.

Kuyucu,Aslıhan. “BIMCO'nun Gemi Yönetimi Sözleşmesine İlişkin 2009 Değişiklikler.” *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası,* C. 71, No. 2, (Ocak 2014): 361-382.

Maude, Frederic Philip and Charles Edward Pollock, *Compendium of the Law of Merchant Shipping* (London: H. Sweet. HeinOnline, 1861),

Meriç, Gülfer. “Donatanın petrol kirliliğinden doğan sorumluluğu ve sınırlandırılması.” Doktora tezi, İstanbul Üniversitesi, 2014.

Oğuzman, M. Kemal, ve Özer Seliçi ve Saibe Oktay Özdemir. *Eşya Hukuku.* İstanbul: Filiz Kitabevi, 2018.

Okay, Sami. *Deniz Ticareti Hukuku-1, Giriş-Gemi-Donatan ve Donatma İştiraki-Gemi Adamları*. İstanbul: İstanbul Hukuk Fakültesi Yayınları, 1970.

Okay, Sami. *Deniz Ticareti Hukuku-1, Giriş-Gemi-Donatan ve Donatma İştiraki-Gemi Adamları.* İstanbul: İstanbul Hukuk Fakültesi Yayınları, 1970.

Okyar, Dila. *Adam Çalıştıranın Sorumluluğu (TBK m.66)*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2022.

Önder, Salih. *Gemi Kira Sözleşmesi*. Ankara: Türkiye Barolar Birliği Yayınları, 2016.

Pulaşlı, Hasan. "Türk, İsviçre ve Alman Hukukuna Göre "İktisadi Amaç" Kavramının Şirket ve Dernekler Bakımından Değerlendirilmesi." *BATİDER*, C. 32, S. 2 (Haziran 2016): 31-33.

Selek, Nazlı. *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015.

Silahtaroğlu, Elvin Batmaz. *Türk Hukukunda Gemi Acentesi.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2022.

Sirmen, Lale. *Eşya Hukuku.* Ankara: Yetkin Yayınları, 2015.

Sözer, Bülent. "*Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Görüşler*." Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 2016, s. 99-100.

Sözer, Bülent. *Deniz Ticareti Hukuku-1*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2013.

Sözer, Bülent. *Deniz Ticareti Hukuku-II.* İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2016.

Süzel, Cüneyt. *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2014.

Süzel, Cüneyt. *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2012.

Süzel, Cüneyt. *Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021.

Şeker Öğüz, Zehra. *Gemi Yönetim Sözleşmesi.* İstanbul: Filiz Kitabevi, 2013.

Taşkın, Melda. *Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2016.

Tekil, Fahiman. *Deniz Hukukuna Giriş*. İstanbul: Ermete Matbaası, 1986.

Tekil, Fahiman. *Deniz Ticareti Hukuku.* İstanbul: Bozak Matbaası, 1970.

Tekin, Safa Murat. *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu.* İstanbul:On İki Levha Yayıncılık, 2017.

Turgut Günel, Duygu. "Kavramsal Açıdan Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi." *Dicle Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, S. 51, (Aralık 2024): 943-94.

Türk, Hikmet Sami. "Ticaret Ortaklıklarının Nevi Değiştirmesine İlişkin Yargıtay Kararları." Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, *BATİDER*, (Temmuz 1985): 145-232. s. 211.

Ulukaya, Selda. *Deniz Ticareti Hukukunda Brokerin Hak ve Yükümlülükleri.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018.

Ülgener, M. Fehmi. *Çarter Sözleşmeleri I- Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmeleri*. İstanbul: DER yayınları, 2017.

Ülgener, M. Fehmi. *Çarter Sözleşmeleri II – Zaman Çarteri Sözleşmeleri*. İstanbul: Der Yayınları, 2016.

Var, Kübra. "Gemi acenteliği sözleşmesi" Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, 2015.

Yazıcıoğlu, Emine. *Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2020.

Yetiş Şamlı, Kübra. *Gemi Mülkiyetinin Hukuki İşlem Yoluyla Kazanılması.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2021.

Yılmaz, Onur. *Gemilerin İhtiyati Haczi*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2023.

19% Overall Similarity

The combined total of all matches, including overlapping sources, for each database.

Filtered from the Report

- Bibliography
- Quoted Text

Top Sources

18% Internet sources
13% Publications
8% Submitted works (Student Papers)

Integrity Flags

0 Integrity Flags for Review

No suspicious text manipulations found.

Our system's algorithms look deeply at a document for any inconsistencies that would set it apart from a normal submission. If we notice something strange, we flag it for you to review.

A Flag is not necessarily an indicator of a problem. However, we'd recommend you focus your attention there for further review.

Top Sources

18% Internet sources
13% Publications
8% Submitted works (Student Papers)

Top Sources

The sources with the highest number of matches within the submission. Overlapping sources will not be displayed.

1	Internet	
acikbilim.yok.gov.tr		4%
2	Internet	
www.scribd.com		2%
3	Internet	
dergipark.org.tr		<1%
4	Internet	
nek.istanbul.edu.tr:4444		<1%
5	Student papers	
Istanbul Medeniyet Üniversitesi		<1%

5 Student papers

Istanbul Medeniyet Ãniversitesi <1%

6 Internet

dspace.atilim.edu.tr <1%

7 Internet

dspace.ankara.edu.tr <1%

8 Internet

docplayer.biz.tr <1%

9 Internet

www.kanunum.com <1%

10 Internet

doczz.net <1%

11 Internet

avukatlarasor.net <1%

12 Internet

www.lexpera.com.tr <1%

13 Internet

www.kararara.com <1%

14 Internet

www.ticaretkanunu.net <1%

15 Internet

cmlcmidatabase.org <1%

16 Internet

www.judiciary.uk <1%

17 Internet

unctad.org <1%

18 Student papers

Bahcesehir University <1%

19 Internet

hdl.handle.net <1%

20 Publication

Çavuş, Cansu Çakan. "Kurtarma Sözleşmeleri", Marmara Universitesi (Turkey), 2022 <1%

21 Internet

www.istanbulbarosu.org.tr <1%

22 Internet

dspace.akdeniz.edu.tr <1%

23 Student papers

The Scientific & Technological Research Council of Turkey (TUBITAK) <1%

24 Internet

pdffox.com <1%

25 Publication

Dalbeyler, Sevi Ceren. "Deniz Yolu ile Konteyner Taşımacılığında Demuraj ve Huk... <1%

26 Publication

Türkel, Doğuş Taylan. "Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi", Dokuz Eylul ... <1%

27 Internet

es.scribd.com <1%

28 Student papers

Bozok Ãniversitesi <1%

29 Internet

kararlarbilgibankasi.anayasa.gov.tr <1%

30 Student papers

Yeditepe University <1%

31 Internet

www.hukukturk.com <1%

32 Internet

acikerisim.bahcesehir.edu.tr:8080 <1%

33 Publication

Yardımcı, Erim Mert. "Türk Hukukunda Gemi Kira Sicili", Ankara Universitesi (Turk... <1%

34 Internet

openaccess.tau.edu.tr <1%

35 Publication

Kuzu, İdil. "Deniz İş hukukunda gemi adamlarının yurda ıadesi", Dokuz Eylul Univ... <1%

36 Internet

link.springer.com <1%

37 Internet

cdn.istanbul.edu.tr <1%

38 Publication

Tekin, Safa Murat. "TTK ve CMR'ye Göre Karayolu Taşıma Senedi.", Marmara Univ... <1%

39 Internet

doczz.biz.tr <1%

40 Internet

tbbyayinlari.barobirlik.org.tr <1%

41 Internet

www.alomaliye.com <1%

42 Student papers

Kyungpook National University <1%

43 Internet

scholarlycommons.pacific.edu <1%

44 Internet

acikerisim.ticaret.edu.tr <1%

45 Internet

www.coursehero.com <1%

46 Student papers

Atilim University <1%

47 Student papers

University of Southampton <1%

48 Internet

tbbdergisi.barobirlik.org.tr <1%

49 Publication

Yıldız, Ozan Ali. "Fikri Hakların Ihlali Suretiyle Elde Edilen Kazancın Devri", Marma... <1%

50 Internet

www.yeditepelaw.info <1%

51 Publication

John A.C. Cartner, Richard P. Fiske, Tara L. Leiter. "The International Law of the Sh... <1%

52 Internet

www.slideshare.net <1%

53 Publication

Canatan, Bahar. "Donatanin Deniz Kazalarindan Dogan Borclari/Sorumlulugu", M... <1%

54 Internet

www.taspinarmuhasebe.com <1%

55 Internet

dargeb.com <1%

56 Internet

www.eyavuz.av.tr <1%

57 Publication

Yalçin, CİHan. "Ticarî Dava ile Tüketici Davası Arasındaki Ilişki", Ankara Universite... <1%

58 Internet

www.turkdenizcileri.com <1%

59 Publication

Akpinar, Ismail. "P and I kulub tarafindan Teminat altina alinan donatanin Riskler... <1%

60 Publication

Çelikel, Serdar. "Kİşİsel verİlerİn korunmasi hukuku kapsaminda verİ sorumlusu v... <1%

61 Student papers

Business College of Athens <1%

62 Internet

earsiv.cankaya.edu.tr:8080 <1%

63 Internet

jurix.com.tr <1%

64 Internet

openaccess.cag.edu.tr <1%

65 Internet

avesis.gsu.edu.tr <1%

66 Internet

openaccess.hacettepe.edu.tr <1%

67 Student papers

(school name not available) <1%

68 Publication

Önder, Salih. "Gemi Kira Sözleşmesi", Ankara Universitesi (Turkey), 2024 <1%

69 Student papers

Kocaeli Üniversitesi <1%

70 Internet

acikerisim.akdeniz.edu.tr:8080 <1%

71 Internet

hukukideniz.blogspot.com <1%

72 Internet

search.trdizin.gov.tr <1%

73 Internet

www.denizticaretodasi.org.tr <1%

74 Student papers

Özyegin Üniversitesi <1%

75 Publication

Alastair Su. "The Opiated Ocean", The American Historical Review, 2025 <1%

76 Publication

Cumalioğlu, Emre. "Kirkambar sözleşmesi", Dokuz Eylul Universitesi (Turkey), 2024 <1%

77 Publication

Gazioğlu, Harun. "Zorunlu Askerlik Hizmetinin iş ve Sosyal Güvenlik Hukukuna Et... <1%

78 Student papers

SUNY, Maritime College <1%

79 Publication

Unsal, Muhammed. "Deniz Hukukunda Brokerlik muessesesi", Marmara Universit... <1%

80 Student papers

Beykent Universitesi <1%

81 Publication

Okumuş, Selmani. "Müspet Zarar", Ankara Universitesi (Turkey), 2024 <1%

82 Publication

Süslü, Güven. "ÇEvrenin Korunmasında Beyaz Enerjinin Rolü Ve Yargısal Denetimi... <1%

83 Internet

www.acarindex.com <1%

84 Student papers

Koc University <1%

85 Publication

Sarikaya, Sinan. "sirket birlesmelerinde ortaklarin Dava Yoluyla korunmasi", Mar... <1%

86 Internet

aghukukburosu.com <1%

87 Internet

bozbel.wordpress.com <1%

88 Publication

unlutepe, Mustafa. "Borclar Kanunu Hukumleri cercevesinde Taksitle Satim Sozle... <1%

89 Internet

www.turkiyehukuk.org <1%

90 Publication

Şeker, Esra. "Avrupa Birliği Müktesebatı'nın Üstlenilmesine Ilişkin Türkiye Ulusal ... <1%

91 Publication

Canca, Hakan Selim. "Denizde Islenen Suclar.", Marmara Universitesi (Turkey), 2021 <1%

92 Publication

CİCİM ULUĞ, İlknur. "YENİ TÜRK TİCARET KANUNUNA GÖRE DENİZ YOLU İLE YOL... <1%

93 Publication

Okudan Soytürk, Havva. "Turkish International Ship Registry: Purposes and Outc... <1%

94 Student papers

TechKnowledge Turkey <1%

95 Internet

acikerisim.kastamonu.edu.tr <1%

96 Internet

hukuk-turkiye.blogspot.com <1%

97 Internet

www.buraksenhukuk.com <1%

98 Internet

www.cag.edu.tr <1%

99 Internet

www.simurgkitabevi.com <1%

100 Publication

ÇELİKBAŞ, Nil Merve. "Navlun sözleşmesi ile konişmento arasındaki ilişki", TUBIT... <1%

101 Student papers

Eastern Mediterranean University <1%

102 Publication

Narmış, Burçin. "Taşınır Rehninin Paraya çEvrilmesi ve Bu Takipte Sıra Cetveli Ile ... <1%

103 Internet

ismailarici.com <1%

104 Internet

www.hukukihaber.net <1%

105 Internet

www.mypaperwriter.org <1%

106 Internet

www.researchgate.net <1%

107 Publication

Emir, Asiye Şahin. "İş ve Sosyal Güvenlik Hukukunda Analık", Dokuz Eylul Universi... <1%

108 Publication

PULAŞLI, Hasan. "TÜRK, İSVİÇRE VE ALMAN HUKUKUNA GÖRE "İKTİSADİ AMAÇ" K... <1%

109 Publication

Topuz, Murat. "Isvicre Ve Turk borclar Hukuku Ile karsilastirmali Olarak Roma bo... <1%

110 Internet

acikerisim.deu.edu.tr <1%

111 Internet

acikerisim.uludag.edu.tr <1%

112 Internet

earsiv.anadolu.edu.tr <1%

113 Publication

"Promoting Justice, Human Rights and Conflict Resolution through International ... <1%

114 Student papers

Akdeniz University <1%

115 Publication

Alizada, Ziyaddin. "Marka Hukukunda Itibar tazminati.", Marmara Universitesi (T... <1%

116 Publication

Aydın, İsmail. "Ticari Davalarda Dava şArtı Olarak Arabuluculuk", Ankara Universi... <1%

117 Publication

Cankat, Didem Kaya. "Acentelik Sozlesmesinin Sona Ermesi.", Marmara Universit... <1%

118 Publication

Ergun, Ilker Erdinc. "Gemi acenteliginin Hukuki cercevesi", Marmara Universitesi ... <1%

119 Publication

Gökçe, Fatmagül. "Trip Çarter Sözleşmelerinde Tarafların hak ve Yükümlülükleri",... <1%

120 Publication

Turgan, Erdem. "Avrupa Birligi Finans piyasalarina Turk Finans piyasalarinin Ente... <1%

121 Publication

Yuksel, Elif. "Turk Hukukunda Saf inanclı islemler", Bilkent Universitesi (Turkey) <1%

122 Internet

auhf.wordpress.com <1%

123 Internet

hazirliktestleri.com <1%

124 Publication

ozturk, Gizem Kilic. "Turk Borclar Hukukunda Borclunun Temerrudu", Bursa Ulud... <1%

125 Internet

www.hukuki.net <1%

126 Internet

www.resmigazete.gov.tr <1%

127 Publication

Aydin, Doğan Can. "Eşya Taşıma Hukukunda Zamanaşımı ve Hak Düşürücü Sürele... <1%

128 Publication

Er, Ömer. "Karayolları Trafik Kanunu'Nda Kusur", Bursa Uludag University (Turke... <1%

129 Publication

Sefer, Nezire. "Deniz Hukukunda Taşıma Işleri Organizatörünün Taşıyan Sıfatı", M... <1%

130 Publication

Soysac, Muhammed Efe. "Borçluya şahsî Veya aynî Teminat Verelenlerin Konkord... <1%

131 Publication

Taylar, Yildirim. "Vergi hukukunda vergiyi doğuran olay", Dokuz Eylul Universitesi... <1%

132 Publication

Top, Emine Elif. "Yangin Musterek Avaryasi", Marmara Universitesi (Turkey), 2021 <1%

133 Publication

Yazıcı, Cemre. "Gemi kiralama sözleşmelerinin muhasebe standartları kapsamınd... <1%

134 Publication

Yilmaz, Esra. "Finansal Kiralama Sözleşmesinin Sona Erme Sebepleri ve Sona Erme... <1%

135 Internet

bursabarosu.org.tr <1%

136 Internet

hukuk.medeniyet.edu.tr <1%

137 Internet

kitaplar.ankara.edu.tr <1%

138 Internet

openaccess.altinbas.edu.tr <1%

139 Internet

qdoc.tips <1%

140 Internet

repository.kmou.ac.kr <1%

141 Internet

wwwbrokerimnet.blogspot.com <1%

142 Publication

Çakici, Mert. "Tacirin defter tutma yükümlülüğü", Dokuz Eylul Universitesi (Turke... <1%

143 Publication

İnci, Özge. "Navlun Sözleşmelerinde Tellallık", Dokuz Eylul Universitesi (Turkey), 2... <1%

144 Publication

Akgün, Aliye. "Mevduat Sözleşmeleri", Dokuz Eylul Universitesi (Turkey), 2024 <1%

145 Publication

Ata, Ahmet. "Limited Şirketlere Uygulanan Hükümler", Ankara Universitesi (Turk... <1%

146 Publication

Cabri, Sezer. "Konut Finansmani Sozlesmeleri", Marmara Universitesi (Turkey), 20... <1%

147 Publication

Canikli, Kerim. "4857 sayili Is Kanunu'Na gore Faiz", Marmara Universitesi (Turke... <1%

148 Publication

Delice, Emrah. "Kambiyo Senetlerinde Aval", Marmara Universitesi (Turkey), 2023 <1%

149 Publication

Demir, İsmail. "1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma", Ankara Univ... <1%

150 Publication

Güncan, Gökhan. "6750 sayili kanun kapsaminda isletme rehni.", Anadolu Univers... <1%

151 Publication

Kayiş, Ferhat. "Ticari Işletmede Şube Kavramı ve Sonuçları", Dokuz Eylul Universit... <1%

152 Publication

Muran, Hakan. "Zaman Carteri sozlesmesinde Cartererin yukumlulukleri", Marma... <1%

153 Publication

Samsa, Harun. "Roma ve Türk Hukuku`nda Zilyetlik (Possessio)", Ankara Universit... <1%

154 Publication

Özer, Timur. "Gemilerin Zaman Esasına Göre Kiralanması: Türk Donatanların Gem... <1%

155 Publication

ACUN, Merve. "YABANCILIK UNSURU TAŞIYAN FİNANSAL KİRALAMA (LEASING) SÖ... <1%

156 Publication

Aka, Beyza. "Hamiline yazılı pay kavramı ve hamiline yazılı paylar üzerindeki huk... <1%

157 Publication

Bayraktar, Müzeyyen. "Kişisel Sağlık Verilerinin Işlenmesi ve Korunması", Marmar... <1%

158 Publication

CUMALIOĞLU, Emre. "Kırkambar sözleşmesinde taşıyanın gemiyi belirlemesinin h... <1%

158 Publication

CUMALIOĞLU, Emre. "Kırkambar sözleşmesinde taşıyanın gemiyi belirlemesinin h... <1%

159 Publication

Can, Begüm. "Deniz Icra Hukukunda Gemi Alacaklisi Hakki.", Ankara Universitesi ... <1%

160 Publication

DEĞİRMENCİ, Nil Kula. "Türk Ticaret kanunu uygulamalarında gemi alacaklısı hak... <1%

161 Publication

Demïr, Hasan. "Çevreyi Kirletenin Hukuki Sorumluluğu", Ankara Universitesi (Tur... <1%

162 Publication

Erdemoglu, Deniz. "Turk ozel Hukukunda Tehlike esasina Dayanan Sorumluluk", ... <1%

163 Publication

GENÇTÜRK, Muharrem. "Yeni Türk Ticaret Kanununa göre taşıyıcının sınırsız soru... <1%

164 Publication

TEKİN, İsa. "Gider, hasılat, tazminat, vergi ve cezaların yansıtılması - 2 (Türk vergi ... <1%

165 Publication

Ucar, Sercan. "Anonim sIrket Paylarinin Devrinde onalim ve oncelik Haklari", Burs... <1%

166 Publication

Yaldiz, Hacer. "Finansal Kiralama sozlesmesinde Kiraya Verenin ayiplarindan soru... <1%

167 Internet

silo.tips <1%

168 Internet

www.itshukuk.com <1%

169 Internet

www.vedatkitapcilik.com <1%

ÖZGEÇMİŞ

Adı ve Soyadı: İrem Yüzbaşıoğlu Sözal

Öğrenim Durumu:

Derece	**Alan**	**Üniversite**	**Yıl**
Lisans	Hukuk	Atılım Üniversitesi	2016-2021
Yüksek Lisans	Özel Hukuk	Atılım Üniversitesi	2022-2025

İş Deneyimi:

Çalıştığı Yer	**Görev**	**Yıl**
Av. Mahmut Bayram & Av. Efser Güniz Bayram Yasun & Av. Hasan Kepenek Hukuk Bürosu	**Stajyer Avukat**	**2021-2022**
Unutmaz Hukuk ve Arabuluculuk Bürosu	**Avukat**	**2023-2024**

Yabancı Diller: İngilizce

Yayınlar: Özeti Basılmış Sempozyum Tebliği- *"Aval Verenin Eşinin Rızasının Aranması Konusuyla İlgili Olarak İçtihatları Birleştirme Genel Kurulu Kararının İncelenmesi.*" Cinsiyet Bağlamında Hukuka Eleştirel Bakış Sempozyumu*,* Atılım Üniversitesi Kadın Sorunları Araştırma Merkezi, Ankara**,** (31 Mart 2023).

Tarih: …../…./2025