

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

GEMİ ALACAKLISI HAKKI VEREN ALACAKLAR

Yüksek Lisans Tezi

YUSUF ULUTAŞ

İSTANBUL, 2010

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ÖZEL HUKUK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

GEMİ ALACAKLISI HAKKI VEREN ALACAKLAR

Yüksek Lisans Tezi

YUSUF ULUTAŞ

Tez Danışmanı: PROF. DR. SAMİM ÜNAN

İSTANBUL, 2010

ÖZET

GEMİ ALACAKLISI HAKKI VEREN ALACAKLAR

Ulutaş, Yusuf

Özel Hukuk Yüksek Lisans Programı
Tez Danışmanı: Prof. Dr. Samim Ünan

Haziran 2010, 123 sayfa

Bu çalışmada, gemi alacaklısı hakkı veren alacaklara ilişkin Türk Ticaret Kanunu hükümleri, Tasarı ile getirilmek istenen yeni düzenlemeyle birlikte incelenmiştir. İnceleme konusu yapılan hususlara ilişkin olarak yeri geldikçe uluslararası sözleşmelere de değinilmiştir. Çalışmanın birinci bölümünde, genel olarak gemi alacaklısı hakkı kavramı ve önemine değinilmiş ve gemi alacaklısı hakkının doğumu ve özellikleri ile hakkın konusu ve kapsamı incelenmiştir. Ayrıca gemi alacaklısı hakkının hukuki niteliğinden de kısaca bahsedilmiştir. Çalışmanın ikinci bölümünde ise, gemi alacaklısı hakkını bahşeden alacaklar ayrıntılı olarak ele alınarak inceleme konusu yapılmıştır. Çalışmamızın üçüncü bölümünde ise, gemi alacaklısı hakkının sırası, sona ermesi ve zamanaşımı Tasarıdaki düzenlemeyi de içerecek şekilde ele alınarak incelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar, Gemi Alacaklısı Hakkı, Gemi Alacağı, Gemi Alacakları

ABSTRACT

THE CLAIMS SECURED BY A MARITIME LIEN

Ulutaş, Yusuf

LL.M Program in Private Law

Supervisor: Prof. Dr. Samim Ünan

June 2010, 123 pages

In this study, the provisions of Turkish Commercial Code regarding the claims secured by a maritime lien are examined together with the provisions of draft of new Turkish Commercial Code. With regard to the matters the subjects of study in international conventions have been mentioned as the occasion arises. In the first chapter, general concept and importance of the maritime lien are referred and birth of the maritime liens, their properties, subject and scope of maritime liens are examined. Furthermore, legal nature of maritime lien is also briefly mentioned. In the second part of the study, the claims secured by a maritime lien are examined in detail. In the third part of our study, rank, ending and time bar of maritime liens are examined together with the provisions of draft of new Turkish Commercial Code.

Keywords: the claims secured by a maritime lien, maritime liens, maritime claims

KISALTMALAR

adı geçen eser	:	a.g.e
Bakınız	:	Bkz.
Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi	:	BATİDER
bent	:	b.
Borçlar Kanunu	:	BK
cilt	:	C
dipnot	:	dn.
esas	:	E.
fıkra	:	f.
Hukuk Dairesi	:	HD
İcra İflas Kanunu	:	İİK
İstanbul Barosu Dergisi	:	İBD
karar	:	K.
madde	:	m.
Medeni Kanun	:	MK
Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında		
Kanun	:	MÖHUK
Protection and Indemnity	:	P&I
sayfa	:	s.
Sosyal Güvenlik Kurumu	:	SGK
Sosyal Sigortalar Kurumu	:	SSK
Türk Ticaret Kanunu	:	TTK
Türk Ticaret Kanunu Tasarısı	:	Tasarı
ve devamı	:	vd.
Yargıtay	:	Y.
Yargıtay Hukuk Genel Kurulu	:	YHGK.
Deniz Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı		
Kaidelerin Tevhidi Hakkında Sözleşme	:	1910 tarihli Kurtarma Sözleşmesi

Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile Alâkalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme	:	1926 tarihli Brüksel Sözleşmesi
Deniz Gemilerinin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme	:	1952 tarihli Brüksel Sözleşmesi
Gemiler Üzerindeki İmtiyazlara ve İpoteklere İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme	:	1967 tarihli Brüksel Sözleşmesi
Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme	:	1976 tarihli Londra Sözleşmesi
Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme	:	1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi
Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme	:	1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi
Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme	:	1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi
Gemilerin İhtiyati Haczi İle İlgili Milletlerarası Sözleşme	:	1999 tarihli Cenevre Sözleşmesi

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR	v
İÇİNDEKİLER	vii
1. GİRİŞ	1
2. GEMİ ALACAKLISI HAKKI.....	3
2.1 GEMİ ALACAKLISI HAKKI KAVRAMI VE ÖNEMİ	3
2.2 TÜRK TİCARET KANUNU TASARISINDA GEMİ ALACAĞI KAVRAMI....	6
2.3 GEMİ ALACAKLISI HAKKINA İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER	8
2.4 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ DOĞUMU VE ÖZELLİKLERİ	10
2.4.1 Gemi Alacaklısı Hakkının Doğumu.....	10
2.4.2. Gemi Alacaklısı Hakkının Sağladığı Takip ve Öncelik Hakkı	11
2.4.2.1 Takip hakkı.....	11
2.4.2.2 Öncelik hakkı	12
2.5 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ KONUSU VE KAPSAMI.....	14
2.5.1 Konusu	14
2.5.1.1 Gemi ve teferruatı	14
2.5.1.2 Navlun	17
2.5.1.3 Surrogatlar	20
2.5.2 Kapsamı	23
2.6 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ HUKUKİ NİTELİĞİ.....	24
3. GEMİ ALACAKLISI HAKKI BAŞEDEN ALACAKLAR.....	27
3.1 GENEL OLARAK	27
3.2 TASARIDAKİ DÜZENLEME.....	30
3.3 ALACAKLAR	37
3.3.1 Cebri İcra Masraflarından Sayılmayan Gemi ve Teferruatının Bekçilik ve Muhafaza Masrafları (TTK m. 1235/b.1)	37
3.3.2 Geminin Seyrüsefer ve Liman Resimleri (TTK m. 1235/b.2)	39
3.3.3 Gemi Adamlarının Hizmet ve İş Mukavelelerinden Doğan Alacakları (TTK m. 1235/b.3)	42

3.3.4 Kılavuz Ücretleri, Kurtarma/Yardım, Fidyeye ve İtiraz Ücret ve Masrafları (TTK m. 1235/b.4)	48
3.3.5 Geminin Müşterek Avarya Garame Borçları (TTK m. 1235/b.5)	55
3.3.6 Kaptanın Kredi İşlemlerinden Doğan Alacaklar (TTK m. 1235/b.6)	59
3.3.7 Yükün veya Bagajın Zıya ve Hasarından Doğan Alacaklar ile Taşıma Sözleşmesinden Kaynaklanan Alacaklar (TTK m. 1235/b.7).....	63
3.3.7.1 Yük veya bagajın zıya ve hasarından doğan alacaklar.....	65
3.3.7.2 Yük veya yolcu taşıma sözleşmelerinin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden doğan alacaklar	66
3.3.8 Kaptanın Kanuni Temsil Yetkisine Dayanarak Yaptığı İşlemler ile Donatanca Yapılan Fakat İfası Kaptana Düşen İşlemlerden Doğan ve Diğer Bent Hükümlerinin Kapsamına Girmeyen Alacaklar (TTK m. 1235/b.8)	68
3.3.9 Gemi Adamlarının Kusurundan Doğan Alacaklar (TTK m. 1235/b.9)	72
3.3.10 Sosyal Güvenlik Kurumu'nun Donatana Yönelik Alacakları (TTK m. 1235/b.10)	86
4. GEMİ ALACAKLISI HAKKININ SIRASI, SONA ERMESİ ve ZAMANAŞIMI .	87
4.1 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ SIRASI.....	87
4.1.1 TTK Bakımından	87
4.1.1.1 Genel olarak	87
4.1.1.2 Gemi alacaklısı hakları arasındaki sıra	88
4.1.2 Tasarı Bakımından Sıra Cetveli	90
4.1.2.1 Cebri icra giderleri	91
4.1.2.2 Enkaz kaldırmaya ilişkin kamusal alacaklar	91
4.1.2.3 Gemi alacakları	92
4.1.2.3.1 Gemi adamı alacakları.....	92
4.1.2.3.2 Geminin işletilmesinden kaynaklanan kişi zararları	93
4.1.2.3.3 Kurtarma ücreti	93
4.1.2.3.4 Seyrüsefer resimleri	95
4.1.2.3.5 Haksız fiile dayanan maddi zararlar.....	95
4.1.2.4 İpotek veya hapis hakkıyla temin edilen tersaneci alacakları	95
4.1.2.5 Gemiye ilişkin vergiler.....	96
4.1.2.6 Rehinli alacaklar.....	96
4.1.2.7 Geriye kalan deniz alacakları	97
4.1.2.8 Diğer alacaklar	97

4.2 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ SONA ERMESİ	97
4.2.1 Deniz Hukukundan Kaynaklanan Sebeplerle Sona Ermesi	97
4.2.1.1 Gemi alacaklısı hakkının mahkeme kararıyla iptal edilmesi	97
4.2.1.2 Geminin cebri icra yolu ile satılması	99
4.2.1.3 Geminin kaptan tarafından bir zorunluluğa istinaden satılması.....	100
4.2.1.4 Limanlar Kanunu m. 7 uyarınca geminin satılması	100
4.2.1.5 Geminin zapt ve müsaderesi	100
4.2.2 Genel Hükümlere Göre Sona Ermesi.....	101
4.3 GEMİ ALACAKLISI HAKKINA İLİŞKİN ZAMANAŞIMI	103
5. SONUÇ	107
KAYNAKÇA	109

1. GİRİŞ

Deniz Ticaret Hukukunda donatanın sorumluluğu, çeşitli gerekçelerle sınırlandırılmış ve sınırlı aynı sorumluluk sistemi ortaya çıkmıştır. Buna karşılık, donatanın sorumluluğunun sınırlı aynı olarak sınırlandırılmasının, bazı alacaklıları, alacaklarını tahsil etme konusunda oldukça korumasız bırakacağından endişe edilmiştir. Bu endişenin giderilerek donatanın sorumluluğunda bir dengenin sağlanabilmesi için, gemi alacaklısı hakkı müessesesi ile bazı alacaklılara, imtiyaz tanınarak alacaklarını deniz serveti üzerinden tahsil etme konusunda bir öncelik ve aynı bir güvence sağlanmıştır.

Bu itibarla, gemi alacaklısı hakkının genel olarak, Deniz Ticaret Hukukundaki donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin bu geleneksel yaklaşımın bir sonucu olarak doğduğunu söylemek mümkündür. Ancak, hukukumuz açısından gemi alacaklısı hakkının bu genel ihdas sebebi dışında, başka bir takım amaçlarla sınırlı aynı sorumluluğa tabi olmayan bazı alacaklar da gemi alacaklısı hakkı ile korunmaktadır.

Öte yandan, günümüzde teknoloji, ekonomi, iletişim ve bilişim alanında yaşanan gelişmeler karşısında, sınırlı aynı sorumluluk sisteminin devamının haklı bir gerekçesi kalmamıştır. Uluslararası bir takım sözleşmelerle bu sistemin terk edilmesi, gemi alacaklısı hakkı veren alacakları da etkilemiştir. Zira, genel olarak sınırlı aynı sorumluluk sisteminin bir sonucu olarak ortaya çıkan gemi alacaklısı hakkı veren alacakların sayısı ve içeriği de aynı ölçüde değişmektedir.

1957 yılından bu yana yarım yüzyıldan daha uzun bir süredir yürürlükte bulunan mevcut TTK hükümlerinin de gemi alacaklısı hakkı bakımından değiştirilmesi bir zorunluluk haline gelmiştir. Zira, bir kanun ne kadar mükemmel yapılsa yapılsın, zamanla değişen şartların gerisinde kalmaktadır. Gemi alacaklısı hakkına ilişkin mevcut TTK hükümleri de zamanın gerisinde kalmıştır. Dünyadaki değişim ve yaşanan gelişmeler yeni bir ticaret kanunu hazırlanmasını zaruri kılmış ve bu noktada bir Ticaret Kanunu Tasarısı hazırlanmıştır.

TTK'nın 1235 ila 1257. maddelerinde düzenlenmiş bulunan gemi alacaklıları, 06 Mayıs 1993 tarihinde Cenevre'de kabul edilmiş olan "Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve

İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme” hükümleri esas alınmak suretiyle Tasarının 1320 ila 1327. maddelerinde tümüyle yeniden düzenlenmiştir. Bunun bir neticesi olarak gemi alacaklısı hakkı veren alacakların sayısı azalmış ve bu hakların kapsamında önemli değişiklikler yapılmıştır.

Bu çalışmamızda, gemi alacaklısı hakkı veren alacaklara ilişkin TTK hükümleri, Tasarı ile getirilmek istenen yeni düzenlemeyle birlikte incelenmiştir. İnceleme konusu yapılan hususlara ilişkin olarak yeri geldikçe uluslararası sözleşmelere de değinilmiştir.

Çalışmamızın birinci bölümünde, genel olarak gemi alacaklısı hakkı kavramı ve önemine değinilmiş ve gemi alacaklısı hakkının doğumu ve özellikleri ile hakkın konusu ve kapsamı incelenmiştir. Ayrıca gemi alacaklısı hakkının hukuki niteliğinden de kısaca bahsedilmiştir.

Çalışmamızın ikinci bölümünde ise, gemi alacaklısı hakkını bahşeden alacaklar ayrıntılı olarak ele alınarak inceleme konusu yapılmıştır. Bu alacaklar incelenirken, TTK’da benimsenen madde sıraları esas alınarak başlıklar halinde incelenmiştir. Tasarıda benimsenen düzenleme, ilgili alacağa ilişkin başlık altında ele alınmıştır. Çalışmamızın üçüncü bölümünde ise, gemi alacaklısı hakkının sırası, sona ermesi ve zamanaşımı Tasarıdaki düzenlemeyi de içerecek şekilde ele alınarak incelenmiştir.

2. GEMİ ALACAKLISI HAKKI

2.1 GEMİ ALACAKLISI HAKKI KAVRAMI VE ÖNEMİ

Tarihi gelişimi¹ içerisinde deniz ticaretinin kendine özgü işleyişi ve riskleri bir takım kavram ve kurumların hukuki bir zeminde düzenlenmesini gerekli kılmıştır. Bu kavramlardan bir tanesi de deniz ticaret hukuku alanında düzenlenmiş olan gemi alacaklısı hakkıdır.

Deniz ticareti hukukunda, donatanın sorumluluğu geleneksel olarak hep sınırlandırılmıştır². Donatının ticari faaliyetleri sonucunda doğan borçlarının genel olarak sınırlı ayni sorumluluk³ sistemine sahip olması, donatanın karşısında yer alan ilgililer aleyhine menfaatler dengesini bozmaktadır.

¹ Gemi alacaklısı hakkının ortaya çıkışı ve kanuni gelişimi konusunda bkz. ATAMER Kerim, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, XIV, Ankara 4-5 Nisan 1997, s.218 (“*Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılması*”)

² ÜNAN Samim, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ile Deniz Ticaret Hukukuna Getirilen Değişikliklerin Değerlendirilmesi (07 Kasım 2009 tarihinde İstanbul Barosu tarafından düzenlenen panele sunulan tebliğ), İstanbul 2009, s.28 (“*Tasarı İle Getirilen Değişikliklerin Değerlendirilmesi*”)

³ TTK m. 948 hükmü uyarınca donatanın belirli borçlarından sorumluluğu sadece gemi ve navlunla sınırlandırılmıştır. Gemi ve navlun sınırlı ayni sorumluluk bakımından “deniz serveti” denilen özel bir malvarlığı teşkil etmektedir. Donatanın bunun dışında kalan bütün malvarlığına “kara serveti” denilir. Donatanın deniz servetinde kullanmadığı gemi ve navlun dışında kalan özel serveti, bankadaki parası, birden çok gemisi olması halinde diğer gemileri ve onların navlunları vs. kara servetine dahil olup, sınırlı ayni sorumluluğun kabul edildiği borçlar bakımından alacaklıların donatanın kara servetine müracaat imkanı yoktur. Sınırlı ayni sorumluluk sistemi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. ÇAĞA Tahir / KENDER Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku, C.I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 15. bası, İstanbul 2009, s.152 vd. (“*I*”). Öte yandan, 19 Kasım 1976 tarihinde Londra’da kabul edilen “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme” (1976 tarihli Londra Sözleşme)’nin 1 Temmuz 1998 tarihinde Türkiye bakımından yürürlüğe girmesiyle birlikte donatanın sorumluluğunu gemi ve navlun ile sınırlayan TTK m. 948 hükmünün zımnen ilga edildiği ve yabancılik unsuru taşımayan olaylarda da 1976 tarihli Sözleşmenin uygulanması gerektiği hakkında bkz. ATAMER Kerim, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra, İstanbul 2006, s.17-18 ve s.37-38 (“*Deniz Hukukunda Cebri İcra*”); Tasarı Genel Gereğe s.61; Tasarı Madde Gereğeleri, s.395. Öte yandan, 1976 tarihli Sözleşme hükümlerinin 1 Temmuz 1998 tarihinde Türkiye bakımından yürürlüğe girdiği ve ancak yabancılik unsuru taşıyan olaylar bakımından uygulanması gerektiği konusunda bkz. ÇAĞA/KENDER, I, s.176.; Usulüne uygun olarak yürürlüğe konulmuş olan uluslararası sözleşmelerin Anayasa m.90 tahtında “kanun” hükmünde olduğu ve 1976 tarihli Sözleşmenin TTK’daki sınırlı sorumluluk rejimini rafa kaldırdığının öne sürülebileceği ancak meselenin Anayasa m. 90’daki “Türk Kanunlarında değişiklik getiren her türlü sözleşmenin ancak TBMM’nin bir kanunla uygun bulması halinde onaylanmış olacağı” hususundaki hükmü çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiği konusunda bkz. ÜNAN A. Samim, Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulama Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı – Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı – Donatanın Karar Verdiği Kurtarma Yardımın Müşterek Avarya Olup Olmayacağı, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s.639 vd. (“*Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu*”). Türk Ticaret Kanunu Tasarısında ise sınırlı ayni sorumluluk sistemi terk edilmiştir.

Böyle olunca da geminin işletilmesinden doğan alacak sahipleri, donatanın tüm mal varlığına değil; ancak gemi ve navlundan oluşan deniz servetine müracaat edebilmektedir⁴.

Donatanın deniz serveti ile sorumluluğunun söz konusu olması halinde kara servetine başvuramayan alacaklının, alacağını elde edebilme imkânı azalmaktadır. Bu durumda, denge, sınırlı aynı sorumluluk nedeni ile sadece deniz servetine el atabilen alacaklıların aleyhine bozulmaktadır. Oysa alacaklı aleyhine borçlunun menfaatine bozulan dengenin yeniden kurulması ve böylece hakkaniyetin sağlanması gerekmektedir⁵.

Bütün bu düşünceler, bazı alacaklara birtakım imtiyazların tanınması sonucunu doğurmuştur. Dolayısıyla imtiyaz olarak "gemi alacaklısı hakkı" tanınmış ve bu sayede alacaklı aleyhine bozulan denge yeniden sağlanarak hakkaniyet de gerçekleştirilmiştir. Görüldüğü gibi gemi alacaklısı hakkı kavramının temelinde karşılıklılık düşüncesi yatmakta ve donatanın kara servetine başvurabilme imkânından yoksun bırakılan alacaklı deniz servetinden alacağını öncelikle elde edebilmek bakımından bir imtiyazla donatılarak aleyhine bozulan denge yeniden sağlanmaktadır⁶.

Belirli alacaklılara böyle bir imtiyaz hakkı tanınmasına yol açan düşüncelerin başında, kanunun sınırlı aynı mesuliyet sistemi sonucu olarak alacaklı ve borçlu menfaatlerinin korunmasında alacaklı aleyhine bozulmuş olan dengenin yeniden sağlanması fikri gelmektedir⁷.

Ancak gemi alacaklısı hakkının bu genel ihdas sebebi dışında başka amaçlarla bazı alacaklıların da gemi alacaklısı hakkı ile temin edildiği görülmektedir. Buna göre, geminin yolculuk esnasında kredi bulabilmesini kolaylaştırmak, donatanın kara servetine başvurabilmenin bazen çok zor ve hatta fiilen imkânsız olması, gemi adamlarının alacaklıları ile bazı kamu alacaklarında olduğu gibi sosyal düşünceler,

⁴ ÇAĞA Tahir / KENDER Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku, C.III, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, Zamanaşımı, Deniz Hukukunda Cebri İcra, 4. bası, İstanbul 2005, s.1 ("III"); BARLAS Nuray, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği, İstanbul 2000, s.6; TÜRKEL Doğuş Taylan, Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi, İzmir 2008, s.3

⁵ BARLAS, s.6; KALPSÜZ Turgut, Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Mahiyeti, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Ankara 1988 ("*Gemi Alacaklısı Hakkı*") s.301; ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılması, s.220; ÇAĞA/KENDER, III, s.2

⁶ BARLAS, s.7

⁷ ÇAĞA/KENDER, III, s.1

kurtarma ve yardım faaliyetlerine teşvik ve kamu yararının gözetilmesi bazı alacaklılara imtiyaz tanınmasını gerekli kılan diğer sebep ve düşünceler olarak özetlenebilir⁸.

Bazı alacaklılara deniz serveti üzerinde belirli ayrıcalıkların tanınması gerekliliği karşısında Ticaret Kanunumuz 1235. maddesinde on bent halinde saydığı bazı alacaklılara alacaklarını deniz servetinden diğer bütün alacaklılardan önce almak hususunda “*gemi alacaklısı hakkı*” adı ile bir imtiyaz tanımıştır⁹.

Sınırlı olarak on bent halinde Ticaret Kanunumuzun 1235. maddesinde düzenlenen bu alacaklar, sahiplerine gemi alacaklısı hakkı denen imtiyazlı bir rehin hakkı bahşederler. Bu rehin hakkı diğer bütün rehin haklarından önce gelir; yani gemi alacaklıları haklarını, bu hak sahiplerine nazaran öncelikle alırlar¹⁰.

Bu durumda gemi alacaklısı hakkını, "kanunda belirtilen alacaklardan birinin meydana gelmesi halinde, alacak sahibine, alacağını deniz servetinin her zilyedine karşı ileri sürerek, diğer adi ve rehinli bütün alacaklılardan önce almayı sağlayan imtiyazlı, kanuni -deniz ödücünde¹¹ akdi- bir rehin hakkı" şeklinde tanımlamak mümkündür¹².

⁸ ARSEVEN Haydar, Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, İstanbul 1961, s.57 (“*Deniz Ticareti*”); ÇAĞA/KENDER, III; s.2; BARLAS, 7-8; TÜRKEL, s.4

⁹ ÇAĞA/KENDER, III, s.1

¹⁰ BARLAS, s.6

¹¹ Deniz ödücü, kaptan tarafından kanuni temsil yetkisine dayanılarak gemi, navlun ve yük yahut bunlardan biri veya birkaçı rehnedilmek suretiyle ve alacaklının ancak rehin edilen şeylerden hakkını alabilmesi şartıyla bir prim karşılığında ödünç para alınmasıdır (TTK m. 1159). Deniz ödücü, olağanüstü bir kredi muamelesidir ve ancak kanunun tayin ettiği özel şartlar altında yapılabilir. Deniz ödücü rehni tesisi neticesinde gemi ve navlun üzerinde bir “gemi alacaklısı hakkı”, yük üzerinde de “yük alacaklısı hakkı” meydana gelir ve bunlardan her biri alacağın tamamından sorumludur (TTK m. 1171). Borç vadesinde ödenmediği takdirde alacaklı kendisine rehnedilmiş olan şeylerin paraya çevrilmesi yoluyla icra takibinde bulunabilir (TTK m. 1176). Deniz ödünü konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. ÇAĞA/KENDER, I, s.111 vd. Öte yandan deniz ödücü alacaklısının rehin hakkı diğer gemi alacaklılarınıninkine nazaran gerek doğuş gerekse konusu bakımından bazı farklılıklar arz etmektedir: Deniz ödücü alacaklısının rehin hakkı sözleşme ile meydana gelir, yani akdidir, diğerlerinininki ise kanunidir. Ayrıca, deniz ödücü alacaklısının rehin hakkının kapsamı deniz ödücü sözleşmesine göre belirlenir (TTK m. 1240/2); diğer alacaklıların rehin hakkının kapsamı ise bizzat kanun tarafından tayin edilmiştir (TTK m. 1235/1 ve m. 1237). Kanuni rehin hakkı bakımından deniz ödücünün arz ettiği farklılıklar için bkz. ÇAĞA/KENDER, III, s.23-24. Tasarıda ise deniz ödücüne ilişkin hükümlere yer verilmemiştir.

¹² BARLAS, s.6

2.2 TÜRK TİCARET KANUNU TASARISINDA GEMİ ALACAĞI KAVRAMI

1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun hazırlanmasından sonra deniz ticaretinde bir takım değişiklikler yaşanmış ve birçok uluslararası sözleşme hazırlanarak yürürlüğe girmiştir. TTK'nın yürürlüğe girmesinden sonra geçen uzun zaman içerisinde dünyadaki ticaret ve deniz ticareti teknolojik gelişmelere paralel olarak gelişmiştir. Ne var ki yaşanan gelişmeler ışığında mevcut TTK'nın ilgili hükümleri deniz ticaretinin ihtiyaçlarını karşılayamamış ve çağdaş uluslararası deniz ticaret hukukunun gerisinde kalmıştır¹³.

Yaşanan teknolojik gelişmeler ile değişen modern deniz ticareti şartlarına ve uluslararası sözleşmelere uyumlu yeni bir kanun hazırlanması gerekliliği karşısında 29/6/1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun yerine geçmek üzere Türk Ticaret Kanunu Tasarısı¹⁴ ile Yürürlük ve Uygulama Kanunu Tasarısı¹⁵ hazırlanmıştır. Tasarı yasalaştığı zaman mevcut TTK'nın yerini alacaktır. Her iki metin arasında birçok hüküm farkı vardır ve Tasarının yürürlüğe girdiği sırada sürmekte olan ilişkilerin hangi hukuki düzenlemeye tabi olacağına ilişkin ayrı bir kanuna gereksinim duyulduğu için kısaca "Yürürlük ve Uygulama Kanunu" olarak adlandırılacak bir yasa tasarısı hazırlanmıştır¹⁶.

15/11/2005 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı'nca, Adalet Komisyon Başkanlığı'na havale edilen TTK Tasarısı, Adalet Komisyonu'nun 01/12/2005 tarihli toplantısında ayrıntılı bir çalışma için Alt Komisyon'da değerlendirilmeye alınmıştır.

¹³ GÜNAY M. Barış, Türk ve Anglo - Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, Ankara 2009, s.26-27

¹⁴ Tasarının yasama süreci için bkz. www.tbmm.gov.tr adresinde TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 1: TBMM'ye Takdim Yazısı, s. 7: Genel Gerekçe, s. 72: Madde Gerekçeleri, s. 460: 22. Dönem Adalet Komisyonu Raporu (Alt Komisyon Raporu ile birlikte), s. 565: 23. Dönem Adalet Komisyonunun 11/1/2008 tarihli Raporu, s. 571: Hükümet Tasarısı, s. 909: Adalet Komisyonunun kabul ettiği metnin sistematik fihristi, s. 971: Adalet Komisyonunun kabul ettiği Türk Ticaret Kanunu Tasarısı (Tasarıya ilişkin olarak yapılan atıflarda bu metin esas alınmıştır.)

¹⁵ Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun Tasarısı ("Yürürlük ve Uygulama Kanunu Tasarısı") için bkz. www.tbmm.gov.tr adresinde TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 131, Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun Tasarısı (1/487), s. 1: TBMM'ye takdim yazısı ve Genel Gerekçe, s. 4: Madde Gerekçeleri, s. 34: 23. Dönem Adalet Komisyonunun 31/3/2008 tarihli Raporu (Alt Komisyon Raporu ile birlikte), s. 45: Hükümet Tasarısı ile Adalet Komisyonunun kabul ettiği Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun Tasarısının Tablo Halinde Karşılaştırmalı Metni (Uygulama Kanunu Tasarısına ilişkin olarak yapılan atıflarda bu metin esas alınmıştır.)

¹⁶ ÜNAN A. Samim, Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun Tasarısı Taslağı Hakkında Bazı Düşünceler, Çetingil ve Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.1150 ("Yürürlük ve Uygulama Kanun Tasarısı")

Tasarı, 02/12/2005 tarihinde kamu kurum ve kuruluşlarına, üniversitelere, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ile Ticaret ve Sanayi Odalarına, Ticaret Borsalarına, Deniz Ticaret Odalarına, barolara ve ilgili sivil toplum örgütlerine görüşlerini bildirmeleri amacıyla gönderilmiştir¹⁷. Öngörülen 6 aylık bir süre sonunda Alt Komisyon, ilgili kuruluşlar tarafından sunulan görüşlerden faydalanarak çalışmalarını bitirmiştir. Tasarı'nın son şekli ile Adalet Komisyonu tarafından 2006 yılı Ekim ayında görüşülmeye başlanması hedeflenmiş ise de ancak 2008 yılında Meclis gündemine alınabilmiş ve TBMM Genel Kurulunda görüşülmesine 26/11/2008 tarihinde başlanmıştır. 27/11 ve 3-4/12/2008 tarihlerinde süren görüşmelerde, başlangıç kısmındaki bazı maddelerin görüşülmesinden sonra Tasarının görüşülmesine ara verilmiştir.

Tasarının hazırlanma nedenleri Tasarı gerekçesinde şu şekilde sıralanmıştır¹⁸: a) TTK'yı doğrudan etkileyen gelişmeler, b) Ülkemizin Avrupa Birliği'ne üyelik süreci, c) Teknolojik gelişmeler ve internet, d) Uluslararası piyasaların bir parçası olmak arzusu, e) TTK'yı etkileyen yeni kanunlar

TTK m. 1235-1257 arasında düzenlenmiş bulunan "gemi alacaklıları" Tasarının 1320-1327. maddelerinde "gemi alacakları" başlığı altında tümüyle yeniden hükme bağlanmıştır. Bu düzenleme yapılırken, 06 Mayıs 1993 tarihinde Cenevre'de kabul edilen Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme¹⁹ ("1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi") esas alınmıştır²⁰.

TTK m. 1235'te belirtilen ve gemi üzerinde bir kanuni rehin hakkına sahip olduğu düzenlenen alacaklılar "*gemi alacaklıları*" olarak ifade edilmektedir. Ancak, TTK'da kullanılan terim bir adım öteye götürülerek, gemi alacaklısı hakkı ile korunan alacaklara da "*gemi alacağı*" adı verilmiştir. Dolayısıyla, Tasarı m. 1320 ve sonraki hükümlerle kurulan sisteme göre, 1320. maddede sayılan alacaklar, gemi alacaklısı hakkı ile temin

¹⁷ Tasarının kamuoyunda yeteri kadar tartışılmadığı, taslak aşamasında hazırlık çalışmalarının tam bir gizlilik içinde sürdürüldüğü ve kamuoyuyla paylaşımın oldukça yetersiz ölçüde gerçekleştiği konularındaki eleştiriler ve Taslağın (Hükümet Taslağının) Deniz Ticaret Hukukuna ilişkin hükümlerinin made madde incelenmesi için bkz. ÇETİNGİL Ergon / KENDER Rayegân / ÜNAN A. Samim / YAZICIOĞLU Emine, TTK Tasarısının "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, Deniz Hukuku Dergisi, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Özel Sayı, Ocak 2006, s. 1 vd.

¹⁸ Tasarı Genel Gerekçe, s.8 vd.

¹⁹ International Convention on Maritime Liens and Mortgages

²⁰ Tasarı Genel Gerekçe, s.60

edilmiştir. Bu şekilde temin edilen alacakların hukuki ismi de "gemi alacağı" olmuştur. Dolayısıyla, Tasarının yürürlüğe girmesi halinde, "gemi alacağı" terimi ile alacağın kendisi, "gemi alacaklısı hakkı" terimi ile de gemi alacağını temin etmek üzere Tasarı m. 1321 uyarınca tanınmış olan kanuni rehin hakkı ifade edilecektir²¹.

Öte yandan, Tasarının 1352. maddesinde sıralanmış olan "deniz alacakları", 1320. maddede yer alan gemi alacaklarından farklı bir hukuksal terimdir. "Deniz alacağı", "gemi alacağına" göre daha geniş bir terimdir²². 1320. maddeye göre gemi alacağı niteliğinde olan bütün alacaklar, Tasarının 1352. maddesi uyarınca aynı zamanda deniz alacağı teşkil etmektedir. Diğer bir anlatımla, deniz alacaklarının yalnızca bir kısmı aynı zamanda gemi alacağı niteliğindedir ve kanuni rehin hakkı ile güvence altına alınmıştır²³. Tasarıya göre bu tür bir deniz alacağı olanlar gemi alacakları hakkına sahip değildirler. Fakat bu alacaklarından dolayı geminin ihtiyaten haczini talep edebileceklerdir.

2.3 GEMİ ALACAKLISI HAKKINA İLİŞKİN ULUSLARARASI SÖZLEŞMELER

Yukarıda bahsedilen ve Tasarının gemi alacaklısı hakkına ilişkin hükümlerinin hazırlanmasında esas alınan 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi²⁴ dışında, doğrudan gemi alacaklısı hakkını düzenleyen iki sözleşme daha bulunmaktadır.

Bu konuda yapılan ilk sözleşme 1926 tarihli Deniz Ticaret Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile Alâkalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme ("1926 tarihli Brüksel Sözleşmesi")'dir. Türkiye, bu sözleşmeyi onaylamış ve 1926 tarihli Brüksel Sözleşmesi 04.01.1956 tarihinden itibaren Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir.

²¹ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.175-176

²² Uluslararası sözleşmeler bakımından bu iki kavram konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. KALPSÜZ Turgut, Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları, Prof. Dr. Tuğrul Ansay'a Armağan, Ankara 2006, s.63 vd.

²³ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.212; ATAMER Kerim, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar (2), Hukuki Perspektifler Dergisi Yıl: 2005, Sayı: 4, s. 42

²⁴ 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin, Tasarıya olan etkisi ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. SÜZEL Cüneyt, 1993 Cenevre Sözleşmesinin Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Yansıması, Uğur Alacakaptan'a Armağan, C.2, İstanbul 2008, s.597 vd.

Daha sonra 1926 tarihli bu Sözleşmenin yerine geçmek üzere 1967 tarihli Gemiler Üzerindeki İmtiyazlara ve İpoteklere İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (“1967 tarihli Brüksel Sözleşmesi”) yapılmıştır. Ne var ki, Türkiye bu sözleşmeye taraf değildir. Ancak, mehz Alman Hukukunda bu sözleşme hükümleri iç hukuka alınmıştır²⁵.

Gemi alacaklısı hakkına ilişkin olarak en son Cenevre’de kabul edilen 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi kabul edilmiştir. Türkiye, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesine de taraf değildir. Ancak, Tasarının yasalaşması ile beraber, bu Sözleşme hükümleri iç hukukumuza alınmış olacaktır. Zira, Tasarının gemi alacaklısı hakkını düzenleyen hükümleri hazırlanırken, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi esas alınmıştır. Bu Sözleşmede ve dolayısıyla Tasarıda gemi alacaklısı hakkına ilişkin olarak kabul edilen temel ilke, gemi alacaklısı hakkı veren alacakların sayısının azaltılması yönündedir. Gemi alacaklısı hakkı veren alacakların sayısı azaltılarak, kanuni rehin hakkının kapsamı, donatanın sorumluluğunun sınırlanması sistemine uygun olarak daraltılmıştır. Bu durum, donatanın “sınırlı aynı sorumluluğuna” ilişkin sistemin “sınırlı şahsi sorumluluk” olarak değiştirilmesinin zorunlu bir sonucudur.

Öte yandan yukarıda sözü edilen üç sözleşmenin dışında gemilerin ihtiyati haczini düzenleyen ve dolaylı olarak gemi alacaklısı hakkını ilgilendiren iki tane daha uluslararası sözleşme bulunmaktadır. Bunlar: 1952 tarihli Deniz Gemilerinin İhtiyati Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (1952 tarihli Brüksel Sözleşmesi) ve 1999 tarihli Gemilerin İhtiyati Hacı İle İlgili Milletlerarası Sözleşme (1999 tarihli Cenevre Sözleşmesi)’dir.

Yukarıda sözü edilen uluslararası sözleşmelere ilişkin açıklamalar, çalışmamızda ele alınan konular içerisinde yeri geldikçe yapılacaktır.

²⁵ ÇAĞA/KENDER, III, s.50

2.4 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ DOĞUMU VE ÖZELLİKLERİ

2.4.1 Gemi Alacaklısı Hakkının Doğumu

Gemi alacaklısı hakkı TTK m. 1235'de sıralanan alacaklardan birisinin ortaya çıkması ile -deniz ödücünde ise sözleşme ile- kanun gereği doğar. Geminin işletilmesi sonucunda meydana gelen bu hakkın doğabilmesi için gemi üzerinde bir zilyetliğe gerek olmadığı gibi hakkın tescil edilmesi de mümkün değildir²⁶. Bu özelliği ile gemi alacaklısı hakkı, sahibine doğrudan doğruya yani tescilsiz bir kanuni rehin hakkı bahşetmektedir. Bu hakkın doğumu, teslime ya da tescile ihtiyaç göstermez²⁷.

Geminin işletilmesi haksız bir sebebe dayansa dahi gemi alacaklısı hakkı veren bir alacağın doğumu ile gemi alacaklısı hakkı ortaya çıkacaktır. Bir başka ifade ile geminin sahibinin rızası dışında kullanılmış olması ve hatta geminin çalınmış ya da gasp edilmiş olması durumunda dahi rehin hakkı oluşacaktır. Her ne kadar TTK m. 946'da:

"... malik, geminin işletilmesinden dolayı gemi alacaklısı sıfatıyla bir talepte bulunan, bu işletilme malike karşı haksız ve alacaklı da kötü niyet sahibi olmadıkça hakkını istemekten menedemez"

hükmüne yer verilmiş olsa dahi gemi malikinin bu düzenleme uyarınca alacaklının alacağını gemiden almasını menetmek hakkına sahip bulunması rehin hakkının doğmasını önleyemez. Gemi maliki bu hakkını her hangi bir sebeple kullanmadığı takdirde doğan gemi alacaklısı hakkı hükmünü ifa eder ve başkaca hiç bir kimse TTK m. 946 hükmüne göre onu hakkını almaktan alıkoyamaz. Bir başka anlatımla, TTK. m. 946 uyarınca gemi maliki, geminin kullanılmasının kendisine karşı haksız bir sebebe dayandığını ve gemi alacaklısının da kötü niyetli olduğunu kanıtlarsa, gemi alacaklısı hakkının kullanılmasına engel olabilir²⁸.

²⁶ ÇAĞA/KENDER, III, s.5-7; BARLAS, s.8

²⁷ KALPSÜZ Turgut, Gemi Rehni, 5. bası, Ankara 2004, s.12; ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılması, s.221; KANER İnci, Deniz Ticareti Hukuku (Giriş-Gemi-Donatan ve Donatma İştiraki-Kaptan), 2. bası, İstanbul 2005, s.64; HIZIR Serdar, Gemi Alacaklısı Hakkının Bahşettiği Bir İmkan Olarak Rehinin Paraya Çevrilmesi Suretiyle Takip Usulü, BATİDER 2007, C.XXIII, sayı:4, s.364. Ayrıca bu konuda bkz. Y.11.HD. 09.12.1999 tarih ve 1999/8012 E., 1999/10117 K. sayılı kararı (Kazancı Hukuk Otomasyon, www.kazanci.com)

²⁸ Bu konuda bkz. Y.11.HD., 21.11.2008 tarih ve 2007/4046 E., 2008/13192 K. sayılı kararı (Kazancı Hukuk Otomasyon, www.kazanci.com)

Ancak bu durum, gemi alacaklısı hakkının doğumuna engel teşkil etmez ve gemi maliki bu hakkını her hangi bir sebeple kullanmadığı takdirde doğan gemi alacaklısı hakkı hükmünü ifa eder²⁹.

Gemi alacaklısının borçlusu, söz konusu yolculukta geminin donatanı veya işletme müteahhidi olan kimse ve TTK m. 1235/7'deki halde taşıyandır ve deniz serveti sonradan el değiştirdiği takdirde bunlar borçlu olmakta devam ederler, sadece aynı sorumluluğun muhatabı değişir³⁰.

2.4.2. Gemi Alacaklısı Hakkının Sağladığı Takip ve Öncelik Hakkı

Daha önce de belirtildiği gibi gemi alacaklısı hakkı kanuni -deniz ödücünde akdi- bir rehin hakkıdır. Bu rehin hakkının doğumu için alacaklının gemi üzerinde zilyetliği gerekmediği gibi bu hakkın sicile tescili de gerekli değildir. Dolayısıyla bu özelliğinin bir sonucu olarak gemi alacaklısı hakkı aleniyet fonksiyonundan yoksundur. Gemi alacaklısı hakkı diğer alacaklılara karşı bir öncelik teşkil etmesi ve gemiye zilyet olan -navlun bakımından ise navlunu devir alan- herkese karşı ileri sürülebilmesi bakımından bir takım farklılıklar gösterir.

2.4.2.1 Takip hakkı

TTK m. 1236/2 hükmü uyarınca gemi alacaklısı hakkı, gemi bakımından gemiye zilyet olan her üçüncü şahsa karşı; navlun bakımından ise navlunu devralanlara karşı ileri sürülebilir.

Dolayısıyla gemi alacaklısı hakkının bahşettiği rehin hakkı gemi ve navlunu üzerinde böyle bir rehin hakkı bulunduğunu bilmeden iyi niyetle iktisap eden üçüncü kişiye karşı da hüküm ifade eder. Bu durum, rehin hakkının aleniyetten yoksun olmasının zorunlu bir sonucudur. Bu bakımdan daha önceden üzerinde gemi alacaklısı hakkı doğmuş olan bir gemiyi bu durumu bilmeden satın alan iyi niyetli üçüncü kişi, gemi alacaklısı hakkına sahip bulunan alacaklıların bu alacaklarını, geminin icra vasıtasıyla satışı üzerinden temin etmelerine engel olamaz.

²⁹ ÇAĞA/KENDER, III, s.7; BARLAS, s.8; KALPSÜZ, Gemi Alacaklısı Hakkı, s.303; ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılması, s.221; TÜRKEL, s.10

³⁰ ÇAĞA/KENDER, III, s.7; BARLAS, s.8-9

Bir başka ifade ile gemi alacaklısı hakkı sahibi, takip hakkını deniz servetini elinde bulunduran iyi niyetli üçüncü kişiye karşı da ileri sürülebileceğinden iyi niyetli zilyet dahi deniz servetinin icra takibi sonunda satışına katlanmak zorundadır.

Öte yandan, gemi alacaklısı hakkının zamanında doğduğu gemiyi devreden donatan da şahsi sorumluluğunun söz konusu olması haline göre takip edilebilecektir. Yani, deniz servetinin devri ile sadece aynı sorumluluğun sahibi değiştiği için zamanında gemi alacaklısı hakkı doğmuş olan donatanın sınırlı veya sınırsız şahsi sorumluluğu var ise anılan şahsi sorumluluk sahip değiştirmedeğinden onun takibi de söz konusu olacaktır³¹.

Gemi alacaklılarının takip hakkına ilişkin bu ayrıcalığı Tasarıda da kabul edilmiştir. Tasarı m. 1321/5 hükmünde, gemi alacağının verdiği kanuni rehin hakkının, gemiye zilyet olan herkese karşı ileri sürülebileceği düzenlenmiştir.

2.4.2.2 Öncelik hakkı

TTK m. 1257 uyarınca gemi alacaklılarının rehin hakkının sözleşmesel veya kanuni diğer bütün rehin haklarına ve her türlü alacak hakkına karşı önceliği bulunmaktadır. Bu hüküm uyarınca icra takibi sonucunda satış bedeli paylaştırılırken doğuş tarihlerine bakılmaksızın diğer bütün adi ve rehinli alacaklarla, ihtiyati veya icrai hacizle temin edilmiş alacaklar karşısında gemi alacaklılarının rehin hakkı öncelik teşkil edecektir.

Gemi alacaklısı hakkının aleniyetten yoksun bulunması deniz servetini iyi niyetle elde eden üçüncü kişilere karşı da ileri sürülebilmesi ve rehinli alacaklara karşı öncelik teşkil etmesi gemiyi satın alanlar ve ipotekli alacaklılar bakımından bir risk oluşturmaktadır. Bu sebeple gemiyi iktisap eden üçüncü kişiyi, gemi alacaklısı hakkı sahiplerinin her an ortaya çıkabilmesi endişesi ve beklentisinden kurtarmak amacıyla TTK m. 1246 hükmü ile bir koruma sağlanmıştır. Buna göre; gemiyi -TTK m.1245 gereğince cebri icra ve TTK m. 990 hükmünde düzenlenen kaptanın zorunlu hallerde gemiyi satması hali haricinde- iktisap eden kimse ilan yolu ile tebligat yapılarak belli olmayan gemi alacaklılarının rehin haklarının iptaline karar verilmesini talep edebilir. Verilen süre

³¹ ÇAĞA/KENDER, III, s.6; KENDER Rayegân / ÇETİNGİL Ergon, Deniz Ticareti Hukuku (Deniz Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, 10. bası, İstanbul 2009, s.210; BARLAS, s.9

içerisinde haklarını bildirmeyen ve yeni malikçe de bilinmeyen gemi alacaklılarının rehin haklarının iptaline karar verilir³².

Tasarı bakımından da gemi alacaklılarına tanınan kanuni rehin hakkı, sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bütün gemiler üzerinde doğar. Sicile kayıtlı olan gemilerde, kanuni rehin hakkının tescil edilmesi mümkün değildir; bu kanuni rehin, bir gizli rehin niteliğindedir. Rehne aleniyeti, Tasarı m. 1352 ve m. 1353 hükümleri gereğince, gemi üzerinde alınacak ihtiyati haciz³³ kararı sağlayacaktır³⁴; bu karar Tasarının 1366/4 hükmüncü tescil edilebilecektir. Bu rehinlerin gizli kalmasının meydana getireceği sakıncaları gidermek üzere TTK m. 1246'da öngörülmüş olan iptal kararı usulü, Tasarıda esas alınan 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 8. maddesine aykırı düşüğünden kaldırılmıştır. Dolayısıyla, gemi ihtiyaten haczedilmezse, kanuni rehinler, ileride incelenecek olan hak düşürücü süreler boyunca gemiyle birlikte elden ele geçeceklerdir³⁵.

Bu itibarla, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 8. maddesinde, sözleşmenin cebri icra yolu ile satışın etkilerini düzenleyen 12. maddesi hükümleri saklı kalmak üzere gemi alacaklılarının gemi üzerindeki mülkiyet veya tescil veya bayrak değişikliğine bakılmaksızın gemiyi takip edeceği düzenlendiğinden, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 8. maddesi ile bağdaşmadığı için TTK m. 1246 hükmü Tasarıya alınmamıştır.

Tasarı m. 1323/1 hükmü uyarınca, gemi alacaklılarının sahip olduğu kanuni rehin hakkı, gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanuni ve akdi rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden önce gelir. Dolayısıyla, öncelik hakkı ile ilgili olarak TTK'da kabul edilen temel ilke Tasarı'da da benimsenmiştir.

³² ÇAĞA/KENDER, III, s.6; BARLAS, s.10

³³ Mevcut TTK uygulaması bakımından bir gemi alacaklısı hakkına dayanarak alacağını tahsil etmek üzere yasal yollara müracaat eden alacaklının atacağı ilk adım, TTK m. 1242 ve İİK m. 257 hükümleri uyarınca, gemi hakkında ihtiyati haciz kararı almaktır. Bu karar alınıp infaz edildikten sonra, kanuni süreler gözetilerek ilamsız icra takibine geçilir (ATAMER Kerim, Gemi Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yasal Sistem, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:2 (1997), Sayı:4, s.21). Ayrıca bkz. ATAMER Kerim, Gemilerin İhtiyati Hacinde Seferden Men Önleminin Uygulanması (İİK m. 23/f.4 ve m.92'nin Tarihsel Kökenleriyle Deniz Takip Hukukundaki Anlamlar Üzerine, İÜHF 1997/3, s.279 vd.)

³⁴ Bu konuda bkz. Beyoğlu 2. Asliye Ticaret Mahkemesi 18.02.1993 tarih ve 1992/560 E., sayılı kararı (AYBAY Gündüz, Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, 2.bası, İstanbul 2000, s.681)

³⁵ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.200

Ayrıca, Tasarı'nın 1320. maddesi uyarınca sahibine gemi alacaklısı hakkı veren müşterek avarya garame payı alacakları, gemi üzerinde tescil edilmiş veya edilmemiş olan bütün kanuni ve akdi rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden sonra gelecektir.

2.5 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ KONUSU VE KAPSAMI

2.5.1 Konusu

TTK m. 1236 ve m. 1237 uyarınca gemi alacaklısı hakkının konusunu, kullanılması veya işletilmesi alacağın doğumuna neden olan gemi ve teferruatı (eklentileri) ile alacağın doğduğu seferin gayrisafi navlunu ve bunların yerine geçen değerler (surrogatlar) teşkil eder. Dolayısıyla, gemi alacaklısı hakkının konusunu, "*Gemi ve Teferruatı*", "*Navlun*" ve "*Surrogatlar*" olarak incelemek mümkündür.

Daha önce de ifade edildiği üzere Tasarıda, gemi alacaklısı hakkı konusunun yeniden düzenlenmesinde 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi esas alınmıştır. Yapılan yeni düzenlemeye göre rehin hakkı, gemi ve eklentisi üzerinde doğar; geminin yerine geçen tazminat alacakları üzerinde devam eder. Buna karşılık rehin hakkı navluna ve gemi için ödenecek sigorta tazminatına şamil değildir.

2.5.1.1 Gemi ve teferruatı

Sicile kayıtlı olmayan gemiler üzerinde de gemi alacaklısı hakkı doğacağından üzerinde kanuni rehin hakkı doğan geminin sicile kayıtlı olması gerekli değildir. Öte yandan, TTK m. 822 gereğince gemi alacaklısı hakkına ilişkin hükümler ticaret gemisi olmayan gemiler hakkında da uygulanacaktır. Dolayısıyla gemi alacaklısı hakkına ilişkin hükümlerin ticaret gemisi olmayan gemiler bakımından da geçerli olması bu gemilerin de gemi alacaklısı hakkının konusunu teşkil etmesini sağlar. Bu itibarla, gemi alacaklısı hakkı bakımından geminin ticaret gemisi olması gerekmediğinden yatlar, eğlence gemileri ve denizci yetiştirme gemileri, spor, eğitim, öğretim ve bilimsel amaçla kullanılan gemiler üzerinde de gemi alacaklısı hakkı doğabilecektir.

Fakat TTK m. 1236/3 uyarınca, donanmaya bağılı savaş gemileri ve yardımcı gemilerle devlet ve diğler kamu tüzel kişilerine ait olup da denizde kazanç elde etme amacına tahsis edilmeyen ya da fiilen böyle bir amaç için kullanılmayan gemiler üzerinde gemi alacaklısı hakkı doğmaz. Hatta bu gemilerin ileride denizde kazanç elde etmeye tahsis edilecek olması dahi durumu değıştirmez; bu amaca tahsis edilinceye kadar anılan gemiler üzerinde gemi alacaklısı hakkı doğmaz³⁶.

Öte yandan aynı hüküm ile kamu tüzel kişileri açısından sınırlı şahsi sorumluluk kuralı getirilmiştir. Buna göre, kamu tüzel kişilerinin gemi alacaklısı hakkı sahiplerine karşı, gemi ve teferruatının alacaklara sebep olan yolculuk sonundaki değeri ile aynı yolculukta kazanılan navlun tutarı gemi alacaklıları arasında kanuni sıralarına göre paylaştırılmış olsaydı alacaklılara düşecek miktar oranında şahsen sorumlu olacağı düzenlenmiştir³⁷.

Tasarıda ise bu konuda daha farklı bir düzenleme yapılmıştır. Her ne kadar Tasarı m. 1321/4'teki düzenleme, TTK m. 1236/3'ten esinlenilerek Tasarıya alınmış ise de aslında yeni bir hüküm içermektedir. Zira, Tasarıda deniz serveti ile sınırlı sorumluluk terk edildiğı için, Tasarı m. 1321/4'te sayılan gemiler bakımından gemi alacaklılarına kanuni rehin hakkı değıl, rehin değeri kadar öncelik hakkı tanındığı, bakiyenin ise adi alacak sayıldığı vurgulanmaktadır³⁸.

Gemi alacaklısı hakkı daima geminin tamamını kapsar, gemi payları üzerinde gemi alacaklısı hakkının tanınması mümkün değıldir. Bu itibarla paydaşlardan birisi borçtan kendi hissesine düşen miktarı ödese de gemi payı üzerindeki rehin hakkı kalkmaz, geminin tamamı üzerinde devam eder³⁹. TTK m. 1244'de de geminin bir donatma iştiraki tarafından işletilmesinde, gemi ve navlunun, gemi alacaklılarına karşı bir tek donatanın malı imiş gibi kabul edileceğı ifade edilmektedir.

³⁶ ÇAĞA/KENDER, III, s.6; BARLAS, s.10

³⁷ TTK m. 1236/3 hükmü doktrinde eleştirilmektedir. Buna göre, ilgili kanun hükmünde “aynı yolculukta kazanılan navlun tutarından” bahsedilmekte ise de kamu tüzel kişilerine ait ve denizde kazanç elde etme amacına tahsis edilmeyen ya da fiilen böyle bir amaç için kullanılmayan gemiler söz konusu olduğundan bu gemilerin bir navlun veya bu anlamda başka bir kazanç elde etmesi de mümkün olmayacaktır. Bu sebeple kanun hükmünde navlundan bahsedilmesi bir yanlışlık sonucu olsa gerektir (ÇAĞA/KENDER, III, s.9 ve dn.5; BARLAS, s.11 dn.14; ARSEVEN, Deniz Ticareti, s.63).

³⁸ Tasarıda, navlun gemi alacaklısı hakkının konusu olmaktan çıkarıldığı için TTK m. 1236/3 hükmünde düzenlenen ve kamu tüzel kişilerine ait gemilerle ilgili olarak maddede belirtilen “aynı yolculukta kazanılan navlun tutarı” ifadesi de Tasarıda yer almamıştır. Böylelikle, bu hususa ilişkin olarak doktrindeki eleştiriler ve tartışma da sonlandırılmıştır.

³⁹ ÇAĞA/KENDER, III, s.9; BARLAS, s.12

Tasarıda da aynı doğrultuda gemi ve eklentisinin bir bütün olarak alacağıın tamamı için rehinli olduğu prensibi kabul edilerek Tasarının 1322/2 hükmünde, gemi alacaklısı hakkının iştirak payı üzerinde değil, geminin tamamı üzerinde doğacağı düzenlenmiştir.

Gemi alacaklılarının rehin hakkının bir kere doğduktan sonra gemi bu vasfını kaybetse dahi örneğin enkaz haline gelse veya hurdaya çıkarılıp sökülse bile devam edeceği prensip olarak kabul edilmektedir. Gemi kurtarılamayacak bir şekilde batmış olmadıkça gemi üzerinde daha önce doğmuş olan gemi alacaklısı hakları devam eder. Ancak, gemi olma vasfını kaybetmiş bir enkaz ya da hurda üzerinde yeni bir gemi alacaklısı hakkının doğmayacağı kesindir⁴⁰. Bununla birlikte, gemi alacaklılarının rehin hakkının bir kere doğduktan sonra devam edeceğine ilişkin genel prensip her olayın özelliğine göre değerlendirilmelidir. Örneğin hurdaya çıkarılıp sökülen gemi parçaları -ki bazen hangi gemiden söküldükleri ve hatta bir gemiden sökülüp sökülmedikleri dahi belli olmayabilir- hakkında TTK m. 1236/2 uygulanmayarak bunlarda genel hükümlere göre iyi niyetle ve rehinden arındırılmış olarak el değiştirmesine imkân tanınması yerinde olur⁴¹.

Gemi ve teferruatı icra takibindeki haliyle hakkın konusunu teşkil eder. Bu bakımdan geminin değerinin tamir ve teçhiz sebebiyle artması ya da bir kaza yüzünden azalması halinde donatan yaptığı masrafları indirmek hakkına sahip olmadığı gibi, değer azalmalarını da tamamlamakla yükümlü değildir⁴².

TTK m. 1236/2'nin açık hükmü gereğince gemi alacaklısı hakkının sağladığı rehin hakkı gemiye zilyet olan herkese karşı ileri sürülebilir⁴³. Dolayısıyla, gemiye borçlunun

⁴⁰ ÇAĞA/KENDER, III, s.10. Buna karşılık, geminin zıyı halinde gemi alacaklısı haklarının düşeceği konusunda bkz. TEKİL Fahiman, Deniz Hukuku, 6.bası, İstanbul 2001, s.482 ("Deniz Hukuku"). Öte yandan, geminin enkaz haline gelmesi halinde eski gemi alacaklısı haklarının devam edeceği ve yeni alacakların doğmayacağı bu durumun tek istisnasının ise, enkazın devlet makamları tarafından çıkarılması halinde enkaz çıkarma masrafları yönünden bu makamlara enkaz üzerinde imtiyazlı bir rehin hakkı tanınması gerektiği konusunda bkz. AKAN Pınar, Deniz Hukuku'nda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları, İstanbul 2005, s.36. Tasarıda ise, karaya oturmuş veya batmış bir geminin, seyrişer güvenliğı veya deniz çevresinin korunması amacıyla kamu kurumları tarafından kaldırılması halinde, bunun giderlerinin, bütün gemi alacaklarından önce ödeneceğı hüküm altına alınmıştır (Tasarı m. 1323/3).

⁴¹ ÇAĞA/KENDER, III, s.10-11

⁴² ÇAĞA/KENDER, III, s.11; BARLAS, s.12; KENDER/ÇETİNGİL, s.210. Gemi ve teferruatının teminat teşkil etmesinde açık arttırma tarihinin esas alınması gerektiğı konusunda bkz. ÇAĞA/KENDER, III, s.11, dn.9

⁴³ Gemi alacaklılarının takip hakkına ilişkin bu ayrıcalığı Tasarıda da kabul edilmiştir. Tasarı m. 1321/5 hükmünde, gemi alacağıın verdiği kanuni rehin hakkının, gemiye zilyet olan herkese karşı ileri sürülebileceğı düzenlenmiştir.

malik olması gerekmediğinden, gemi işletme müteahhidinin başkasına ait bir gemiyi işletmesinden doğan alacaklar için de gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkı doğar. Hatta donatan veya gemi işletme müteahhidi olmasa bile, TTK m. 1235/b.7 çerçevesinde taşıyana karşı navlun mukavelesinden doğan alacaklar için de gemi alacaklısı hakkı tanınmaktadır⁴⁴. Aynı şekilde finansal kiralama konusu gemiler üzerinde de gemi alacaklısı hakkının doğacağı ve bu hakka sahip olanın gemiyi takip edebileceği kabul edilmektedir⁴⁵.

TTK m. 1236/1 uyarınca, gemi alacaklılarının gemi üzerindeki rehin hakkının kapsamına geminin eklentileri (teferruatı) de girer. Gemi malikine ait olmayan başkasına ait eklentiler de rehin hakkının kapsamına dahildir. Dolayısıyla, gemi malikine ait olup olmadığına bakılmaksızın geminin eklentileri gemi alacaklısı hakkının konusuna girer⁴⁶. Tasarıda bu konu ile ilgili olarak önemli bir değişiklik yapılmış ve gemi malikinin mülkiyetinde bulunmayan eklentilerin rehin kapsamına girmeyeceği düzenlenmiştir (Tasarı m. 1321/1).

2.5.1.2 Navlun

TTK m. 1237 uyarınca, alacağın doğumuna sebep olan yolculuğun gayrisafi navlunu gemi alacaklısı hakkının konusunu teşkil eden bir diğer unsurdur. Ancak gerçekte navlun niteliğini taşımayan fakat deniz taşımacılığıyla ilgili olarak kanun gereği doğan bir takım alacaklar da gemi alacaklısı hakkının kapsamı açısından navlun olarak değerlendirilmektedir. Buna göre, donatanın rızası olmadan kaptanın kendi hesabına yüklediği yük için ödenecek navlun, pişmanlık navlunu, mesafe navlunu, sürastarya ücreti, yolcu taşıma ücreti, iade edilmeyecek navlun avansları, donatanın gemisini tahsis ettiği amaca uygun olarak deniz ticaretinde kullanması sonucu elde ettiği menfaatler (römorkörlerin çekme ücretleri, kurtarma gemilerinin kurtarma ve yardım ücretleri⁴⁷, balıkçı gemilerinin tuttıkları balıkların hasılatı) navlun olarak

⁴⁴ KENDER/ÇETİNGİL, s.210; BARLAS, s.12

⁴⁵ ÇETİNGİL Ergon, Finansal Kiralama Konusu Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Doğması ile İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar (3. Deniz Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları Sempozyumu'na sunulan tebliğ), Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:4 (1999), Sayı:1-2, s.7-24

⁴⁶ Kanunda açıklık olmadığı gerekçesiyle, deniz ödücü bakımından gemi malikine ait olmayan teferruat üzerinde akdi rehin hakkı gereğince genel hükümlere tabi olunması gerektiği konusunda bkz. ÇAĞA/KENDER, III, s.12, dn.12

⁴⁷ Bir geminin arızı olarak yaptığı kurtarma ve yardım faaliyetlerinden veya çekmeden elde ettiği ücretin deniz servetine dahil olmadığı ve bu değerler üzerinde gemi alacaklısı hakkının doğmayacağı konusunda bkz. ÇAĞA/KENDER, III, s.15

değerlendirilecek ve gemi alacaklılarının kanuni rehin hakkının konusuna dahil olacaktır⁴⁸.

Taşıyanla donatanın ayrı kişiler olması durumunda konişmento navlununun mu yoksa çarter navlununun mu deniz servetini -dolayısıyla gemi alacaklısı hakkının konusunu teşkil edeceği tartışmalıdır. Ancak, Türk Deniz Hukuku Doktrininde gemi alacaklısı hakkı sahibine karşı borçlu olan kişinin elde edeceği navlunun yani konişmento navlununun esas alınması gerektiği kabul edilmektedir⁴⁹.

Buna göre, gemi alacaklısına karşı borçlu olan kişinin elde edeceği navlunun, gemi alacaklısı hakkının konusunu teşkil etmesi gerekir. TTK m. 946/2 gereğince, gemi işletme müteahhidi üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılacağından gemi malikine ödeyeceği kira bedeli değil, yaptığı yolculuklarda elde ettiği navlun rehin hakkının konusunu teşkil eder. Bu da konişmento navlunudur. Asıl taşıma-alt taşıma ilişkilerinde de donatanın elde ettiği navlunun değil, taşıyanın kazandığı konişmento navlunu rehin hakkının konusuna girer⁵⁰. Rehin hakkına konu olan deniz serveti unsurlarının tek bir kişiye ait olması zorunluluğu yoktur. Bu itibarla, taşıyan ile donatanın ayrı kişiler olduğu böyle durumlarda gemi alacaklısı hakkının konusunu, donatanın gemisi ve taşıyanın kazandığı navlun teşkil edecektir⁵¹.

TTK m. 1251/1 hükmü uyarınca, gemi alacaklısı hakkına konu teşkil etmesi için navlunun henüz ödenmemiş olması ya da kaptan veya acentenin elinde bulunması gerekir. Aynı şekilde TTK m. 1251/3 gereğince navlunun devri halinde de henüz ödenmemiş olması veya parasının kaptanın yahut acentenin elinde bulunması gerekmektedir. Geminin başkasına satılması halinde de kaptan veya acentenin elinde kalan navlun gemi alacaklısı hakkına konu teşkil eder. Ancak navlun ve benzeri alacaklar donatana geçmekle artık kara servetine dahil olur ve rehin hakkının konusu olmaktan çıkar. Zira bunlar, ancak bu takdirde ayrı bir hüviyete sahiptirler.

⁴⁸ ÇAĞA/KENDER, III, s.14; İZVEREN Adil / Nisim FRANKO / Ahmet ÇALIK, Deniz Ticaret Hukuku, (40.Yıl:1954-1994), Ankara 1994, s.399; BARLAS, s.13; TÜRKEL, s.17

⁴⁹ ÇAĞA/KENDER, III, s.15; ÜLGENER M. Fehmi. Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar Bakımından Ticaret Kanunumuzun 1235. maddesinin 7., 8. ve 9. Bentleri Hükümlerinin Değerlendirilmesi, İBD, C.61, Sayı 4-5-6, 1987, s.296-297 (TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi); BARLAS, s. 13-14

⁵⁰ ÇAĞA/KENDER, III, s.34; BARLAS, s.14 ve s.52-53; ÜLGENER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.297

⁵¹ ÇAĞA/KENDER, III, s.16; BARLAS, s.54; ÜLGENER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.297

Donatanın eline geçmekle kara servetine karışır ve bağımsız hüviyetlerini kaybederler⁵². Bunun yanı sıra TTK m. 1072'ye göre yükün zayi olması nedeniyle navlunun ödenmesinin gerekmemesi ya da ödenen peşin navlunun iadesi gerektiğinde bir navlun alacağı söz konusu olmayacağından rehin hakkına konu teşkil edecek navlun da bulunmayacaktır⁵³.

TTK m. 1237'nin açık hükmü gereğince gemi alacaklısı hakkının bahşettiği kanuni rehin hakkının kapsamına bu hakkın doğumuna sebep olan yolculuğun gayrisafi navlunu girecektir. Yani elde edilen navlunun tamamı herhangi bir indirime tabi olmadan gemi alacaklısı hakkının konusunu oluşturur. Navlunun gayrisafi olarak dikkate alınmasındaki amaç, gönderilenin veya taşıtanın borçlu olduğu haliyle deniz servetine dahil edilmesi ve gemi alacaklısı aleyhine olabilecek hesaplamalara fırsat verilmemesidir. Bu sebeple navlunun hesabında onu elde etmek için yapılan yakıt, kumanya, gemi adamlarının ücretleri ve bu türden masraflar indirilmez. Böylece donatanın hak kazandığı navlunu, taşıtanın ya da gönderilenin borçlandığı şekliyle talep etmek mümkün olabilecektir. TTK m. 1237'de zikredilen "yolculuk" kavramından ne anlaşılması gerektiği TTK m. 1238'de açıklanmıştır. Bu hükme göre "yolculuk"⁵⁴, gemi yeni baştan donatıldıktan sonra girilen veya yeni bir navlun sözleşmesine dayanılarak başlanan ya da yük tamamen boşaltıldıktan sonra başlanan yolculuktur. Dolayısıyla, her yolculukta gemi ve bu yolculuğa ait navlun ayrı bir deniz serveti oluşturmakta ve gemi alacaklısı hakkı da bu deniz serveti üzerinde doğmaktadır⁵⁵.

Öte yandan, TTK m. 1237'de düzenlenen kurala TTK m.1239 ile *gemi adamları* lehine hizmet sözleşmelerinden doğan alacaklar için bir istisna kabul edilmiştir. Buna göre, gemi adamları aynı hizmet veya iş sözleşmesinin hükmü içinde TTK m. 1238 anlamında birden çok yolculuğa katılmışlarsa, daha sonraki bir yolculuktan doğan alacakları için ayrıca daha önceki yolculukların navlunu üzerinde de rehin hakkına sahiptirler.

⁵² ÇAĞA/KENDER, III, s.18; ARSEVEN, Deniz Ticareti, s.68

⁵³ ÇAĞA/KENDER, III, s.16; İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, s.399; BARLAS, s.14

⁵⁴ TTK m. 1238 hükmü daha ziyade, geminin tek bir yük sahibi tarafından tutulmuş olması (tam çarter) haline uymaktadır. Kısmi çarterlerde *bütün yükler* boşaltılıncaya veya varma yerlerine ulaşıncaya kadar, yüklerin kırkambar sözleşmeleriyle taşındığı muntazam posta ve ring seferlerinde - ki her limanda yük boşaltılır ve alınır - gemi posta seferinin başladığı limana - ki çok kere geminin bağlama limanıdır - dönünceye kadar "yolculuğun" devam ettiği kabul edilmek lazımdır (ÇAĞA/KENDER, III, s.17 ve dn.36'da anılan yazar).

⁵⁵ ÇAĞA/KENDER, III, s.17; BARLAS, s.14-15; TÜRKEL, s.16

Fakat bunun aksi geçerli değildir. Yani, gemi adamlarının daha önceki bir yolculuktan doğan alacakları için daha sonraki yolculukların navlunu üzerinde rehin hakları yoktur⁵⁶.

Gemi alacaklısı hakkının konusuna ilişkin olarak Tasarıda yapılan önemli değişikliklerden biri de navlun hususundadır. Zira, Tasarı m. 1321/1 hükmü ile gemi alacaklılarına tanınmış olan kanuni rehin hakkı, sadece gemi ve malike ait olmak koşuluyla gemi eklentileri üzerinde doğacaktır. Görüldüğü üzere navlun, gemi alacaklısı hakkının konusuna dahil edilmemiştir. Çünkü, Tasarıda deniz serveti ile sınırlı sorumluluk terk edildiği için, rehin hakkı artık navluna şamil değildir. Tasarıda benimsenen bu ilke gereğince TTK'nın 1237, 1238, 1239, 1251, 1252, 1253 ve 1256/2 maddeleri Tasarıya alınmamıştır⁵⁷. Böylelikle Tasarının yasalaşması halinde, navlun ile ilgili olarak doktrindeki tartışmalar da son bulmuş olacaktır.

2.5.1.3 Surrogatlar

Geminin batması veya yükün ziyayı nedeniyle navlun alacağıının düşmesi gibi bir takım sebeplerle gemi değerinde ya da navlun tutarında bir azalma meydana gelebileceği gibi bu değerlerin tümüyle ortadan kalkması da mümkündür. Böyle bir durumda gemi alacaklısı hakkı sahiplerinin bu alacaklarını tahsil etmesi zorlaşabilir.

Zira, gemi değerinde veya navlun tutarında azalma olursa, gemi alacaklıları rehin haklarından tamamen veya kısmen yoksun kalacaklardır. Bu sakıncanın giderilerek gemi alacaklısı hakkı sahiplerinin tehlikeye giren rehin haklarını korumak amacıyla surrogat adı verilen bazı hak ve alacakların gemi ve navlun yerine veya onların yanı sıra deniz servetine dahil olması, böylelikle gemi alacaklısı hakkı sahiplerinin bunlara da müracaat edebilmesi imkanı tanınmıştır⁵⁸. Surrogat olarak kabul edilen bu hak ve alacaklar şunlardır:

i. Kaptanın TTK m. 990 uyarınca *"kat'i zaruret sebebiyle"* sattığı geminin satış bedeli (TTK m. 1245/1),

⁵⁶ ÇAĞA/KENDER, III, s.18

⁵⁷ Deniz serveti ile sınırlı sorumluluk terk edildiği için, donatanın sınırlı ayni ve sınırlı şahsi sorumlulukları arasındaki ayrım ortadan kalkmıştır. Bunun sonucunda TTK'nın 1243, 1254, 1255. maddeleri ile 1256/3 hükmü de Tasarıya alınmamıştır.

⁵⁸ ÇAĞA/KENDER, III, s.19; BARLAS, s.15; ÇAĞA / KENDER, I, s.155

ii. TTK m. 1245/1 hükmü uyarınca gemi “yurt içinde cebri icra yoluyla” veya “Türkiye genelinde tirajı en yüksek beş gazete arasından iki ayrı gazetede üç gün ara ile iki kez ilan edilmiş suretiyle yurt dışında cebri icra yoluyla⁵⁹” satılmışsa ihale bedeli⁶⁰,

iii. Gemi ve navlunun feda edilmesi sonucu doğan müşterek avarya garameleri alacakları (TTK m. 1256/1),

iv. Donatanın, geminin ziya veya hasara uğramasına ya da yükün ziya veya hasarı neticesinde navlunun eksilmesine, hukuka aykırı eylemleri sonucunda neden olan üçüncü kişilere karşı sahip olduğu tazminat hakları (TTK m. 1256/2),

v. Malikin rızası ile geminin satılarak devredilmesinde, geminin yeni sahibinin TTK m. 1246⁶¹ uyarınca ilan yolu ile tebligat yapılarak belli olmayan gemi alacaklılarının rehin haklarının iptaline karar verilmesini istemesi halinde, mahkeme kararıyla gemi alacaklısı hakları iptal edilen gemi üzerindeki rehin hakkı sahiplerine karşı satış bedeli.

Yukarıda son maddede (v) belirtilen durum dışında geminin sahibinin rızası ile satılması halinde satış bedeli surrogat değildir. Çünkü, bu durumda zaten gemi alacaklılarının gemi üzerindeki rehin hakları TTK m. 1236/2 gereğince devam etmektedir.

Surrogat olarak ifade edilen ve yukarıda sıralanan (i-v) bedel, tazminat ve alacaklar henüz donatan tarafından tahsil edilmedikleri sürece surrogat teşkil ederler (TTK m. 1245/1 ve 1256/3). Zira daha önce de ifade edildiği üzere, bu değerler donatana geçmekle artık kara servetine dahil olur ve rehin hakkının konusu olmaktan -dolayısıyla da surrogat olmaktan- çıkarlar.

⁵⁹ Yabancı ülkelerde gemilerin cebri satışlarının gemi üzerinde var olan kanuni rehinler ile ilgili neticeleri ve bu konudaki tartışmalar için bkz. ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.20-22 ve s.110-116; ÇAĞA/KENDER, III, s.20 ve dn.48a

⁶⁰ Bir gemi payının cebri icra yoluyla satılması gemi alacaklısı haklarını etkilemez, zira gemi payı üzerinde gemi alacaklısı hakkı mümkün değildir (ÇAĞA/KENDER, III, s.20). Ayrıca, geminin diğer resmi mercilerce kanunen satışı hallerinde satış bedelinden malike verilmesi gereken meblağ da -TTK m. 1245 hükmünde öngörülen şekliyle geminin icra yoluyla satışına kıyasen- surrogat teşkil eder (ÇAĞA/KENDER, III, s.21).

⁶¹ 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 8. maddesi ile bağdaşmadığı için TTK m. 1246 hükmü Tasarıya alınmamıştır.

Surrogat teşkil eden alacak ve tazminatlar TTK'nın 1245 ve 1256. maddelerinde belirtilmiştir; ancak bunların arasında sigorta tazminat alacakları sayılmamıştır. Bunun temel gerekçesi, gemi finansmanını teşvik ve ipotekli alacaklıları koruma düşüncesidir. Bu itibarla, gemi veya navlunun sigortalı olması sebebiyle donatanın sigortacıya karşı olan tazminat alacakları surrogat olarak kabul edilmemektedir⁶².

Uygulamada yaşanan duraksamaları gidermek amacıyla 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 10/2.⁶³ maddesinden alınarak Tasarıya eklenen m. 1321/2 hükmüne göre, bir sigorta sözleşmesi gereğince donatana ödenecek olan sigorta tazminatı kanuni rehin kapsamında değildir. Kaynak 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesindeki hüküm ile Tasarıdaki hüküm, genel olarak bir "sigorta sözleşmesi" terimine yer vermiştir. Burada kastedilen sözleşme, malikin gemi üzerindeki menfaatini sigorta ettirmek için yapılmış olan tekne sigorta sözleşmesidir. Buna karşılık, çatma sebebiyle karşı geminin sorumluluk sigortacısı (P&I Club⁶⁴) tarafından ödenmesi gerekebilecek olan tazminat, Tasarının 1321/3. maddesinin ilk cümlesi uyarınca kanuni rehin kapsamındadır ve gemi alacaklıları, böyle bir tazminatı öncelikli alacaklı sıfatıyla takip edebilecektir⁶⁵.

Ayrıca, Tasarı m. 1321/3 uyarınca, geminin zarar görmesi sebebiyle malikin üçüncü kişilere karşı sahip olduğu tazminat istemleri, geminin yerine geçtiğinden, kanuni rehin hakkına konu oluşturacaklardır. Aynı şekilde, müşterek avarya hallerinde zarar gören gemi için ödenmesi gereken tazminat, kanuni rehin kapsamına girecektir. Bu açıdan, TTK m. 1256/1 hükmü Tasarıda korunmuştur. Öte yandan, deniz serveti ile sınırlı sorumluluk terk edildiği için, rehin hakkı artık navluna şamil olmayacağından TTK m. 1256/2 hükmü Tasarıya alınmamıştır.

⁶² Bu konudaki tartışmalar için bkz. ÇAĞA/KENDER, III, s.22 ve dn.54-56; BARLAS, s.16 ve dn.2; ARSEVEN, Deniz Ticareti, s.68 vd.

⁶³ Gemi malikine bir sigorta sözleşmesi gereğince ödenebilecek tazminat, imtiyazlı alacaklıların alacakları yerine geçmez (1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 10/2). (Çev. ALGANTÜRK LIGHT Didem, "1993 Deniz İmtiyazları ve İpotekleri ile İlgili Milletlerarası Sözleşme", Atatürk Üniversitesi, Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi, C.VI, sayı 1-4, AÜEHF'nin 15. Kuruluş Yılına Armağan, Ayrı Basım, Yıl:2002, s.391)

⁶⁴ P&I Kulüp sigortası ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. ALGANTÜRK LIGHT Didem, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I), 2. Bası. İstanbul 2006; GÖKTAN Işık, Taşyanın Mali Mesuliyet Sigortası (Kulüp Sigortası) P&I, İstanbul 2006; ACAR Serdar, Kulüp Sigortası Protection & Indemnity, İstanbul 2008

⁶⁵ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.200-201

TTK m. 1245'de geminin cebri icra vasıtasıyla satışı ile ilgili hükümler içeren düzenleme Tasarının yedinci kısmına aktarılmıştır. Tasarı m. 1350'de kabul edilen temel kurala göre bir geminin cebri icra yoluyla satışı ve bu satışın sonuçları geminin bu işlem ve tasarrufların yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabidir. Dolayısıyla, geminin cebri icra vasıtasıyla satışı neticesinde gemi alacaklısı haklarının akıbeti geminin bu işlem ve tasarrufların yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabi olacaktır. Bu temel kuralı düzenleyen Tasarının 1350. maddesinin devamında Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebri icra yoluyla satışının neticeleri de düzenlenmiştir. Buna göre, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebri icra yoluyla satışı halinde artırmayı yapan kurum veya ilgililer tarafından, bu satıştan en az otuz gün önce artırmanın; a) Geminin kayıtlı olduğu Türk Gemi Siciline, b) Geminin sicile kayıtlı malikine, c) Gemi siciline tescil edilmiş diğer hakların ve alacakların sahiplerine, bildirilmesi veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilan edilmesi zorunludur. Bu bildirim veya ilan yapılmaksızın geminin yurt dışında cebri icra yoluyla satışı halinde kaydı silinemez ve gemi üzerinde Türk Gemi Siciline kayıtlı haklar ve alacaklar saklı kalır.

2.5.2 Kapsamı

TTK m. 1241 hükmünde gemi alacaklılarının rehin hakkının, ana parayı, faizi, deniz ödücü primini ve masraflarını aynı surette temin ettiği belirtilmiştir. Bu hüküm ile ana para alacağı yanında tali alacakların da rehin hakkının sağladığı teminat ve öncelik hakkından aynen ana para gibi istifade edebileceği düzenlenmiştir.

Ana para ile kastedilen, alacak sözleşmeden doğmuşsa sözleşmede belirtilen, diğer durumlarda ise üzerinde sonradan anlaşmaya varılan, anlaşmaya varılamamış olması halinde ise mahkeme tarafından bir ilamla hükme bağlanan asıl alacaktır. Cezai şart alacağının bu madde kapsamına dahil olmadığı yani, gemi alacaklısı hakkının cezai şart alacağını temin etmediği kabul edilmektedir⁶⁶.

⁶⁶ ÇAĞA/KENDER, III, s.24; BARLAS, s.16

Ana paranın akdi ve kanuni temerrüt faizleri⁶⁷ de teminat kapsamındadır. TTK m. 1162 uyarınca sınırı taraflarca kararlaştırılabilen deniz ödöncü primi de gemi alacaklısı hakkı teminatı kapsamındadır. Alacağın tahsili için yapılan masraflar da gemi alacaklısı hakkı ile temin edilmektedir⁶⁸.

Tasarı m. 1322/1 hükmünde de TTK m. 1241'deki düzenlemeye uygun olarak gemi alacaklılarının rehin hakkının ana parayı, faizi, takip ve yargılama giderlerini aynı surette temin ettiğı düzenlenmiştir. Ancak, TTK 1159 vd. maddelerinde düzenlenmiş olan deniz ödöncü sözleşmesi Tasarıya alınmadığından, deniz ödöncü priminin gemi alacaklısı hakkı ile temin edilmesi hususu Tasarı bakımından söz konusu olmayacaktır.

2.6 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ HUKUKİ NİTELİĞİ

Gemi alacaklısı hakkının temel özelliğı, kanundan doğan bir rehin himayesine sahip olmasıdır⁶⁹. Gemi alacaklılarına tanınan bu imtiyaz hakkının bir kanuni rehin hakkı olduğı hususu TTK m. 1236/1 ve m. 1237 hükümlerinde açıkça ifade edilmektedir. Dolayısıyla gemi alacağını temin eden gemi alacaklısı hakkı kanuni bir rehin hakkıdır⁷⁰. Gemi alacaklısı hakkının hukuki niteliğı konusunda mehaz Alman Hukuku'nda bir takım tartışmalar yapılmışsa da Türk Hukuku açısından bu hakkın kanuni rehin hakkı olduğı hususu doktrinde ağırlıklı olarak kabul edilmektedir⁷¹.

Gemi alacaklısı hakkı, gemi, navlun ve surrogatlar üzerinden doğan kanuni rehin hakkıdır. Rehin haklarını kendi içinde taşınır; taşınmaz rehni ya da alacak rehni olmak üzere bir ayrıma tâbi tutmak mümkündür. Bu açıdan gemi ve eklentisi üzerinde doğan

⁶⁷ Ödeme veya rehinin paraya çevrilme tarihine kadar olan faizleri (ÇAĞA/KENDER, III, s.24 ve dn.5); Ayrıca, temerrüt ve yargılama faizi konusunda bkz. KENDER Rayegân; Türk ve Alman Hukuk Sistemlerinde Donatanın Sınırlı Sorumluluğuna Tabi Borçlarında Temerrüt ve Dava Faizi, İBD, 1973, C.47, s.1178

⁶⁸ İhtarname, delil tespiti, ihtiyati tedbir, ihtiyati haciz, dava, rehinin paraya çevrilmesi yolu ile yapılan takip masrafları, mahkemece alacaklıya yükletilmemiş olmak şartıyla dava masrafları gibi (ÇAĞA/KENDER, III, s.25; BARLAS, s.17)

⁶⁹ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.199

⁷⁰ Gemi alacaklısı hakkının hukuki niteliğı konusunda bkz. BARLAS, s. 81 vd.; ÇAĞA/KENDER, III, s.2 vd.; KALPSÜZ, Gemi Rehni, s.12 vd.; KALPSÜZ, Gemi Alacaklısı Hakkı, s.301 vd.; KENDER/ÇETİNGİL, s. 209; ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılması, s.221

⁷¹ ÇAĞA/KENDER, III, s.2; ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılması, s.221; BARLAS, s.126. Öte yandan, gemi alacaklısı hakkının kanuni bir rehin hakkı ile temin edilmiş alacak hakkı olduğı konusunda bkz. KALPSÜZ, Gemi Alacaklısı Hakkı, s.317; HIZIR, s. 359

gemi alacaklısı hakkı taşınır rehni niteliğindedir⁷². Gemi ve eklentisi üzerinde doğan gemi alacaklısı hakkı, teslimine bağlı olmayan bir rehin hakkıdır. Gemi alacaklısı hakkının doğabilmesi için geminin zilyetliğinin devri gerekli değildir⁷³.

Navlun ve surrogatlar üzerinde doğan gemi alacaklısı hakkı ise alacak rehni niteliğindedir⁷⁴. Geminin işletilmesinden doğan navlun esas itibariyle bir para alacağı olduğu için gemi alacağının doğmasıyla birlikte, bu alacak hakkı üzerinde de gemi alacaklısı hakkı doğmaktadır. Aynı şekilde, gemi veya navlunun yerine geçen malvarlığı değerleri olan surrogatlar da birer alacak hakkı olarak değerlendirilmektedir. Dolayısıyla bu surrogatlar üzerinde doğan rehin hakkı da alacak rehni niteliğindedir⁷⁵.

Deniz ödücü sözleşmesinden doğan gemi alacaklısı hakkının ise sözleşmesel rehin hakkı olduğu belirtilmektedir⁷⁶. Deniz ödücü sözleşmesinden doğan alacaklar da gemi alacaklısı hakkı ile korunmuştur.

TTK m. 1240 hükmünde, deniz ödücü alacaklısının sahip olduğu rehin hakkına gemi alacaklılarının kanuni rehin haklarına dair hükümlerin uygulanacağı belirtilmektedir. Dolayısıyla, deniz ödücü sözleşmesinden doğan gemi alacağı sözleşmesel rehin hakkıyla temin edilmiş ve bu rehin hakkına da gemi alacaklısı hakkına ilişkin hükümlerin uygulanacağı düzenlenmiştir⁷⁷.

Gemi alacaklılarına tanınan kanuni rehin güvencesi, Tasarı m. 1321/1'de tekrar edilmiştir. Buna göre, gemi alacağı sahibine gemi ve eklentisi üzerinde kanuni bir rehin hakkı verir. Eşya hukukunda öngörülen temel ilkeye uygun olarak, bu kanuni rehin hakkı da mutlak fer'i ve alacağı sıkı sıkıya bağlı nitelikte olup, Tasarı m. 1377 uyarınca bu rehin hakkı, temin edilen alaktan ayrı ve bağımsız olarak yargılama veya icra konusu yapılamayacaktır.

Tasarının 1320. maddesi hükmünden doğan bu rehin, gemilerin hukuksal niteliğine uygun olarak taşınır rehinleri arasında yer almaktadır. Zira, Tasarının 936. maddesinde

⁷² TÜRKEK, s. 9. Taşınır rehni hükümlerine tabi rehinli alacaklar konusunda bkz. ÇAĞA/KENDER, III, s.113

⁷³ ÇAĞA/KENDER, III, s.2; BARLAS, s.8

⁷⁴ TÜRKEK, s. 9

⁷⁵ TÜRKEK, s. 9

⁷⁶ ÇAĞA/KENDER, III, s.23 ve dn.1

⁷⁷ TÜRKEK, s.8-9 ve dn.8

sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın bütün gemiler bu taşınır eşya olarak kabul edilmiştir. Dolayısıyla kanundan doğan bu rehin hakkı, Tasarı m. 1380 uyarınca, taşınır rehinlerinin paraya çevrilmesine ilişkin hükümlere tabi olacaktır. Ancak, taşınır rehinleri için geçerli olan genel kuraldan farklı olarak bu taşınır rehininin kurulması için zilyetliğin devredilmesi gerekmeksizin rehin kanun hükmüyle kurulmaktadır.

Dolayısıyla, Tasarı bakımından -donatanın sınırlı aynı sorumluluğunun terk edilmesi sebebiyle- gemi alacaklısı hakkının konusunu, sadece gemi ve eklentisi oluşturduğundan, gemi alacaklısı hakkı sadece gemi ve eklentisi üzerinde doğacaktır. Gemi ve eklentisi üzerinde doğan bu kanuni rehin hakkı, taşınır rehinlerinin paraya çevrilmesine ilişkin hükümlere tabi olacaktır.

3. GEMİ ALACAKLISI HAKKI BAHŞEDEN ALACAKLAR

3.1 GENEL OLARAK

TTK m. 1235'de on bent halinde gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar sıralanmıştır. Bu alacakların tümü, para alacağı niteliğindedir; dolayısıyla sözleşme veya haksız fiil hükümlerine göre bir paranın ödenmesini hedef tutmaktadır. TTK'nın 1235. maddesinde ve sonrasındaki hükümlerde iki hukuksal olgu düzenlenmiştir. Birinci olgu, sözleşme veya haksız fiil uyarınca ortaya çıkan para alacağıdır. İkinci olgu ise, o para alacağına tanınan gemi alacaklısı hakkıdır. Gemi alacaklıları, TTK m. 1235'de sıralanan para alacaklarını istemeye hakkı olan kişilerdir⁷⁸. Onlara tanınan hak, gemi üzerinde kanuni bir rehindir (TTK m. 1236/1); bu rehin hakkı her üçüncü kişiye karşı ileri sürülebilir⁷⁹ (TTK m. 1236/2) ve sıralamada bütün diğer rehinlerden ve adi alacaklardan önce gelir (TTK m. 1257).

Dolayısıyla, daha önce de ifade edilmiş olduğu üzere özetle, gemi alacaklılarına tanınan hak, üçüncü kişiye karşı ileri sürülebilen ve sıralamada öncelikli, kanundan doğan (kanuni) bir rehin hakkıdır. Bu kanuni rehin, ne zilyetliğin naklini ne de sicile tescili gerektirir; dolayısıyla kanundan doğan teslimsiz ve tescilsiz, yani gizli bir menkul rehindir.

Sorumluluğun TTK m. 948 uyarınca yalnızca sınırlı olduğu hallerde gemi alacaklısı hakkı, deniz servetinden öncelikli giderim olanağı sağlar. Buna karşılık, donatanın şahsi sorumluluğunun da bulunduğu hallerde, gemiye ve geminin yeni maliklerine karşı gemiyle birlikte el değiştiren rehnin takibi ve bunun yanında donatanın şahsi sorumluluk kuralları çerçevesinde takibi mümkündür⁸⁰.

TTK m. 1235'de on bent halinde sayılan ve gemi alacaklısı hakkı veren alacakların sınırlı sayıda tutulduğu kabul edilmektedir. Ancak çok istisnai durumlarda kıyas yoluyla bazı alacaklara da gemi alacaklısı hakkı verilebileceği belirtilmektedir. Bir başka ifade ile gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar kanunda sınırlı olarak düzenlenmesine

⁷⁸ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.175

⁷⁹ Bu konuda bkz. Y.11.HD. 23.02.2004 tarih ve 2003/6823 E., 2004/1646 K. sayılı kararı (Kazancı Hukuk Otomasyon, www.kazanci.com)

⁸⁰ ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılması, s.221

rağmen istisnai bazı hallerde kanunda belirtilmeyen bir alacağa da gemi alacaklısı hakkı tanınmasının mümkün olabileceği ifade edilmektedir⁸¹.

Kredi ile yakıt alınması örneğinde olduğu gibi, TTK m.948/1 uyarınca kaptanın, kanuni temsil yetkisi sıfatıyla üçüncü kişi ile giriştiği bir hukuki ilişkiden doğan borç için donatanın sınırlı ayni sorumluluğu söz konusudur.

Böyle bir durumda da TTK m. 1235/6 gereğince alacaklı, gemi alacaklısı hakkını elde eder. Ancak, kaptan kanuni temsil yetkisi kapsamındaki böylesi bir hukuki ilişkiyi bizzat kendi adına kurarak şahsen borç altına girerse veya üçüncü kişinin alacağını kendi parasından ödeyecek olursa, donatan kaptana karşı borçlu olur. TTK m. 992 hükmünde kaptanın böyle bir yola saparak donatanı sınırlı ayni sorumluluk yerine sınırsız sorumlulukla karşı karşıya bırakmasını engellemek maksadıyla, bu gibi hallerde, kaptanın donatandan tazminat isterken üçüncü şahıs hükmünde olduğunu, yani donatanın kendisine tıpkı üçüncü şahıs gibi sınırlı ayni şekilde sorumlu olacağını söylemektedir.

Dolayısıyla, TTK m. 992 gereğince, donatanın sınırlı ayni sorumluluğunu doğuran bu alacaklar için kaptana gemi alacaklısı hakkı verilmesi gereklidir. Gemi alacaklısı hakkının doğumundaki nedenlerde olduğu gibi aynı şekilde alacağı sınırlı ayni sorumluluğa tabi bir alacaklı ile borçlu arasındaki adaletin sağlanması açısından alacaklıya, gemi alacaklısı hakkı tanınmaktadır. Burada da kaptan üçüncü şahıs hükmünde olduğundan, ona gemi alacaklısı hakkı tanınarak bu imtiyazdan yararlandırılmalıdır. Üstelik kaptana böyle bir imtiyaz ve hak tanınması ile diğer alacaklıların durumuna da zarar verilmemektedir. Zira kaptan, söz konusu hukuki işlemi temsil yetkisine dayanarak donatan adına yapsaydı üçüncü kişi de zaten aynı imtiyaza sahip olacaktı⁸².

Bu itibarla, her ne kadar TTK m. 1235'de sayılan alacakların sınırlı olduğu ve genişletilemeyeceği esas kural olsa da çok istisnai bazı hallerde kanunda sayılmayan başka alacaklara da gemi alacaklısı hakkının tanınması hakkaniyete uygun olacaktır.

⁸¹ ÇAĞA/KENDER, III, s.26 ve dn.3'te belirtilen yazarlar; BARLAS, s.25

⁸² ÇAĞA/KENDER, III, s.26-27; BARLAS, s.25-26

Gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar çoğunlukla sınırlı aynı sorumluluk doğuran alacaklar olmakla birlikte, bu alacaklar arasında istisnaen⁸³ sınırsız sorumluluk doğuran alacaklar da vardır. Donatanın şahsi kusurunun bulunduğu veya donatanın alacağı ayrıca tekeffül ettiği hallerde olduğu gibi esasen sınırlı sorumluluk doğuran alacak olmakla beraber buna sınırsız sorumluluğun da eklendiği haller söz konusu olabilir.

Bunun yanı sıra, gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar içerisinde doğrudan doğruya donatanın sınırsız şahsi sorumluluğunu doğuran alacaklar da vardır. Buna örnek olarak TTK m. 949 hükmü gereğince gemi adamlarının hizmet veya iş sözleşmelerinden kaynaklanan bir gemi alacağının doğması gösterilebilir (TTK m. 1235/3).

Ayrıca, cebri icra vasıtasıyla satılan geminin bekçilik masrafları, gemiye düşen kamu yükümlülükleri de, donatanın doğrudan doğruya şahsi sorumluluğunu doğuran alacaklar arasında sayılabilir⁸⁴. TTK m.1243 hükmü uyarınca, donatanın alacağın doğduğu sırada veya daha sonra borçtan dolayı şahsen de sorumlu olması, gemi alacaklılarının haklarına etki etmez.

TTK m.1235'de sıralanmış olan gemi alacakları, geminin müşterek avaryaya gahme borçlarında (TTK m. 1235/5), gemi adamı sigorta primlerinin ödenmemesinden doğan alacaklarda (TTK m. 1235/10) olduğu gibi kanundan doğabileceği gibi, deniz öduncünden (TTK m. 1235/6) veya yolcu ve yük taşıma sözleşmelerinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemiş olmasından doğan alacaklarda (TTK m. 1235/7) olduğu gibi sözleşmeden de kaynaklanabilir. Keza bu alacaklar çatmadan veya gemi adamlarından birisinin görevini yaparken kusuru ile üçüncü şahıslara verdiği zarardan doğan alacaklarda (TTK m. 1235/9) olduğu gibi haksız fiilden ya da gemi seyrüsefer ve liman resimlerinde, şamandıra, fener ve liman paralarında (TTK m. 1235/2) olduğu gibi doğrudan doğruya kamu hukukundan da doğabilir⁸⁵.

⁸³ Bu istisnalar bazen, -gemi adamlarının ücretlerinde olduğu gibi insani ve sosyal düşüncelerle, bazen de -gemiye kredi temin etme ve kurtarma yardımı olduğu gibi- deniz servetini koruma ve destekleme ve yolculuğun selamete tamamlanmasını sağlama gayesiyle olmuştur. Bunun yanı sıra, devletin vergi, resim ve harçları sebebiyle gemiye düşen kamu hukuku yükümlülükleri ile -cebri icra ile satışı yapılan geminin bekçi masraflarında olduğu gibi- benzeri mali düşünceler de anılan istisnaların benimsenmesinde etkili olmuştur (BARLAS, s.27).

⁸⁴ ÇAĞA/KENDER, III, s.42-42; BARLAS, s.26

⁸⁵ BARLAS, s.27

Sahibine gemi alacaklısı hakkı veren bu alacakların ortak özelliği, geminin denizde kullanılmasından doğmuş olmalarıdır. Bu itibarla, geminin satış bedeli, inşa veya tamir bedeli -TTK m.1235/bent 6 ve 8 hükümlerinin kapsamına girmediği- alacaklısına gemi alacaklısı hakkı vermez. Aynı şekilde, geminin sigorta edilmiş olması durumunda, geminin sigortasına ait primler de alacaklısına gemi alacaklısı hakkı bahşetmez⁸⁶.

3.2 TASARIDAKİ DÜZENLEME

Deniz hukukundaki gelişmeler doğrultusunda donatanın sınırlı ayni sorumluluk sisteminin terk edilmesiyle beraber gemi alacaklısı hakkı bahşeden alacaklar listesinin yeniden ele alınması gereği ortaya çıkmıştır. Bu çerçevede, gemi alacaklısı hakkı bahşeden alacakların sayısı oldukça azaltılmış ve bu hakların kapsamında değişikliklere gidilmiştir. Uluslararası sözleşmelerle yönlendirilen bu eğilim, ulusal hukuklara da aktarılmaya başlanmıştır. Türk hukukunda ise, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ile birlikte donatanın sınırlı ayni sorumluluğunun terk edilmesi, Türk Ticaret Kanunu m. 1235'de yer alan 10 bentlik listenin azalmasını sonuçlamıştır⁸⁷.

Gemi alacaklısı hakkı veren alacakların sayısının azaltılmasının bir diğer sebebi de deniz kredileridir. Yani, gemi finansmanı için kredi veren kuruluşlardan temin edilen kredilerin teşvik edilmesi amaçlanmıştır. Zira, kredi verilen gemi üzerinde ne kadar az sayıda gemi alacaklısı hakkı olursa, kredi kuruluşunun kredinin ödenmemesi halinde alacağına kavuşması o denli kolay olacak ve bu yolla kredi sağlanması daha kolaylaşacaktır⁸⁸.

⁸⁶ ÇAĞA/KENDER, III, s.27; BARLAS, s.27

⁸⁷ TÜRKEL, s.5

⁸⁸ Deniz kredileri alanında, Türkiye 1980'lerden 1990'lara kadar müthiş bir çıkış yakalamıştı. Fakat ondan sonra yargıya intikal eden çok sayıda uyuşmazlık sebebiyle Türkiye'deki bankalar birer birer bu sektörden çekildi. Bu sektöre uzak durmaya başladılar. Bu uzak durmanın temel sebeplerinden bir tanesi de, gemi alacakları idi. Gemi alacakları yürürlükteki Kanunda 1235. maddede düzenlenen ipoteklerin önüne geçen özel imtiyazlı ayrıcalıklı rehin alacakları olup, bu alacakların Türk hukukunda sayıca fazla olması, bankaların elde ettiği ipotek teminatına gölge düşürmekteydi. Bankalar cebri icra aşamasında çok sayıda olan ve kendi önünde yer alan, kendisine göre imtiyazlı alacaklının gölgesinde kalmaktaydı, çoğunlukla alacağına kavuşamamaktaydı. Tasarıda bu öncelikli ayrıcalıklı olan gemi alacaklarının sayısı azaltılmış, beşe düşürülmüştür. Bir altıncı gemi alacağı ise ipotekten sonra geldiği için bu ipotek teminatını etkilememektedir (ATAMER Kerim, Yeni Türk Ticaret Kanunu Taslağının Değerlendirilmesi, İktisadi Araştırmalar Vakfı, Seminer, Tebliğ, Açış, Panel, İstanbul 2007). Gemi alacaklısı hakkı birçok ülkede artık kabul edilmemektedir. Bunun yerine deniz alacağı kavramı ikame olunmuştur. Tasarıda gemi alacaklısı hakkı sayısının azaltılmasının bir diğer nedeni de gemi alacaklarının bir kısmının deniz alacağı haline sokulmasıdır (KALPSÜZ Turgut, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar (1), Hukuki Perspektifler Dergisi Yıl: 2005, Sayı: 4, s. 32).

Öte yandan, Tasarının 1352. maddesinde “deniz alacakları” sıralanmış olup, Tasarının 1320. maddesinde yer alan gemi alacaklarından farklı bir hukuksal terimdir. “Deniz alacağı”, “gemi alacağına” göre daha geniş bir terimdir. 1320. maddeye göre gemi alacağı niteliğinde olan bütün alacaklar, Tasarının 1352. maddesi uyarınca aynı zamanda deniz alacağı teşkil etmektedir. Diğer bir anlatımla, deniz alacaklarının yalnızca bir kısmı aynı zamanda gemi alacağı niteliğindedir ve kanuni rehin hakkı ile güvence altına alınmıştır⁸⁹. Tasarıya göre bu tür bir deniz alacağı olanlar gemi alacakları hakkına sahip değillerdir.

Fakat bu alacaklarından dolayı geminin ihtiyaten haczini talep edebileceklerdir. Bu itibarla, gemi alacaklarının tamamı, Tasarının 1352. maddesinin birinci fıkrasının (a), (b), (c), (i), (k)⁹⁰, (n) ve (o) bentleri uyarınca aynı zamanda deniz alacağı teşkil eder.

TTK m. 1235-1257 arasında düzenlenmiş bulunan "gemi alacaklıları", Tasarının 1320-1327. maddelerinde "gemi alacakları" başlığı altında yeni bir yapıya kavuşturulmuştur. Bu yapının temelini, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi oluşturmaktadır.

Bu Sözleşme, gemilerin ihtiyati haczi bakımından esas alınan (Tasarı m. 1352-1376) 12 Mart 1999 tarihli ve yine Cenevre'de kabul edilen Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (“1999 tarihli Cenevre Sözleşmesi”) ile uyum içinde bulunmakta, her iki Sözleşme birbirini tamamlamaktadır⁹¹.

Bu tercih doğrultusunda Türkiye'nin, halen tarafı bulunduğu 1926 tarihli Brüksel Sözleşmesini en geç Tasarının kanunlaştığı gün hüküm ifade edecek şekilde feshetmesi gerekecektir⁹².

⁸⁹ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.212

⁹⁰ Kamusal mahiyette olmak kaydıyla kılavuzluk alacakları gemi alacağı niteliğindedir. Kamusal mahiyette olmayan kılavuzluk alacakları ise sadece deniz alacağı niteliğindedir.

⁹¹ Tasarı Genel Gerekçe, s.60; ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.176

⁹²Tasarı Madde Gerekçeleri, s.392; ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.176

Tasarıda, 1976 tarihli Londra Sözleşmesinin⁹³ uygulanmasına ilişkin çeşitli hükümler sevk edilmiştir⁹⁴. Ancak, 1976 tarihli Londra Sözleşmesi doğrudan uygulanacak olan kuraldır⁹⁵; yani, 27/11/2007 tarihli ve 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul

⁹³19/11/1976 tarihinde Londra’da “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme” (kısaca “1976 tarihli Londra Sözleşmesi”) 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) tarafından yayınlanmıştır (Official Records of the International Conference on the Limitation of Liability for Maritime Claims, London 1983). 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 olmuştur; 1976 tarihli Sözleşmenin 17 nci maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca Türkiye’nin âkid statüsü sona ermiştir. Nitekim 28/02/1980 tarihli ve 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla, 1976 tarihli Sözleşmeye katılma yoluyla taraf olunması kararlaştırılmıştır (Resmi Gazete tarihi 04/06/1980, sayısı: 17007). Katılma işlemleri 06/03/1998 tarihinde tamamlanmıştır; dolayısıyla 1976 tarihli Sözleşme, 01/07/1998 tarihinde Türkiye açısından yürürlüğe girmiştir. Böylece, 6762 sayılı Kanunun 948 inci maddesi zımnen yürürlükten kalkmıştır (Tasarı Madde Gerekçeleri, s.395). Ayrıca, 1996 yılında Londra’da, 1976 tarihli Sözleşmeyi tadil eden bir Protokol kabul edilmiş ve 1996 tarihli bu Protokol, 13/05/2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu çalışmamızın hazırlanması esnasında Türkiye, 05/02/2010 tarihli ve 2010/162 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla, “Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü”ne de taraf olmuştur (Resmi Gazete tarihi 13/03/2010, sayısı: 27520). Türkiye, 1996 Protokolü’ne Protokolün 7. maddesi ile tadil edilmiş haliyle 1976 tarihli Sözleşmenin 18. Maddesinin 1. paragrafı uyarınca: (a) 2. maddenin 1. paragrafının (d) ve (e) bentlerini uygulamama hakkını; (b) Tehlikeli ve Zararlı Atıkların Deniz Yoluyla Taşınması ile İlgili Zararın Sorumluluğu ve Tazmini Hakkında 1996 Tarihli Uluslararası Sözleşmenin veya bu Sözleşmede yapılan herhangi bir değişikliğin veya protokolün maksadı dahilindeki zarar için alacakları hariç tutma hakkını saklı tutmuştur. 1996 tarihli Protokolün 11. maddesi uyarınca, işbu Protokole bağlı olmaya rızasını izhar eden herhangi bir Devlet için, işbu Protokol böyle bir rızanın izhar edildiği tarihten itibaren doksan gün sonra yürürlüğe girecektir. Bu bakımdan bildirimden itibaren geçecek doksan günlük sürenin hitamı ile birlikte 1996 tarihli Protokol, Türkiye açısından yürürlüğe girecektir.

⁹⁴ Bu sebeple Tasarının 1062. maddesinde, bu konuya ilişkin milletlerarası sözleşmeleri saklı tutan bir genel hükmün kabulü ile yetinilmiş, Tasarının 1328 ila 1349. maddelerinde ise ayrıntılı düzenlemelere yer verilmiştir.

⁹⁵ 1976 tarihli Sözleşmeye göre gemi maliki ve onunla bir tutulan kişiler prensip itibariyle sınırsız surette sorumludurlar. Ancak dilerlerse belirli borçlarından ötürü sorumluluklarını Konvansiyon hükümleri uyarınca sınırlayabilirler. Sorumluluğun sınırlanması hususunda Sözleşmenin 10. maddesinde “...sınırlama fonu tesis edilmeden dahi sınırlı mesuliyet ileri sürülebilir” demek suretiyle konuya açıklık getirilmiştir. Ancak aynı paragrafın ikinci cümlesine göre Sözleşmeye taraf olan bir devlet milli mevzuatında aksine bir hüküm kabul ederek sorumluluğun sınırlanmasını fon tesisi şartına bağlı tutabilir. Taraf devletler bu imkândan faydalanmak yoluna gitmedikleri takdirde (veya gitmeyen devletlerde) gemi maliki ve onunla bir tutulan sorumlu kişiler sınırlı sorumluluğu ileri sürmek kaydı ile belirli borçlarından (Sözleşme m.2) ötürü bütün malvarlıkları ile ve fakat sözleşmenin öngördüğü sınırlara kadar olmak üzere “sınırlı şahsi olarak” sorumlu olacaklardır. Ancak, dilerlerse sınırlama fonunu tesis etmek suretiyle sorumluluklarını fona devrederek sorumluluk sistemini “sınırlı ayni sorumluluğa” çevirebileceklerdir. Gerçekten de Sözleşme m. 13 hükmüne göre sınırlama fonu tesis olduğu takdirde fon alacaklılarından hiçbiri bu alacağına ilişkin olarak sahip olduğu hakları, adına fon tesis edilmiş olan kişinin sair malları üzerinde kullanamaz (ÇAĞA/KENDER, I, s.173-174). Ayrıca, 1976 tarihli Sözleşme ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. ÇETİNGİL Ergon, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulanma Alanı, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 3, Sayı 1-2, s.3.; TEKİL Fahiman, Deniz Hukuku: Uluslararası Konvansiyonlar, İstanbul 1987, s.90 vd (“Konvansiyonlar”); ÜNAN, Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu, s.639 vd.; ILGIN Sezer, LLMC (Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Sözleşme) Hakkında, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 3, Sayı 1-2, s.

Hukuku Hakkında Kanunun 1. maddesi anlamında “yabancılık unsuru” barındırmayan, tümüyle milli nitelikteki uyuşmazlıklarda dahi anılan Sözleşme, Resmi Gazetede yayımlandığı gibi mahkemeler tarafından uygulanmak zorundadır (Tasarı m. 1328, m.1329 ve Yürürlük ve Uygulama Kanunu Tasarısı m. 37/1)⁹⁶. Dolayısıyla, aynı hükümleri Tasarıda tekrar etmek isabetsiz bulunarak onun yerine, Sözleşmenin Tasarı hükümleriyle bir arada uygulanabilmesini temin edecek tamamlayıcı kuralların kabulü ile yetinilmiştir. Tasarının buna ilişkin hükümleri hazırlanırken, 1976 tarihli Londra Sözleşmesini tadil eden 1996 tarihinde kabul edilmiş olan Protokolün hükümleri de dikkate alınmıştır⁹⁷. 1996 tarihli Protokol ile getirilen en önemli değişiklik sorumluluk sınırlarının yükseltilmesidir. Protokol ile ayrıca sorumluluk sınırlarının gözden geçirilmesine ilişkin bir yöntem de kabul edilmiştir. Böylelikle, yeni bir protokol hazırlanmasına gerek duyulmaksızın sorumluluk sınırlarının değiştirilebilmesi mümkün hale gelmiştir⁹⁸.

67-68, İstanbul 1998; GRIGGS Patrick / WILLIAMS Richard, Limitation of Liability For Maritime Claims, 3rd Edition, London 1998, s.3 vd.; HILL Christopher, Maritime Law, 5th Edition, London 1998, s.395 vd.; BAYAMLIOĞLU Emre, 1976 Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 4, Sayı 1-2 (1999), s. 129-148; ATAOL Hüseyin, Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu’nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul 2000; ATAMER Kerim, “1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı”na dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekeşi, Bilgi Toplumunda Hukuk - Prof. Dr. Ünal Tekinalp’e Armağan, C.1, İstanbul 2003, s.849; CAN Mertol, Deniz Ticareti Hukuku, Cilt I, (Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri), 2. bası, Ankara 2003, s.191 vd.; ÇETİNGİL/KENDER/ÜNAN/YAZICIOĞLU, s. 261 vd.; SÜMER Özlem, Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması Hakkında 1976 tarihli Londra Konvansiyonu’nun Türkiye Tarafından Tasdik Edilmesinin Hukuki Sonuçları, İstanbul 2007, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi); ÜNAN, Tasarı İle Getirilen Değişikliklerin Değerlendirilmesi, s.28 vd.

⁹⁶ 1976 tarihli Sözleşme’nin 17’nci maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca, Türkiye’nin daha önce taraf olduğu 1924 tarihli Sözleşme’ye üyeliği sona ermiştir. 1976 tarihli Sözleşme, 15’inci maddesinin birinci cümlesi uyarınca şu üç şart bir araya geldiğinde doğrudan uygulanır: (1) Sözleşme’nin 1’inci maddesinde sayılan bir kişi, (2) Sözleşme’ye taraf olan bir devlette, (3) sorumluluğunu sınırlandırmak veya mahcuz eşyayı kurtarmak yahut daha önce verilmiş bir teminatı geri almak için yargı yoluna başvuruda bulunursa. Dolayısıyla bu Sözleşme’nin uygulanmasında MÖHUK m. 1 f. 1 anlamında yabancılık unsuru şart değildir. Örneğin Türk Bayraklı bir geminin, İstanbul Boğazı’ndan geçerken, kıyıda bulunan Türk vatandaşlarına ait bir yapıya zarar vermesi hâlinde bile, 1976 tarihli Sözleşme uygulama alanı bulur. Dolayısıyla Sözleşme, Türk Usul ve İcra Hukukunun bir parçası olarak, lex fori şeklinde uygulanır. Bu sebeple, Türkiye’de yargı yoluna intikal eden her uyuşmazlıkta, mahkemeler ve hakemler, 1976 tarihli Sözleşme’yi re’sen gözetmek ve uygulamak zorundadır. Böyle olunca TTK m. 947’ye dayanan istemler için TTK m. 948 uyarınca sorumluluğun sınırlandırılması artık mümkün değildir; sorumluluk her ihtimalde ve yalnızca 1976 tarihli Sözleşme’nin hükümlerine göre sınırlandırılır. (ATAMER Kerim, Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti Ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, XXIII, Ankara 12 Haziran 2009, s.159-275) (“Güncel Sorunlar”)

⁹⁷ Tasarı Genel Gereke, s.60 vd.

⁹⁸ 1996 tarihli Protokol ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. DAMAR Duygu, Deniz Ticareti Hukukunda Yasama Çalışmaları (20 Nisan 2004 Tarihli Kanun ve 1996 LLMC Protokolü), Deniz Hukuku Dergisi, Yıl: 6-7 (2001-2002), Sayı: 1-4, s.111; GRIGGS/WILLIAMS, s.69 vd.

1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi uyarınca yeniden kurulan sistemde, alacak ile bu alacağa güvence sağlayan kanuni rehin hakkı kesin çizgilerle ayrılmıştır. Bu sistemin temel kurallarına göre, aslolan alacağın kendisidir; eğer alacak doğmuşsa o alacağı güvenceye kavuşturmak üzere kanundan ötürü bir rehin hakkı tanınmaktadır. Böyle bir rehin hakkının doğumuna yol açan alacaklar, Tasarıda "gemi alacakları" adını almıştır. Bu alacaklar, Tasarının 1320. maddesinin birinci fıkrasının ilk beş bendinde, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 4. maddesinin birinci fıkrasına uygun olarak beş bent halinde sıralanmıştır. Altıncı bent olarak ise, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 6. maddesiyle tanınmış olan yetkiye dayanılarak, müşterek avarya garama payı alacakları da gemi alacaklarına eklenmiştir. Tasarının 1320. maddesinin ikinci fıkrasında, iki gemi alacağı bakımından istisna hükümlerine yer verilmiştir⁹⁹.

1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 4 ve bu hükme göre hazırlanan Tasarı m. 1320'de sıralanan gemi alacakları, sınırlı sayıdadır. Dolayısıyla bu listenin, örneğin bir "boşluk" kabul edilerek veya başkaca yorum yöntemleriyle genişletilmesi, bu yoldan başka alacaklara gemi alacağı statüsünün tanınması mümkün değildir¹⁰⁰.

1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 4/1 hükmüne göre, bir alacağın "gemi alacağı" sayılabilmesi için, istem hakkının "geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine" karşı doğmuş olması gerekmektedir¹⁰¹. Bu düzenleme, Tasarının 1320. maddesinin ilk cümlesi olarak Tasarıya alınmıştır. 1926 tarihli Brüksel Sözleşmesinde ve TTK'da, gemi alacağının doğmasına yol açan borçlu bakımından bir sınırlandırma bulunmamaktadır. Bu itibarla, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinden alınarak Tasarıya eklenen bu yeni düzenleme uyarınca, bir alacağın "gemi alacağı" statüsünü kazanabilmesi için, temeldeki borç ilişkisi uyarınca, malik, kiracı, yönetici¹⁰² veya işletenden¹⁰³ birisinin borçlu sıfatını taşıması gerekmektedir.

⁹⁹ Tasarı Genel Gerekçe, s.60

¹⁰⁰ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.183-184

¹⁰¹ Gemi alacağı borçluları arasında "çartererin" sayılmaması 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında eleştirilmiş ve liman paralarının zaman ve yolculuk çarteri sözleşmeleri uyarınca çarterere yüklenmiş olması halinde malikin iç ilişkide bu masrafları başkasına yüklemesinin alacaklının aleyhine gemi alacaklısı hakkını ortadan kaldırmaması gerektiğine işaret edilmiştir (ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, 183). Ayrıca, "çarterer" kavramı ile ilgili olarak bkz. a.g.e, s.154 vd.

¹⁰² Bu hükümde "yönetici" teriminin konmuş olması eleştirilmiş ve yöneticinin, aslında, malikin veya işletenin adına hareket ettiği, dolayısıyla doğrudan temsil olunan asilin dava edilmesi olanağının bulunduğu bildirilmiştir. Gerçekten de uygulamada yaygın kullanılan gemi yönetimi sözleşmelerinde yöneticinin, malikin adına ve hesabına bir temsilcisi sıfatıyla yönetim hizmetleri sunacağı açıkça öngörülmektedir. Yönetici, Tasarı m. 1320 fıkra 1'in (a), (c) ve (d) bentlerinde sıralanan sözleşmeleri yaparken, temsilci olarak hareket ettiğini bildirmişse, borç ilişkisi zaten temsil olunan ile alacaklı arasında kurulacaktır. Ancak yönetici, kimin adına ve hesabına hareket ettiğini bildirmemişse, hukuki işlemin sonuçları

Gemi alacaklarını temin eden rehin hakkının hukuki özellikleri Tasarının 1321 ila 1325. maddelerinde düzenlenmiştir. Buna göre rehin hakkı, gemi ve eklentisi üzerinde doğar ve geminin yerine geçen tazminat alacakları üzerinde devam eder. Buna karşılık rehin hakkı navluna ve gemi için ödenecek sigorta tazminatına şamil değildir. Gemi alacaklarının önceliği 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 5 ve 6. maddeleri ile 12. maddesinin üçüncü fıkrası doğrultusunda düzenlenmiştir; buna göre 1993 Cenevre Sözleşmesinden alınan gemi alacakları, diğer rehinlerin önüne geçmekte, Tasarı ile eklenen müşterek avarya garama payı alacakları ise, sözleşmeyle kurulan rehinlerden sonra gelmektedir.

Ayrıca, Sözleşmenin tanıdığı diğer bir yetki kullanılarak, kamu kurumlarının enkaz kaldırma alacaklarının, gemi alacaklarının bile önüne geçeceği kabul edilmiştir¹⁰⁴. Bu sıralama, Tasarının 1389 ila 1397. maddelerinde düzenlenen sıra cetveline de yansıtılmıştır. Gemi alacaklılarının kendi aralarındaki sırada kurtarma alacaklılarına öncelik tanınmıştır. Gemi alacağının geçişi halinde, rehin hakkının da alacakla birlikte geçeceği, Tasarının 1325. maddesinin açık hükmü ile bildirilmiştir. Gemi alacaklarını temin eden kanuni rehin hakkı, kısa hak düşürücü sürelerle tabi tutulmuştur¹⁰⁵.

Tasarıda kurulan bu sistem karşısında, çok sayıda TTK hükmü, Tasarıya alınmamıştır. Deniz serveti ile sınırlı sorumluluk sistemi kalktığı için, navlun artık kanuni rehin hakkına konu olmayacaktır. Bu sebeple TTK m. 1237-1239, m. 1251-1253 ve m. 1256/2 hükümleri Tasarıya alınmamıştır. Donatanın sınırlı ayni ve sınırlı şahsi sorumlulukları arasındaki ayırım da kalktığından TTK m. 1243, m. 1254-1255, m. 1256/3 Tasarıda yer bulamamıştır.

yöneticiye ait olur. Böyle bir halde, maddede "yönetici" terimi yer almasaydı, gemi alacaklısı hakkı doğmayacaktı. En azından bu sebeple maddedeki düzenleme gereklidir (ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.182-183).

¹⁰³ Maddede "işletenin" de sayılmış olması gereksiz bulunmuştur. Çünkü yalnızca malikin veya kiracının "işleten" sayılabileceği, onların da zaten maddede belirtildiği, gemiden bir zaman charteri veya navlun sözleşmesine göre yararlanan kişilerin "işleten" sayılmasının mümkün olmadığı açıklanmıştır (ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.183 ve dn.441'de belirtilen yazar)

¹⁰⁴ 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 12/3. maddesi, taraf devletlere karaya oturmuş ya da batmış gemilerin kamu makamları tarafından seyrüsefer ve deniz çevresi güvenliğini sağlamak amacıyla kaldırılmasını takiben cebri satışı halinde söz konusu kaldırma masraflarının, gemi üzerinde kanuni rehin hakkı sahiplerinden önce, satış prosedürü haricinde ödeneceğini milli hukukları uyarınca hükme bağlama hakkı tanınmaktadır. Seyrüsefer ve çevre güvenliği açısından enkazın kaldırılmasının zaruri olması halinde konvansiyon, taraf devletlere milli hukuklarında bu hususta özel düzenleme yetkisi tanımış olup, söz konusu yetki tüm enkaz kaldırma hallerine uygulanmamaktadır. Ayrıca söz konusu hüküm sadece enkazın kaldırılması ile doğrudan ilintili olan masrafları güvence altına almakta olup ekonomik zararlardan ya da çevre temizlik masraflarından kaynaklanan talepleri kapsama almamaktadır (AKAN, s.42-43).

¹⁰⁵ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.176-177

Gemi alacaklılarının kendi aralarındaki sıraların belirlenmesinde "yolculuk" ilkesinin yerine 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin kuralları benimsendiğinden TTK m. 1238, m. 1248-1249 ve m. 1250 Tasarıda bulunmamaktadır. Tasarıda deniz ödücüne yer verilmediğinden TTK m. 1240 ile diğer hükümlerde deniz ödücüne yapılan yollamalar da terk edilmiştir. İptal karan usulü, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 8 hükmü ile bağdaşmadığından, TTK m. 1246 Tasarıya alınmamıştır. Ayrıca, deniz hukukunda cebri icra ayrı bir kısımda özel hükümlerle düzenlendiğinden, TTK m. 1242 ve m. 1245 hükümleri o kısma aktarılmıştır¹⁰⁶.

Bunların dışında, TTK'nın 1258. maddesinde yer verilen "yük alacaklısı hakkına"¹⁰⁷ ilişkin düzenleme de Tasarıya alınmamıştır. Mehaz Alman Ticaret Kanunu'nda bulunmayan bu terim, Alman öğretisinde de tartışmalara yol açmıştır. Tasarıda, Alman hukukundan iktibas edilmiş olan bütün alıkoyma ve rehin haklarının yerine Türk Medeni Kanunu'nun 950. maddesi anlamında hapis hakkı tanınmış olduğu için, TTK'nın 1258. maddesine tekabül eden bir düzenlemeye ihtiyaç kalmamıştır¹⁰⁸.

Gemi alacaklısı hakkına uygulanacak hukuk konusuna kısaca değinmekte de fayda vardır. 2675 sayılı eski MÖHUK'ta bu konuda herhangi bir hüküm yoktu. Bu nedenle de konu tartışmalıydı¹⁰⁹. Ne var ki, 5718 sayılı yeni MÖHUK m. 22 uyarınca, gemi alacaklısı hakkının doğumu menşe ülke yani, aynı hakların tescil edildiği sicil yeri hukukuna tabi olmuştur. Buna göre, mahkeme önüne gelen ve yabancılık unsuru ihtiva eden bir gemi alacaklısı hakkı konusunda, geminin aynı haklarının bağlı olduğu ülkenin hukukunu uygulayacaktır. Sonuç olarak, yürürlükteki MÖHUK m. 22 uyarınca, bir alacağın kanuni rehin hakkı ile korunup korunmadığı, geminin sicile kayıtlı olduğu devletin hukukuna göre saptanacaktır.

¹⁰⁶ Tasarı Madde Gerekçeleri, s.392 vd.; ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.177

¹⁰⁷ Deniz hukukunda gemi alacaklısı hakkında paralel olarak yük üzerinde imtiyazlı bir rehin hakkı temin edilmiş belirli alacaklar vardır ki sahiplerine yük alacaklıları denilmektedir. Yük alacaklısı hakkı konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. ÇAĞA/KENDER, III, s.27; ÜNAN A. Samim, Yük Üzerindeki Rehin Hakkı "Yük Alacaklısı Hakkı", Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:2 (1997), Sayı:4, s.9 vd ("Yük Alacaklısı Hakkı"); ÜNAN A. Samim, Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yasal Sistem ve Özel Olarak TTK 1077'nin Uygulanması, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:2 (1997), Sayı:4, s.23 vd.; ÜLGENER Fehmi, Taşıyanın Alacaklarından Dolayı Yük Üzerindeki Kanuni ve Akdi Rehin Hakkı "Lien Klozu", Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:2 (1997), Sayı:4, s.27 vd.

¹⁰⁸ Tasarı Genel Gerekçe, s.61

¹⁰⁹ Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. ATAMER Kerim, Gemilerde Aynı Haklara ve Cebri İcraya Uygulanacak Hukuk (14 Haziran 2003 tarihinde Deniz Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları Sempozyumu'na sunulan tebliğ), Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:6-7 (2004), Sayı:1-4, s.85 vd.; EKŞİ Nuray, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, 2. bası, İstanbul 2004, s.58 vd.; ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.178 vd.; GÜNAY, s.173 vd.

Gemi birden çok sicile kayıtlı ise, aynı hakların kaydedildiği sicil esas alınacaktır. Gemi sicile kayıtlı değilse, bağlama limanında geçerli olan hukuk uygulanacaktır¹¹⁰.

Üzerinde durulması gereken bir başka husus, Tasarının yasalaşması halinde önceki Kanun -yani mevcut TTK zamanında- doğan gemi alacaklısı haklarının akıbetinin ne olacağına ilişkindir. Zira, Tasarının yasalaşması ile birlikte birçok hüküm değişecek ve gemi alacaklısı hakkı veren alacakların büyük bir çoğunluğu sahibine gemi alacaklısı hakkı bahşetmeyecektir. İşte, tam bu noktada Yürürlük ve Uygulama Kanun Tasarısının 38. maddesi devreye girmektedir. Buna göre, Yeni Kanunun (Tasarının) yürürlüğe girdiği tarihten önce TTK hükümlerine göre doğmuş olup da Yeni Kanun uyarınca sahibine gemi alacaklısı hakkı bahşetmeyen alacaklar TTK'ya tabi olmakta devam ederler. Dolayısıyla, önceki Kanun (TTK) zamanında doğmuş bulunan kazanılmış hak niteliğindeki gemi alacaklısı hakları Yeni Kanun (Tasarı) zamanında da devam edecektir¹¹¹.

3.3 ALACAKLAR

Gemi alacaklısı hakkı bahşeden alacaklar TTK m. 1235'de düzenlenen sıra ile incelenecek, Tasarı ile getirilen yeni durum ise aynı başlık altında açıklanacaktır.

3.3.1 Cebri İcra Masraflarından Sayılmayan Gemi ve Teferruatının Bekçilik ve Muhafaza Masrafları (TTK m. 1235/b.1)

TTK m. 1235 uyarınca geminin cebri icra yoluyla satılması durumunda geminin son limana girmesinden itibaren yapılan ve icra masraflarından sayılmayan gemi ve teferruatının bekçilik ve muhafaza masraflarına gemi alacaklısı hakkı tanınmaktadır.

¹¹⁰ Böyle olunca, “gemi alacağı” ve onu temin eden “kanuni rehin hakkı” farklı kanunlar ihtilafı kurallarına tabidir, dolayısıyla farklı maddi hukuk kuralları da uygulanabilecektir. Söz gelimi Panama bayraklı bir gemi için bir Türk limanında kumanya satın alınmışsa, temeldeki satış sözleşmesi ve semen alacağı MÖHUK m. 24 uyarınca Türk Hukukuna, semen alacağının kanuni rehin güvencesine sahip olup olmadığı ise MÖHUK m. 22 f. 2 gereğince Panama Hukukuna göre saptanacaktır. Ne var ki, bu çözüm, Tasarıda esas alınan 1993 ve 1999 tarihli Sözleşmeler ile uyumlu değildir. Bu kuralın değiştirilerek lex fori çözümünün kabul edilmesi gerekmektedir (ATAMER, Güncel Sorunlar, s.159-275).

¹¹¹ Yürürlük ve Uygulama Kanun Tasarısının 36. maddesi, aynı Kanun Tasarısının 3. ve 5. maddelerinin varlığı sebebiyle gereksiz bulunmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. ÜNAN, Yürürlük ve Uygulama Kanun Tasarısı, s.1164

İcra ve İflas Kanunu'nun (İİK) paraların paylaşılması zamanı, masraflar ve vekâlet ücretine ilişkin 138. maddesinin 2. fıkrasında ise haciz, paraya çevirme ve paylaşırma gibi bütün alacaklıları ilgilendiren masrafların satış tutarından önce alınacağı belirtilmektedir. Aynı şekilde İİK m. 151'de rehin bedelinden masrafların çıkarılması ve artanın alacaklılar arasında paylaşılması düzenlenirken 138. madde hükümlerinin uygulanacağı ifade edilmektedir. Dolayısıyla söz konusu bu masraflar gemi alacaklarından önce gelecektir.

Hacizli malın muhafazası için ödenen para (İİK m. 88/2 ve m. 95) yani haczedilerek muhafaza altına alınan geminin bekçilik ve muhafazası masraflarının da İİK m. 138/2 anlamında kabul edilerek satış tutarından yani bütün gemi alacaklarından önce alınacağı kabul edilmektedir¹¹².

Aynı şekilde, satış giderleri, posta giderleri, bilirkişi ücreti ile hakim ve görevlilerinin yol giderleri gibi masraflar icra takip giderleridir. İcraya ilişkin talebin yerine getirilmesi için bu masrafların baştan alacaklı tarafından peşin ödenmesi gerekmektedir. Aksi halde alacaklının talebi yerine getirilmeyecektir. Vekâlet ücreti de takip masraflarındandır ve bu masraf yürürlükteki Avukatlık Asgari Ücret Tarifesi uyarınca icra memuru tarafından hesaplanarak icra takip giderlerine eklenir.

Dolayısıyla, geminin haczedilerek muhafaza altına alınması halinde gemi ve eklentisinin bekçilik ve muhafaza masrafları ile diğer cebri icra masrafları zaten yukarıda zikredilen İİK hükümlerine göre satış tutarından ve gemi alacaklısı haklarından önce gelmektedir. TTK m. 1235/1'deki düzenleme ise geminin haczedilmesinden veya el konulmasından önce yapılan bekçilik ve muhafaza masraflarını içermektedir.

Bu itibarla TTK m. 1235/1 hükmünün kapsamına hacizden veya gemiye el konulmasından önce yapılan bekçilik ve muhafaza masrafları dahil olmaktadır. Bu anlamdaki masraflara ihtiyati haciz veya ihtiyati tedbir kararı masrafları örnek olarak gösterilebilir¹¹³. Geminin son limana girmesinden itibaren hacizden veya gemiye el

¹¹² ÇAĞA/KENDER, III, s.27; BARLAS, s.28

¹¹³ Yani ihtiyati haciz veya ihtiyati tedbir kararı almak için harç ödeyen bir kimse TTK m. 1235/1 hükmüne dayanarak gemi alacaklısı hakkından yararlanabilecektir. Keza, bu ihtiyati karar bir avukat aracılığı ile alınmış ise yargılama gideri olarak kanuni vekâlet ücreti de bu şekilde talep edilebilecektir (BARLAS, s.29).

konulmasından önceki dönemde son limanda sigorta masrafları yapılmış ise bunlar da bu bent kapsamında bulunduğundan gemi alacaklısı hakkına konu teşkil etmektedir¹¹⁴.

TTK m. 1235/1 hükmü ile düzenlenen ve İcra masraflarından sayılmayan bekçilik ve muhafaza masraflarına gemi alacaklısı hakkı verilmesinde donatanın sınırlı aynı sorumluluğunun etkisi ve deniz servetinin korunması amacı bulunmaktadır. Oysa, Tasarıda deniz serveti ile sınırlı sorumluluk sistemi terk edildiği için bu hükme ya da muadili bir hükme Tasarıda yer verilmemiştir. Öte yandan, Tasarının gemi alacaklarına ilişkin hükümlerinin hazırlanmasına esas teşkil eden 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinde de geminin cebri icra masraflarından sayılmayan bekçilik ve muhafaza masraflarının gemi alacaklısı hakkı ile garanti edilmesi söz konusu olmadığından TTK m. 1235/1 hükmü Tasarıya alınmamıştır¹¹⁵.

3.3.2 Geminin Seyrüsefer ve Liman Resimleri (TTK m. 1235/b.2)

TTK m. 1235/2 hükmüne göre, gemi seyrüsefer ve liman resimleri ve özellikle şamandıra, fener, karantina ve liman parlakları gemi alacaklısı hakkı verir¹¹⁶. TTK m. 1235/2'deki bu düzenleme kamu yararı düşüncesiyle getirilen ve gemiye düşen kamu alacaklarıdır. Burada devlet veya başka kamu kuruluşlarının tek taraflı olarak gerçek veya tüzel kişilere, gemi ve denizde seyrüseferin bazı kamu hizmetlerinden veya tesislerinden yararlanmaları karşısında mali külfetler yüklemesi durumu vardır¹¹⁷.

Maddede sıralanan alacaklar örneksime yoluyla sayılmış olup, sadece burada belirtilenlerle sınırlı değildir. Zira, 1235/2 metninde "hususiyetle" tabiri kullanılarak bir örneksime yapıldığı anlatılmak istenmiştir. Bu itibarla, kamu hukuku kuralları gereğince yapılan masrafların bu bentte sayılması, sadece örnek teşkil etmesi bakımındandır.

¹¹⁴ ÇAĞA/KENDER, III, s.28; BARLAS, s.29

¹¹⁵ Donatanın sorumluluğunun belirli bir meblağ ile sınırlandırılması esasının kabulü, sınırlı aynı sorumluluğunun bırakılması ile müteakibiyet düşüncesinin ve alacaklı aleyhine bozulan bir dengenin artık söz konusu olmaması, mehzaz Alman Ticaret Kanunu'nda gemi alacaklısı hakkının yeniden düzenlenmesini gerekli kıldığından; sonradan yapılan bir değişiklik ile söz konusu alacaklar bakımından Alman Hukukunda gemi alacaklısı hakkı imtiyazı ortadan kaldırılmıştır (BARLAS, s.29).

¹¹⁶ Bu konuda bkz. Y.19.HD. 31.05.2001 tarih ve 2001/2953 E., 2001/4192 K. sayılı kararı (Kazancı Hukuk Otomasyon, www.kazanci.com)

¹¹⁷ ÇAĞA/KENDER, III, s.28; BARLAS, s.30

Bu nitelikteki yani, TTK'nın 1235/2. maddesinde işaret edilen nitelikte olan bütün resim ve harçların¹¹⁸ buraya dahil edilmesi gerekmektedir¹¹⁹. Bu bendin örnek olarak gösterdiği resim ve harçların kapsamına, Montrö Boğazlar Sözleşmesi gereğince geminin net tonilatosu üzerinden alınan "Sıhhiye Rüsümü", limanlara giren ve çıkan gemilerin net tonilatoları üzerinden alınan "Gemi Sağlık Resmi", Boğazlardan transit geçen ve Türk Limanlarına giren ve bunlardan çıkan gemilerden alınan "Fener ve Tahlisiye Ücretleri", rıhtım ve şamandıralara bağlanan gemilerden liman işletmeleri tarafından alınan "Palamar ve Moorinboat Ücretleri" sayılabilir¹²⁰.

Liman ve liman tesislerinin kullanılmasında ödenmesi gereken ücretlerin resmi nitelikte olması gerekir Zira, özel bir liman ve onun tesislerinden yararlanma da mümkün olabileceğinden, her durumda buralarda ödenen ücretlerin resmi liman resimlerine isabet ettiği söylenemez¹²¹. Bu itibarla, alacakların kamu alacağı niteliğinde olması ve TTK m. 1235/2 hükmüne dahil olabilmesi için kamu hukuku karakterli yükümlülüklerin söz konusu olması gereklidir. Dolayısıyla, devlet kasasına girmeyecek bir ücret söz konusu ise TTK m. 1235/2'deki alacaklardan sayılmaz. Kanunda "kamu alacağı" niteliği belirtilmiş olmasa da söz konusu hüküm yine bu anlamda anlaşılmalıdır¹²².

TTK m. 1235/2'de öngörülen bu imtiyaz, her türlü harç ve resim hakkında uygulanmaz. Devletin gemi için veya deniz yolculuğunun yapılabilmesi için doğrudan doğruya ya da dolaylı yoldan bir masraf yapması sonucunda, bunlarla ilgili olarak getirilen harç ve

¹¹⁸ Mehaz Alman Ticaret Kanunu'nda "*Öffentliche Abgabe*" ifadesi kullanılmıştır. Alman hukukunda, devlet veya diğer kamu kuruluşlarının, tek taraflı olarak kamu hukukuna dayanan mali yükümlülükleri kişilere yüklemesi anlamında kullanılan bu genel kavramın da kendi içinde üç farklı gruba ayrıldığı kabul edilmektedir. İlk kategoride "*Steuer*" yer alır ve bundan, kişilere belirli bir yararlanma söz konusu olmaksızın kamu idaresince yükletilen mali yükümlülükler, vergiler anlaşılır. İkinci grubu teşkil eden "*Gebühr*" kavramında ise bir kamu idaresinden veya onun tesisinden yararlanma karşılığında bazı mali külfetlerin yüklenilmesi durumu vardır. Tasdik ve ruhsat harcında olduğu gibi idari resimler ile bir rıhtımın kullanılmasında olduğu gibi yararlanma resimleri bu kavramın kapsamında yer alırlar. Bu genel kavram altında üçüncü ve son kategoriye de imtiyaz resimleri durumundaki "*Beiträge*" (iştirak payları) teşkil eder. Burada da var olan bir kamu tesisine veya bunun kurulmasına iştirak eden kişilere bu, tesisin masraflarına katılmaları ile bazı mali yükümlülükler getirilmesi hali söz konusudur. Örneğin sokak yapımına veya genel yangın tesisatı kurulmasına katılım gibi. Bu geniş kapsamlı tanımı Alman deniz hukuku literatürü "*Gebühr*" anlamında almakta ve özellikle vergileri bu kavramın dışında bırakarak kullanmaktadır. Hukukumuz bakımından terminolojide oturmuş bir kavram bulunmadığından, özellikle de resim ve harçları ayıran bir sınır mevcut olmadığından TTK m. 1235/2'nin "harç ve resimler" şeklinde anlaşılması gerekmektedir (ÇAĞA/KENDER, III, s.28 ve dn.10; BARLAS, s.30-31 ve dn.67-70'de belirtilen yazarlar).

¹¹⁹ ÇAĞA/KENDER, III, s.28; BARLAS, s.31

¹²⁰ ÇAĞA/KENDER, III, s.28-29; BARLAS, s.32-33

¹²¹ BARLAS, s.32

¹²² ARSEVEN, Deniz Ticareti, s.58

resimler için uygulanır. Bu çerçeve dışında kalan ve donatanın daha çok kara serveti ile ilgili olan durumlarda, gemi alacaklısı hakkı imtiyazı doğmaz¹²³.

Öte yandan bu bentte kılavuzluk ücretinden bahsedilmemiş olsa dahi bu hususla ilgili olarak açıklama yapmakta fayda vardır. Zira, kılavuzluk ücretleri TTK m. 1235/4 hükmünde düzenlenmiştir. Ne var ki, resim veya harç niteliği taşıyan kılavuzluk ücretleri TTK'nın 1235. maddesinin 4. bendinde değil, 2. bendi kapsamındadır. Ancak bunun dışındaki kılavuzluk ücretleri, TTK m. 1235/4 kapsamına girmektedir¹²⁴.

Tasarının 1320. maddesinin birinci fıkrasının (d) bendinde, liman, kanal, diğer su yolları, karantina ve kılavuzluk için ödenecek resimlerin gemi alacaklısı hakkı veren alacaklardan olduğu hususu düzenlenmiştir. Tasarının 1320. maddesinin birinci fıkrasının (d) bendinde öngörülen bu alacak, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin dördüncü maddesinin birinci fıkrasından alınmıştır.

1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında, bu hükme gerek kalmadığı düşünülmüşse de böyle bir hükmün yokluğunda birçok devletin Sözleşmeye taraf olmaktan kaçınabileceği endişesiyle, düzenlemenin muhafaza edilmesine karar verilmiştir. Tasarının hazırlık çalışmaları sırasında, bu hükmün değiştirildiği anlaşılmaktadır. Düzenlemenin ilk halinde kaynak 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin m. 4/f.1 (d) bendinde öngörülen orijinal metne sadık kalmış ancak, Sağlık Bakanlığı tarafından sunulan öneri doğrultusunda uygulamada doğacak tereddütleri gidermek üzere "karantina paraları" da hükmün kapsamına dahil edilmiştir. Esasında "karantina paralarının" da "ödenecek resimler" ibaresi içinde düşünülmesi mümkün olmakla birlikte, konunun uygulamaya ışık tutacak şekilde açıklığa kavuşturulması amacıyla, hükme bu yönde bir eklemenin yapılması uygun görülmüştür¹²⁵.

Öte yandan, Adalet Komisyonu çalışmaları sırasında anılan hüküm bir takım başka değişikliklere daha tabi tutularak Hükümet Tasarısında öngörülen metninden "diğer paralar" ifadesi çıkarılmış ve "kılavuzluk ücretlerine ilişkin alacaklar" ifadesi "kılavuzluk ücretlerine ilişkin resimler" şeklinde değiştirilerek mevcut halini almıştır. Daha önce de ifade edildiği gibi bu bentte sayılan alacakların kamusal nitelikte olması gerektiğinden

¹²³ BARLAS, s.30 ve dn.66'da belirtilen yazar

¹²⁴ BARLAS, s.32

¹²⁵ Tasarı Madde Gerekçeleri, s.393; ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.192

Adalet Komisyonu çalışmaları sırasında yapılan bu değişiklikler hükmün kamusal niteliğine uygun olarak yerinde olmuştur.

Tasarı m. 1352/f.1'in (k) bendinde "kılavuzluk" hizmetinden doğan alacaklar deniz alacağı olarak sayılmıştır. Dolayısıyla, kılavuzluk hizmetinden doğan para alacakları, kamusal nitelikte oldukları ölçüde Tasarının 1320. maddesinin birinci fıkrasının (d) bendi kapsamında gemi alacağı niteliğindedir. Ancak bunun dışındaki diğer bütün kılavuzluk alacakları Tasarı m. 1352/f.1'in (k) bendinde düzenlenen deniz alacağı statüsündedir. Buradaki önemli husus, kamusal nitelik taşımayan kılavuzluk hizmeti alacağının Tasarının yasalaşması halinde bundan böyle gemi alacaklısı hakkı bahşetmeyecek olmasıdır. Zira, kamusal nitelik taşımayan kılavuzluk hizmeti alacakları dahi mevcut TTK'nın 1235. maddesinin dördüncü bendi uyarınca sahibine gemi alacaklısı hakkı bahşetmektedir.

Gemi alacağı borçluları arasında "çartererin" sayılmamış olması zaman çarteri sözleşmelerinde bu bentte düzenlenen alacaklar bakımından sorun oluşturabilecektir¹²⁶. Çünkü, uygulamada yaygın biçimde kullanılan basılı zaman çarteri sözleşmelerinde, (d) bendinde sayılan giderlerin tümünün veya bir kısmının çarterere ait olacağı öngörülmektedir. Dolayısıyla bu giderler, doğrudan çarterer tarafından borçlanılmışsa, gemi alacaklısı hakkı doğmayacaktır. Bu açıdan, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında ileri sürülen endişeler isabetlidir¹²⁷.

3.3.3 Gemi Adamlarının Hizmet ve İş Mukavelelerinden Doğan Alacakları (TTK m. 1235/b.3)

Bir iş sözleşmesinde zayıf konumda olan gemi adamları, gemi maliki aleyhine dava açarken zorlukla karşılaşabilirler. Ayrıca, çoğu zaman denizde olduklarından dava açmak konusunda sıkıntı çekebilirler. Gemi adamlarının bu zayıf konumlarından dolayı birçok ülke, kendi hukuklarında gemi adamlarına ödenmeyen ücret alacakları için gemi alacaklısı hakkı tanımıştır¹²⁸.

¹²⁶ 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında bu hususun eleştirildiği daha önce ifade edilmişti.

¹²⁷ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.183 ve s.193

¹²⁸ GÜNAY, s.107. Bu konuda bkz. Y.11.HD., 15.06.2000 tarih ve 2000/3372 E., 2000/4689 K. sayılı kararı (Kazancı Hukuk Otomasyon, www.kazanci.com)

TTK'nın 1235. maddesinin 3. bendinde, gemi adamlarının hizmet ve iş mukavelelerinden doğan alacaklarının gemi alacaklısı hakkı bahşettiği düzenlenmiştir. Borçlar Kanunu ve İş Kanunu terminolojisinde ve doktrinde yerleşik kullanıma uygun olarak söz konusu alacakların incelemesi esnasında "hizmet sözleşmesi" tabiri esas alınmaktadır¹²⁹.

TTK m. 1235/b.3'ün açık düzenlenmesinden anlaşılacağı üzere, bu bendin kapsamına "gemi adamlarının" hizmet sözleşmesinden kaynaklanan alacakları girmektedir. Dolayısıyla gemi adamı kavramının kapsamına kimlerin dahil olacağı konusuna kısaca değinmekte fayda vardır.

TTK m. 821'e göre gemi adamları, kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimselerdir. Aynı şekilde, Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesinin (B) bendinde de bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabit ve tayfalarla diğer kimselere gemi adamı denileceği belirtilmiştir. Doktrinde de kaptanın gemi adamı olduğu konusunda tartışma yoktur¹³⁰. Gerçekten de söz konusu Kanunların açık ifadeleri karşısında kaptanın gemi adamı olarak kabul edilmesi konusunda kuşku duymamak gerekir. Ayrıca kaptanın görev ve yetkileri dikkate alındığında kanun koyucunun bu konudaki düşünce ve sistemine aykırılık yaratmamak için de kaptanın gemi adamı olarak kabul edilmesi gerekmektedir. Bununla birlikte, Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun (YHGK) aksi yönde bir kararına yani, kaptanın gemi adamı sayılmayacağına ilişkin bir kararına işaret etmek gerekir¹³¹. Fakat YHGK, sonradan haklı olarak görüş değiştirerek kaptanın da gemi adamı sayılacağına karar vermiştir¹³².

YHGK'nın kaptanın gemi adamı sayılmayacağına ilişkin söz konusu kararında, kaptanın Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesinin C bendindeki "işveren vekili" sıfatına atıfta bulunulmuştur. Oysa, sırf Deniz İş Kanunu'nun 2. maddesinin C bendindeki "işveren vekili" sıfatının açıklanmasına ilişkin ifadenin göz önüne alınması, yukarıdaki kanun hükümlerinin, özellikle de aynı maddenin (Deniz İş Kanunu m.2) B bendinin görmezden gelinmesi hukuk prensiplerine ters düşer. Ayrıca kaptanı gemi adamı saymaksızın onun emrinde çalışan kişileri bu kavramın kapsamında kabul edip, Deniz

¹²⁹ ÇAĞA/KENDER, III, s.29; BARLAS, s.34

¹³⁰ ÇAĞA/KENDER, III, s.29 ve dn.13.; ÇAĞA/KENDER, I, s.187; BARLAS, s.35; KENDER/ÇETİNGİL, s.89; DOĞRUCU Muhittin, Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı, İstanbul 1997, s. 21-22

¹³¹ YHGK, 15.5.1974 tarih ve E.970/9-12, K.520 sayılı kararı için bkz. AYBAY, s.118

¹³² YHGK, 14.11.1981 tarih ve E.79/11-263, K.11 sayılı kararı için bkz. AYBAY, s.128

İş Kanunu'nun bunlara tanıdığı sosyal haklardan yararlandırılırken, sorumluluğu daha ağır olan kaptanın bu yararlandırılmadan mahrum bırakılması, külfet-nimet eşitliği prensibine ve Anayasanın eşitlik kuralına da aykırılık teşkil eder. Deniz İş Kanunu m. 2/C uyarınca kaptana işveren vekilliği sıfatının verilmesi de onun bu haklardan mahrum kılınmasını gerektirmez. Böyle bir tutum, kanunun amacına ve ruhuna aykırı olur. Bunun dışında, kaptanın gemi adamı olarak kabul edilmemesinin önemli bir sonucu da donatanın sorumluluğunda ortaya çıkmaktadır. Çünkü donatanın, gemi adamlarının vazifelerini ifa ederlerken kusurlu hareketleriyle verdikleri zararlardan dolayı sorumluluğu, Borçlar Kanunu'nun 55. maddesini ilgilendirmesinin yanısıra, Ticaret Kanunu'nun 947. maddesinde açıkça düzenlenmektedir. Kaptanın gemi adamı olarak kabul edilmemesi halinde, donatanın TTK m. 947'ye göre sorumluluğu söz konusu olmayacak ve alacaklı gemi alacaklısı hakkı imtiyazı olmaksızın sadece Borçlar Kanunu m. 55 uyarınca donatana başvuracaktır. Donatan bu hükümdeki kurtuluş karinesini ileri sürerek sorumluluktan kurtulma fırsatı bulabilecektir¹³³.

Gemi hizmetinde geçici olarak çalıştırılanlar, istifçiler, römorkörün gemi adamları, limanda yükleme ve boşaltmadaki işçiler ve bunun gibi diğerleri "gemi adamı" kavramına girmezler. Gerçekten bu gibi geçici gemi hizmeti gören kişiler için -gemi adamlarında olduğu gibi- donatana tabi olma, ona veresiye iş yapma zorunluluğu ve kara servetinden alacağını alma zorlukları söz konusu olmadığından ve bunlar esasen TTK m. 1235/b.6 ve 8'den doğan gemi alacaklısı hakkı ile korunduğundan kapsam dışı bırakılmaları haklı olarak kabul edilmektedir¹³⁴. Ayrıca, zorunlu kılavuzluk kapsamında alınmış olsa dahi kılavuzlar gemi adamı sayılmazlar¹³⁵.

Gemi adamlarının hizmet sözleşmesinden doğan bütün alacakları -başta gemi adamının yaptığı iş karşılığında hak ettiği ücret¹³⁶ olmak üzere- TTK m.1235/b.3 uyarınca gemi alacaklısı hakkı verir. Ücretin tespit ve hesaplanma şekli gemi adamının ücreti kavramında etkili bir husus değildir. Bu yüzden ücret, zaman ve sefer üzerine belirlenebilir ya da navlun veya kazançtan pay alma şeklinde kararlaştırılabilir.

¹³³ BARLAS, s.35.

¹³⁴ ÇAĞA/KENDER, III, s.30 ve dn.14; BARLAS, s.36

¹³⁵ BARLAS, s.36 ve dn.90'da belirtilen yazarlar

¹³⁶ Y.11.HD, 16.11.1995 tarih, E. 95/5869. K. 95/8580 sayılı kararında M/V "Aza", M/V "Rita" ve M/V "Evelyn" in gemi adamlarının ücret ve ücrete ilişkin hakları için gemi alacaklısı hakkı nedeniyle kanuni rehin hakkının tanınmasına ilişkin esas mahkeme kararını onamıştır (ATAMER, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılması, s.285)

Dolayısıyla, ücret alacağı'nın açık deniz balıkçılığında elde edilen hâsılatın pay alma veya götürü şekilde kararlaştırılması durumunda bile gemi alacaklısı hakkının bahsettiği imtiyaz hakkı bundan etkilenmez ve gemi adamlarının bu ücret alacakları da gemi alacaklısı hakkı verir¹³⁷.

TTK m. 1235/b.3 açısından sadece gemi adamlarının hizmet ücretlerinden doğan para alacakları değil, sözleşmeye dayanan diğer alacak hakları da gemi alacaklısı hakkından istifade eder. Deniz İş Kanunu'ndan kaynaklanan alacaklar, örneğin hafta tatili, genel tatil ve fazla mesai ücret alacakları, akdin son bulması yüzünden kullanılmayan ücretli izin süresine ilişkin ücret alacağı, iaşe bedeli ve gemi dışında ikamet masrafları, sözleşmenin sona ermesinde gemi adamının iadesi için gerekli yol, iaşe ve zaruri masraflarına ilişkin alacaklar, kıdem tazminatı ve hizmet sözleşmesinin ihlali sebebiyle olan tazminat alacakları da bu kapsam dahilindedir¹³⁸.

TTK m. 1235/b.3 kapsamında belirtilen bütün bu alacakların gemi adamının hizmet sözleşmesinden doğması şarttır. Yani, gemi adamlarının hizmet ilişkisi suretiyle de olsa başka bir hukuki sebebe dayanan alacakları, bu bent kapsamına girmez ve gemi alacaklısı hakkı imtiyazından yararlanamaz. Kaptanın temsil yetkisine dayanmadan ya da donatanın bizzat kendisine ait yükler için yaptığı harcamalardan kaynaklanan ve donatanın şahsen sorumlu olduğu alacaklar, bunun yanı sıra gemi adamlarının kurtarma yardım ücretini tahsil eden donatana karşı TTK m. 1230 gereğince olan alacakları örnek olarak sayılabilir¹³⁹.

Gemi adamlarının hizmet ilişkisinde ilgili kişinin donatan olması gerekmektedir. Yani bu bent kapsamında bir gemi alacaklısı hakkının ortaya çıkabilmesi için gemi adamına karşı borçlu olanın donatan olması gerekir. Bu bakımdan gemi adamlarının donatan dışındaki yükü ilgili kişilerden olan alacakları gemi alacaklısı hakkı imtiyazını haiz değildir¹⁴⁰.

Tasarı m. 1320 f.1'in (a) bendi gereğince, ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, gemi

¹³⁷ ÇAĞA/KENDER, III, s.30 ve dn.15; BARLAS, s.37

¹³⁸ ÇAĞA/KENDER, III, s.30; BARLAS, s.37

¹³⁹ ÇAĞA/KENDER, III, s.30; BARLAS, s.38

¹⁴⁰ ARSEVEN, Deniz Ticareti, s.5; BARLAS, s.38

adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istem hakları sahiplerine gemi alacaklısı hakkı verir.

Tasarının söz konusu bendi, ayrıntılı bir ifade ile üç tür alacak öngörmektedir. Bu alacakların tümü, gemi adamları ile işverenleri arasındaki sözleşmeye dayanmaktadır. Dolayısıyla, hükümdeki uzun ifadenin yerine, bu istemleri topluca "gemi adamı alacakları" başlığı altında değerlendirmek mümkündür¹⁴¹.

Gemi adamı alacaklarına ilişkin bu hüküm 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinden¹⁴² alınmış olmakla birlikte kaynak Sözleşmede kullanılan ve "kaptan, zabıtlar ve gemide çalıştırılan diğer kişiler" olarak Türkçeye çevrilebilecek uzun ifade yerine gemi adamı ibaresi kullanılması uygun bulunmuştur. Zira, Tasarının 934. maddesinde (TTK m. 821) yapılan gemi adamı tanımı Sözleşmedeki tanımla örtüşmektedir¹⁴³.

Bu bentte, gemi alacağı statüsü tanınan üç alacak öngörülmüş olup, bunları (i) ücret ve diğer tutarlar¹⁴⁴, (ii) gemi adamlarının ülkelerine getirilme giderleri ve (iii) sosyal sigorta katılma payları olarak özetlemek mümkündür.

TTK m.1235 b. 3'teki düzenlemede, gemi adamlarının "sözleşmelerden doğan alacakları" için gemi alacaklısı hakkı tanınmıştır. Buna karşılık Tasarıda kabul edilen "gemide çalıştırılmakta olmaları" kıstası çok daha geniş bir koruma sağlamaktadır¹⁴⁵. Gemi adamlarının, işveren ile yaptıkları sözleşme ve bu sözleşmeye uygulanan mevzuat çerçevesinde talep edebilecekleri bütün alacaklar bu hükmün kapsamına girecektir.

¹⁴¹ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.184

¹⁴² Bu hükümde öngörülen alacaklılar, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 4 f. 1 (a)'da "*master, officers and other members of the vessel's complement*" olarak sıralanmıştır. Bu tanımda geçen "*vessel's complement*" terimi, geminin eğlence, otel, restoran ile kumarhane personelini içine almakta ve yalnızca mürettebat anlamına gelen "*crew*" teriminden daha geniş bir anlama sahiptir (TETLEY William, Maritime Liens and Claims, 2nd Edition, Montreal 1998; ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.185; GÜNAY, s.109).

¹⁴³ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.184; GÜNAY, s.109

¹⁴⁴ Maddede yer alan "diğer tutarlar" ibaresi ile ilgili olarak 1967 tarihli Sözleşme ve 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasındaki tartışmalar konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.186

¹⁴⁵ "Gemide çalıştırılma" ölçütü yerine, "gemiye sağlanan hizmet" ifadesinin daha geniş bir içerik getireceği ve böylelikle gemi adamlarının daha lehine bir netice elde edileceği ve "gemide çalıştırılma" kriterinin geçici olarak gemide çalışan gemi adamlarını kapsamayacağı konusunda bkz. GÜNAY, s.109-110. Ne var ki, gemi hizmetinde geçici olarak çalıştırılan istifçiler, römorkörün gemi adamları, limanda yükleme ve boşaltmadaki işçiler ve bunun gibi diğerleri zaten gemi adamı kavramına dahil olmadığından gemi alacaklısı olamazlar.

Bu alacaklara örnek olarak Deniz İş Kanunu m. 29 uyarınca ödenecek ücret¹⁴⁶ ve gemi adamının isteyebileceği kıdem tazminatı sayılabilir. 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin görüşüldüğü konferansta, hükmün kıdem tazminatını kapsamayabileceği endişesi bildirilerek, bu istemin açıkça eklenmesi önerilmişse de bu istemin hükme dahil olması sebebiyle öneri gereksiz bulunmuştur¹⁴⁷.

Gemi adamlarının ülkelerine getirilme giderleri de Tasarı m. 1320 f.1 bent (a) kapsamında sayılmıştır. Böylelikle, gemi adamlarının sadece cebri icra satışı neticesinde değil, daha önce doğan aynı nitelikteki alacaklarının da gemi alacağı sayılması sağlanmıştır¹⁴⁸. Gemi adamlarının adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da bu bent kapsamında gemi alacağı niteliğindedir¹⁴⁹.

TTK m. 1235 b. 10 hükmüne göre Sosyal Güvenlik Kurumu'nun ("SGK") "bütün alacakları" için gemi alacaklısı hakkı tanınmıştır. Oysa 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 4 f. 1(a) düzenlemesinde ve dolayısıyla Tasarıda, yalnızca "gemi adamı adına ödenmesi gereken" primler belirtilmektedir. Bu itibarla Tasarı m. 1320 f.1'in (a) bendi, SGK alacakları ile ilgili olarak mevcut TTK m. 1235/b.10 hükmünden farklı bir düzenleme getirmekte; sadece gemi adamının adına ödenmek üzere onun maaşından işveren tarafından kesilen ve fakat ödenmeyen primler için gemi alacaklısı hakkı kabul edilmektedir. Bu itibarla, işverenin kendi prim borçları, gemi alacağı niteliğinde değildir.

Gemi adamı adına ödenmesi gerektiği halde ödenmeyen SGK prim alacakları, iş sözleşmesi uyarınca işverene (malik, kiracı, yönetici, işleten) yöneltilecek olan deniz iş sözleşmelerinden kaynaklanan bir gemi alacağı niteliğindedir.

¹⁴⁶ Ücret, prim, ikramiye ve bu nitelikteki her çeşit istihkak

¹⁴⁷ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.186

¹⁴⁸ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.186

¹⁴⁹ 1967 tarihli Sözleşmeye ilişkin görüşmeler sırasında böyle bir hükmün eklenmesini Alman heyeti önermişti; ancak bu payların birinci bentte belirtilen "diğer tutarların" kapsamına gireceği gerekçesiyle öneri kabul edilmemişti. Alman hukukçuları bu yoruma katılmadıkları için, 1972 yılında, Alman Ticaret Kanunu'nu değiştirirken sosyal sigorta paralarına ilişkin düzenlemeyi muhafaza etmiştir. 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin görüşmeleri sırasında Alman heyeti yeniden bu istemin eklenmesini önermiş ve bu kez öneri kabul görmüştür (ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.187).

3.3.4 Kılavuz Ücretleri, Kurtarma/Yardım, Fidyeye ve İtiraz Ücret ve Masrafları (TTK m. 1235/b.4)

Bu bendin kapsamına kılavuz ücretleri ile kurtarma/yardım, fidye ve itiraz ücret ve masrafları girmektedir. Ancak, daha önce de ifade edildiği üzere, harç veya resim niteliği taşıyan kılavuz ücretleri bu bent kapsamında değil, kamu hukuku karakterli bulunmaları sebebiyle TTK m. 1235/b.2 kapsamına girmektedir.

TTK m. 1222-1234 arasında “Kurtarma ve Yardım” hükümleri düzenlenmiştir. Bu hükümler deniz tehlikesi altında bulunan bir gemiyi veya gemideki eşyayı kurtaran kimsenin bir ücrete hak kazanması prensibinden hareketle düzenlenmiştir.

TTK m. 1222/1 hükmünde deniz tehlikesi altında bulunan bir gemi veya gemideki şeyler, gemi adamlarının kontrolünden çıktıktan sonra, üçüncü kişiler tarafından ele geçirilerek emniyet altına alınır veya bu durum dışında, gemi veya gemide bulunan şeyler üçüncü kişilerin yardımıyla deniz tehlikesinden kurtarılır ise kurtarma ve yardım için bir ücret istenebileceği hüküm altına alınmıştır. Yani, TTK m. 1221/1’deki şartların gerçekleşmesi ile kurtarma ve yardımda bulunan ücret talebine hak kazanabilmektedir. İşte TTK m. 1235/b.4 hükmü kapsamında sahibine gemi alacaklısı hakkı veren kurtarma ve yardım ücreti, TTK m. 1222/1’de düzenlenmiş olan ücrettir.

Dolayısıyla, TTK m. 1235/b.4 hükmüne göre kurtarma ve yardım alacakları, bu alacakların sahibine bir gemi alacaklısı hakkı vermektedir¹⁵⁰. Alman Hukukunda “kurtarma ve yardım¹⁵¹” kavramı bir arada kullanıldığından, Alman Hukukundan iktibas edilen TTK’da da her iki kavram birlikte kullanılmıştır. Her ne kadar bu iki kavramın anlamları farklı olsa da her ikisi de aynı hukuki statüde kabul edilmiş olup, bu bakımdan Türk Hukukunda söz konusu ayırımın pratikte bir önemi yoktur¹⁵².

TTK m. 1235/b.4 dışında, TTK m. 1232’de de kurtarılan eşya üzerinde bir rehin hakkının doğduğundan bahsedilmektedir. Öte yandan, TTK m. 1222 hükmü uyarınca

¹⁵⁰ Bu konuda bkz. Y.11. HD. 05.12.1984 tarih ve 1984/5301 E., 1984/6254 K.; Y.11.HD. 15.04.1999 tarih ve 1999/8000 E., 1999/2830 K. sayılı kararlar (GÜNAY, s.123).

¹⁵¹ Mürettebatı terk edilmiş bir gemiyeye verilen hizmet “kurtarma”, mürettebatı terk edilmemiş olan bir gemiyeye verilen hizmet ise “yardım” olarak nitelendirilmiştir (TETLEY, s.333; GÜNAY, s.123).

¹⁵² KENDER Rayegân, Denizde Kurtarma-Yardım (1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre), İstanbul 1962, s.19-20 (“Kurtarma-Yardım”); BARLAS, s.40; KENDER/ÇETİNGİL, s.200; GÜNAY, s.123

bir kurtarma ücretine hak kazanabilmek için bir tehlikenin varlığı gereklidir. Ancak, bu tehlike mevcut bir tehlike olabileceği gibi muhtemel bir tehlike de olabilir¹⁵³.

TTK m. 1223 hükmü uyarınca, yapılan hizmetler neticesiz kalırsa, kurtarma veya yardım ücreti istenemeyecektir. Yani, “kurtarma yoksa ödeme de yok” kuralı geçerlidir. Kurtarma ve yardım faaliyetlerinin yol açtığı masraflar ve neden olduğu zararlar, ücretin tayininde bir ölçüt olarak dikkate alınmakta ve bunlar ayrıca talep edilememektedir.

Ancak bunun tek istisnasını TTK m. 1227'deki masraflar teşkil etmekte olup, faydalı bir sonuç alınması şartıyla bu masraflar ücretin yanında ayrıca talep olunabilir. Faydalı bir netice alınması koşuluyla ücretten ayrı olarak talep edilebilecek olan bu masrafların, resmi dairelerin masraf ve harçları ve emniyet altına alınan veya kurtarılan şeyler için ödenmesi gereken gümrük ve diğer resimlerle bu şeylerin muhafazası, korunması, değerlerinin biçilmesi ve satılması gayesi ile yapılan masraflardan oluştuğu belirtilmiştir. Bu anlamda, kurtarılan römorkörün emniyet altına alınmak üzere tersaneye kadar çekilmesi masrafları kurtarma ve yardım ücretinin tespitinde kıstas olarak dikkate alındığı halde tersaneye getirildikten sonraki kontrolü ve demirlemesi için yapılan masraflar bu istisnaya girmektedir¹⁵⁴.

Kurtarma ve yardım ücretinin borçlusunun tehlikede bulunan gemi ve yükün sahipleri olduğu kabul edilmektedir. Dolayısıyla, kurtarılan geminin malikine karşı bir gemi alacaklısı hakkı doğarken, kurtarılan yükün ilgililerine karşı ise bir yük alacaklısı hakkı doğmaktadır¹⁵⁵.

Kurtarma yardım masrafları sınırlı ayni sorumluluğa bağlı olup (TTK m. 1234/ 1), bu alacaklar için gemi alacaklısı hakkı tanınmaktadır (TTK m.1232, 1235/b.4). Bir başka ifade ile kurtarma yardımın gerçekleşmesinde alacağı sınırlı ayni sorumluluğa tabi alacaklının, donatana karşı deniz serveti üzerinde TTK m. 1235/b.4 gereğince gemi alacaklısı hakkı söz konusudur. TTK'nın 1234.maddesinin 1. fıkrası, kurtarma veya yardım keyfiyetinin kendiliğinden kurtarma ve yardım masraflarını ödemek için şahsi

¹⁵³ KENDER/ÇETİNGİL, s.201

¹⁵⁴ ÇAĞA/KENDER, III, s.31 ve dn.18; BARLAS, s.40

¹⁵⁵ Kanun alıkoyma yerine “hapis hakkı” demekte ise de burada Medeni Kanun anlamında bir hapis hakkı söz konusu değildir. Zaten rehin hakkı tanındıktan sonra buna gerek de yoktur (ÜNAN, Yük Alacaklısı Hakkı, s.13).

borç doğurmayacağını hüküm altına almaktadır. Bu durumda donatanın deniz servetiyle ve yük sahipleri bakımından da yüklerle sınırlı aynı sorumluluğu söz konusudur¹⁵⁶.

Kurtarma yardımının mutlaka gemi ile yapılması gerekmediğinden, denizde veya karada, kurtarılan geminin içinde veya dışında olan üçüncü kişilerin ücrete hak kazanabilmesi için geminin veya yükün kurtarılması yolunda çalışmış olmaları gerekmektedir. Kılavuzluk hizmetinde ise kılavuz, her türlü tehlikeye karşı gemiye yardım yükümlülüğü altında bulunmadığından, sözleşmenin uygulanması dışında olağanüstü bir hizmet veya yardımda bulunmuş ise bu ücreti talep edebilir¹⁵⁷.

TTK'nın 1224. maddesinin 2. fıkrasında, tehlikede bulunan geminin gemi adamlarının kurtarma yardım ücreti talebinde bulunamayacakları hüküm altına alınmıştır¹⁵⁸. TTK m. 1222/3 hükmü gereğince, kurtarma ücreti kurtarılan eşyanın değerini geçemez. TTK m. 1225 hükmüne göre eğer bir kurtarma sözleşmesi¹⁵⁹ ve ücrette bir anlaşma yoksa ücret durumun gereklerine göre hak ve adalete uygun olarak tespit edilir. Kurtarma ücreti belirlenirken gözetilecek hususlar TTK m. 1226'da sayılmıştır.

TTK m. 1222/2 hükmüne göre kurtarma ve yardım hizmeti aynı donatanın birden çok gemisi arasında olsa dahi bu hizmetten kaynaklanan bir ücret alacağı doğacaktır. Gemi alacaklısı hakkı açısından da durum aynıdır. Yani, kurtarma ve yardım hizmeti aynı donatanın birden çok gemisi arasında olsa dahi bu hizmetten kaynaklanan ücret alacağı sahibine gemi alacaklısı hakkı verecektir¹⁶⁰. Ancak bu rehin hakkının donatanın kısmen kendisine kısmen de gemi adamlarına ait olan bu ücret alacağını ileri sürmesi halinde pratik bir önemi olacaktır¹⁶¹.

¹⁵⁶ ÜNAN, Yük Alacaklısı Hakkı, s.14; BARLAS, s.41 ve s.44

¹⁵⁷ KENDER, Kurtarma-Yardım, s.43; BARLAS, s.43

¹⁵⁸ Ancak, İngiltere'de görülen bir davada mahkeme, gemi adamlarının gemiyi tamamen terk ettikten sonra gemiye dönerek kurtarma yapmaları durumunda kurtarma ücretine hak kazanabileceklerine hükmetmiştir (GÜNAY, s.122).

¹⁵⁹ Kurtarma operasyonları için genelde matbu sözleşmeler kullanılmaktadır. En sık kullanılanı *Lloyd's Open Form* kurtarma sözleşmesidir. Bu tür sözleşmeler kurtarma operasyonu sırasında kurtaran ve kaptan arasında acil müdahale gerektiren durumlarda çıkabilecek muhtemel ücret anlaşmazlıklarından kaynaklanan sorunları ortadan kaldırmaya yöneliktir. Kurtarmanın bir sözleşmeyle yapılması, kurtarmadan doğan gemi alacaklısı hakkını etkilemez (GÜNAY, s.121).

¹⁶⁰ Bu konuda bkz. Y.11. HD. 02.04.1981 tarih ve 1982/153 E., 1982/362 K. sayılı kararı (BARLAS, s.42, dn.120).

¹⁶¹ ÇAĞA/KENDER, III, s.74

Öte yandan, donatanın kurtarma ve yardım hizmeti veren gemisinde istihdam ettiği gemi adamlarının, kurtarma ve yardım hizmeti verilen gemi üzerinde doğan ücret alacağına ilişkin rehin hakkı bakımından bir farklılık olmayacaktır.

Bir tehlike durumunda geminin çekilmesinde eğer bir römorkaj sözleşmesi mevcut ise, römorkaj kavramına giren bir iş söz konusu olacaktır. Ancak, römorkaj sözleşmesi olmaksızın çekilerek geminin tehlikeden kurtarılmasının sağlanması halinde ise, kurtarma ve yardım hizmeti gerçekleştirilecek ve bu durumda bir kurtarma yardım sözleşmesinin varlığından söz edilecektir. Tehlike halinde bulunan bir geminin römorkör çağırarak kendisini limana çektirmesinde sözleşmeyi römorkaj veya yardım ayırımını belirtmeksizin yapmasında durum sorun oluşturmaktadır. Zira, böyle bir durumda kural olarak bir römorkaj sözleşmesinin varlığının kabul edilmesi gerekmektedir. Bu ayrımın yapılmasında esaslı unsur, römorkaj sözleşmesi çerçevesinde sayılamayacak olağanüstü hizmetlerin yapılıp yapılmadığının tayin edilmesi hususudur¹⁶².

TTK m. 1235/b.4 kapsamındaki bir diğer alacak, fidyedir. Fidyeye, gemiye düşen ve korsan elinden kurtulmak için yapılan fedakârlıktır. Ancak, devletler hukukunda fidye usulü kalktığından bu düzenleme artık uygulama alanı bulamamaktadır¹⁶³.

Aynı bentte düzenlenen itiraz masrafları ise, resmi makamlarca alıkonmuş veya zapt edilmiş gemi ve yükü serbest bıraktırmak için kaptan tarafından girişilen faaliyetleri içermektedir. Bu amaçla yapılan mahkeme giderleri, idari makamlara yapılan itirazlardan kaynaklanan masraflar, ikamet ve yolculuk masrafları, ödenen avukatlık ücretleri bu kapsamdadır¹⁶⁴.

TTK'da bulunan kurtarma-yardım ile ilgili hükümlerin kaynağını 1910 tarihinde Brüksel'de kabul edilmiş olan "Deniz Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Sözleşme" ("1910 tarihli Kurtarma Sözleşmesi")

¹⁶² Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. KENDER, Kurtarma-Yardım, s.48-56

¹⁶³ ARSEVEN, Deniz Ticareti, s.59; ÇAĞA/KENDER, III, s.31; BARLAS, s.45

¹⁶⁴ ARSEVEN, Deniz Ticareti, s.58-59; ÇAĞA/KENDER, III, s.31; BARLAS, s.45

oluşturmaktadır¹⁶⁵. Türkiye, 1910 tarihli Kurtarma Sözleşmesi'nin tarafı olup, bu Sözleşme 16/09/1955 tarihinde, Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir¹⁶⁶. Ancak, çeşitli hukuksal ve teknik gelişmeler sonucu 1910 tarihli Kurtarma Sözleşmesi hükümleri yetersiz kalmış ve bu sebeple 1989 tarihinde Londra'da "Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme" ("1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi") kabul edilmiştir¹⁶⁷. Ne var ki Türkiye, 1910 tarihli Kurtarma Sözleşmesi'ne taraf olduğu halde, bu sözleşmenin yerine geçmek üzere hazırlanan 1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi'ne taraf değildir.

Tasarıda yer alan kurtarma hukukunun düzenlenmesinde, 1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi hükümleri esas alınmıştır. Bu Sözleşmenin 20. maddesinin birinci fıkrası uyarınca kurtaranın milletlerarası sözleşmelerden veya ulusal hukuktan doğan gemi alacaklısı hakkı saklıdır. Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında, gemi alacaklısı haklarının başka milletlerarası sözleşmelerle düzenlendiği hususu dikkate alınarak, bu konuda hüküm sevk edilmesine gerek olmadığı sonucuna varılmıştır¹⁶⁸.

Tasarı, 1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi'nin hükümlerini iktibas ettiği için, kurtarma ile ilgili hükümler bu sözleşme ile uyumlu hale getirilmiştir. Buna göre yeni düzenlemenin temel özellikleri şöyle özetlenebilir: 1910 tarihli Kurtarma Sözleşmesi'nden gelen "kurtarma" ve "yardım" ayrımı terk edilmiştir; 1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi'nin 1. maddesinin (a) bendi uyarınca, tehlikeye maruz bulunan gemiye veya eşyaya yapılmış her türlü yardım, Sözleşmenin uygulanmasına yol açan bir "kurtarma faaliyeti" niteliğindedir. Dolayısıyla, bu iki kavram, artık, "kurtarma" kavramı içerisinde toplanmıştır. Öte yandan, mevcut TTK hükümlerinde kurtarma faaliyetini yürüten kimse için belli bir terim kullanılmış değildi. Bu kimse 1989 tarihli Sözleşme'de "salvor" olarak nitelendirilmiştir. Tasarıda, bu terim "kurtaran" olarak ifade edilmiştir¹⁶⁹.

Tasarı m. 1320 f.1 bent (c) hükmü uyarınca kurtarma ücreti gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar arasında sayılmıştır. Bu gemi alacağı Tasarıya, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 4 f. 1 bent (c) hükmünden alınmıştır. Aynı gemi alacağı, Tasarı m. 1315'te de öngörülmüştür. Bunun sebebi -Tasarıda kurtarma ücretinin gemi alacağı

¹⁶⁵ GÜNAY, s.123; ATAMER Kerim, 1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan, C. I, İstanbul 2007, s.830-831 ("*Kurtarma*")

¹⁶⁶ Tasarı Madde Gerekçeleri, s.386; ATAMER, Kurtarma, s.824

¹⁶⁷ Tasarı Madde Gerekçeleri, s.386; ATAMER, Kurtarma, s.808-809

¹⁶⁸ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.190

¹⁶⁹ Tasarı Madde Gerekçeleri, s.386-387

niteliğinde olduğunun iki kez belirtilmesinin sebebi- TTK sisteminin takip edilmiş olmasıdır. Zira TTK m. 1232, kurtarılan eşya üzerinde rehin haklarının doğduğunu düzenledikten sonra, TTK m. 1235 b. 4, kurtarma ücreti için gemi alacaklısı hakkının tanındığını bildirmektedir. Tasarı m. 1315 f. 1'de, kurtarılan eşya üzerinde doğan rehin haklarının sayılması yoluna gidildiğinden, kurtarılan diğer eşya üzerinde doğan hapis hakkının yanında gemi alacaklısı hakkı da belirtilmiştir¹⁷⁰.

Tasarı m. 1321 hükmü uyarınca, kurtarma alacağından doğan gemi alacaklısı hakkının konusu sadece gemi ve gemi malikine ait eklentileridir. Gemi haricinde kurtarılan diğer eşyalar için ise kurtaranın, Tasarı m. 1315 hükmü uyarınca, Medeni Kanun m. 950 ila 953'te düzenlenen hapis hakkı vardır. Dolayısıyla, Tasarıda, kurtaranın gemi ve eklentisi dışında kurtardığı eşyalar bakımından bir rehin hakkı yoktur¹⁷¹.

Gemi alacaklısı hakkı ile ilgili olarak hazırlanan uluslararası sözleşmelerin tümünde (1926 tarihli Brüksel, 1967 tarihli Brüksel ve 1993 tarihli Cenevre Sözleşmeleri) kurtarma ücreti için gemi alacaklısı hakkı tanınmıştır. 1967 tarihli Brüksel Sözleşmesinde bu alacak, enkaz kaldırma¹⁷² ve müşterek avarya garame payı alacakları ile birlikte düzenlenmişken 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinde sadece kurtarma ücreti gemi alacağı sayılmıştır¹⁷³.

1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi m. 14 ve Tasarı m. 1312 hükümleri ile yeni bir talep olarak "özel tazminat" kabul edilmiştir. Böylelikle, "kurtarma yoksa ödeme de yok" kuralına, çevreye verilen değer sebebi ile bir istisna getirilmiştir. Buna göre, bir kurtaran, çevre zararı tehdidi oluşturan bir araç veya onun içindeki eşya için kurtarma

¹⁷⁰ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.191

¹⁷¹ Tasarıda öngörülen bu durum eleştirilmiş ve gemi haricinde kurtarılan diğer eşyalar söz konusu olduğunda, Türk Hukuku'na tabi kurtaranların, yabancı hukuka (özellikle İngiliz ve Amerikan Hukuku'na) tabi diğer kurtaranlara göre daha zayıf bir konumda olacağı ileri sürülerek, Tasarı'nın 1321/1 hükmüne bir istisna getirilmesi ve kurtaranlara kurtardıkları diğer eşyalar için de bir rehin hakkı tanınması önerilmiştir (GÜNAY, s.124). Ne var ki, yük alacaklısı hakkına ilişkin düzenleme Tasarıya alınmamış olup, Tasarıda, Alman hukukundan iktibas edilmiş olan bütün alıkoyma ve rehin haklarının yerine Türk Medeni Kanunu'nun 950. maddesi anlamında hapis hakkı tanınmıştır.

¹⁷² Tasarı m. 1352/1 bent (e) hükmüne göre, enkaz haline gelmiş gemilerin kaldırılması ile ilgili yapılan giderler, bir deniz alacağı olarak sayılmıştır. Bu tür bir deniz alacağı olanlar, gemi alacaklısı hakkına sahip olmayıp, bu alaktan dolayı geminin ihtiyaten haczini talep edebilirler.

¹⁷³ 1993 tarihli Cenevre Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında bazı heyetlerin 1967 tarihli Sözleşmede düzenlendiği gibi diğer iki alacak (enkaz kaldırma ve müşterek avarya garame payı alacakları) için de yeniden gemi alacaklısı hakkı tanınması yolunda çaba harcamış, ancak bu çabalar sonuçsuz kalmıştır (ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.191).

faaliyetinde bulunduğu halde, kurtarma ücretine hak kazanamamışsa, kurtarma faaliyeti için yapmış olduğu giderleri özel tazminat olarak malikten isteyebilir.

Burada ortaya çıkan sorun, kurtaranın bu özel tazminat alacağına da aynen kurtarma ücreti gibi gemi alacağı niteliğinde sayılıp sayılmayacağı hususudur. Kurtarma alacağından doğan gemi alacağı, denizcilerin ve üçüncü kişilerin denizde tehlikede olan gemi ve diğer eşyaların kurtarılmasını teşvik amacıyla öngörülmüştür. Bu açıdan bakıldığında aynı gerekçe ile özel tazminat alacaklarına da gemi alacağı statüsü verilmesi düşünülebilir. Ne var ki, özel tazminat alacağı kavramı, 1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi ile deniz ticareti hukuku literatürüne girmiş olup, 1910 tarihli Kurtarma Sözleşmesi'nde ve bu Sözleşme hükümlerinin esas alındığı TTK hükümlerinde böyle bir kavram yoktur. Dolayısıyla bu alacak için bir gemi alacaklısı hakkı bahşedilmesi de düşünülmemiştir¹⁷⁴.

Bununla birlikte, 1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi'nden sonra oluşturulan 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinde ve bu Sözleşmeyi iktibas eden Tasarı hükümlerinde de özel tazminat alacağı için bir gemi alacağı öngörülmemiştir. 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları esnasına bu hususun tartışıldığı, ancak çeşitli gerekçelerle özel tazminat alacaklarına gemi alacağı statüsü tanınmadığı belirtilmektedir. Buna göre, bu tür alacaklar zaten çevre kirliliğinin önlenmesi için yapılan faaliyetlerden kaynaklandığından 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme ("1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi") çerçevesinde değerlendirilmekte ve dolayısıyla 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin m. 4 f.2 bent (a) hükmü gereğince bu alacağa gemi alacaklısı hakkı tanınması mümkün olmamaktadır. Ayrıca, bu tazminat uygulamada çoğunlukla geminin kurtarılamadığı durumlarda ortaya çıktığı için, özel tazminat alacaklarına gemi alacağı statüsünün tanınmasının pratikte bir önemi olmayacaktır¹⁷⁵.

Mevcut TTK hükümlerinde ve kurtarma ile ilgili olarak bu hükümlerin dayanağını teşkil eden 1910 tarihli Kurtarma Sözleşmesi'nde hayat kurtarma için ayrı bir ücret alacağından bahsedilmemektedir. TTK m. 1231 uyarınca, kurtarmayı veya yardımı gerektiren bir kaza sırasında insan kurtarmak için çalışmış olan kimse, gemiye veya gemide bulunanları kurtarmış olanlara ait tazminattan hakkaniyete uygun bir pay

¹⁷⁴ GÜNAY, s.126

¹⁷⁵ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.191

isteyebilir. 1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi'nin 16. maddesinden alınan Tasarının 1318. maddesinde de benzer olarak, bağımsız hayat kurtaranın gemi üzerinde bir hakkı olmadığı sadece kurtaranın kurtarma ücretinden bir pay alabileceği ifade edilmiştir.

Türk Hukuku'nda enkazların kurtarma operasyonunun konusunu oluşturmayacakları¹⁷⁶ ve kurtarılamayacak şekilde batmış gemiler üzerinde de bir gemi alacaklısı hakkının doğmayacağı¹⁷⁷ kabul edilmektedir. Tasarı m. 1323/3 hükmü gereğince, kamu yetkilileri batmış ya da karaya oturmuş bir gemiyi seyrüseferi engellemesi için kaldırırsa, kaldırma masrafları, tüm gemi alacaklarından önce gelecektir. Yani, bu alacaklar sahibine gemi alacaklısı hakkı vermemekte, bununla beraber gemi alacaklısı hakkından önce gelmektedir¹⁷⁸.

Teknolojik gelişmelere paralel olarak deniz yatağında yatan gemilerin yerini tespit etmek mümkün hale gelmiştir. Dolayısıyla da bu tür gemi enkazlarının kaldırılması bir başka ifade ile hazine kurtarıcılığı yaygınlaşmıştır¹⁷⁹. 1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi'nde deniz yatağında bulunan tarih öncesi, arkeolojik ya da tarihi deniz mülkünün kurtarma faaliyetlerinin kapsamında olacağı düzenlendiği halde, aynı sözleşmede öngörülen yetki çerçevesinde bu düzenlemeye çekince konularak Tasarıya alınmamıştır. Dolayısıyla, Tasarı m. 1298/3 bent (b) hükmüne göre, eşya terimine "deniz yatağında bulunan prehistorik, arkeolojik veya tarihi değeri olan kültür eserleri" girmez ve bu itibarla da herhangi bir kurtarma ücreti söz konusu olmaz. Bu tür eserler, kurtarma kapsamına girmediğinden üzerinde gemi alacaklısı hakkı da doğmaz¹⁸⁰.

3.3.5 Geminin Müşterek Avarya Garame Borçları (TTK m. 1235/b.5)

Müşterek avarya, deniz yolculuğu sırasında gemi ve yükün müşterek selameti uğrunda göze alınan zarar ve masrafların yolculukla ilgililer arasında oranlı bir biçimde

¹⁷⁶ TEKİL, Deniz Hukuku, s.438; İZVEREN/FRANKO/ÇALIK, s.394

¹⁷⁷ Bu konuda bkz. Y.11.HD., 23.02.1999 tarih ve 1999/702 E., 1999/455 K. sayılı karar (GÜNAY, s.131)

¹⁷⁸ Enkaz kaldırmanın bir kurtarma faaliyeti olarak yapılması halinde buna ilişkin alacakların gemi alacağı olarak kabul edilmesinin mümkün olması ve Tasarının ilgili hükümlerine bu konuda açıklık getirilmesi gerektiği konusundaki eleştiri için bkz. ALGANTÜRK LIGHT Didem, "TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler", İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, Hukuk Özel Sayısı, Yıl:5, Sayı:10, Güz 2006, s.143 ("*TTK Tasarısı Değerlendirmesi*")

¹⁷⁹ GÜNAY, s.133

¹⁸⁰ GÜNAY, s.133-134

paylaşımıdır¹⁸¹. Müşterek avarya daha basit haliyle, zarar ve masrafların gemi, yük sahibi ve navluna hak kazanan arasında paylaşılması olarak tanımlanabilir¹⁸².

TTK m. 1179-1215 arasında düzenlenen müşterek avaryaya ilişkin hükümler 1950 tarihli York-Anvers Kurallarına dayanmaktadır¹⁸³. TTK'nın 1179. maddesinde, müşterek bir deniz macerasına atılmış olan gemiyi ve yükü tehdit eden bir tehlikeden onları korumak maksadıyla ve makul bir hareket tarzı teşkil edecek şekilde bile bile, fevkalade bir fedakârlık yapılması veya fevkalade bir masrafa katlanması halinde müşterek avaryanın söz konusu olacağı belirtilmektedir.

TTK'nın 1235. maddesinin 5. bendine göre gemiye düşen müşterek avarya garame borçlarından doğan alacaklar, sahibine gemi alacaklısı hakkı verir. Bu bentte sadece gemiye düşen müşterek avarya garame borcundan bahsedilmiş olmasına rağmen, TTK m. 1204'te navluna düşen garame payları için de gemi alacaklısı hakkı doğacağı açık bir şekilde ifade edilmiştir.

Bu itibarla, her ne kadar TTK m. 1235/b.5'te sadece gemiden bahsedilmiş olsa da navlun üzerine düşen müşterek avarya garame payları için de gemi alacaklısı hakkı doğacağı kabul edilmektedir¹⁸⁴. Yük üzerine düşen müşterek avarya garame alacakları ise sahibine yük alacaklısı hakkı bahşetmektedir¹⁸⁵.

TTK m. 1089'da bir geminin limanda kalma zorunluluğu düzenlenmiştir. Bazı durumlarda bir geminin yolculuğa başlamadan önce yükleme limanında ya da yolculuğa başladıktan sonra ara bir limanda kalma zorunluluğu doğabilir. Böyle bir durumda geminin bir ara veya barınma limanındaki kalma masrafları, müşterek avarya şartları bulunmasa dahi gemi, navlun ve yük arasında müşterek avarya esaslarına göre paylaşılır. TTK'nın 1089. maddesinde düzenlenen bu masrafların yine TTK'nın 1215. maddesi gereğince müşterek avarya hallerindeki garame payları hükmünde olduğu kabul edilmektedir. Dolayısıyla, bu masraflar için de TTK m. 1235/b.5 kapsamında bir gemi alacaklısı hakkı doğmaktadır¹⁸⁶.

¹⁸¹ ALGANTÜRK LIGHT Didem, York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri İle Karşılaştırmalı Olarak), 2. bası, İstanbul 2006, s.1 (*York- Anvers Kuralları*)

¹⁸² GÜNAY, s.162

¹⁸³ TEKİL, Deniz Hukuku, s.381; ALGANTÜRK LIGHT, York-Anvers Kuralları, s.1; GÜNAY, s.163

¹⁸⁴ ÇAĞA/KENDER, III, s.31; BARLAS, s.46; GÜNAY, s.163

¹⁸⁵ ÜNAN, Yük Alacaklısı Hakkı, s.12

¹⁸⁶ ÇAĞA/KENDER, III, s.31; BARLAS, s.47

Bunun dışında TTK m. 1214 hükmü gereğince, kaptanın yolculuğa devam etmek amacıyla, ancak müşterek avaryadan olmayan bir masraf için yükün bir kısmı üzerinde tasarruf etmesi halinde yükle ilgili olanlardan birinin hakkı olan tazminatı gemi ve navlun üzerinden tamamen veya kısmen alamaması yüzünden uğrayacağı zarar, yükle ilgili olanların hepsi tarafından müşterek avarya esaslarına göre çekilir.

Adalet gereği kabul edilen bu hüküm sayesinde yükün zararı geminin bütün yükleri arasında paylaştırılmaktadır. İşte bu paylaştırmadan doğan alacaklar bakımından da TTK m. 1235/b.5 kapsamında bir gemi alacaklısı hakkı doğacaktır. Belirtilen her iki durumda da (TTK m. 1215'in göndermesiyle TTK m.1089 ve TTK m.1214) gemi alacaklısı hakkının dolaylı sayılabilecek bir şekilde tanınması, eleştirilmekte ve TTK'nın 1235. maddesindeki listenin kıyas veya kanundaki bir boşluğun doldurulması yolu ile genişletilmesinden öte bizzat kanunun kabul ettiği gemi alacaklısı haklarını dahi tam olarak ihtiva etmekten uzak olduğu belirtilmektedir. Bu sebeple gemi alacaklısı hakkı veren alacakların belirlenmesinde -TTK m. 1235 dışında- diğer kanun hükümlerinin de göz önünde bulundurulması gerekliliği ifade edilmektedir¹⁸⁷.

Müşterek avarya konusunda düzenlenmiş uluslararası kurallar olarak bilinen York-Anvers Kuralları, ilk defa 1924 yılında komple bir kod durumuna getirilmiştir. Bugün globalleşen dünyada, uygulamaları kökleşmiş olan York-Anvers Kuralları, denizcilik ve sigorta sektöründeki değişim ve gelişmelere paralel olarak 1950, 1974, 1990, 1994 ve son olarak 2004 yıllarında revizyona uğramıştır. York-Anvers Kuralları anlaşma niteliğinde olmayıp, ilgililerin navlun sözleşmelerine veya konişmentolara bir şart olarak konulmaları tavsiye edilen kurallardır. York-Anvers Kuralları, birçok ülke tarafından ya iktibas yoluyla ya da bir iç hükümle bu Kurallara atıfta bulunmak suretiyle milli hukuklara dahil edilmiştir¹⁸⁸.

Mevcut TTK, York-Anvers Kuralları'nın 1950 metnini iktibas yoluyla almıştır. Ancak, daha önce de belirtildiği üzere, York-Anvers Kuralları'nın 1950 metni, 1974, 1990, 1994 ve son olarak da 2004 yılında birçok değişikliklere uğrayarak, uluslararası deniz ticaretinin gelişen ihtiyaçlarına uygun hale getirilmiştir.

¹⁸⁷ ÇAĞA/KENDER, III, s.31-32, dn.22; BARLAS, s.47

¹⁸⁸ ALGANTÜRK LIGHT, York-Anvers Kuralları, s.1

Oysa 1950 metnini esas alan TTK hükümlerinde, aynı yönde değişiklikler yapılmadığı için, Kanun ile uygulama arasında kopukluk meydana gelmiştir. Bu kopukluğun yeniden yaşanmaması için, York-Anvers Kuralları'nın en güncel metninin Tasarıya işlenmesinden kaçınılmıştır. Bunun yerine, Tasarının 1273. maddesinde York-Anvers Kuralları'nın, Sigortacılık Genel Müdürlüğü ile Denizcilik Müsteşarlığı tarafından oluşturulacak bir ihtisas komitesi tarafından tercüme edilip Resmi Gazetede ilan edilmesi usulü kabul edilmiştir. York-Anvers Kuralları'nda bir değişiklik yapılır yapılmaz, aynı usul re'sen veya herhangi bir kişinin müracaatı üzerine işletilecektir. Böylece, müşterek avaryaya ilişkin maddi hukuk sorunlarının, daima güncel tutulacak olan York-Anvers Kuralları tarafından hükme bağlanmış olması amaçlanmıştır¹⁸⁹. Müşterek avaryanın tanımı Tasarı m. 1272/1 hükmünde yapılmıştır¹⁹⁰.

Tasarı m. 1320/ f.1 bent (f) hükmüne göre, müşterek avarya garame payı alacakları, sahibine gemi alacaklısı hakkı verir. 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 6. maddesiyle tanınmış olan yetkiye dayanılarak, müşterek avarya garame payı alacakları da Tasarıda gemi alacakları arasında sayılmıştır. Fakat, bu alacaklar bakımından Tasarıdaki statü ile mevcut TTK'daki statü arasında oldukça önemli farklar vardır.

1926 tarihli ve 1967 tarihli Brüksel Sözleşmelerinde müşterek avaryadan kaynaklanan alacaklar gemi alacağı olarak sayılmıştı. Ancak, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinde ise müşterek avarya alacakları -alacaklıların böyle bir güvenceye ihtiyaçlarının kalmadığı gerekçesiyle- bir gemi alacağı olarak sayılmamıştır¹⁹¹.

Bununla beraber, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 6. maddesinde taraf devletlere Sözleşmenin 4. maddesinde belirtilen gemi alacakları dışında başka diğer alacaklar için de bir gemi alacağı verme hakkı tanınmıştır. İşte Sözleşmenin verdiği bu yetkiye dayanılarak Tasarıda gemiye düşen müşterek avarya garame payının gemi alacağı olarak kabul edilmesi benimsenmiştir.

Ne var ki, Sözleşmenin verdiği bu yetki kullanılarak kabul edilen gemi alacakları, Sözleşmenin 4. maddesinde açıkça sayılan diğer gemi alacaklarına göre daha zayıf

¹⁸⁹ Tasarı Genel Gerekçe, s.59

¹⁹⁰ Tasarının 1272. maddesinin 1. fıkrasında yer alan müşterek avarya tanımının, eksik ve anlam bozukluğu içerdiği, bu nedenle tanımın York- Anvers Kuralları 2004 Kural A ile uygunluğunun sağlanması gerektiği yönündeki eleştiriler için bkz. ALGANTÜRK LIGHT, TTK Tasarısı Değerlendirmesi, s.139

¹⁹¹ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.195

niteliktedir¹⁹². Zira, bunlar hem kısa süreli hem de 4. maddede sayılan gemi alacaklarından ve gemi ipoteklerinden sonra gelmektedirler.

Tasarının m. 1320/ f.1 bent (f) hükmü ile müşterek avaryaya garame payı alacakları için gemi alacağı hakkı tanınmış ve Tasarı m. 1323/ f.2 hükmü ile bu sınıfa giren gemi alacaklarının gemi üzerinde tescil edilmiş ya da edilmemiş olan bütün kanuni ve akdi rehin haklarıyla aynı yükümlülüklerden sonra geleceği düzenlenmiştir¹⁹³.

Dolayısıyla her ne kadar müşterek avaryaya garame payı alacakları için bir gemi alacağı statüsü öngörülmüşse de düzenlemenin kaynağını teşkil eden 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi hükümlerine paralel olarak bu grup gemi alacaklarına daha zayıf nitelikte bir koruma sağlanmıştır. Bu itibarla, Tasarının yürürlüğe girmesi ile beraber, müşterek avaryaya garame payı alacakları gemi alacağı olma vasfını sürdürecektir ancak, diğer gemi alacaklarından sonra gelecektir.

1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin m. 6 bent (b) hükmünden alınan Tasarının m. 1326/ f.2 hükmüne göre, müşterek avaryaya garame payından doğan gemi alacakları, bu maddede belirtilen altmış gün ve altı aylık sürelerin geçmesiyle düşer.

Tasarı m. 1275 hükmüne göre, müşterek avaryaya garame payı alacaklıları, gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkına, garameye girecek eşya üzerinde Türk Medeni Kanunu'nun 950 – 953. maddeleri uyarınca hapis hakkına ve navlun üzerinde aynı Kanun'un 954 – 961. maddeleri uyarınca alacak rehnine sahiptirler. Dolayısıyla, Tasarıda sadece gemiye düşen müşterek avaryaya garame payının gemi alacağı olarak kabul edilmesi benimsenmiş, garameye dahil eşya bakımından ise sadece hapis hakkı kabul edilmiştir.

3.3.6 Kaptanın Kredi İşlemlerinden Doğan Alacaklar (TTK m. 1235/b.6)

Gemiler dünyanın çeşitli yerlerinde sefere çıktıklarından ve bu seferler de çoğu zaman uzun sürdüğünden, gittikleri limanlarda birçok mal ve hizmet alırlar. Fakat, her ülkenin

¹⁹² GÜNAY, s.163

¹⁹³ Bu yönüyle müşterek avaryaya garame payından doğan gemi alacaklısı hakkı Kanada Hukuku ile benzerlik göstermektedir. Kanada'da bu tür gemi alacaklısı haklarına “*quasi maritime lien*” (gemi alacağı benzeri) denilmektedir. Bu alacakların özelliği, gemi alacaklarında olduğu gibi gemi satın alan herkese karşı ileri sürülebilmeleri; fakat tüm gemi alacakları ve ipoteklerden sonra gelmeleridir (GÜNAY, s.164).

ulusal mevzuatında, bu sağlanan hizmetlerden doğan alacaklara farklı statü verilmiştir. Türk Hukuku uygulamasında birçok uyuşmazlık, zaruri mal ve hizmetlerin tedarikinden kaynaklanan bu alacaklardan kaynaklanmaktadır¹⁹⁴.

TTK m. 1236/ b.6 hükmünde kaptanın kredi muamelelerinden doğan alacakları düzenlenmektedir. Buna göre, deniz ödücüne karşı kendilerine gemi rehnedilmiş olan deniz ödücü alacaklılarının alacakları ve geminin tamamına veya bir kısmına sahip olsa bile kaptanın bu sıfatla ve gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada zaruret hallerinde 988 ve 1001. maddeler hükümleri gereğince yaptığı diğer kredi muamelelerinden doğan alacaklar, bağlama limanı dışında bulunduğu sırada zaruret hallerinde ve ihtiyaçla sınırlı olarak geminin bakımı veya yolculuğun başarılması için bir kredi açmaksızın, kaptana bu sıfatla verilmiş levazımdan veya yapılmış hizmetlerden doğan alacaklar sahibine gemi alacaklısı hakkı vermektedir.

TTK m. 1236/ b.6, üç grup muameleden doğan alacağı kapsamına almaktadır. Bunlardan ilki TTK m. 1159 ve devamında düzenlenen deniz ödücü alacaklarıdır. Deniz ödücü, kaptan tarafından kanuni temsil yetkisine dayanılarak gemi, navlun ve yük yahut bunlardan biri veya birkaçı rehnedilmek suretiyle ve alacaklının ancak rehin edilen şeylerden hakkını alabilmesi şartıyla bir prim karşılığında ödünç para alınmasıdır (TTK m. 1159). Deniz ödücü, olağanüstü bir kredi muamelesidir ve ancak kanunun tayin ettiği özel şartlar altında yapılabilir. Deniz ödücü rehni tesisi neticesinde gemi ve navlun üzerinde bir "gemi alacaklısı hakkı", yük üzerinde de "yük alacaklısı hakkı" meydana gelir ve bunlardan her biri alacağın tamamından sorumludur (TTK m. 1171). Borç vadesinde ödenmediği takdirde alacaklı kendisine rehnedilmiş olan şeylerin paraya çevrilmesi yoluyla icra takibinde bulunabilir (TTK m. 1176)¹⁹⁵.

Öte yandan deniz ödücü alacaklısının rehin hakkı diğer gemi alacaklılarınıninkine nazaran gerek doğuş gerekse konusu bakımından bazı farklılıklar arz etmektedir: Deniz ödücü alacaklısının rehin hakkı sözleşme ile meydana gelir, yani akdidir, diğerlerinininki ise kanunidir.

¹⁹⁴ GÜNAY, s.151

¹⁹⁵ Deniz ödücü konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. ÇAĞA/KENDER, I, s.111 vd.

Ayrıca, deniz ödöncü alacaklısının rehin hakkının kapsamı deniz ödöncü sözleşmesine göre belirlenir (TTK m. 1240/2); diğer alacaklıların rehin hakkının kapsamı ise bizzat kanun tarafından tayin edilmiştir (TTK m. 1235/1 ve m. 1237)¹⁹⁶.

Ancak, TTK 1159 vd. maddelerinde düzenlenmiş olan deniz ödöncü sözleşmesi Tasarıya alınmadığından, deniz ödöncü priminin gemi alacaklısı hakkı ile temin edilmesi hususu Tasarı bakımından söz konusu olmayacaktır.

İkinci gruba kaptanın bağlama limanı dışında¹⁹⁷ TTK'nın 988 ve 1001. maddeleri gereğince yaptığı diğer kredi muamelelerinden doğan alacakları girmektedir. Kredi muamelesi ile kast edilen sadece nakit para temini değildir. Yani kredinin "para" şeklinde olması şart değildir; mal kredisi de olabilir. Bir başka ifade ile bedeli daha sonra ödenmek (veresiye) kaydıyla temin edilen bir mal da bu bent kapsamına dahil olabilir. Bu itibarla, bağlama limanı dışında¹⁹⁸, kumanya, teçhizat, yakıt¹⁹⁹ gibi malları veresiye alma, tamir yaptırma, ödünç para alma gibi donatanın karşı ediminin geri bırakılmasının kararlaştırıldığı bütün muameleler bu kapsamdadır. Buradaki ölçü TTK'nın 988. maddesinin 1. fıkrası ile belirlenmiştir. Buna göre muamele, yolculuğun başarılması veya geminin iyi halde muhafazası için zorunlu olmalıdır. Ayrıca, bu kredi muamelesi zaruret derecesini aşmamalı ve kaptan tarafından yapılmış olmalıdır. Muameleyi yapan kaptanın geminin tamamına ya da bir kısmına malik olması veya donatanın kişisel kusurunun varlığı ya da ifayı tekeffül sebebiyle şahsen sorumlu bulunması hallerinde de bu bent hükmü geçerlidir²⁰⁰.

Son olarak bu bent kapsamına, TTK m. 988/1'de sözü edilen şartların bulunması şartıyla veresiye kaydı olmaksızın yapılan teslimat ve görölen hizmetler karşılığı olan alacaklar girmektedir. Bir başka anlatımla bu gruba, ikinci grupta ele alınan kredi

¹⁹⁶ Kanuni rehin hakkı bakımından deniz ödöncünün arz ettiği farklılıklar için bkz. ÇAĞA/KENDER, III, s.23-24

¹⁹⁷ Buna Amerikan Hukukunda bağlama limanı doktrini denilmektedir. Bu doktrine göre kaptan, gemi kendi bağlama limanındayken gemi maliki ile iletişime geçebilir. Fakat, bağlama limanı dışındayken gemi maliki ile iletişime geçemeyeceğinden kendisi harcamalar yapabilir. Ne var ki, günümüz şartlarında böyle bir ayırımın geçerliliği kalmamıştır (GÜNAY, s.152).

¹⁹⁸ Geminin bağlama limanında yapılan onarım masraflarından kaynaklanan alacak Yargıtay tarafından gemi alacaklısı hakkı olarak kabul edilmemiştir. Bu konuda bkz. Y.11.HD., 29.12.1999 tarih ve 1999/8012 E., 1999/10117 K. sayılı karar (GÜNAY, s.152, dn.279)

¹⁹⁹ Geminin bağlama limanı dışında satın aldığı yakıttan kaynaklanan alacağın gemi alacaklısı hakkı olarak kabul edildiği kararlar için bkz. Y.11.HD. 20.04.1998 tarih ve 1997/10374 E., 1997/2019 K.; Y.11.HD. 16.09.1999 tarih ve 1999/1894 E., 1999/6816 K. sayılı kararları (Kazancı Hukuk Otomasyon, www.kazanci.com)

²⁰⁰ ÇAĞA/KENDER, III, s.32; ARSEVEN, Deniz Ticareti, s.59; BARLAS, s.47

muameleleri ile aynı şartlar altında ancak kredili olmayarak yapılan ve bedeli peşin olarak ödenmesi gerektiği halde ödenmemiş olan alacaklar girmektedir. Örnek olarak, bedeli peşin olarak ödenmek üzere yapıldığı halde, bu tamir hizmetinin bedelinin donatan tarafından ödenmemesi verilebilir²⁰¹.

Bu alacakların veresiye (kredili) muamelelerden doğan alacaklarla bir tutulmalarının sebebi, kredili olmaksızın edimini önce ifa edenin (gemiye hizmet sağlayan) karşılık edimde bulunacak kimsenin (kaptan/donatan) mukabil borcu yerine getirmemesi durumunda, aynı muameleyi kredi ile yapandan daha kötü bir duruma sokulmaması endişesidir²⁰².

Mal ve hizmetlerden doğan alacakların gemi alacaklısı hakkı verebilmesi için söz konusu mal ve hizmetlerin gemi ve yolculuk için zaruri olması gerekir. Örnek olarak, açık ve dalgalı denizlerde geminin güvenliğini sağladığı için zincir tedarikinden doğan alacaklar, içki ve sigara tedarikinden doğan alacaklar, gemiye yakıt tedarik edilmesinden kaynaklanan alacaklar TTK m. 1236/ b.6 kapsamında değerlendirilerek bu alacakların gemi alacaklısı hakkı bahşettiği kabul edilmiştir²⁰³. Fakat, geminin boyanması için satın alınan boya bedelinden kaynaklanan alacak her durumda gemi alacağı olarak kabul edilmemiştir²⁰⁴.

Bütün bu durumlarda kaptanın kaptanlık sıfatına istinaden yaptığı kredi muameleleri veya benzeri muamelelerden doğan alacaklar söz konusudur. Yani burada kaptanın daima kanuni temsil yetkisine dayanarak hareket etmesi gerekmektedir. Ancak kaptanın özel bir vekâlete sahip olması, onun kanuni yetkisine istinaden muamelede bulunmasına engel teşkil etmez. Ancak, kaptan özel bir vekâlete dayanarak veya açıkça ya da zımnen bu vekâlete atfen yaptığı muamelede artık donatanın yetkili bir temsilcisidir ve donatan böyle bir muamele sonucunda doğan borçtan bütün malvarlığı

²⁰¹ ARSEVEN, Deniz Ticareti, s.59

²⁰² ÇAĞA/KENDER, III, s.33; BARLAS, s.50

²⁰³ Bu konuda bkz. Y.11.HD., 20.09.1999 tarih ve 1999/4935 E., 1999/6860 K.; Y.11.HD., 23.03.2000 tarih ve 1999/8947 E., 2000/2230 K.; Y.11.HD., 29.03.2002 tarih ve 2001/9311 E., 2002/2860 K.; Y.11.HD., 16.09.1999 tarih ve 1999/1894 E., 1999/6816 K. sayılı kararlar (Kazancı Hukuk Otomasyon, www.kazanci.com)

²⁰⁴ Bu konuda bkz. Y.11.HD. 11.05.1998 tarih ve 1998/1324 E., 1998/3285 K. sayılı kararı (AYBAY, s.663 vd.). Öte yandan, yolculuğun başarılması için gerekli olan ve bağlama limanı dışında satın alınan boya bedelinden kaynaklanan alacağın gemi alacağı olarak kabul edilebileceğine yönelik Yargıtay kararı için bkz. Y.11.HD. 18.06.1999 tarih ve 1999/4522 E., 1999/5478 K. sayılı kararı (Corpus İçtihat Programı)

ile sorumludur. Böyle bir halde bir gemi alacaklısı hakkının doğup doğmayacağı tartışmalıdır²⁰⁵.

Tasarıda, zaruri ihtiyaçlardan doğan hiçbir alacağa gemi alacaklısı hakkı bahşedilmemiştir. Dolayısıyla Tasarı yürürlüğe girdikten sonra bu türlü zaruri ihtiyaçlardan doğan alacak sahipleri gemi alacaklısı hakkı sahibi olamayacaktır. Ancak Tasarının, m. 1352/ f.1 bent (l) hükmünde geminin işletilmesi, yönetimi, korunması veya bakımı için sağlanan eşya, malzeme, kumanya, yakıt, konteynerler dahil teçhizat ve bu amaçlarla verilen hizmetler ve m. 1352/ f.1 bent (p) hükmünde gemi için alınmış krediler dahil olmak üzere, geminin veya malikinin adına yapılmış harcamalar deniz alacağı olarak sayılmış ve bu alacaklardan dolayı geminin ihtiyati haczine karar verilebileceği belirtilmiştir.

3.3.7 Yükün veya Bagajın Zıya ve Hasarından Doğan Alacaklar ile Taşıma Sözleşmesinden Kaynaklanan Alacaklar (TTK m. 1235/b.7)

TTK m. 1235/ 7. bendinde, taşıyan aynı zamanda donatan olmasa bile yük ile 1128. maddenin ikinci fıkrasında yazılı bagajın teslim edilmemesinden veya hasara uğramasından doğan alacaklar ile yolcu veya mal taşıma sözleşmelerinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemiş olmasından doğan peşin ödenmiş navlunun geri alınması dahil diğer bütün alacakların²⁰⁶ gemi alacaklısı hakkı vereceği kabul edilmektedir²⁰⁷.

TTK m. 1235/b.7 hükmünden anlaşılacağı üzere, burada birbirinden farklı iki ayrı gemi alacağı tek bent halinde düzenlenmiştir. Yani, aynı bent dahilinde iki ayrı grup gemi alacaklısı hakkı tanıyan alacağa yer verilmiştir. Bunlar: (i) Yük veya bagajın zıya ve hasarı ile (ii) Yük veya yolcu taşıma sözleşmesinin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden doğan alacaklar şeklinde iki kategoriye ayrılabilir.

²⁰⁵ ÇAĞA/KENDER, III, s.33. Ayrıca, kaptanın böyle bir muamelede bulunmasında söz konusu hüküm uygulanamayacağından gemi alacaklısı hakkının doğmayacağı ve donatanın şahsen sorumlu olacağı konusunda bkz. ARSEVEN, Deniz Ticareti, s.59; BARLAS, s.50-51

²⁰⁶ Yargıtay, kanunda kullanılan “diğer bütün alacaklar” tabirine alacaklının kar kaybı talebinin de dahil olacağına karar vermiştir. Bu konuda bkz. Y.11.HD. 14.02.2008 tarih ve 2007/11928 E., 2008/1587 K. sayılı kararı (Kazancı Hukuk Otomasyon, www.kazanci.com)

²⁰⁷ Yargıtay, yüke verilen zarar tutarı dışında “yükleme bedeli ile yükleme masrafının da” gemi alacaklısı hakkı vereceğine hükmetmiştir. Bu konuda bkz. Y.11.HD., 22.05.2009 tarih ve 2009/4494 E., 2009/6221 K.; Y.11.HD., 15.01.2009 tarih ve 2008/9531 E., 2009/203 K. sayılı kararları (Kazancı Hukuk Otomasyon, www.kazanci.com)

Birbirinden farklı iki gemi alacağını düzenleyen bu bent hükmünde, 1235. maddenin diğer bentlerinden daha farklı bir düzenleme ile taşıyan borçlu olarak sayılmıştır. Hükmün ifadesinden de açıkça anlaşılacağı üzere taşıyan, donatan ile aynı kişi olmasa bile borçlu olarak ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla, burada taşıyanın sebep olduğu bir borçtan dolayı, donatanın deniz serveti ile sorumluluğu söz konusu olabilmektedir. Ancak taşıyan, kanuni sorumluluğunu bir sözleşme ile genişletmiş ise, donatanın onayı olmadıkça genişletilmiş bu sorumluluk donatanı bağlamayacaktır. Böyle bir durumda gemi alacaklısı hakkı sadece taşıyanın kanuni sorumluluk sınırları içerisinde kalacaktır. Örneğin, taşıyanın konişmentoya yükün değerini yazmak veya gemi adamlarının teknik kusurundan doğan sorumluluklarını da kabul etmek suretiyle sorumluluğunu genişletmesi halinde donatan bu genişletilmiş sorumluluğa muvafakat etmedikçe sorumluluğun genişletilmesi donatanı etkilemeyecek ve bu olaydan doğan gemi alacaklısı hakkı, taşıyanın kanuni sorumluluk sınırları içerisinde doğacaktır²⁰⁸.

Donatan ile taşıyanın aynı kişiler olmaması halinde ortaya çıkabilecek bir başka sorun da gemi alacaklısı hakkına konu teşkil edecek navluna ilişkindir. Daha önce de ifade edildiği üzere, TTK m. 1237 hükmü gereğince, gemi alacaklılarından her birinin kanuni rehin hakkı alacağına sebep olan yolculuğun gayrisafi navlununa da kapsamaktadır.

Taşıyanla donatanın ayrı kişiler olması durumunda konişmento navlununun mu yoksa çarter navlununun mu deniz servetini -dolayısıyla gemi alacaklısı hakkının konusunu teşkil edeceği tartışmalıdır. Ancak, Türk Deniz Hukuku Doktrininde gemi alacaklısı hakkı sahibine karşı borçlu olan kişinin elde edeceği navlunun yani konişmento navlununun esas alınması gerektiği kabul edilmektedir²⁰⁹.

Buna göre, gemi alacaklısına karşı borçlu olan kişinin elde edeceği navlunun, gemi alacaklısı hakkının konusunu teşkil etmesi gerekir. TTK m. 946/2 gereğince, gemi işletme müteahhidi üçüncü kişilerle olan ilişkilerinde donatan sayılacağından gemi malikine ödeyeceği kira bedeli değil, yaptığı yolculuklarda elde ettiği navlun rehin hakkının konusunu teşkil eder. Bu da konişmento navlunudur. Asıl taşıma-alt taşıma

²⁰⁸ ÇAĞA/KENDER, III, s.33-34; ÇAĞA/KENDER, I, s.147-148; ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.296; BARLAS, s.52-53

²⁰⁹ ÇAĞA/KENDER, III, s.15; ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.296-297; ÜLGNER M. Fehmi, "Gemi Üzerindeki Rehin Hakkı Gemi Alacaklısı Hakkı", Deniz HD 1997, sayı 4, s. 5-9; BARLAS, s. 13-14

ilişkilerinde de donatanın elde ettiği navlunun değil, taşıyanın kazandığı konişmento navlunu rehin hakkının konusuna girer²¹⁰.

Rehin hakkına konu olan deniz serveti unsurlarının tek bir kişiye ait olması zorunluluğu yoktur. Bu itibarla, taşıyan ile donatanın ayrı kişiler olduğu böyle durumlarda gemi alacaklısı hakkının konusunu, donatanın gemisi ve taşıyanın kazandığı navlun teşkil edecektir. Görüldüğü gibi donatan ile taşıyanın aynı kişiler olmaması durumunda taşıyanın kazandığı navlun ve donatanın gemisi üzerinde bir gemi alacaklısı hakkı doğmakta ve dolayısıyla donatanın kendi fiili olmaksızın sadece taşıyanın fiili sonucunda deniz serveti üzerinde kanuni bir rehin hakkı ortaya çıkmaktadır²¹¹.

TTK m. 1235/b.7 hükmünde öngörülen her iki grup gemi alacağı açısından müşterek olan bu genel açıklamadan sonra bu bentte düzenlenen her iki gemi alacağı da ayrı ayrı inceleme konusu yapılacaktır.

3.3.7.1 Yük veya bagajın ziya ve hasarından doğan alacaklar

TTK m. 1235/b.7'nin ilk kategorisinde, taşınmak üzere teslim alınan²¹² yük veya bagajın ziya sebebiyle hak sahibine teslim edilememesi veya hasara uğramasından doğan alacaklara gemi alacaklısı hakkı tanınmıştır.

Kanun metninden de anlaşılacağı üzere burada belirli bir hukuki sebep aranmaksızın sözleşmeye veya kanuna muhalefetin sonucu esas alınmış ve bu sonucun meydana gelmesi halinde yük ya da bagaj ile ilgili kişilerin gemi alacaklısı hakkına sahip olacakları belirtilmiştir.

Bir başka ifade ile TTK m. 1235/b.7'nin ilk kategorisinde öngörülen bu gemi alacaklısı hakkının doğması için yük veya bagajın ziya veya hasara uğraması yeterlidir. Dolayısıyla, ortaya çıkmış bulunan alacak, dayandığı hukuki sebep ne olursa olsun, yük veya bagajın ziya ya da hasarından kaynaklanmışsa, zarara uğramış olan kişilere

²¹⁰ ÇAĞA/KENDER, III, s.34; BARLAS, s.14 ve s.52-53; ÜLGENER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.297

²¹¹ ÇAĞA/KENDER, III, s.16; BARLAS, s.54; ÜLGENER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.297

²¹² Bu bent kapsamında bir gemi alacaklısı hakkının doğabilmesi için yükün fiilen de teslim alınması gerekmektedir. Aksi halde, konişmentoda teslim alınmış gibi gösterilen bir yükün teslim edilememesi bu bent gereğince gemi alacaklısı hakkı bahşetmeyecektir. Zira, bu bentte yükün teslim alınmasından kaynaklanan sorumluluk söz konusudur (ÇAĞA/KENDER, III, s.33, dn.32).

gemi alacaklısı hakkı bahşedecektir. Alacağın yük veya yolcu taşıma sözleşmesinden veya konişmentodan yahut da haksız fiilden²¹³ kaynaklanmasında da durum aynıdır²¹⁴.

Taşıma sözleşmesinin donatan (taşıyan) veya kaptan tarafından akdedilmesi ya da konişmentonun kaptan veya taşıyan tarafından tanzim edilmesi halinde bir fark yoktur. Bu duruma göre; navlun sözleşmesi veya konişmentoyu kaptanın bu sıfatı ile kanuni temsil yetkisine dayanarak yapması halinde, yük veya bagajın ziya veya hasara uğramasında, bu bent kapsamında bir gemi alacaklısı hakkı ortaya çıkmaktadır. Aynı şekilde, bu alacağın sınırlı veya sınırsız sorumluluğa tabi olması da gemi alacaklısı hakkının meydana gelmesi bakımından bir farklılık oluşturmayacaktır. Dolayısıyla, bahsedilen bütün bu olayların neticesinde gemi alacaklısı hakkı ortaya çıkacaktır²¹⁵.

3.3.7.2 Yük veya yolcu taşıma sözleşmelerinin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden doğan alacaklar

Yük veya yolcu taşıma sözleşmesinin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden doğan alacaklar TTK m. 1235/b.7'nin ikinci kategorisini oluşturmaktadır. Bu kategorideki alacaklar, TTK'da 1956 yılında yapılan revizyon neticesinde bu bent kapsamına alınmıştır. 1956 yılından önceki düzenlemede bu alacaklar TTK m.1235/b.8 içerisinde yer almaktaydı. 1956 yılında yapılan bu değişiklik doktrinde bir takım tartışmaları ve eleştirileri de beraberinde getirmiştir²¹⁶.

²¹³ Alman Doktrininde bazı yazarlar, haksız fiilden kaynaklanan alacakların TTK m.1235/b.9 kapsamına gireceğini kabul etmektedirler. Bu konuda bkz. ÇAĞA/KENDER, III, s.34, dn.34; ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.298 ve dn.19-20; BARLAS, s.55 ve dn.176

²¹⁴ ÇAĞA/KENDER, III, s.33-34; ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.297-298; BARLAS, s.54-55

²¹⁵ ÇAĞA/KENDER, III, s.34; ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.298; BARLAS, s.56

²¹⁶ Revizyonun bu bölümüne karşı olan yazarların ilk eleştirileri TTK m.1235/ 7. bentte yer alan iki kategorinin (yük veya bagajın ziya veya hasarından doğan alacaklar ile yük veya taşıma sözleşmelerinin hiç veya gereği gibi ifade edilmemesinden doğan alacaklar) aynı nitelikte olmadıklarına dairdir. Ancak buna karşın ileri sürülen fikirde ise, kanun koyucunun zaten bu iki kategoriye aynı nitelikte görmediği veya görmek istemediği savunulmaktadır. Burada hareket noktası, her iki kategoriye alacağın da aynı akitten doğmuş olmalarıdır. Ayrıca eleştiride bulunan bu yazarların fikrine karşı Çağa'nın görüşüne göre, TTK m.1235/ 7. bent iki ayrı mahiyette alacağı barındırmakta olan tek bir hüküm değildir, bunun gibi aynı maddenin dört ve altı numaralı bentlerinde de aynı durum açıkça tespit olunabilmektedir. Revizyondan evvelki rejime göre, donatan tarafından akdedilen navlun mukavelelerinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemeleri dolayısıyla alacaklının gemi alacaklısı hakkına sahip olabilmesi için TTK m.1235/ 8. bende göre bu mukavelelerin icrasının kaptanın yetkisi içinde bulunması ve kendisinin bu yetkisini kötü kullanarak mukaveleyi hiç veya gereği gibi ifa etmemesi gerekli iken, yeni rejimde donatanın bir mukaveleyi bizzat yerine getirmeyerek gemi alacaklısı hakkını ortaya çıkarabilecek durumda bulunması eleştiricilerin yanlış ve tehlikeli bulduğu diğer bir yöndür. Ancak Çağa'nın fikrine göre yük veya yolcu taşıma sözleşmesinin ifası her zaman kaptanın görevlerine dahil olduğundan dolayı, bu hükmün revizyon ile getirildiği TTK m.1235/ 7. bendinde durumun ayrıca belirtilmesine gerek

Bendin bu ikinci grup alacakları, yük veya yolcu taşıma sözleşmelerinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan zararların tazminine ilişkin olup, ilk grup alacakların yani yük veya bagajın ziya veya hasarı dışında ortaya çıkan zararları kapsamaktadır. Zira, aynı bendin ilk grup alacakları zaten ziya ve hasar konularını düzenlemektedir. Bu sebeple ikinci kategori alacaklar, ilkinin kapsadığı alan dışında kalan alacaklardır.

Ne var ki, bu alacaklara ilişkin kanunda özel bir hüküm bulunmadığından genel hükümler uygulama alanı bulacaktır. Sözü edilen bu çeşit zararlar TTK hükümlerinin düzenleme alanı dışında kalan olaylardır. Bu itibarla, taşıyanın -aynı zamanda donatan olup olmaması fark etmeksizin- navlun sözleşmesini kusurlu olarak ifa etmemesi, sözleşmeyi akdettikten sonra, kararlaştırılan tarihte gemiyi getirmemesinden ya da gemiyi getirmesine rağmen yükü almamasından kaynaklanan zararlar bu kapsamda sayılabilir. Aynı şekilde, ifanın gecikme ile yapılması halinde de gecikme zararları, ziya veya hasar dışındaki ekonomik zararlar da bu kategori içinde sayılacaktır. Ayrıca belirtmek gerekir ki, yük veya yolcu taşıma sözleşmelerini taşıyan veya kaptanın akdetmesi, taşıyanın aynı zamanda donatan olmaması, hiç veya gereğince ifa edilmemeye donatan (taşıyan) veya kaptanın sebep olması hallerinde durumda bir fark olmayacaktır. Ancak, bu kategori alacaklar bakımından sadece yük ve yolcu taşıma sözleşmelerinden söz edildiği için konişmentodan doğan yükümlülüklerin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden ya da yanlış konişmento tanziminden ortaya çıkan zararlar bu alacakların kapsamına dahil değildir²¹⁷.

duyulmamaktadır. Dolayısıyla hukuki durumda bir farklılık ortaya çıkmamaktadır. Ayrıca eleştiri sahiplerine göre, donatanla aynı şahıs olmayan taşıyanın geminin adını belirtmeden bir navlun sözleşmesi akdetmesi halinde veya bir tesellüm konişmentosu düzenlendikten sonra, bu sözleşmeyi yerine getirmekten kaçınırsa, hangi gemi üzerinde ve ne şekilde bir gemi alacaklısı hakkı doğacaktır? Çağa'ya göre bu eleştiri yanlış bir teori üzerine kurulmuştur. Çünkü revizyondan evvelki rejimde de herhangi bir gemi ile bağlantısı olmayan borç ilişkilerinin kurulması mümkündür. Bu tip durumlarda her iki düzende de ne sınırlı mesuliyet meydana gelmekte ne de gemi alacaklısı hakkı ortaya çıkmaktadır. Doktrindeki bu tartışmaların ayrıntıları için bkz. ÇAĞA/KENDER, III, s.34 vd.; ARSEVEN, Deniz Ticareti, s.60; ÜLGENER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.298-299; BARLAS, s.56 vd. Ayrıca ÇAĞA/KENDER, III, s.35, dn.38'den naklen, AKINCI Sami, Ticaret Kanununun Deniz Ticareti Hukukuna Getirdiği Yenilikler ve Yeni Meselelerden Bazıları, II. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, 10-18 Mayıs 1961, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınlarından, Yayın No:30, s.495 vd.; ARSEVEN Haydar, Türk Ticaret Kanununa Göre Gemi Alacaklısı Hakkının Doğurduğu Bazı Problemler, II. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, 10-18 Mayıs 1961, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınlarından, Yayın No:30, s.545 vd.

²¹⁷ ÇAĞA/KENDER, III, s.34; ÜLGENER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.299-300; BARLAS, s.59-60

Tasarıda yer alan ve geminin işletilmesinden kaynaklanan kişi zararları (Tasarı m. 1320/f.1'in (b) bendi) ile haksız fiile dayanan eşya zararları (Tasarı m. 1320/f.1'in (e) bendi) ve sözü edilen bu maddelere dahil alacaklar bakımından öngörülen istisnalar (Tasarı m. 1320/f.2), konu bütünlüğünün sağlanması açısından TTK m. 1235/b.9 hükmüne ilişkin açıklamalarımızın altında birlikte ele alınacaktır.

3.3.8 Kaptanın Kanuni Temsil Yetkisine Dayanarak Yaptığı İşlemler ile Donatanca Yapılan Fakat İfası Kaptana Düşen İşlemlerden Doğan ve Diğer Bent Hükümlerinin Kapsamına Girmeyen Alacaklar (TTK m. 1235/b.8)

Kaptanın kanuni temsil yetkisine²¹⁸ dayanarak yaptığı hukuki işlemler (TTK m. 948/ f.1 bent 1) ile donatan tarafından yapılan fakat yerine getirilmesi kaptana düşen işlemlerin hiç ya da gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan (TTK m. 948/ f.1 bent 2) ve diğer bent hükümlerinin kapsamına girmeyen alacaklar, TTK m. 1235/b.8 uyarınca sahibine gemi alacaklısı hakkı verecektir.

TTK m. 1235/b.8 hükmü ile donatanın sınırlı ayni sorumluluğunu²¹⁹ düzenleyen TTK m. 948'in 1. fıkrasının (1) ve (2) no'lu bentlerine atıfta bulunulmakta ve TTK m. 1235 kapsamında yukarıda açıklanan toplam yedi bendin içeriğine dahil olmayan alacakların bu bent (TTK m. 1235/b.8) hükmü ile gemi alacaklısı hakkı verdiği düzenlenmektedir. Daha açık bir ifade ile donatanın - TTK m. 948/ f.1 b.1 ve b.2 hükümlerinde öngörülen - sınırlı ayni sorumluluğuna ilişkin olup da diğer bentlerde düzenlenmeyen alacaklar, TTK m. 1235/b.8 hükmü uyarınca gemi alacaklısı hakkı bahşedecektir. Bu itibarla, TTK m. 1235/b.8 hükmünün kapsamı oldukça sınırlıdır.

Bir gemi alacaklısı hakkı bahşeden alacağın, TTK m. 1235/b.8 kapsamında değerlendirilebilmesi için, bu alacağın yukarıda sayılan diğer bentlere dahil olmayan bir alacak olması gerektiğinden, bu bendin kapsamı dışındaki alacaklar şu şekilde sıralanabilir²²⁰:

²¹⁸ Kaptanın ayrıca özel bir vekâlete (temsil yetkisine) sahip olması, işlem yaparken buna dayanmamışsa, durumu değiştirmez. Ancak, karşı taraf kaptanın böyle bir yetkiye sahip bulunduğunu ve işlemi bu özel yetkiye dayanarak yaptığını ispat ederse, donatanın sınırsız sorumluluğu doğacaktır (ÇAĞA/KENDER, I, s.157).

²¹⁹ Donatanın sınırlı ayni sorumluluk halleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. ÇAĞA/KENDER, I, s.157 vd.

²²⁰ ÇAĞA/KENDER, III, s.38

a. Kaptanın kanuni temsil yetkisine dayanarak hizmete aldığı gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinden doğan alacaklar (TTK m. 1235/b.3).

b. Sözleşmeye dayanan kılavuz ücretleri ile kurtarma ve yardım ve itiraz masrafları (TTK m. 1235/b.4).

c. Gemi karşılığında yapılan deniz ödücü alacakları ile kaptanın bağlama limanı dışında yaptığı diğer kredi muamelelerinden doğan alacaklar ve geminin bakımı veya yolculuğun başarılması için kaptana bağlama limanı dışında zaruret hallerinde ve ihtiyaçla sınırlı olarak veresiye kaydı olmaksızın yapılan teslimat ve görülen hizmetler karşılığı olan alacaklar (TTK m.1235/b.6).

d. Teslim alınmış olan yük veya bagajın ziya veya hasarından doğan alacaklar ile yük veya yolcu taşıma sözleşmelerinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan alacaklar (TTK m.1235/b.7).

Bu itibarla, yukarıda sıralanan bu alacaklar dışında kalan sınırlı alacaklar, TTK m. 1235/b.8 hükmüne dahil olabilmekte ve dolayısıyla bu bendin uygulama çerçevesi oldukça daralmaktadır. Yani, bu bende dayanan bir gemi alacaklısı hakkından söz edilebilmesi için, kaptanın kanuni temsil yetkisine istinaden yaptığı hukuki işlemin yukarıda sayılanlar dışında kalan bir hukuki işlem olması ve ayrıca alacağın da yük veya bagajın ziya veya hasarından doğmuş bulunmaması gerekmektedir. Aynı şekilde, bizzat donatan tarafından akdedilip de ifası kaptana düşen ve hiç ya da gereği gibi yerine getirilmeyen muameleler (TTK m. 948/ f.1 bent 2) için de hüküm aynıdır²²¹.

Daha önce de ifade edildiği gibi TTK m. 1235/b.7'de iki grup alacak bu bent kapsamına alınmakta, ilk grupta yük veya bagajın ziya veya hasara uğraması halinde bir gemi alacaklısı hakkı tanınırken; ikinci grupta, ziya veya hasar dışında kalan yolcu veya yük taşıma sözleşmelerinin hiç veya gereğince yerine getirilmemesinden kaynaklanan alacaklar için bir gemi alacaklısı hakkı öngörülmektedir. Bu itibarla, bu kategoriler dışındaki zararlar TTK m. 1235/b.8 kapsamına dahil olmakta, bunları da konişmentodan doğan yükümlülüklerin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden doğan ve yükün ziyayı veya hasarı dışında meydana gelen zararlar teşkil etmektedir²²².

²²¹ ÇAĞA/KENDER, III, s.39; ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.301; BARLAS, s.62-63

²²² ÇAĞA/KENDER, III, s.39; ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.301; BARLAS, s.63

Dolayısıyla, TTK m. 1235/b.8 uyarınca bir gemi alacaklısı hakkının doğabilmesi için, konişmentodan ileri gelen bir borç veya yükümlülüğün hiç ya da gereği gibi yerine getirilmemesi, ancak bunun sonucunda yükteki zıya ve hasar dışında bir zararın doğması gerekmektedir²²³. Bir başka anlatımla, konişmentodan doğan borçlar ve bu borçlardan ifası kaptana düşenlerin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden kaynaklanan alacaklar, sahiplerine gemi alacaklısı hakkını bu bent mucibince vermektedir²²⁴.

Bu itibarla sözü geçen bende ilişkin bir gemi alacaklısı hakkı doğabilmesi için geriye oldukça sınırlı bir alan kalmaktadır. Dar bir çerçevede uygulama alanı bulan TTK m. 1235/b.8 kapsamına giren hallere örnek olarak TTK m. 1108'de düzenlenen durum gösterilebilir²²⁵.

Bu hükme göre, emre yazılı bir konişmentonun düzenlendiği hallerde kaptan yükletenin malların iadesi veya teslimi hususundaki talimatına ancak kendisine konişmentonun bütün nüshaları geri verildiği takdirde uyar. Gemi, varma limanına ulaşmadan bir konişmento hamili malların teslimini talep ederse, aynı hüküm uygulanacaktır. Kaptanın bu hükümlere aykırı davranmasında, konişmento kaptan tarafından düzenlenmişse, Alman hukukunda taşıyanın donatanla aynı şahıs olması, şartıyla²²⁶ kaptan, emre yazılı bir konişmentonun varlığında, bütün nüshaları getiren yükletene teslim etmezse ya da bütün nüshaları birlikte vermeyen bir kişiye yükü verirse, yetkili konişmento hamili gemi alacaklısı hakkı kazanmaktadır. Burada üzerinde durulması gereken bir diğer konu da yetkili konişmento hamiline teslim edilmeyen veya başkasına verilmesi nedeniyle teslim edilemeyen yüklerin bir daha bu kişiye dönmemesinin, yüklerin tam zıya uğraması durumudur. Zira, taşıyanın teslim aldığı yükü varma limanına ulaşmasından sonra uygun bir süre içerisinde hak sahibine hangi sebepten olursa olsun tamamen teslim etmek imkanından yoksun olması halinde ortada tam bir zıya²²⁷ vardır. Böylece, yetkili konişmento hamili burada gemi alacaklısı hakkını TTK m.1235'in 8. bendi gereğince değil, TTK m. 1235/b.7'ye dayanarak kazanmaktadır. Bununla birlikte yetkili

²²³ ÜLGENER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.301

²²⁴ BARLAS, s.63

²²⁵ Kaptanın malları yetkili konişmento hamiline teslimini düzenleyen diğer maddelere (TTK m.1102, m.1103 ve m. 1106 hükümlerine) aykırı hareket edilmesi halinde de, taşıyan ile donatanın aynı şahıs olması şartı ile zarar gören yetkili konişmento hamili açısından gemi alacaklısı hakkı doğabilecektir (ÜLGENER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.301 ve dn.34).

²²⁶ Çünkü, TTK m. 1235/b.8 hükmünde taşıyan ile donatanın ayrı kişiler olması hali düzenlenmemiştir.

²²⁷ Tam zıya konusunda ayrıntılı bilgi için ÇAĞA Tahir / KENDER Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku, C.II, Navlun Sözleşmesi, 9. bası, İstanbul 2009, s.134 (“II”)

konişmento hamili dava yolu ile yükleri, haksız yere tesellüm eden kişiden geri almışsa ve bu gecikmeden ötürü bir zarar doğmuş ise, bu durumda sadece gecikmeden kaynaklanan bir zarardan söz edileceğinden -tam zıya hali olmadığından- artık gemi alacaklısı hakkını TTK m.1235'in 8. bendi uyarınca iktisap edecektir²²⁸.

Kusurlu bir şekilde yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan alacakların, donatan ile taşıyanın aynı kişi olması halinde sahiplerine gemi alacaklısı verip vermediği hususu tartışmalıdır. Bu durumda konişmento kaptan veya donatanın bu konuda yetkili kıldığı diğer bir temsilci tarafından düzenlenmiş olursa, Alman -ve kısmen de Türk doktrininde- taşıyanın şahsi kusurunun bulunmaması şartıyla, TTK m.948/ f.1 b.1 gereğince sınırlı ayni sorumlu olacağı ve alacaklıların da TTK m. 1235/bent 8 hükmüne göre gemi alacaklısı hakkını elde edecekleri kabul edilmektedir²²⁹.

Ancak, genel olarak Türk Hukuk Doktrininde bu görüş uygun bulunmamaktadır. Zira, taşıyan aynı zamanda donatan olsa bile, kaptan konişmento tanzim ederken taşıyan adına hareket edecektir. Konişmentoyu tanzim edecek kişi taşıyan ya da TTK m. 1097/4 hükmünün verdiği imkân gereğince taşıyanın yetkili kıldığı herhangi bir temsilcidir. Durum böyle olunca da yanlış konişmento tanzimi hususunun taşıyanın donatan sıfatıyla ve hatta gemi ile hiçbir ilişkisi bulunmadığı gerekçesiyle sorumluluk sınırsız olacağı gibi, bir gemi alacaklısı hakkı da doğmayacaktır²³⁰.

Taşıyanla donatanın ayrı kişiler olması durumunda, yanlış konişmento kaptan tarafından düzenlense de taşıyanın sorumluluğu sınırsızdır ve gemi alacaklısı hakkı da doğmamaktadır²³¹.

Yanlış konişmentonun bizzat taşıyan tarafından düzenlenmesi durumunda TTK m. 1235/b.8 uyarınca bir gemi alacaklısı hakkı doğmayacağı konusunda, doktrinde bir tartışma yoktur. *"Taşıyanın aynı zamanda donatan olup olmaması da ulaşılan bu*

²²⁸ ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.301-302; BARLAS, s.63-64

²²⁹ÇAĞA/KENDER, III, s.39 ve dn.48'de belirtilen yazarlar; ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.302 ve dn.36; BARLAS, s.65 ve dn.212

²³⁰ ÇAĞA/KENDER, III, s.40; ÇAĞA/KENDER, II, s.99; ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.302; BARLAS, s.65

²³¹ Kaptanın özel bir yetki verilmeksizin kaptan sıfatıyla kanuni temsil yetkisine dayanarak konişmento düzenleyebilmesi karşı görüş için dayanak olarak gösterilmektedir. Ne var ki, donatan için getirilmiş TTK m.948 ve m. 1235/b.8 hükümlerinin donatan olmayan taşıyana kıyasen uygulanması ve bu yolla sınırlı sorumluluk ve gemi alacaklısı hakkının genişletilmesi yerinde ve isabetli görülmemektedir (ÇAĞA/KENDER, III, s.40 ve dn.50).

neticeyi etkilememektedir. Konişmentodan doğan borçların ifasının kaptana düştüğü gerekçesi de bu sonucu değiştirmez. Çünkü, yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan alacaklar, konişmentodan doğan ve ifası kaptana düşen yükümlülüklerin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemelerinden kaynaklanan alacak niteliğinde değildir²³².”

TTK m. 1235/b.8 ile ilgili tartışmalı olan bir diğer husus da donatanın şahsi kusurunun bulunması halinde bir gemi alacaklısı hakkının doğup doğmayacağına ilişkindir²³³. *“Kural olarak sorumluluğun sınırlı aynı olduğu durumlarda donatanın şahsi kusurunun eklenmesi, ifayı kendisinin tekeffül etmesi ya da sınırlı sorumluluktan feragat etmesi gibi nedenlerle işin başından itibaren veya sonradan sınırlı ya da sınırsız olarak şahsen sorumlu olması halinde bir gemi alacaklısı hakkı doğmaktadır²³⁴.”* Nitekim TTK m. 1243/1 hükmü gereğince, donatanın alacağın doğduğu sırada veya daha sonra borçtan dolayı aynı zamanda şahsen dahi sorumlu olması, gemi alacaklısı hakları üzerinde herhangi bir etki yapmaz. Kaldı ki, donatanın şahsi sorumluluğu nedeniyle sınırlı aynı sorumluluktan yararlandırılmaması makuldür. Öte yandan alacaklının kanuni teminattan yoksun bırakılması adalete uygun düşmeyeceği gibi bir bakıma alacaklının cezalandırılması anlamına da gelebilecektir²³⁵. Bu nedenle böyle bir durumda alacaklının gemi alacaklısı hakkından faydalandırılması hakkaniyet gereğidir²³⁶.

3.3.9 Gemi Adamlarının Kusurundan Doğan Alacaklar (TTK m. 1235/b.9)

Geminin tamamına veya bir kısmına sahip olsalar bile gemi adamlarının kusurundan doğan alacaklar TTK m. 1235/b.9 hükmü uyarınca sahibine gemi alacaklısı hakkı verecektir. Kanunun açık yollamasından da anlaşılacağı üzere burada TTK m. 947 gereğince donatanın sorumluluğuna ilişkin haller ortaya konulmaktadır. Buna göre, TTK m. 947 ve TTK m. 948/f.1 b.3 gereğince donatan, gemi adamlarından birinin görevini yaparken kusurlu olarak üçüncü kişilere verdiği zarardan sınırlı aynı şekilde sorumludur.

²³² ÇAĞA/KENDER, III, s.40; BARLAS, s.66 ve dn.218

²³³ TTK m. 1235/b.7 ile ilgili durumlarda tartışma yoktur. Yani, bu bent kapsamına dahil alacaklar bakımından donatanın şahsi kusurunun olması, gemi alacaklısı hakkının doğumunu engellememektedir (ÇAĞA/KENDER, III, s.38; ÜLGENER, TTK m. 1235’in Değerlendirilmesi, s.302 ve dn.40).

²³⁴ BARLAS, s.66

²³⁵ Özellikle yabancı gemiler söz konusu olduğunda donatanın kara serveti ile sorumluluğu çok defa pratik bir önem de taşımamakta, gemi alacaklısı hakkından faydalandırılma çok daha önemli bir hale gelmektedir (BARLAS, s.67).

²³⁶ ÜLGENER, TTK m. 1235’in Değerlendirilmesi, s.302; BARLAS, s.66-67

Dolayısıyla, gemi adamının veya onunla bir tutulan kişinin görevini yerine getirirken kusurlu bir hareketi neticesinde üçüncü kişilere verilen zararlarda alacaklı, bu bent uyarınca gemi alacaklısı hakkını kazanacaktır. Kanunda açıkça TTK m. 947'ye atıfta bulunulduğuna göre bu düzenleme çerçevesinde TTK m. 1235/b.9 hükmündeki unsurları ve aranan şartları maddeler halinde belirtmekte fayda vardır:

a. Zarar veren kişi bir gemi adamı olmalıdır²³⁷.

Daha önce de ifade edildiği üzere, TTK m. 821 hükmüne göre, gemi adamları kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer kimseler olarak tanımlanmaktadır²³⁸.

Gemi adamlarından olmamalarına rağmen bunların yerine gemi hizmetlerini ifa eden ve genel olarak kaptanın emir ve talimatına tabi bulunan bazı kişiler Alman Doktrin ve uygulamasında TTK m. 947'nin uygulaması bakımından gemi adamlarıyla bir tutulmakta ve örnek olarak da sevk ve idare, çekilen geminin kaptanında olmak koşulu ile römorkörün gemi adamları, geminin havuza alınması veya havuzdan çıkarılması esnasında hizmet gören dok çalışanları, görevlerini karadan yapmalarına rağmen gemi bekçileri, yükleri rıhtım ya da gemiye yanaşmadan mavnalardan alıp boşaltan bağımsız istifçiler gösterilmektedir²³⁹.

b. Zarar, gemi adamı tarafından görevini yaparken verilmiş olmalıdır²⁴⁰.

TTK m. 947 hükümde sözü geçen "*vazifesini yaparken*" ibaresi, Borçlar Kanunu m. 55'deki "*hizmetlerini ifa ettikleri esnada*" kavramı ile aynı anlamdadır. Bu itibarla, hizmet sözleşmesi gereğince yapılan ya da donatan, kaptan veya başka bir temsilci tarafından gemi adamına açıkça veya zımnen verilmiş olan görevle ilgili her faaliyet bu kavrama girmektedir. Bu bakımdan, gemi adamının tartıştığı bir yolcuyu yaralaması ya da bir yükü kasten yok etmesinde görevle bir ilgi bulunmadığından donatanın sorumluluğu yoktur²⁴¹.

²³⁷ ÜLGENER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.303

²³⁸ Donatanla olan bir hizmet akdine istinaden gemide hizmet gören bu kişilerin gemiye bağlı ve gemi hizmetinde çalışan kimselerin oluşturdukları organize birliğe dahil bulunmaları, müşterek bir unsurdur (ÇAĞA/KENDER, I, s.143-144).

²³⁹ ÇAĞA/KENDER, I, s.144; BARLAS, s.68

²⁴⁰ ÜLGENER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.303

²⁴¹ ÇAĞA/KENDER, I, s.145; BARLAS, s.68

c. Gemi adamının hareketi kusurlu olmalıdır²⁴².

Zararın gemi adamının kusurlu bir hareketi neticesinde doğması gerekmektedir. Kusur kavramı da yine borçlar hukukunun genel ilkelerine göre belirlenecektir. Ayrıca, kusurlu gemi adamının şahsen tayin edilmesine gerek olmayıp, kusurlu kişinin gemi adamlarının içinde bulunması yeterlidir²⁴³.

d. Gemi adamının hareketi hukuka aykırı olmalıdır²⁴⁴.

Her ne kadar TTK m. 947 hükmünde belirtilmemiş olsa da genel esaslardan çıkan bir şart da gemi adamının hareketinin hukuka aykırı olmasıdır²⁴⁵.

e. Üçüncü bir kişi için zarar doğmuş olmalı ve zarar ile gemi adamının kusurlu ve hukuka aykırı fiili ya da ihmali arasında uygun illiyet bağının bulunması gerekir²⁴⁶.

TTK m. 947'deki zarar gören üçüncü kişi kavramına, donatan ve zarar veren gemi adamı dışındaki zarar gören herkes dahildir. Dolayısıyla da zarar veren geminin yolcuları, gemi adamları, bu gemideki yük ile ilgili kişiler, eğer gemi deniz kirliliğine²⁴⁷ neden olmuşsa bundan zarar gören kişiler, karada, sahilde bulunan yerlerin hasar görmesinde buraların sahipleri, çatma halinde karşı geminin donatanı, yolcuları, gemi adamları, o gemideki yük ile ilgililer, her türlü cismani zarara uğrayanlar hep zarar gören üçüncü şahıs kavramına gireceklerdir. Ancak burada gemi adamının kusurlu hareketinden doğan alacaklar yük veya bagajın zıyaı ya da hasarından ileri geliyor ise bunlar TTK m.1235/b.7 hükmüne dahil olacaklardır. Bu anlamda TTK m. 1235/b.9

²⁴² ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.303

²⁴³ ÇAĞA/KENDER, I, s.145; BARLAS, s.68

²⁴⁴ ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.303

²⁴⁵ ÇAĞA/KENDER, I, s.145; BARLAS, s.69

²⁴⁶ ÇAĞA/KENDER, I, s.146; ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.303; BARLAS, s.69

²⁴⁷ TTK'da gemilerin neden olduğu deniz kirliliğine uygulanabilecek özel bir hüküm bulunmamaktadır. Ancak, TTK m. 947 hükmünün gemi adamlarının görevleri kapsamındaki kusurlu bir eyleminden ileri gelen kirlenmelere uygulanacağı kabul olunmaktadır. TTK m. 947 hükmü munzam bir sorumluluk hükmü olup, bu sorumluluk TTK m. 948 uyarınca sınırlı aynidir. Bununla birlikte, deniz kirliliğinden kaynaklanan bu alacak zarar gören kişilere TTK m. 1235/b.9 gereğince gemi alacaklısı hakkı verir (ÜNAN Samim, Gemilerden Sızan veya Bırakılan Hidrokarbonlarla Denizin Kirlenmesinin Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1986, s.230; KENDER Rayegân/ ÜNAN Samim/ AYBAY Gündüz/ ILGIN Sezer/ TEOMAN Oğuz/ ERSOY Ergun, Çevre Mevzuatı Açısından Gemilerin Durumu, Deniz Ticaret Odası, Ekim 1990, s.10; KARA Hacı, Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, 1. bası, İstanbul 2005, s.44). Öte yandan, TTK m. 947 hükmü munzam bir sorumluluk hükmü olup, donatanın deniz kirliliğinden kaynaklanan sorumluluğunun Çevre Kanunu'na tabi olduğu ve sınırsız olduğu kabul edilmektedir (BARLAS, s.69, dn.238).

kapsamında bir gemi alacaklısı hakkının meydana gelebilmesi için yük veya bagajın ziya veya hasara uğramaması gerekmektedir²⁴⁸.

Bu bent özellikle çatma olaylarında uygulama alanı bulmaktadır. Karşı geminin donatanı, zarara uğrayan yolcusu, gemi adamları ve bu gemideki yükle ilgililerin gemi alacaklısı hakları TTK m. 1235/b.7 hükmüne göre değil, 1235/b.9 hükmüne göre ortaya çıkmaktadır. Zira, 1235/b.7'de taşınmak üzere teslim alınan bir yükün teslim edilememesinden doğan alacaklardan söz edilmektedir. Örneğin, kaptanın yaptığı yanlış manevra sonucundaki bir çatma veya sahildeki bir tesise bindirmeden, duruma göre römorkajı üstlenen ya da çektiren tarafından gemi adamlarının kusurundan doğan çatma hallerinden doğan alacaklar bu bent kapsamına göre gemi alacaklısı hakkı elde edeceklerdir. Aynı şekilde, gemi adamlarının kusuru sonucunda batan ve sefere engel olan bir geminin ortadan kaldırılması, yüzdürme masraflarına ilişkin alacaklar bakımından devletin, zarar veren geminin donatanına karşı gemi alacaklısı hakkını bu bent uyarınca elde edeceği kabul edilmektedir²⁴⁹. Ayrıca, gemi adamlarından birinin iş kazasına dayanan alacak talebinin de -yukarıda açıklanan unsurları içermek şartıyla- bu bent kapsamında bir gemi alacaklısı hakkı bahşedeceği kabul edilmelidir.

TTK m. 947'nin şartlarının gerçekleşmesi halinde, zarar gören kişiler, donatanı TTK m. 947 hükmü yanında, BK m. 55'e göre de takip edebilirler. Ancak, alacak sahibinin TTK m. 947'ye dayanması halinde donatanın sorumluluğu sınırlı aynı olduğu halde, alacak sahibine gemi alacaklısı hakkı verecektir. Fakat, alacak sahibinin talebini, BK m. 55'e dayandırması halinde, donatanın sorumluluğu sınırsız olduğu halde, alacak sahibi lehine gemi alacaklısı hakkı doğmayacaktır²⁵⁰.

²⁴⁸ ÇAĞA/KENDER, III, s.40, dn.52; ÜLGENER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.303; BARLAS, s.70

²⁴⁹ ARSEVEN, Deniz Ticareti, s.61; ÜLGENER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.303; BARLAS, s.70

²⁵⁰ ÇAĞA/KENDER, III, s.41, dn.53; ÜLGENER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.303; BARLAS, s.70; KENDER/ÇETİNGİL, s.75-76. TTK m. 947'nin yanında, BK m. 55'in uygulanıp uygulanamayacağı hususu doktrinde tartışmalıdır (BARLAS, s.71). Bu konudaki bir görüş, TTK m. 947'nin sırf zarar gören üçüncü kişiyi korumak için donatan aleyhine konmuş bir hüküm olduğunu, kanun koyucunun bununla gemi adamlarının fiillerinden dolayı donatanın sorumluluğunu genel hükümlerden ayrı olarak özel surette düzenlemek ve sınırlayarak hafifletmek gibi bir amaç taşımadığını, bu yüzden donatanın BK m. 55 gereğince olan sorumluluğunun baki kalacağını, zarar görenin isterse genel hükümlere göre donatanı sorumlu tutabileceğini ve bu durumda donatanın - ile sorumluluğunun sınırsız olacağını ve hatta zararın sınırlı sorumluluk içinde kalan kısmının TTK m. 947 uyarınca, fazlasının ise BK m. 55'e göre de dava edilebileceğini belirtmektedir (ÇAĞA/KENDER, I, s.113; ÇAĞA/KENDER, II, s.188). Buna karşılık diğer görüş, TTK m. 947'nin donatanın gemi adamlarının fiillerinden sorumluluğunu özel surette düzenlediğini, gemi adamlarının kusuru bulunmayan hallerde BK m. 55'e başvurmak imkânının bertaraf edildiğini, aksinin kabulü halinde ise donatanın gemi adamlarının kusurlarının bulunmasında gemi ve

Gemi adamlarının kusurlu hareketlerinde donatanın şahsi kusuru varsa, donatan burada sınırlı sorumluluktan faydalanamayacak fakat donatanın deniz serveti üzerinde gemi alacaklısı hakkı doğacaktır²⁵¹. Kusurlu hareketi ile alacağın doğmasına sebebiyet veren gemi adamının geminin tamamına ya da bir kısmına sahip olması durumu değiştirmeyecektir. Zira TTK m. 1235/b.9'da "*gemi adamlarının geminin tamamına ya da bir kısmına sahip olsalar bile*" ifadesine yer verilmiştir. Bu konunun açıklanması için ikili bir ayırım yapılabilir²⁵²:

Gemi adamının geminin bir kısmına sahip olması durumunda, ya geminin birden çok malikinin olması ya da geminin bir donatma iştiraki tarafından işletiliyor olması gerekecektir. Böyle bir durumda bu malikler bir gemi adamı sıfatına sahipse bunlardan birinin TTK m. 947 kapsamındaki bir fiili ile bir zarar ortaya çıkarsa, kusuru bulunmayan malik ya da müşterek donatanlardan biri, kusurlu malikin deniz serveti üzerinde bir gemi alacaklısı hakkı kazanır.

Gemi adamının geminin tamamına sahip olması durumunda, bir gemi maliki aynı zamanda gemi adamı sıfatını da haiz ise ve bir gemi müteahhidi ile TTK m. 946/2 uyarınca bir ilişkisi varsa, malikin TTK m. 947 kapsamındaki bir fiilinden dolayı ortaya çıkan zarar sebebi ile gemi işletme müteahhidi gemi alacaklısı hakkını kazanacaktır. Aynı şekilde, sözü edilen malikle bir taşıyan arasında tali taşıma sözleşmesi varsa, aynı gerekçelerle taşıyan da gemi alacaklısı hakkı kazanacaktır.

Daha önce, Tasarıda yer alan ve geminin işletilmesinden kaynaklanan kişi zararları (Tasarı m. 1320/f.1'in (b) bendi) ile haksız fiile dayanan eşya zararlarını (Tasarı m. 1320/f.1'in (e) bendi) ve sözü edilen bu maddelere dahil alacaklar bakımından öngörülen istisnaları (Tasarı m. 1320/f.2), konu bütünlüğünün sağlanması açısından burada birlikte inceleneceğini belirtmiştik. İşte şimdi Tasarıya ilişkin bu hususlar inceleme konusu yapılacaktır.

navlun ile sınırlı sorumluluğu, kusurlarının bulunmaması halinde ise sınırsız sorumluluk gibi garip bir sonucun ortaya çıkacağını ifade etmektedir (BARLAS, s.71 ve dn.244'de belirtilen yazarlar). Ortaya konan bu duruma göre, TTK m. 947'deki şartların gerçekleşmesi halinde zarar gören dilerse bu maddeye istinaden TTK m. 948/f.1 b.3 gereğince sınırlı aynı sorumlu olan donatana başvurabilir. Ancak, sınırlı aynı sorumluluğun söz konusu olduğu bu durumda TTK m. 1235/b.9 gereğince alacaklı, gemi alacaklısı hakkını haiz olacaktır. Dilerse, BK m. 55 gereğince sınırsız sorumluluğu söz konusu olan donatana başvurabilecektir (BARLAS, s.71).

²⁵¹ ÇAĞA/KENDER, III, s.41; ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.304; BARLAS, s.72

²⁵² ÜLGNER, TTK m. 1235'in Değerlendirilmesi, s.304; BARLAS, s.72

Her şeyden önce ifade etmek gerekir ki, TTK m. 1235/b.7, b.8 ve b.9 gereğince sahiplerine gemi alacaklısı hakkı bahşeden alacakların tümü Tasarının oluşturulmasında esas alınan uluslararası sözleşmelerde ve dolayısıyla da Tasarıda yer bulamamış, bunların sadece sınırlı bir bölümü belli şartlar ve istisnalar ile gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. Bu itibarla, sözleşmeden kaynaklanan yük ve eşya zararı talepleri ve kaptanın hukuki işlemlerinden doğan talepler için tanınan gemi alacaklısı hakları Tasarıya alınmamıştır.

Tasarı m. 1320/f.1'in (b) bendi uyarınca, geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar, gemi alacağı olarak kabul edilmiştir. Bu bendi, geminin işletilmesinden kaynaklanan kişi zararları olarak kısaca ifade etmek mümkündür.

Bu hüküm Tasarıya, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 4/f.1(b)'den alınmıştır. Ancak hükmün esas kaynağı 1967 tarihli Brüksel Sözleşmesidir. Bu hükümde öngörülen gemi alacağının, gemi ipoteği²⁵³ alacaklıları bakımından bir sakınca oluşturmayacağı, 1967 tarihli Brüksel ve 1993 tarihli Cenevre Sözleşmelerinin hazırlık çalışmaları sırasında vurgulanmıştır. Nitekim uygulamada kullanılan bütün gemi ipoteği sözleşmeleri, malikin sorumluluk risklerine karşı sigorta yaptırması yükümlülüğünü öngörmektedir. Uygulamada P&I sigortacıları tarafından sağlanan bu himayenin sürekliliği için de malikin prim ödemede temerrüdü veya başka bir sebeple sözleşmenin sona ermesi ihtimali belirdiğinde, sigortacının, ipotekli alacaklıya ihbarda bulunması öngörülmektedir. Bu doğrultuda Tasarı m. 1024 ve m.1456 hükümlerine Tasarıda yer verilmiştir. Dolayısıyla zarar gören kişileri korumak amacıyla bu tazminat talepleri için gemi alacaklısı hakkı kabul edilmektedir. Hükümdeki "doğrudan doğruya ilgili olarak" ibaresine, geminin dışında meydana gelen zararlarda uygulama alanını daraltmak ve yalnızca gemiyi işletmenin doğrudan sonucu olan zarar hallerine özgülemek için yer verilmiştir²⁵⁴.

²⁵³ Gemi ipoteği alacaklıları ile sicile kayıtlı gemiler üzerindeki akdi rehinlerin alacaklıları kast edilmektedir. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. KALPSÜZ, Gemi Rehni, s.38 vd.; ÇAĞA/KENDER, I, s.113 vd.; KANER, s.51 vd.; CAN, s.150 vd.; İSTANBULLU Atiye, Taşınmaz Rehni ve Gemi İpoteği, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:6-7 (2004), Sayı:1-4, s.158 vd.

²⁵⁴ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.189

Bu hükümde öngörülen kişi zararı taleplerinin hangi temele dayandıkları önemli değildir; gemi alacaklısı hakkı, hem sözleşmeye hem de haksız fiile dayandırılabilen talepler için tanınmıştır. Haksız fiil taleplerinin hangi yasal kurala göre doğdukları da bu maddenin uygulaması açısından fark etmemektedir. Alacaklı, gemi adamının kusuru veya çatma, BK veya herhangi başka bir kaynağa talebini dayandırabilecektir. 1967 tarihli Brüksel Sözleşmesinin hazırlık çalışmalarından anlaşıldığına göre, özellikle kusursuz sorumluluk ve tehlike sorumluluğu halleri de talebin dayanağını oluşturabilir²⁵⁵.

Yolcuların, mürettebatın ya da üçüncü kişilerin denizde ya da karada meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlarından doğan alacakların hepsi bu bent kapsamına girecektir. Alacağın sözleşmeden ya da haksız fiilden kaynaklanması arasında bir fark yoktur. Ancak, bu alacağın geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak ortaya çıkması gerekir. Bu kavram, 1976 tarihli Londra Sözleşmesinde ve 1999 tarihli Cenevre Sözleşmesinde de bulunmaktadır. Geminin işletilmesi ile doğrudan bağlantılı olmayan alacakları kapsam haricinde bırakmak amacıyla kullanılmıştır²⁵⁶. Dolayısıyla da bu bent kapsamında bir gemi alacağından söz edilebilmesi için, meydana gelen can kaybı veya bedensel zararlarla geminin işletilmesi arasında doğrudan bir bağlantının olması gerekir.

Bütün bu açıklamalardan sonra, bir alacağın Tasarı m. 1320/f.1 bent (b) kapsamında bir gemi alacağı olarak değerlendirilebilmesi için gerekli unsurlar şu şekilde sıralanabilir:

a. Öncelikli olarak ortada bir can kaybının ya da bedensel bir zararın olması gerekir. Dolayısıyla da can kaybı ya da bedensel zararlar dışındaki diğer bütün zararlar bu bent kapsamı dışındadır. Bu açıdan, can kaybı ya da bedensel zararların ortaya çıktığı durumlarda dahi, bunların dışındaki diğer bütün ekonomik ve maddi zarar talepleri bu bent kapsamı dışındadır. Zararın neticesinde doğan alacağın sözleşmeden ya da haksız fiilden kaynaklanması arasında bir farkın olmadığını yukarıda ifade etmiştik. Bu itibarla, can kaybı veya bedensel zarar, gemi adamı ile donatan arasındaki bir iş akdi neticesinde meydana gelen bir iş kazası neticesinde oluşabileceği gibi, geminin bir

²⁵⁵ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.189-190

²⁵⁶ GÜNAY, s.137-138

yaliya çarpması neticesinde yalıda yaşayanların hayatını kaybetmesi ya da bedensel zarara uğraması örneğinde olduğu gibi tamamen bir haksız fiilden de kaynaklanabilir. Ayrıca, bu bent kapsamında alacaklı olan kişiler bedensel zararlar bakımından, bu zarara maruz kalanlar iken, can kaybı halinde bunların mirasçıları olacaktır.

b. İkinci olarak, meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararın geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak ortaya çıkması gerekmektedir. Dolayısıyla, hem "geminin işletilmesi" hem de "doğrudan doğruya ilgili olma" unsurlarının bir arada bulunması gerekmektedir. Bu itibarla, geminin işletilmesinden kaynaklanmayan kişi zararları bu bent kapsamında gemi alacağı olarak kabul edilemeyeceği gibi, geminin işletilmesinden kaynaklansa dahi geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olmayan dolaylı zararlar da gemi alacağı hakkı vermeyecektir.

c. Son olarak, geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak ortaya çıkan kişi zararlarının karada ya da suda meydana gelmesi arasında bir ayırım yapılmamış, yukarıda sıralanan unsurları birlikte ihtiva eden her alacağın gemide, karada ya da seyir esnasında meydana gelmesi halinde sahibine gemi alacağı hakkı bahşedeceği kabul edilmiştir.

Tasarı m. 1320/f.1'in (e) bendi gereğince, gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan zıya veya hasar dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi zıya ve hasardan doğan ve haksız fiile dayanan alacakların, gemi alacaklısı hakkı vereceği kabul edilmiştir. Bu bendi, haksız fiile dayanan maddi zararlar olarak kısaca ifade etmek mümkündür.

Bu hüküm Tasarıya, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 4/f.1(e)'den alınmıştır. Ancak bu hükmün de esas kaynağı 1967 tarihli Brüksel Sözleşmesidir. Sözleşmeden kaynaklanan yük ve eşya zararı talepleri ve kaptanın hukuki işlemlerinden doğan talepler için 1926 tarihli Brüksel Sözleşmesinde ve dolayısıyla da TTK hükümleri (m. 1235/b.7 ve b.8) ile tanınan gemi alacaklısı hakları Tasarıya alınmamıştır²⁵⁷.

²⁵⁷ 1967 tarihli Sözleşme hazırlanırken sözleşmeden kaynaklanan yük ve eşya zararı talepleri ve kaptanın hukuki işlemlerinden doğan talepler için tanınan gemi alacaklısı haklarının kaldırılmasına karar verilmiştir. Bu amaçla, 1967 tarihli Sözleşme m. 4/f.1(iv) kaleme alınırken "*haksız fiile dayanan ve sözleşmeye dayandırılması mümkün olmayan istemler*" nitelendirmesi eklenmiştir. Ancak, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında, bu anlatımın fiili taşıyana yöneltilecek talepleri istisna etmediği, diğer bir anlatımla, doğrudan fiili taşıyana karşı tazminat talep edildiğinde, bu talebin gemi alacağı niteliğinde olacağı ortaya konmuştur. Bunun üzerine, hükmün daha açık bir hale

Tasarı m. 1320/f.1 bent (b) hükmünde düzenlenen geminin işletilmesinden kaynaklanan kişi zararları taleplerinden farklı olarak, burada yalnızca haksız fiile dayandırılabilir talepler için gemi alacaklısı hakkı tanınmıştır. Alacaklının talebi, hem sözleşmeye, hem de haksız fiile dayandırılabiliriyorsa, yani yarışan talepler söz konusu ise, gemi alacağı doğmayacaktır. 1967 tarihli Brüksel Sözleşmesi m. 4/f.1(iv) uyarınca talebin bir sözleşmeye dayandırılabilir olması gemi alacağı olarak kabul edilmemesi için yeterlidir. Dolayısıyla, alacaklı yargılamada yalnızca haksız fiile dayanmış olsa bile, o talep yine de gemi alacağı niteliğini kazanmayacaktır. 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinden Tasarı m. 1320/f.1 bent (e)'ye alınan hüküm bakımından da aynı sonucun doğacağı kabul edilmektedir. Ayrıca, yukarıda geminin işletilmesinden kaynaklanan kişi zararlarının giderilmesine ilişkin açıklamalarda belirtildiği gibi, bu bende ilişkin taleplerde de gemi ipoteği alacaklıları için bir tehlike oluşturmamaktadır. Zira, gemi ipoteği sözleşmelerinde bu tür istemlere karşı P&I sigortası yaptırılması zorunlu tutulmaktadır²⁵⁸.

Haksız fiile dayanan maddi zararları düzenleyen Tasarı m. 1320/f.1 bent (e) hükmüncü bir alacağın sahibine gemi alacaklısı hakkı vermesi şu şartlara bağlanmıştır:

a. Alacaklının talebinin bir haksız fiile dayanması gerekmektedir. Oysa, geminin işletilmesinden kaynaklanan kişi zararları (Tasarı m. 1320/f.1 (b) bendi) talepleri bir haksız fiile dayanabileceği gibi sözleşmeye de dayanabilmektedir. Ancak, Tasarı m. 1320/f.1 bent (e) hükmüne dayanan taleplerin sadece haksız fiilden kaynaklanması gerekmekte olup, haksız fiil yanında sözleşmeye de dayandırılabilir talepler bu bent kapsamında gemi alacağı olarak kabul edilmemektedir.

b. Haksız fiile dayanan bu alacakların, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi ziya veya hasardan doğması gerekmektedir. Dolayısıyla, geminin işletilmesinin bir neticesi olarak doğduğu kabul edilmeyen maddi ziya veya hasar talepleri gemi alacaklısı hakkı vermeyeceği gibi, geminin işletilmesinin bir neticesi olarak doğmuş olsa dahi maddi ziya veya hasar dışındaki ekonomik zarar talepleri de sahibine bir gemi alacaklısı hakkı

getirilebilmesi için "gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan ziya veya hasar dışında" ibaresi eklenmiştir. İlk tasarıda yalnızca "kargo" sözcüğü kullanılmışken, bunun "konteynerleri" içermeyebileceği düşünülerek, hüküm bu yönde yapılan bir eklemeye genişletilmiştir. Öte yandan, ekonomik zarar taleplerinin gemi alacağı sayılması istenmediği için, bu daraltmayı açıklamak üzere hükme maddi nitelendirmesi eklenmiştir (ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.194 ve dn.481-482).

²⁵⁸ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.194

bahsetmeyecektir. Zira, Tasarıdaki bu hükme esas teşkil eden kaynak uluslararası sözleşmelerin hazırlık çalışmalarından anlaşıldığı üzere, hükümde yer alan “maddi” nitelendirmesi, ekonomik zararları kapsam dışında bırakmak üzere bilinçli olarak kullanılmıştır.

c. Son olarak, gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan zıya veya hasar haksız fiile dayansa bile gemi alacaklısı hakkı vermeyecektir. Zira, yukarıda da açıklandığı üzere bu alacakların bir gemi alacaklısı hakkı ile korunmasına gerek duyulmadığı kabul edilmekte ve bu nedenle de bu alacaklar kapsam dışında bırakılmaktadır. Dolayısıyla, geminin bir yalıya çarpması halinde yalıda meydana gelen hasardan kaynaklanan maddi zarar talebi, bu bent kapsamında bir gemi alacağı olarak kabul edilecektir. Öte yandan, bu kaza neticesinde gemide taşınan yüke gelen zarardan doğan talepler zarar gören yük ilgililerine bir gemi alacaklısı hakkı vermeyecektir. Ancak, çatma halinde diğer gemide taşınan eşya ve konteyner ilgililerinin, eşya ve konteynerlerin hasara ya da zıya uğramasından kaynaklanan alacaklarının bu bent kapsamında gemi alacaklısı hakkı vereceği kabul edilmelidir.

Tasarı m. 1320/f.1 (b) ve (e) bentlerine giren alacaklar bakımından, Tasarı m. 1320/f.2 hükmünde iki istisna öngörülmüştür. Bu istisna hükümlerinin kaynağı da 1967 tarihli Brüksel ve 1993 tarihli Cenevre Sözleşmeleridir. 1967 tarihli Brüksel Sözleşmesi m. 4/f.2 uyarınca, kişi ve eşya zararına ilişkin istemler radyoaktif maddelerden kaynaklanmışsa, gemi alacaklısı hakkı doğmayacaktır. Bu düzenleme 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 4/f.2 (b)'ye aynen alınmış, ayrıca (a) bendi olarak petrol ve diğer tehlikeli maddeler hakkında bir düzenleme eklenmiştir. Bu hükümlere göre, yukarıda sıralanan gemi alacaklarından, Tasarı m. 1320/f.1 (b) bendindeki geminin işletilmesinden kaynaklanan kişi zararı istemleri ile (e) bendindeki haksız fiile dayanan maddi zarar istemlerinin doğmasına aşağıda belirtilen maddelerden birisi sebep olmuşsa, gemi alacaklısı hakkı doğmayacaktır. Gerek 1967 tarihli Brüksel gerekse 1993 tarihli Cenevre Sözleşmelerinin görüşmeleri sırasında, başka yollarla etkin bir korumaya kavuşturulmuş olan alacaklar için ayrıca gemi alacaklısı hakkının tanınmasına gerek bulunmadığı kabul edilmiştir. Bu tür alacaklar için yine de kanuni rehin hakkı tanınması, aynı sırada paylaştırmaya girecek olan diğer gemi alacaklıları bakımından da adaletsizlik teşkil edecektir. Ancak hüküm kaleme alınırken, o tarihteki

yasal düzenlemeler dikkate alındığından, sonraki yıllarda benzer nitelikte güvencelere kavuşturulmuş olan alacaklar²⁵⁹ hariç kalmıştır²⁶⁰.

Yani, bu tür alacaklar zaten uluslararası sözleşmelerle düzenlendiği için ve alacak sahipleri etkin bir biçimde korunduğu için bunlara ayrıca gemi alacaklısı hakkı vermek öncelik noktasında diğer alacaklılar açısından adil olmayan sonuçlar meydana getirebilecektir. Bu nedenle de istisna hükmü kapsamına dahil alacaklara gemi alacaklısı hakkı tanınmamıştır. Fakat, Tasarının ilgili hükümlerinin kaynağı olan uluslararası sözleşmeler hazırlanırken sadece o tarihteki düzenlemeler dikkate alınmış ve daha sonraki süreçte benzer güvencelerle teminat altına alınan alacaklar (2002 yılında revizyona uğrayan Yolcuların ve Bagajların Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında Atina Sözleşmesi²⁶¹ örneğindeki gibi) Tasarıdaki istisna hükümlerinin kapsamına girmemektedir. Dolayısıyla da bunlar sahiplerine gemi alacaklısı hakkı verecektir.

Tasarı m. 1320/f.2 hükmü uyarınca, Tasarı m. 1320/f.1'in (b) ve (e) bentlerinde yazılı alacaklar;

a) Deniz yolu ile petrol veya diğer tehlikeli ya da zararlı maddelerin taşınması ile bağlantılı olarak ortaya çıkıp da milletlerarası sözleşmelere yahut milli mevzuata göre

²⁵⁹ 2002 yılında esaslı değişikliğe uğrayan Yolcu Taşıma Sözleşmesine ilişkin Atina Sözleşmesi ve Tasarı m. 1256 uyarınca yeni bir sorumluluk rejimi kabul edilmiştir. Bu sisteme göre, yolcu taşıma sözleşmesi uyarınca borçlanan taşıyan, yolcunun bir gemi kazası sonucu ölmesi veya yaralanmasından doğan zarar için 250.000 ÖÇH tutarına kadar kusursuz sorumludur (Tasarı m. 1256/f.1 ve f.5). Bu sorumluluğa karşı da sigorta yaptırmakla yükümlüdür (Tasarı m. 1259). Dolayısıyla, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinde petrol ve diğer tehlikeli maddelerle ilgili istisna hükmünün kabulüne götüren gerekçeler, 2002 yılında revizyona uğrayan Yolcuların ve Bagajların Deniz Yoluyla Taşınması Hakkında Atina Sözleşmesi ve ona uygun olarak hazırlanan Tasarı sistemi bakımından da geçerlidir. Burada da kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta öngörülmüştür. Ancak, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin hazırlandığı aşamada, yolcu taşıma sözleşmesi hukukunda böyle bir gelişmenin meydana geleceği öngörülmediğinden, bu alacaklar için yine de gemi alacaklısı hakkı korunmuş olmaktadır. 250.000 ÖÇH tutarını aşan zarar bakımından kusur sorumluluğu öngörüldüğünden (Tasarı m. 1256/f.2) ve sigorta yükümlülüğü de bulunmadığından (Tasarı m. 1259/f.1), gemi alacaklısı hakkının genel olarak muhafaza edilmesi, daha isabetli bir çözüm sayılabilir. Aksi halde, alacağın bir kısmı kanuni rehin ile temin edilmişken, 250.000 ÖÇH tutarına kadar olan kısım rehin güvencesinden yoksun bulunacaktır. Böyle olunca da aynı istem hakkı, miktarına göre, sıra cetvelinin üçüncü sırasına (rehinli kısım; Tasarı m. 1392) ve yedinci sırasına (Tasarı m. 1352/f.1'in (g) bendi uyarınca deniz alacağı sayılan kısım; Tasarı m. 1396) dağıtılacaktır (ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.197-198).

²⁶⁰ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.196

²⁶¹ Bu Sözleşmede yapılan revizyon ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. ALGANTÜRK LIGHT Didem, "Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu'na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler", Atatürk Üniversitesi, Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi, C.VII, sayı:1-2, 2003

kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta ile ya da diğer yollardan teminat altına alınması öngörülen zararların;

b) Radyoaktif maddelerden veya radyoaktif maddelerin zehirli ya da patlayıcı maddeler veya nükleer yakıt yahut radyoaktif ürünler ya da atıklardan oluşan diğer tehlikeli maddeler ile bileşiminden kaynaklanan zararların, sonucunu oluşturdukları veya bu zararlardan doğdukları takdirde, sahiplerine gemi alacaklısı hakkı vermezler.

Tasarı m. 1320/f.2'nin (a) bendinde yer alan istisna hükmü, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 4/f.2 (a)'dan alınmıştır. Bir alacağın bu bent kapsamında bir istisna teşkil edebilmesi için, zararın deniz yolu ile petrol veya diğer tehlikeli ya da zararlı maddelerin taşınması ile bağlantılı olarak ortaya çıkması gerekmektedir. Ancak bu şart tek başına yeterli olmayıp, bu şekilde ortaya çıkan zararın, uluslararası sözleşme ya da milli mevzuata göre hem kusursuz sorumluluk hem de zorunlu sigorta (ya da diğer mali güvenceler) ile teminat altına alınması öngörülen bir zarar olması gerekmektedir.

Tasarı m. 1320/f.2'nin (a) bendi bu bakımdan değerlendirildiğinde, yürürlükteki Türk hukuku bakımından bu bendin kapsamına yalnızca 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi²⁶² girmektedir. Dolayısıyla, bu bendin -en azından şimdilik- kısaca "petrol kirliliği zararı" istisnası olarak nitelendirilmesi mümkündür. Tasarı m. 1336 ve devamı hükümleri uyarınca uygulanacak olan 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi, istisna hükmünün öngördüğü şartların ikisini de yerine getirmektedir. Buna göre, 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi m. 3/f.1 uyarınca geminin maliki, 2. maddede belirlenen petrol kirliliği zararı için kusursuz sorumludur ve Sözleşmenin 7. maddesinin birinci fıkrası uyarınca bu sorumluluğa karşı sigorta yaptırması zorunludur²⁶³. Bu itibarla, 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi Türkiye açısından yürürlükte bulunduğu için, bu Sözleşme kapsamına

²⁶² 4507 sayılı (1992 tarihli) Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun, 29.01.2000 tarihli 23948 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ardından, 4658 sayılı Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun ile Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşmeye katılmamızın uygun bulunduğu Dair Kanun'da Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun, 09.05.2001 tarih ve 24397 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bunu takiben Türkiye'nin katılma belgesi 17 Ağustos 2001 tarihinde tevdi edilmiş ve Sözleşme gereğince bir yıl sonra yani, 17 Ağustos 2002 tarihinde, 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir. Söz konusu Sözleşme ve bu Sözleşmeden kaynaklanan sorumluluk ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. KARA, s.50 ve s.213 vd.

²⁶³ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.197

giren zararlardan doğan alacaklar Tasarının yürürlüğe girmesi ile birlikte sahiplerine bir gemi alacaklısı hakkı vermeyecektir.

Hükmün öngördüğü şartları yerine getiren iki milletlerarası sözleşme daha bulunmaktadır. Bunlar: 9 Mayıs 1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasıyla İlgili Zarar İçin Sorumluluk ve Tazminat Hakkında Sözleşme ve 23 Mart 2001 tarihli Gemi Yakıtı Kirliliğinden Doğan Özel Hukuk Sorumluluğu Hakkında Sözleşmedir. Her iki sözleşmede de kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta öngörülmüştür. Ne var ki, Türkiye henüz bu milletlerarası sözleşmelere taraf değildir. Bu nedenle, bu Sözleşmelerin Türkiye bakımından yürürlüğe girmesi halinde, milletlerarası sözleşmelerin düzenlediği ve o güne kadar gemi alacağı sayılan istem hakları, gemi alacağı statüsünü yitirecektir²⁶⁴. Yani, Türkiye sözü edilen Sözleşmelere taraf olmadığı için ve bu Sözleşmeler Türkiye bakımından henüz yürürlüğe girmediği için, petrol kirliliği zararı dışındaki alacaklar, Tasarı m. 1320/f.2 bent (a) hükmünce istisna kapsamında olmayıp, sahiplerine gemi alacaklısı hakkı verecektir. Bir başka anlatımla, sözü edilen Sözleşmeler Türkiye bakımından yürürlüğe girene kadar ya da Çevre Kanunu'nda bir değişiklik yapılarak zorunlu sigorta sistemi getirilene kadar, Tasarı m. 1320/f.2 bent (a) hükmü, petrol kirliliği zararı dışındaki alacaklar bakımından pratik bir değer ifade etmeyecektir.

Bu istisna hükmünün devreye girebilmesi için, somut uyuşmazlıkta kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigortanın o isteme uygulanacak olması şarttır. Örneğin 1996 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasıyla İlgili Zarar İçin Sorumluluk ve Tazminat Hakkında Sözleşmeye Türkiye taraf olmadığı sürece, sırf milletlerarası alanda böyle bir düzenlemenin kabul edilmiş olması, istisna hükmünün uygulanmasına yol açmayacaktır. İleri sürülen istem bakımından yürürlükte olan mevzuat, kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta öngörmüşse, gemi alacağı statüsü doğmayacaktır. Aynı sebeple, eğer ulusal hukukta, örneğin Çevre Kanunu m. 28 ile kabul edildiği gibi yalnızca kusursuz sorumluluk öngörülmüş ve fakat sigorta yükümlülüğü kabul edilmemişse, istisna hükmü uygulanmaz ve istem gemi alacağı sayılır²⁶⁵. Yani, yürürlükte olan uluslararası sözleşme veya ulusal mevzuatta hem kusursuz sorumluluğun hem de zorunlu sigortanın birlikte öngörülmüş olması gerekmektedir.

²⁶⁴ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.197

²⁶⁵ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.198

Tasarı m. 1320/f.2'nin (b) bendi uyarınca, radyoaktif maddelerden veya radyoaktif maddelerin zehirli ya da patlayıcı maddeler veya nükleer yakıt yahut radyoaktif ürünler ya da atıklardan oluşan diğer tehlikeli maddeler ile bileşiminden kaynaklanan zararlar da sahiplerine gemi alacaklısı hakkı vermezler. Tasarı m. 1320/f.2'nin (b) bendinde yer alan bu istisna hükmü, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 4/f.2 (b)'den alınmıştır.

Önceki bentte sıralanan petrol ve diğer tehlikeli maddeler ile ilgili düzenlemeden farklı olarak, burada, kusursuz sorumluluk ve zorunlu sigorta şartları öngörülmemiştir. Dolayısıyla, kişi veya eşya zararı, gemide bulunan ve bu bentte sıralanan maddelerden birinden kaynaklanmışsa, ortaya çıkan tazminat talebi gemi alacağı niteliğinde olmayacaktır; ayrıca sorumluluk ve sigorta ile ilgili şartlar aranmayacaktır. Oysa Türk hukuku açısından hükümde öngörülen hususlara ilişkin olarak zarar gören kişilerin yararlanabilecekleri özel bir sorumluluk ve sigorta rejimi henüz mevcut değildir. Dolayısıyla, zarar görenlerin yararlanabilecekleri en etkin hukuksal düzenleme, Çevre Kanunu m. 28 hükmü ile öngörülen kusursuz sorumluluğa ilişkin düzenleme olacaktır. Ancak, bu hükmeye bağlanan bir sigorta güvencesi bulunmadığından, istisna hükmünün kabul edilmesine götüren gerekçeler, Türk hukuku açısından henüz ortaya çıkmamıştır. Ancak buna rağmen uluslararası sözleşmeyle uyumun korunması için, hükmün Tasarıya aynen alınması kabul edilmiştir²⁶⁶. Ancak, Tasarıdaki bu yaklaşım eleştirilmekte ve Tasarı m. 1320/f.2 bent (b) hükmünde öngörülen türde bir zarara uğrayacakların -en azından mevzuatımızda daha etkin bir koruma sistemi getirilene kadar- gemi alacaklısı hakkına sahip olmamasının adil olmayan neticelere yol açacağı ifade edilmektedir²⁶⁷. Gerçekten de salt uluslararası sözleşmeyle uyumun korunması adına Tasarıya alınan bu düzenleme, Tasarının yürürlüğe girmesi ve Tasarı m. 1320/f.2 bent (b) hükmünde öngörülen türde bir zararın ortaya çıkması halinde, bundan zarar görenleri oldukça korumasız bırakacaktır. Özellikle, Türkiye'de herhangi bir malvarlığı bulunmayan, yabancı bayraklı gemilerin yol açtığı zararlar söz konusu olduğunda, zarar görenler açısından hiç de adil olmayan bir takım neticelerin doğmasına sebep olabilir.

²⁶⁶ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.198-199

²⁶⁷ GÜNAY, s.148

3.3.10 Sosyal Güvenlik Kurumu'nun²⁶⁸ Donatana Yönelik Alacakları (TTK m. 1235/b.10)

TTK m. 1235/b.10 hükmü uyarınca, SGK'nın iş hayatına ait sigorta kanunları hükmünce dotanlardan talep edebileceği bütün alacaklar, SGK'ya gemi alacaklısı hakkı verecektir. Ayrıca, sigorta veya iş kanunları gereğince donatanların SGK'ya karşı şahsen sorumlu tutulduğuna ilişkin hükümler saklı tutulmuştur.

Bu itibarla, SGK'nın sigorta kanunları gereğince talep edebileceği sigorta primleri ve bunların zamanında ödenmemeleri sonucu tahakkuk eden gecikme cezaları, SGK'nın gelirleri arasında yer alan para cezaları, bu Kurum lehine kanunda öngörülen tazminat alacakları, SGK tarafından yapılacak yardımlardan işverenin kanunen sorumlu tutulduğu hallerde, SGK'nın bu alacakları bent kapsamına dahil olup bütün bu hallerde SGK, gemi alacaklısı hakkına sahip olacaktır. Öte yandan, borçlu donatanın yukarıda sözü edilen borçlarından dolayı sigorta kanunları gereğince şahsen sorumlu olması SGK'nın gemi alacaklısı hakkına engel teşkil etmeyeceği gibi, donatanın şahsi sorumluluğu da gemi alacaklısı hakkının yanında devam eder²⁶⁹.

Gemi adamlarının adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları Tasarı m. 1320/f.1'in (a) bendi kapsamında gemi alacağı niteliğindedir. Ancak, TTK m. 1235/b.10 hükmüne göre SGK'nın "bütün alacakları" için gemi alacaklısı hakkı tanınmışken 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 4 f. 1(a) düzenlemesinde ve dolayısıyla da Tasarıda, yalnızca "gemi adamı adına ödenmesi gereken" primler belirtilmektedir. Bu itibarla Tasarı m. 1320 f.1'in (a) bendi, SGK alacakları ile ilgili olarak mevcut TTK m. 1235/b.10 hükmünden farklı bir düzenleme getirmekte; sadece gemi adamının adına ödenmek üzere onun maaşından işveren tarafından kesilen ve fakat ödenmeyen primler için gemi alacaklısı hakkı kabul edilmektedir. Bu itibarla, işverenin kendi prim borçları, Tasarı bakımından gemi alacağı niteliğinde değildir.

²⁶⁸ 26173 sayılı ve 20.05.2006 tarihli Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 5502 sayılı Sosyal Güvenlik Kurumu Kanunu ile birlikte Sosyal Sigortalar Kurumu (SSK)'nın yerini Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK) almıştır.

²⁶⁹ ÇAĞA/KENDER, III, s.41; BARLAS, s.75

4. GEMİ ALACAKLISI HAKKININ SIRASI, SONA ERMESİ ve ZAMANAŞIMI

4.1 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ SIRASI

4.1.1 TTK Bakımından

4.1.1.1 Genel olarak

Daha önce de ifade edildiği üzere TTK m. 1257 uyarınca, gemi alacaklılarının kanuni rehin hakkı, diğer bütün adi ve rehinli alacaklardan önce gelmektedir. Bu öncelik hakkı deniz servetinin bütün alacakları karşılamadığı durumlarda pratik olarak önem kazanmaktadır. Böyle bir durumda, gemi alacaklısı hakkı, bütün adi alacaklar, ihtiyati ya da icrai hacizle temin edilmiş alacaklar, hapis hakları ve rehinli alacaklardan önce gelir. Rehin hakkının akdi ya da kanuni olması ve hatta gemi alacaklısı hakkından önce ya da sonra doğmuş olmasının bir önemi yoktur²⁷⁰. Bir başka ifade ile gemi alacaklısı hakkı, sözü edilen alacaklara göre her zaman önceliklidir. Gemi alacaklısı hakkı bulunan alacaklı, bu hakkın ilama bağlanması şartı aranmaksızın öncelik sahibidir. Bir başka alacaklı bu alacağın gemi alacaklısı hakkı vermediği iddiasında ise itiraz yoluyla talebini ileri sürmelidir²⁷¹.

Öte yandan, farklı kanunlarda başka alacakların da (avukatlık vekâlet ücreti alacağı gibi) diğer alacaklara karşı önceliğinin bulunduğu belirtilmektedir. Ancak, deniz servetinin icra yolu ile satışında, paylaşırma bedeli üzerinde gemi alacaklısı hakkının her türlü hakka karşı önceliğinin bulunduğu kabul edilmektedir²⁷².

Diğer taraftan, gemi alacaklısı hakkının önceliği mutlak olmayıp, bu hususa ilişkin iki istisnai durum vardır²⁷³:

²⁷⁰ ÇAĞA/KENDER, III, s.43; DEYNEKLİ Adnan, 4949 Sayılı Kanunla Değişik İcra Ve İflas Kanununa Göre Adi Ve Rehinli Alacakların Sırası Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.54, Sayı: 1 Yıl: 2004, s.193

²⁷¹ Bu konuda bkz. Y.19.HD. 08.06.2000 tarih ve 2000/3166 E., 2000/4509 K.; Y.19.HD. 15.06.2000 tarih ve 2000/3372 E., 2000/4689 K sayılı kararı (Kazancı Hukuk Otomasyon, www.kazanci.com)

²⁷² ÇAĞA/KENDER, III, s.46-47

²⁷³ ÇAĞA/KENDER, III, s.44

Bunlardan ilki, İİK m. 138/2 hükmüne ilişkindir. Buna göre, haciz, paraya çevrime ve paylaşırma gibi icra masrafları, gemi alacaklısı hakkından önce gelir ve satış tutarından öncelikle bunlar alınır.

İkinci istisnai durum ise, 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 7. maddesine ilişkindir. Buna göre, limanlar dahilinde seyrüseferin güvenliğine engel olabilecek şekilde batan gemiler, liman idaresinin belirleyeceği süre içerisinde ilgililerce çıkarılmazsa liman idaresi tarafından çıkarılır. Bu şekilde yapılacak enkaz kaldırma masraflarının gemi alacaklısı haklarına karşı öncelikli olduğu kabul edilmektedir.

4.1.1.2 Gemi alacaklısı hakları arasındaki sıra

Gemi alacaklılarının kendi aralarındaki sıra, TTK'nın m. 1247 -1250 hükümleri ile düzenlenmiştir. Gemi alacaklısı hakları, kanunun getirdiği düzenleme içerisinde aşağıdaki şekilde bir sınıflandırmaya tabi tutularak açıklanabilir²⁷⁴:

a. TTK m. 1235/b.1'de düzenlenen gemi ve eklentisinin bekçilik ve muhafaza masraflarından doğan gemi alacaklısı hakkı, doğuş tarihine bakılmaksızın diğer bütün gemi alacaklısı haklarından önce gelecektir²⁷⁵.

b. TTK m. 1235/b.10'da düzenlenen SGK'nın donatana yönelik alacaklardan doğan gemi alacaklısı hakkı, doğuş tarihine bakılmaksızın diğer bütün gemi alacaklısı haklarından sonra gelecektir.

c. Bunların dışında kalan gemi alacaklısı hakları arasındaki sırada ise öncelikle bunların aynı yolculuktan doğup doğmadığını tespit etmek gerekir. Zira, kural olarak sonraki yolculuktan doğan gemi alacaklısı hakları, önceki yolculuklardan doğan gemi alacaklısı haklarından önce gelir. Başka bir ifadeyle, burada kıdeme öncelik ilkesi geçerli olmayıp, tarih bakımından sonra doğan, daha önce doğana göre önceliklidir. Ancak bu kuralın da iki istisnası bulunmaktadır:

²⁷⁴ ÇAĞA/KENDER, III, s.47 vd.; TÜRKEL, s.12 ve devamındaki sistematik benimsenmiştir.

²⁷⁵ Bu konuda bkz. Y.19.HD. 02.07.1996 tarih ve 1996/4837 E., 1996/6950 K. sayılı kararı (Kazancı Hukuk Otomasyon, www.kazanci.com)

aa. Gemi adamlarının aynı iş sözleşmesinden doğan farklı yolculuklara ait alacakları, sonraki yolculuğa ait gemi alacaklısı haklarıyla aynı sıraya sahiptir.

bb. Deniz ödücü sözleşmesinde, bu sözleşmenin yapılmasına neden olan yolculuk, TTK m. 1238 anlamında birden fazla yolculuğu içeriyorsa, deniz ödücü alacağından doğan gemi alacaklısı hakkı, ilk yolculuğa ait gemi alacaklısı haklarıyla aynı sırada olacaktır. Buna karşın, bu gemi alacaklısı hakkı, sonraki yolculuklardan doğan gemi alacaklısı haklarından sonra gelir (TTK m. 1248/f.4).

d. Aynı yolcuktan doğan gemi alacaklısı hakları arasındaki sıra ise şu şekilde olacaktır (TTK m. 1249):

aa. Birinci sırada, TTK m. 1235/b.2'de düzenlenen geminin seyrüsefer ve liman resimlerinden doğan gemi alacaklısı hakları bulunmaktadır.

bb. İkinci sırada, TTK m. 1235/b.3'de düzenlenen gemi adamlarının iş sözleşmesinden doğan gemi alacaklısı hakkı gelmektedir.

cc. Üçüncü sırada, TTK m. 1235/b.4'de düzenlenen kılavuz ücretleri, kurtarma-yardım, fide ve itiraz ücret ve masraflarından doğan gemi alacaklısı hakları ile TTK m. 1235/b.5'de düzenlenen müşterek avarya garame alacaklarından doğan gemi alacaklısı hakları ve TTK m. 1235/b.6'da düzenlenen kaptanın kredi işlemlerinden doğan gemi alacaklısı hakları gelmektedir.

dd. Dördüncü sırada, TTK m. 1235/b.7'de düzenlenen yük ve bagajın zıya ve hasarından doğan alacaklar ile navlun sözleşmesinin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden doğan gemi alacaklısı hakları gelmektedir.

ee. Beşinci sırada, TTK m. 1235/b.8'de düzenlenen kaptanın kanuni temsil yetkisine dayanarak yaptığı işlemler ile donatanca yapılan ve fakat ifası kaptana düşen işlemlerin hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden doğan ve diğer bentler dışında kalan gemi alacaklısı hakları ve TTK m. 1235/b.9'da düzenlenen gemi adamlarının kusurlu eylemlerinden doğan gemi alacaklısı hakları gelmektedir.

Yukarıda (d) maddesi altında toplam beş sıra halinde sıralanan gemi alacaklısı hakları, -aynı yolculuktan doğmak şartıyla- doğuş anları ne olursa olsun kendi aralarında aynı sıraya sahiptir.

Buna karşın, üçüncü sırada (cc) maddesinde yer alan gemi alacaklısı haklarının (TTK m. 1235/b.4, TTK m. 1235/b.5 ve TTK m. 1235/b.6) kendi içinde ayrı bir sırası bulunmaktadır.

Buna göre, sonra doğan gemi alacaklısı haklarının diğerlerine göre önceliği bulunmaktadır. Bu sıradaki gemi alacaklısı hakları aynı zamanda doğmuş ise, aynı sıraya sahiptir.

Ayrıca, TTK m. 1250/3 hükmü uyarınca, kaptanın aynı zaruret sebebiyle yaptığı hukuki işlemlerden doğan gemi alacaklısı hakları farklı zamanlarda doğsa dahi aynı zamanda doğmuş sayılır. Öte yandan, TTK m. 1250/4 gereğince, kaptanın üçüncü sıradaki hukuki ilişkilerinden doğan gemi alacaklarını ödemek için yaptığı kredi işlemlerinden doğan alacaklar ile eski borçları, tanıma, yenileme veya vadelerini uzatma amacıyla yapılan hukuki işlemlerden doğan alacaklar eski alacağın öncelik hakkına sahiptir.

4.1.2 Tasarı Bakımından Sıra Cetveli

Tasarıda, gemilerin icra vasıtasıyla satışından sonra hazırlanacak sıra cetvelinde, alacaklılar için Tasarı m. 1390-1397 hükümleri ile sekiz sıra öngörülmüş olup, gemi alacaklıları üçüncü sırada yer almaktadır. Tasarı m. 1389 hükmünde sıra cetveline ilişkin ilkeler düzenlenmiştir. Buna göre, bir sıradaki alacaklılar, alacaklarını tamamen almadıkça, sonra gelen sıradaki alacaklılara ödemedede bulunulmaz. Ayrıca, sıra cetvelinin birinci ila yedinci sıralarına kabul edilen alacaklılar, alacaklarının tamamını tahsil edemezse, borçlunun kalan malvarlığına başvururken bir öncelikten yararlanamazlar.

Sadece gemi alacaklılarının yer aldığı üçüncü sıranın incelenmesi yerine sıra cetvelinde yer alan alacaklıların bir bütün olarak incelenmesi konun daha iyi anlaşılmasında faydalı olacaktır.

Tasarıya göre sıra cetvelindeki alacaklar ve sırası şu şekildedir²⁷⁶:

4.1.2.1 Cebri icra giderleri

Sıra cetvelinin birinci sırası geminin ihtiyati veya kesin haczinden paraların paylaşılmasına kadar doğan cebri icra giderlerine ayrılmıştır. Tasarı m. 1390 f.1 uyarınca, cebri icra giderleri ve harcamaları ile Tasarı m. 1320 f.1'in (a) bendinde düzenlenmiş olup, geminin hacizde geçirdiği süre boyunca doğmuş olan gemi adamı alacakları bu sıraya kaydedilir. Cebri icra giderleri ve harcamalarına, hacizde geçen süre boyunca geminin bakımı ve korunmasıyla gemi adamlarının geçimlerinden, geminin paraya çevrilmesinden ve satış tutarının paylaşılmasından doğan giderler ile harcamalar dahildir. Bu hüküm, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 12 f.2 hükmünden alınmıştır. Bu alacakların kendi aralarında bir öncelik öngörülmemiştir. Dolayısıyla, Tasarı m. 1390 f.2 uyarınca, bu sıradaki tüm alacaklar eşit haklara sahiptir. Yani, satış bedeli tüm alacakları karşılamaya yetmezse, bu sıraya kaydedilen alacaklıların arasında, alacakları oranında paylaşılacaktır.

4.1.2.2 Enkaz kaldırmaya ilişkin kamusal alacaklar

Tasarı m. 1391 hükmü gereğince, enkaz kaldırmaya ilişkin kamusal alacaklar sıra cetvelinin ikinci sırasında yer alacaktır. Bu hükmün uygulanabilmesi için, alacakların kamusal nitelikte olması şarttır. 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 12 f.3 hükmü, taraf devletlere bu konuda iç hukuklarında düzenleme yapma hakkını tanımıştır. Bu yetkiye dayanılarak kabul edilen Tasarı m. 1323 f.3 hükmünü tamamlamak üzere, enkaz kaldırma alacaklarına tanınan öncelik, sıra cetvelinde ikinci sıraya alınmıştır²⁷⁷. Enkaz kaldırma masraflarına ilişkin kamusal alacaklara gemi alacaklısı hakkı veren alacaklara göre öncelik verilmesinin sebebi, kaldırılan enkazın satılabilme imkanı ve böyle bir durumda ilgili makamların da enkaz kaldırmaya ilişkin masraflarını tazmin konusunda diğer alacaklardan önce gelmesidir²⁷⁸.

²⁷⁶ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.399 ve devamındaki sistematik benimsenmiştir.

²⁷⁷ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.400

²⁷⁸ TETLEY, s.104

4.1.2.3 Gemi alacakları

Gemi alacakları, Tasarı m. 1392 f.1 uyarınca, sıra cetvelinin üçüncü sırasında yer almaktadır. Ancak, Tasarı m. 1320 f.1 (a)'da düzenlenen gemi adamı alacaklarından hacizde geçen süreye tekabül edenler, sıra cetvelinin birinci sırasında yer aldığından, burada istisna edilmiştir. Öte yandan, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinde öngörülmeyip Tasarı m. 1320 f.1 bent (f) uyarınca eklenen müşterek avarya garamme payı alacaklarından gemiye düşenler için tanınan gemi alacaklısı hakkı, bu sıraya girmeyecektir. Bu alacaklar, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 6 ile tanınan yetki uyarınca Tasarıya eklendiğinden, aynı maddenin (c) bendi uyarınca diğer gemi rehinlerinden sonra yer almaları gerektiğinden Tasarı m. 1395'te öngörülen altıncı sıraya kabul edilmiştir²⁷⁹.

Üçüncü sırada yer alan gemi alacaklarının kendi aralarındaki sıra Tasarı m. 1324 hükmü tarafından belirlenmektedir. TTK ve 1926 tarihli Brüksel Sözleşmesi uyarınca gemi alacaklarının arasındaki sıra, -kural olarak- "tarihte sonuncu olanın, sırada birinci olması" ilkesine göre belirlenmekteydi. Buna göre, en son yolculukta doğan gemi alacaklarından geriye doğru her bir yolculuk esas alınarak dereceler tayin edilmekteydi. Buna karşılık, 1967 tarihli Brüksel ve 1993 tarihli Cenevre Sözleşmeleri ile Tasarıda, bu sistem terk edilmiştir. Bu yeni sistemde yolculukların tarihleri esas alınarak bir sıralama yapılma esası terk edilmiştir. Bunun yerine, aynı sıraya kabul edilen gemi alacaklılarının, alacakları oranında, yani garameten paylaşımına girecekleri kabul edilmiştir. Bu temel kuralın tek istisnası, (c) bendinde düzenlenen kurtarma ücreti bakımından öngörülmüştür²⁸⁰.

Tasarı m. 1324 f.1 uyarınca, gemi alacaklılarının kendi aralarındaki dereceler, 1320. maddenin birinci fıkrasında öngörülen sıraya göre oluşturulacaktır. Buna göre gemi alacaklarının kendi aralarındaki sıra şöyledir:

4.1.2.3.1 Gemi adamı alacakları

Gemi alacaklarının birinci sırası, Tasarı m. 1320 f.1 bent (a) hükmünde düzenlenmiş olan "ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta

²⁷⁹ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.400

²⁸⁰ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.401

katılma payları da içinde olmak üzere, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlerle ve diğer tutarlara ilişkin taleplere, yani gemi adamı alacaklarına ayrılmıştır.

İfade etmek gerekir ki, geminin haczinden cebri satışına kadar geçen sürede doğan gemi adamı alacakları, Tasarı m. 1390 uyarınca, cebri icra giderleri ile birlikte sıra cetvelinin birinci sırasına gireceğinden bu alacaklar, burada (gemi alacaklarının kendi aralarındaki sıralamada) bir kez daha dikkate alınmazlar. Tasarı m. 1324 f.3 hükmü gereğince gemi adamı alacaklarının kendi aralarında bir sıra öngörülmemiş olup, gemi adamları, kendi paylarına düşen satış bedelini garameten paylaşacaktır.

4.1.2.3.2 Geminin işletilmesinden kaynaklanan kişi zararları

Gemi alacaklarının ikinci sırası, Tasarı m.1320 f.1'in (b) bendinde düzenlenen, geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklara ayrılmıştır. Bu sırada yer alan alacaklılar da Tasarı m. 1324 f.3 gereğince kendi aralarında bir sıraya tabi olmadığından, paylarına düşen satış bedeli garameten paylaşılacaktır.

4.1.2.3.3 Kurtarma ücreti

Gemi alacaklarının üçüncü sırasında, Tasarı m.1320 f.1'in (c) bendinde düzenlenen, kurtarma ücreti alacakları gelmektedir. Daha önce de ifade edildiği üzere gemi alacaklarının kendi aralarındaki sıra, Tasarı m. 1320'de kabul edilen sıralamaya tabidir. Ancak kaynak 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi ve dolayısıyla Tasarı, kurtarma ücreti bakımından bu ana kuraldan ayrılmıştır. Tasarı m. 1324 f.2 hükmüne göre, kurtarma ücreti, kurtarma faaliyetinin tamamlanmasından önce doğmuş olan diğer bütün rehin haklarından önce gelecektir.

Ancak, yukarıda bahsettiğimiz ana kural gereğince (Tasarı m. 1320'de öngörülen sıralama gereğince) kurtarma ücreti, o sıralamaya göre zaten üçüncü sırada yer aldığına göre, her ihtimalde dördüncü sıradaki seyrüsefer resimlerinin ve beşinci sıradaki haksız fiile dayanan maddi zarar alacaklarının önüne geçmektedir. Bu alacakların kurtarma faaliyetinin bitiminden önce veya sonra doğmuş olmaları,

kurtarma ücretinin önceliği bakımından bir fark oluşturmayacaktır. Dolayısıyla kurtarma ücretine tanınan bu öncelik, yalnızca birinci sıradaki gemi adamı alacaklarına ve ikinci sıradaki kişi zarar alacaklarına karşıdır. Bu alacaklardan, kurtarma faaliyetinin bitmesinden sonra doğmuş olanlar, yine ait oldukları birinci veya ikinci sıraya girecektir. Buna karşılık, kurtarma faaliyetinin bitmesinden önce doğmuş olan gemi adamı alacakları ve haksız fiile dayanan maddi zarar alacakları, üçüncü sıraya giren kurtarma ücretinden sonra ödenecektir. Niteliği gereği birinci veya ikinci sırada yer alan bir alacak, üçüncü sıraya giren kurtarma ücretinden önce doğmuşsa, icra dairesi, kurtarma ücretinden sonra doğan birinci ve ikinci sıradaki alacaklıların paralarını ödedikten sonra kurtarma ücretini, ondan sonra da kurtarma ücretinden önce doğan birinci ve ikinci sıradaki alacakları ödeyecektir; ardından dördüncü sıraya geçilebilecektir²⁸¹.

Ancak önemle ifade etmek gerekir ki, kurtarma ücretine ilişkin bu ayrıcalık, sadece gemi alacaklarının kendi aralarındaki sıra bakımından olup, sıra cetvelinde gemi alacaklarından önceki sıralarda yer alan “cebri icra giderleri” ile “enkaz kaldırmaya ilişkin kamusal alacaklar” açısından bir farklılık söz konusu değildir. Yani, her halükarda kurtarma ücreti alacağı, sıra cetvelinin birinci ve ikinci sırasında yer alan “cebri icra giderleri” ile “enkaz kaldırmaya ilişkin kamusal alacaklardan” sonra gelecektir.

Kurtarma alacağına böyle bir önceliğin tanınması, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin hazırlık çalışmaları sırasında eleştirilmiş, ancak "kurtarma faaliyetinin yapılmamış olması halinde, o tarihe kadar doğmuş olan gemi alacaklıları bakımından da geminin yitirileceği" belirtilmiş ve bu kuralın Roma Hukukundan geldiği ifade edilmiştir²⁸².

Gerçekten de kurtarma faaliyetinin yapılmaması halinde, ortada üzerinde kanuni rehin hakkı doğacak bir gemi kalmayacağından, kurtarma faaliyetinin tamamlanmasından önce gemi üzerinde doğmuş olan gemi alacaklarının da pratikte bir anlamı olmayacaktı. Bu nedenle de kurtarma ücretinin bu alacakların önünde yer alması mantığa ve hakkaniyete uygundur. Ancak, aynı mantıkla hareket edilecek olursa, kurtarma faaliyetinin bitiminden önce gemi üzerinde doğmuş olan gemi alacakları ile ilgili sonucun aynısının kurtarma faaliyetinin tamamlanmasından sonra gemi üzerinde doğan gemi alacakları açısından da düşünülmesi mümkündür. Zira, kurtarma faaliyeti olmasaydı, üzerinde kanuni rehin hakkı doğacak bir gemi de olmayacak ve dolayısıyla

²⁸¹ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.402-403

²⁸² ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.403

kurtarma faaliyetinden sonra doğan gemi alacakları da olmayacaktır. Bu açıdan değerlendirildiğinde, kurtarma faaliyetinin tamamlanmasından sonra gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkı kazanan alacaklılar da bu imtiyazı kurtarma faaliyetine borçludur. Bu itibarla da kurtarma faaliyetinin tamamlanmasından sonra doğan gemi alacaklarının sırasının da kurtarma ücretinden sonra gelmesinin hakkaniyete daha uygun olacağı düşünülebilir.

Birden çok kurtarma ücreti alacağıının kendi aralarındaki sıra hakkında, garame ilkesi geçerli değildir. Burada, 1926 tarihli Brüksel Sözleşmesi ve TTK uyarınca kabul edilen genel kural geçerli olup, tarih olarak sonra doğan kurtarma ücreti alacağı, önce doğan kurtarma ücreti alacağına göre önceliklidir (Tasarı m. 1324 f. 2).

4.1.2.3.4 Seyrüsefer resimleri

Gemi alacaklarının dördüncü sırasına Tasarı m. 1320 f.1'in (d) bendinde düzenlenen "liman, kanal, diğer su yolları, karantina ve kılavuzluk için ödenecek resimlere ilişkin alacaklar" kaydolunacaktır. Bu sırada yer alan alacaklılar da Tasarı m. 1324 f.3 gereğince kendi aralarında bir sıraya tabi olmadığından, paylarına düşen satış bedeli garemten paylaşılacaktır.

4.1.2.3.5 Haksız fiile dayanan maddi zararlar

Gemi alacakları arasında beşinci sırayı, Tasarı m. 1320 f.1 bent (e)'de düzenlenen "gemide taşınan eşya, konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan ziya veya hasar dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi ziya ve hasardan doğan ve haksız fiile dayanan alacaklar" oluşturacaktır. Bu sırada yer alan alacaklıların da kendi aralarında bir önceliği yoktur. Bu nedenle, Tasarı m. 1324 f.3 gereğince, paylarına düşen satış bedeli kendi aralarında garemten paylaşılacaktır.

4.1.2.4 İpotek veya hapis hakkıyla temin edilen tersaneci alacakları

Tasarı m. 1393 hükmü uyarınca, gemi, cebri icra yoluyla satış sırasında bir tersanenin zilyetliğinde bulunuyorsa, tersane sahibinin, Tasarı m. 1013 uyarınca kanuni ipotekle veya Türk Medeni Kanunu'nun 950. maddesi uyarınca hapis hakkıyla teminat altına

alınmış alacakları, sıra cetvelinin dördüncü sırasına kaydedilecektir. Tersaneci alacaklarının sıra cetvelin dördüncü sırasına kabul edilebilmesi için geminin, cebri satış sırasında tersanenin zilyetliğinde bulunması ve buna ilave olarak kanuni ipotek ile veya hapis hakkıyla teminat altına alınmış olması şarttır.

Tersanecinin zilyetliği sona erdikten sonra ileri sürülecek alacaklar, eğer Tasarı m. 1013 uyarınca sicile tescil yapılmışsa rehinli deniz alacaklarına ait altıncı sıraya (Tasarı m. 1395), aksi halde geriye kalan deniz alacaklarına ayrılmış yedinci sıraya (Tasarı m. 1396) kaydedilecektir²⁸³. Tasarı m. 1393 hükmü, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 12 f. 4'ten alınmıştır.

4.1.2.5 Gemiye ilişkin vergiler

Tasarı m. 1394 uyarınca, gemiye ilişkin olarak gümrük vergisi ve gelir vergisi gibi devlete ödenecek olan vergiler, Tasarı m. 1394 uyarınca sıra cetvelinin beşinci sırasına kaydedilecektir.

4.1.2.6 Rehinli alacaklar

Gemi üzerinde doğan ve yukarıda sıralanan rehin hakları dışındaki akdi ve kanuni rehin hakları, Tasarı m. 1395 f.1 hükmü uyarınca sıra cetvelinin altıncı sırasına girmektedir. Sözleşme ile kurulan rehinlerden bu sıraya girecek olanlar, sicile kayıtlı gemilerde gemi ipoteği ve kayıtlı olmayan gemilerde taşınır rehni ile temin edilmiş olan alacaklardır. Bu sıraya kabul edilecek olan kanuni rehin alacaklılarına örnek olarak ise Tasarı m. 1320 f. 1 bent (f)'de düzenlenmiş olan müşterek avarya garame payı alacaklıları gösterilebilir²⁸⁴. Ayrıca bu rehin haklarının kendi aralarındaki sıra, Tasarı m. 1395 f.2 hükmüne göre her bir rehni düzenleyen kanuna bırakılmıştır²⁸⁵.

²⁸³ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.405

²⁸⁴ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.405

²⁸⁵ Örneğin, Tasarı m. 1017 gemi ipoteklerinin, Tasarı m. 1323 f.2 hükmü ise, müşterek avarya garame payı alacaklılarının sırasını düzenlemiştir. Bu sebeple, Tasarı m. 1395 f.2'de, ilgili düzenlemeye atıf yapılması yeterli görülmüştür (ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.406).

4.1.2.7 Geriye kalan deniz alacakları

Tasarı m. 1396 f.1 hükmüne göre, önceki sıralara girmeyen deniz alacakları sıra cetvelinin yedinci sırasına kaydedilecektir. Tasarı m. 1352'de sıralanmış olan deniz alacaklarının bir bölümü, sıra cetvelinin önceki sıralarına kaydedilmiştir. Nitekim aynı zamanda Tasarı m. 1320 uyarınca gemi alacağı niteliğinde olan deniz alacakları (Tasarı m. 1352 f.1'in (a), (b), (c), (i), (k), (n), (o) bentlerinde sayılan alacaklar) üçüncü sıraya, Tasarı m. 1352 f.1'in (e) bendi ikinci sıraya, (m) bendi dördüncü sıraya, (v) bendi de altıncı sıraya girmektedir. Geri kalan deniz alacakları bakımından Tasarıda yedinci sıra öngörülmüştür²⁸⁶. Ayrıca, Tasarı m. 1396 f.2 hükmüne göre, bu alacaklar kendi aralarında eşit olup, aralarında bir öncelik bulunmadığından satış bedelinin yeterli olmaması halinde kendi paylarına düşen satış bedeli garameten paylaşılacaktır.

4.1.2.8 Diğer alacaklar

Tasarı m. 1397 f.1 uyarınca, sıra cetvelinin sekizinci ve son sırasına, İİK m. 206 f.4'te öngörülen alacaklar kabul edilecektir. Dolayısıyla, yukarıdaki sıralamada yer almayan (Tasarı m. 1390-1397 hükümlerine girmeyen) bütün alacaklar, bu sırada yer alacaktır. Ayrıca, Tasarı m. 1397 f.2'ye göre bu sıradaki alacaklar kendi aralarında eşit hakka sahiptir.

4.2 GEMİ ALACAKLISI HAKKININ SONA ERMESİ

Gemi alacaklılarının deniz serveti üzerindeki kanuni rehin hakkı, deniz hukukundan kaynaklanan sebeplerle sona erebileceği gibi, genel hükümlere göre de sona erebilir.

4.2.1 Deniz Hukukundan Kaynaklanan Sebeplerle Sona Ermesi

4.2.1.1 Gemi alacaklısı hakkının mahkeme kararıyla iptal edilmesi

Kural olarak geminin sicilden terkin edilmesi, deniz seyrüseferinden çıkarılması (otel ya da restoran haline getirilmesi gibi), iktisap eden iyi niyetli dahi olsa geminin bir

²⁸⁶ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.406

başkasına satılması ya da bir başka şekilde mülkiyetin rızaen devredilmesi hallerinde gemi alacaklısı hakkı sona ermez ve gemi kimin elinde bulunursa bulunsun, mülkiyet kime ait olursa olsun TTK m. 1236/2 uyarınca gemi alacaklısı hakkı o kişiye karşı ileri sürülebilir. Aksi halde, gemi alacaklısı hakkı geminin iyi niyetli bir kişiye devredilmesi suretiyle kolay bir biçimde ortadan kaldırılabildiği²⁸⁷.

Yukarıda da ifade edildiği gibi, kural olarak gemi mülkiyetinin rızaen devredilmesi halinde gemi üzerindeki gemi alacaklısı hakkı yeni hak sahibine karşı da ileri sürülebilecektir. Ancak mülkiyetin rızaen devri halinde gemi alacaklısı hakkının devamı, gemi mülkiyetini iyi niyetle kazanan kişiler için bir sakınca oluşturmaktadır. Gemi üzerinde hak sahibi olan gemi alacaklılarının ortaya çıkarılmasında yeni hak sahibinin menfaati vardır. Bu sebeple gemiyi iktisap eden üçüncü kişiyi, gemi alacaklısı hakkı sahiplerinin her an ortaya çıkabilmesi endişesi ve beklentisinden kurtarmak amacıyla TTK m. 1246 hükmü ile bir koruma sağlanmıştır. Buna göre; gemiyi -TTK m.1245 gereğince cebri icra ve TTK m. 990 hükmünde düzenlenen kaptanın zorunlu hallerde gemiyi satması hali haricinde- iktisap eden kimse, ilan yolu ile tebligat yapılarak belli olmayan gemi alacaklılarının rehin haklarının iptaline karar verilmesini talep edebilir. Verilen süre içerisinde haklarını bildirmeyen ve yeni malikçe de bilinmeyen gemi alacaklılarının rehin haklarının iptaline karar verilir. Bu bakımdan TTK m. 1246 hükmü, gemi alacaklısı hakkının deniz hukukundan kaynaklanan sebeplerle son bulunduğu durumlardan birdir.

TTK m. 1246'da öngörülmüş olan iptal kararı usulü, Tasarıda esas alınan 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 8. maddesine aykırı düştüğünden kaldırılmıştır. Dolayısıyla, gemi ihtiyaten haczedilmezse, kanuni rehinler, ileride incelenecek olan hak düşürücü süreler boyunca gemiyle birlikte elden ele geçeceklerdir²⁸⁸. Bu itibarla, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 8. maddesinde, sözleşmenin cebri icra yolu ile satışın etkilerini düzenleyen 12. maddesi hükümleri saklı kalmak üzere gemi alacaklılarının gemi üzerindeki mülkiyet veya tescil veya bayrak değişikliğine bakılmaksızın gemiyi takip edeceği düzenlendiğinden 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 8. maddesi ile bağdaşmadığı için TTK m. 1246 hükmü Tasarıya alınmamıştır.

²⁸⁷ ÇAĞA/KENDER, III, s.71; BARLAS, s.21

²⁸⁸ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.200

4.2.1.2 Geminin cebri icra yolu ile satılması

Gemi alacaklısı hakkını deniz hukuku hükümlerine göre sona erdiren sebeplerden bir diğeri, geminin TTK m. 1245 uyarınca cebri icra yoluyla satılması durumudur. TTK m. 1245/1 hükmü uyarınca, gemi Türkiye’de cebri icra yolu ile satılırsa, gemi üzerindeki gemi alacaklısı hakları sona erecektir. TTK’da 2004 yılında yapılan bir değişiklikle²⁸⁹ TTK m. 1245 hükmü değiştirilmiş ve geminin yurt dışında satılması halinde de -öngörülen şartların yerine getirilmesi koşuluyla- gemi üzerindeki gemi alacaklısı haklarının son bulacağı kabul edilmiştir. Dolayısıyla, TTK m. 1245/1 hükmü uyarınca gemi *“yurt içinde cebri icra yoluyla”* veya *“Türkiye genelinde tirajı en yüksek beş gazete arasından iki ayrı gazetede üç gün ara ile iki kez ilanen tebligat yapılmak suretiyle yurt dışında cebri icra yoluyla”²⁹⁰* satılmışsa gemi üzerindeki gemi alacaklısı hakları sona erecektir.

TTK m. 1245’de geminin cebri icra vasıtasıyla satışı ile ilgili hükümler içeren düzenleme Tasarının yedinci kısmına aktarılmıştır. Tasarı m. 1350’de kabul edilen temel kurala göre bir geminin cebri icra yoluyla satışı ve bu satışın sonuçları, geminin bu işlem ve tasarrufların yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabidir. Dolayısıyla, geminin cebri icra vasıtasıyla satışı neticesinde gemi alacaklısı haklarının akıbeti geminin bu işlem ve tasarrufların yapıldığı sırada bulunduğu ülkenin hukukuna tabi olacaktır. Bu temel kuralı düzenleyen Tasarının 1350. maddesinin devamında Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebri icra yoluyla satışının neticeleri de düzenlenmiştir. Buna göre, Türk bayraklı bir geminin yurt dışında cebri icra yoluyla satışı halinde artırmayı yapan kurum veya ilgililer tarafından, bu satıştan en az otuz gün önce artırmanın; a) Geminin kayıtlı olduğu Türk Gemi Siciline, b) Geminin sicile kayıtlı malikine, c) Gemi siciline tescil edilmiş diğer hakların ve alacakların sahiplerine, bildirilmesi veya gideri ilgililer tarafından karşılanmak şartıyla tirajı ellibin üzerinde olan ve Türkiye düzeyinde dağıtımı yapılan gazetelerden biriyle ilan edilmesi zorunludur. Bu bildirim veya ilan yapılmaksızın geminin yurt dışında cebri icra yoluyla satışı halinde kaydı silinemez ve gemi üzerinde Türk Gemi Siciline kayıtlı haklar ve alacaklar saklı kalır.

²⁸⁹ 28.04.2004 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe giren 5136 sayılı Türk Ticaret Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Kanun

²⁹⁰ Yabancı ülkelerde gemilerin cebri satışlarının gemi üzerinde var olan kanuni rehinler ile ilgili neticeleri ve bu konudaki tartışmalar için bkz. ÇAĞA/KENDER, III, s.20 ve dn.48a ve s.60 vd.; ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.20-22 ve s.110-116

4.2.1.3 Geminin kaptan tarafından bir zorunluluğa istinaden satılması

Deniz hukuku hükümlerine göre gemi alacaklısı hakkının sona ermesine ilişkin bir başka durum ise yine TTK m.1245/1'de düzenlenen ve TTK m. 990 hükmüne uygun olarak geminin kaptan tarafından "kat'i zarurete binaen" satılmasıdır. TTK m. 990 uyarınca, bazı zorunlu hallerde kaptana gemiyi satma yetkisi verilmiştir. Geminin satışı TTK m. 990 hükmüne uygun olarak yapıldığında gemi üzerindeki bütün rehin hakları sona erer ve gemiyi satın alan yeni malik bütün rehinlerden arınmış olarak mülkiyeti kazanır²⁹¹.

4.2.1.4 Limanlar Kanunu m. 7 uyarınca geminin satılması

618 sayılı Limanlar Kanunu'nun 7. maddesine göre, limanlar dahilinde seyrüseferin güvenliğine engel olabilecek şekilde batan gemiler, liman idaresinin belirleyeceği süre içerisinde ilgililerce çıkarılmazsa liman idaresi tarafından çıkarılır. Geminin liman idaresi tarafından çıkarılması için yapılan masraflar, gemi sahibi tarafından ödenmezse, gemi satılır ve böylece gemi sahibinin mülkiyet hakkı son bulur. Geminin bu şekilde satılması halinde gemini yeni sahibi gemi üzerindeki rehinlerden arınmış olarak mülkiyeti iktisap eder. Gemi alacaklısı haklarının bu şekilde yapılan bir satışa rağmen gemiyi takip etmesi Limanlar Kanunu m. 7 hükmünün amacına aykırı olurdu. Zira, böyle bir satışa rağmen gemi alacaklısı haklarının devamının kabul edilmesi halinde, limanlarda seferlerin güvenliğini ve akışını temin için getirilen bu hükmün uygulanması güçleşirdi²⁹².

4.2.1.5 Geminin zapt ve müsaderesi

Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu m. 79 hükmü uyarınca, savaş zamanında bir nakil vasıtası ve mal zapt edilirse -bu Kanunda öngörülen şartların gerçekleşmesi ile- Türk Devleti'nin malı olur. Böyle bir durumda gemi üzerindeki gemi alacaklısı haklarının da söneceği kabul edilmektedir.

²⁹¹ Bu hükmün dayandığı gerekçe şudur: Bu gibi satışlarda gemi alacaklısı hakkı devam etseydi, alıcı bulmak zor ve hatta imkânsız olurdu (ÇAĞA/KENDER, III, s.70).

²⁹² ÇAĞA/KENDER, III, s.70; BARLAS, s.20

Gemi alacaklısı haklarının akıbetine ilişkin bu sonuç herhangi bir kanunda açıkça öngörülmemekle birlikte, Devletler Genel Hukukunun bir prensibi olduğu kadar müsadere hükmü ile mülkiyet kazanmanın niteliğine de uygun bulunduğu için kabul edilmektedir²⁹³.

4.2.2 Genel Hükümlere Göre Sona Ermesi

Daha önce de ifade edildiği üzere, gemi alacaklılarının deniz serveti üzerindeki kanuni rehin hakkı, deniz hukukundan kaynaklanan sebeplerle sona erebileceği gibi, genel (Medeni Hukuk ve Borçlar Hukuku) hükümlere göre de sona erebilir.

Gemi alacaklısı hakkı sahibinin bu hakkından feragat etmesi de genel hükümlere göre sona erme hallerinden biridir. Gemi alacaklısı hakkı sahibinin, rehin hakkından feragat ettiğine dair tek taraflı bir irade beyanı ile gemi alacaklısı hakkı son bulacaktır.

Kendi gemisi üzerinde gemi alacaklısı hakkı sahibi olma durumu hariç, gemi alacaklısı hakkı ile gemi mülkiyetinin, navlun ve surrogatlarda alacaklı ve borçlu sıfatlarının aynı kişide birleşmesi halinde de gemi alacaklısı hakkı son bulacaktır.

Rehin konusunu oluşturan deniz servetinin ortadan kalkması halinde de gemi alacaklısı hakkı sona erecektir. Geminin kurtarılamayacak şekilde batması, yangın ya da bir patlama sonucunda yok olmasında bu durum söz konusu olmaktadır²⁹⁴.

Ancak, gemi alacaklılarının rehin hakkının bir kere doğduktan sonra gemi bu vasfını kaybetse dahi örneğin enkaz haline gelse veya hurdaya çıkarılıp sökülse bile devam edeceği prensip olarak kabul edilmektedir. Gemi kurtarılamayacak bir şekilde batmış olmadıkça gemi üzerinde daha önce doğmuş olan gemi alacaklısı hakları devam eder. Ancak, gemi olma vasfını kaybetmiş bir enkaz ya da hurda üzerinde yeni bir gemi alacaklısı hakkının doğmayacağı kesindir²⁹⁵.

²⁹³ Burada kamu hukuku hükümleri uyarınca bir mülkiyet kazanımı söz konusu olup, sık rastlanan bir iktisap şekli değildir. Bu şekilde devlet gemiyi aynı haklardan arınmış olarak iktisap etmektedir (ÇAĞA/KENDER, III, s.70-71; ÇAĞA/KENDER, I, s.96-97.; BARLAS, s.20). Ayrıca bu konuda bkz. CAN, 107 vd.

²⁹⁴ ÇAĞA/KENDER, III, s.72; BARLAS, s.21

²⁹⁵ ÇAĞA/KENDER, III, s.10. Buna karşılık, geminin zıyatı halinde gemi alacaklısı haklarının düşeceği konusunda bkz. TEKİL, Deniz Hukuku, s.482. Ayrıca, geminin enkaz haline gelmesi halinde eski gemi alacaklısı haklarının devam edeceği ve yeni alacakların doğmayacağı bu durumun tek istisnasının ise,

Bununla birlikte, gemi alacaklılarının rehin hakkının bir kere doğduktan sonra devam edeceğine ilişkin genel prensip her olayın özelliğine göre değerlendirilmelidir. Örneğin hurdaya çıkarılıp sökülen gemi parçaları -ki bazen hangi gemiden söküldükleri ve hatta bir gemiden sökülüp sökülmedikleri dahi belli olmayabilir- hakkında TTK m. 1236/2 uygulanmayarak bunlarda genel hükümlere göre iyi niyetle ve rehinden arındırılmış olarak el değiştirmesine imkân tanınması yerinde olur²⁹⁶.

Navlun ve surrogat alacaklarında ise, bunların donatan tarafından tahsili veya takas ve mahsubu ile alacaklı ve borçlu sıfatlarının birleşmesi, navlun ve surrogatların ortadan kalkması neticesini doğurur. Buna bağlı olarak da rehin hakkı sona erer²⁹⁷.

Daha önce de ifade edildiği gibi, TTK m. 1251/1 uyarınca, gemi alacaklılarının rehin hakkı, ancak navlun henüz ödenmediği veya kaptan ya da acentenin elinde bulunduğu sürece hüküm ifade eder. TTK m. 1252/1 hükmüne göre ise, donatan deniz servetine dahil navlun ya da surrogatı tahsil ettiğinde, rehin hakkını kısmen ya da tamamen kaybetmiş bulunan gemi alacaklılarına karşı, tahsil ettiği nispette, bunlardan her birine kanuni sıra gereğince paylaşılması sonucunda düşecek miktar ile şahsen sorumlu olur. Böylece alacaklıların tahsil olunan değerler üzerindeki kanuni rehin hakları sona ermekte ve sınırlı şahsi sorumluluk onun yerini almaktadır. Donatanın navlun ve surrogat alacakları, bunların borçlusu ile donatan arasında yapılacak bir ibra sözleşmesiyle ortadan kaldırılması mümkündür. Ancak, navlun ve surrogat alacaklısı donatanın, borçlu ile anlaşmak suretiyle gemi alacaklılarının rehin hakkını bertaraf etme imkânının tanınması kabul edilmemelidir²⁹⁸.

Son olarak, gemi alacağının ödeme (gemi alacaklısı hakkı sahibinin alacağını tahsil etmesi), takas ya da bir başka sebeple sona ermesi halinde, her rehin gibi fer'i bir hak olan gemi alacaklılarının rehin hakları da sona erecektir²⁹⁹. Gemi alacağının zamanaşımına uğramasının etkileri ise, aşağıda ayrı bir başlık altında incelenecektir.

enkazın devlet makamları tarafından çıkarılması halinde enkaz çıkarma masrafları yönünden bu makamlara enkaz üzerinde imtiyazlı bir rehin hakkı tanınması gerektiği konusunda bkz. AKAN, s.36. Tasarıda ise, karaya oturmuş veya batmış bir geminin, seyrüsefer güvenliği veya deniz çevresinin korunması amacıyla kamu kurumları tarafından kaldırılması halinde, bunun giderlerinin, bütün gemi alacaklarından önce ödeneceği hüküm altına alınmıştır (Tasarı m. 1323/3).

²⁹⁶ ÇAĞA/KENDER, III, s.10-11

²⁹⁷ ÇAĞA/KENDER, III, s.72; BARLAS, s.22

²⁹⁸ ÇAĞA/KENDER, III, s.72-73; BARLAS, s.22

²⁹⁹ ÇAĞA/KENDER, III, s.73

4.3 GEMİ ALACAKLISI HAKKINA İLİŞKİN ZAMANAŞIMI

Gemi alacaklısı haklarına ilişkin zamanaşımı süreleri TTK m. 1259-1261 arasında düzenlenmiştir. Buna göre, gemi alacakları için zamanaşımı süresi kural olarak bir yıl olmakla beraber, bazı gemi alacakları için zamanaşımı süresi iki yıl olarak kabul edilmiştir.

Gemi alacakları bakımından bu şekilde kısa zamanaşımı sürelerinin öngörülmüş olmasının sebebi, deniz serveti üzerindeki aynı sınırlamaların uzun süre devam etmesinin engellenmesi ve bunların bir an önce tasfiyelerinin sağlanması çabasıdır³⁰⁰.

TTK m. 1259 hükmü uyarınca istisnaen iki yıl olarak kabul edilen zamanaşımı süresi şu alacaklara ilişkindir:

a. Ümit veya Horn burunlarının ötesinde hizmetlerinden çıkarılmış olan gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinden doğan alacakları iki yıllık zamanaşımı süresine tabidir³⁰¹.

b. Çatmadan (TTK m. 1217 vd.) veya kıyasen çatmadan doğan (TTK m. 1220) ve TTK m. 1235/b.9 uyarınca gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar için de iki yıllık zamanaşımı süresi öngörülmüştür.

c. Son olarak kurtarma veya yardım ücret ve masraflarından kaynaklanan gemi alacakları için de zamanaşımı süresi iki yıl olarak kabul edilmiştir. Bu zamanaşımı süresi TTK m. 1222 ve devamı hükümlerine göre doğan ve TTK m. 1235/b.4 uyarınca gemi alacaklısı hakkı veren alacaklarda geçerlidir.

Yukarıdaki istisnalar dışında gemi alacakları için zamanaşımı süresi bir yıldır. TTK m. 1260 uyarınca, TTK m. 1259 hükmünde düzenlenen zamanaşımı sürelerinin alacaklının şahsi talep hakları açısından da geçerli olacağı düzenlenmiştir. Yani, TTK m. 1259'da öngörülen zamanaşımı süreleri, hem deniz serveti üzerindeki rehin hakkının verdiği aynı talep hakkı, hem de rehin hakkının temin ettiği alacak hakkının

³⁰⁰ ÇAĞA/KENDER, III, s.88-89; BARLAS, s.22

³⁰¹ Burada, ülkelerinden uzakta işlerinden çıkarılmış olan gemi adamlarının hakkını aramakta karşılaşılabilecek zorluklar dikkate alınarak gemi adamları gözetilmiştir. Ancak, çok eski dönemlere ait bu koruma hükmünün günümüzde önemi kalmamıştır (ÇAĞA/KENDER, III, s.98).

bahşettiği şahsi talep hakkı (yani rehin hakkının güvence altına aldığı temel ilişkiden doğan alacak) için geçerlidir³⁰².

Zamanaşımı sürelerinin başlangıcı TTK m. 1261'de düzenlenmiştir. Bu hükme göre, gemi alacakları hakkındaki zamanaşımı süresi, alacağın muaccel olduğu tarihten itibaren işlemeye başlar³⁰³. Bununla birlikte, TTK m. 1261 hükmünde bazı gemi alacakları açısından daha farklı başlangıç süreleri benimsenmiştir. Buna göre, gemi adamlarının hizmet sözleşmesinden doğan alacaklarda hizmet ilişkisinin bittiği tarih; gemi, navlun ve yüke düşen müşterek avarya garame borçlarında dispeç raporunun kesinleştiği tarih; yük veya bagajın hasara uğramasından veya geç tesliminden doğan alacaklarda teslim tarihi, yük veya bagajın zıyından doğan alacaklar hakkında ise, teslim edilmeleri gereken tarih; gemi adamlarından birinin kusurundan doğup yük ve bagajın hasara uğraması, geç teslimi veya zıyı dışında kalan tazminat alacaklarında ilgilinin zararı öğrenme tarihi; çatmadan ve kıyasen çatmadan doğan alacaklarda olay tarihi; kurtarma ve yardım alacaklarında kurtarma ve yardım işinin bittiği tarih, zamanaşımının başlama tarihidir.

Zamanaşımı sürelerine ilişkin olarak TTK'da kabul edilen sisteme karşın Tasarıda farklı bir düzenleme benimsenmiştir. Söz konusu sürelere ilişkin olarak 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesi m. 9 ile m. 6 bent (b) hükümlerine göre düzenlenen Tasarının 1326. maddesinde hak düşürücü süreler kabul edilmiştir. Bu maddede, yalnızca gemi alacağının bahşettiği kanuni rehin hakkından yararlanma imkânının sona ereceği hükme bağlanmıştır. Kanuni rehin hakkının güvence altına aldığı, temel ilişkiden doğan alacağın zamanaşımı ise, Tasarı m. 1327 hükmünde ayrıca düzenlenmiştir³⁰⁴.

³⁰² Şahsi talep haklarının, aynı talep hakkına katılma suretiyle zamanaşımına uğrayacağı, gemi alacaklısı hakkının bir şekilde ortadan kalkması halinde, şahsi talep hakkının kendi öz zamanaşımının işleyeceği konusunda ayrıntılı bilgi için bkz. ÇAĞA/KENDER, III, s.91 vd. Yargıtay bir kararında, "*TTK'nın 1259. maddesinde gemi alacaklarının bir yılda zamanaşımına uğrayacağı hükmüne yer verilmiş ise de, sözü edilen zamanaşımı gemi ve yük alacakları sahibinin anılan aynı talep haklarıdır. Davacı, gemi alacağı hakkının bahşettiği rehin ve benzeri hakları bir tarafa bırakarak, İş Mahkemesinde açtığı dava ile hizmet akdinden kaynaklanan tazminat ve alacaklarını tahsil yolunu seçtiğine göre, davacı ile davalı arasındaki temel ilişkinin (hizmet akdinin) tabii olduğu genel zamanaşımı sürelerinin göz önünde bulundurulması suretiyle zamanaşımı definin değerlendirilmesi gerekir.*" şeklinde karar vermiştir. Bu konuda bkz. Y.9. HD. 23.01.2007 tarih ve 2007/93 E., 2007/633 K. sayılı kararı (Corpus İçtihat Programı); Aynı doğrultuda bkz. Y.11. HD. 29.03.2002 tarih ve 2001/9311 E., 2002/2860 K. sayılı kararı (Kazancı Hukuk Otomasyon, www.kazanci.com)

³⁰³ Bu konuda bkz. Y.11. HD. 18.10.1982 tarih ve 1982/4066 E., 1982/3972 K. sayılı kararı (AYBAY, s.660 vd.)

³⁰⁴ ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.203

Tasarı m. 1326 f.1 hükmünde, Tasarının 1320. maddesinin birinci fıkrasının (a)-(e) bentlerinde düzenlenen gemi alacaklarına tanınmış olan kanuni rehin hakkı için, bir yıllık hak düşürücü süre kabul edilmiştir. Bu süre, gemi adamı alacakları bakımından gemi adamının gemiden ayrıldığı tarihte başlayacaktır. Tasarının 1320. maddesinin birinci fıkrasının (b)-(e) bentlerinde düzenlenen alacaklar için ise süre, kanuni rehinle güvence altına alınan alacağın doğduğu tarihte işlemeye başlayacaktır. Tasarının 1320. maddesinin birinci fıkrasının (f) bendinde düzenlenen müşterek avaryaya garame payı alacakları için ise, Tasarı m. 1326 f.2'de daha farklı hak düşürücü süreler öngörülmüş olup, bu alacak için öngörülen süreler ve başlangıcı aşağıda ayrıca incelenecektir.

Tasarı m. 1326 hükmüne göre, gemi alacağının bahsettiği kanuni rehin hakkından yararlanma imkânının sona ereceği bir yıllık hak düşürücü sürenin korunması için, geminin bu süre içinde ihtiyaten haczedilmiş olması ve bu ihtiyati haczin devamında cebri icra yolu ile satılmış olması gerekmektedir. Dolayısıyla Tasarı ile getirilen bu yeni düzenlemede, özellikle gemi alacakları bakımından, geminin ihtiyati haczi oldukça önemlidir. Gemi ihtiyati haciz altına alınmadıkça, bir yıllık hak düşürücü süre işlemeye devam edecektir. Bu süre içinde mahkemeye başvuruda bulunulması yeterli olmayıp, ihtiyati haciz kararının alınıp fiilen uygulanmış olması zorunludur³⁰⁵.

Tasarı m. 1326 f.3 uyarınca, geminin ihtiyati haczinin hukuken mümkün olmadığı zaman aralığı, bir yıllık hak düşürücü sürenin hesabında dikkate alınmayacaktır. Bunun dışındaki başka sebeplerden, sürenin durması veya kesilmesi mümkün değildir.

Tasarının 1320. maddesinin birinci fıkrasının (f) bendinde düzenlenen müşterek avaryaya garame payı alacakları için ise, Tasarı m. 1326 f.2 hükmünde diğer gemi alacaklarından daha farklı bir düzenleme yapılmıştır. Bunun sebebi, daha önce de açıklandığı üzere, müşterek avaryaya garame payı alacaklarının 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinde doğrudan düzenlenmemiş olmasıdır. Bu alacak 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 6. maddesi ile tanınan yetki uyarınca Tasarıya eklenmiştir. Bu itibarla da müşterek avaryaya alacakları bakımından 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 6. maddenin (b) bendinde belirtilen süreler esas alınmıştır.

³⁰⁵ 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin hazırlık çalışmalarında ihtiyati haczin "uygulanma" şartı vurgulanmıştır. Zira, ancak ihtiyati haczin uygulanması üzerine gemi alacağının aleniyet kazanacağı ve diğer bütün alacaklılar ile muhtemel alıcılar veya kredi verecekler tarafından öğrenilebileceği, böylece de sürenin korunmuş olacağı bildirilmiştir (ATAMER, Deniz Hukukunda Cebri İcra, s.204).

Tasarı m. 1326 f. 2 ile öngörülen kurala göre, bu gemi alacaklarının kanuni rehinde iki farklı süre öngörülmüştür. Altı aylık birinci süre, geminin Tasarı m. 1279 hükmünde³⁰⁶ öngörülen yere varmasıyla başlayacaktır. Bu süre, aynen Tasarı m. 1326 f.1 hükmünde olduğu gibi, cebri icra yoluyla satış ile tamamlanacak şekilde geminin ihtiyaten haczedilmesi suretiyle korunacaktır. Altmış günlük ikinci süre, geminin iyi niyetli bir üçüncü kişiye satılması halinde, alıcının gemiyi, sicil yeri hukukuna uygun olarak kendi adına tescil ettirdiği tarihten başlayarak işleyecektir. Bu sürelerin ikisi de işlemeye başlamışsa, kanuni rehin hakkı, ilk dolan süreyle düşecektir.

Tasarı m. 1327 hükmünde, kanuni rehin hakkının güvence altına aldığı temel ilişkiden doğan alacağın zamanaşımı düzenlenmiştir. Buna göre, özel hükümler saklı kalmak kaydıyla, Tasarı m. 1326'da öngörülen süreler, alacaklının borçluya yönelik kişisel talep haklarına da uygulanacaktır. Ancak, yukarıda da açıklandığı üzere, Tasarı m. 1326'da öngörülen sürelerin geçmesiyle birlikte alacaklı gemi alacağının bahsettiği kanuni rehin hakkından faydalanma imkânını kaybedecektir³⁰⁷.

³⁰⁶ Tasarı m. 1279 uyarınca, zararın tespiti ve paylaşılması varma yerinde, eğer buraya varılmazsa yolculuğun bittiği limanda yapılır.

³⁰⁷ Mevcut TTK'da öngörülen "katılma yolu ile zamanaşımı" çözümünün Tasarıda da benimsendiği ancak bu çözümün isabetli olmadığı konusunda bkz. ÇETİNGİL/KENDER /ÜNAN/YAZICIOĞLU, s. 258 vd.

5. SONUÇ

Bazı alacaklılara, alacaklarını deniz serveti üzerinden tahsil etme konusunda imtiyaz tanıyan bir rehin hakkı olarak ifade edilen gemi alacaklısı hakkının geçmişi oldukça eskiye dayanmaktadır. Bizim hukukumuz açısından da TTK m. 1235 hükmünde on bent halinde sayılan alacakları temin etmek suretiyle kabul edilmiştir.

Ancak, günümüzde donatanın sınırlı aynı sorumluluk sistemi terk edilmeye başlanmıştır. Bu durumun bir neticesi olarak da gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar yeniden gözden geçirilerek içerikleri değiştirilmiş ve sayıları azaltılmıştır. Uluslararası sözleşmelerle şekillenen bu gelişmelere Türk Hukuku da kayıtsız kalmamış ve gemi alacaklısı hakkı ile ilgili olarak uluslararası sözleşmeler ile benimsenen esaslar Türk Ticaret Kanunu Tasarısı kapsamına alınmıştır. Tasarıya esas teşkil eden uluslararası sözleşmeler doğrultusunda, donatanın sınırlı aynı sorumluluk sisteminin terk edilmesi, gemi alacaklısı hakkı veren alacakların sayısının azalmasını da beraberinde getirmiştir. Tasarıda, gemi alacaklısı hakkı konusunun yeniden düzenlenmesinde 1993 tarihli “Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme” hükümleri esas alınmıştır.

Mevcut TTK hükümleri uyarınca gemi alacaklısı hakkının konusunu, gemi ve eklentileri ile alacağın doğduğu seferin gayrisafi navlunu ve bunların yerine geçen değerler (surrogatlar) teşkil etmektedir. Tasarıda ise gemi alacaklılarına tanınmış olan kanuni rehin hakkı, sadece gemi ve malike ait olmak koşuluyla gemi eklentileri üzerinde doğacaktır. Tasarıda, navlun gemi alacaklısı hakkının konusuna dahil edilmemiştir. Zira, deniz serveti ile sınırlı sorumluluk terk edildiği için, rehin hakkı artık navluna şamil değildir. Dolayısıyla, Tasarı bakımından -donatanın sınırlı aynı sorumluluğunun terk edilmesi sebebiyle- gemi alacaklısı hakkının konusunu, sadece gemi ve eklentisi oluşturduğundan, gemi alacaklısı hakkı sadece gemi ve eklentisi üzerinde doğacaktır.

TTK m. 1162 uyarınca deniz ödücü primi gemi alacaklısı hakkı teminatı kapsamında iken deniz ödücü sözleşmesi Tasarıya alınmadığından, deniz ödücü priminin gemi alacaklısı hakkı ile temin edilmesi hususu Tasarı bakımından söz konusu değildir. Ayrıca, TTK m. 1246'da öngörülmüş olan iptal kararı usulü, Tasarıda esas alınan 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinin 8. maddesine aykırı düştüğünden kaldırılmıştır. Bunların dışında, TTK'nın 1258. maddesinde yer verilen “yük alacaklısı hakkına” ilişkin

düzenleme de Tasarıya alınmamıştır. Tasarıda, Alman Hukukundan iktibas edilmiş olan bütün alıkoyma ve rehin haklarının yerine Türk Medeni Kanunu'nun 950. maddesi anlamında hapis hakkı tanınmıştır.

TTK m. 1235'de on bent halinde sayılan gemi alacakları, Tasarıda toplam altı bentte sıralanmıştır. Öte yandan, Tasarının 1352. maddesinde mevcut TTK hükümlerinde bulunmayan “deniz alacakları” kavramına yer verilmiştir. Deniz alacakları, Tasarının 1320. maddesinde yer alan gemi alacaklarından daha geniş bir terimdir. Tasarının 1320. maddesine göre gemi alacağı niteliğinde olan bütün alacaklar, Tasarının 1352. maddesi uyarınca aynı zamanda deniz alacağı teşkil etmektedir. Yani, deniz alacaklarının yalnızca bir kısmı aynı zamanda gemi alacağı niteliğindedir ve kanuni rehin hakkı ile güvence altına alınmıştır.

TTK m. 1257 uyarınca, gemi alacaklılarının kanuni rehin hakkı, diğer bütün adi ve rehinli alacaklardan önce gelmektedir. Cebri icra masrafları ve Limanlar Kanunu m. 7'de öngörülen enkaz kaldırma masrafı bu kuralın iki istisnasını oluşturmaktadır. Tasarı bakımından da cebri icra masrafları ile kamu kurumlarının enkaz kaldırma alacakları, gemi alacaklılarının rehin hakkından önce gelmektedir. Tasarıda, gemi alacaklılarının sırasında “yolculuk” ilkesi yerine, 1993 tarihli Cenevre Sözleşmesinde benimsenen sistem tercih edilmiştir. Buna göre, müşterek avarya garame payı alacakları, bir gemi alacağı olduğu halde, akdi rehinlerden dahi sonra gelmektedir. Gemi alacaklılarının kendi aralarındaki sırada ise kurtarma alacaklılarına öncelik tanınmıştır.

Gemi alacaklısı haklarına ilişkin zamanaşımı süresi kural olarak bir yıl olmakla beraber, bazı gemi alacakları için zamanaşımı süresi iki yıl olarak kabul edilmiştir. Zamanaşımı sürelerine ilişkin olarak TTK'da kabul edilen sisteme karşın Tasarıda farklı bir düzenleme benimsenmiştir. Söz konusu sürelerle ilişkin olarak Tasarının 1326. maddesinde hak düşürücü süreler kabul edilmiştir. Bu maddede, yalnızca gemi alacağının bahsettiği kanuni rehin hakkından yararlanma imkânının sona ereceği hükme bağlanmıştır. Kanuni rehin hakkının güvence altına aldığı, temel ilişkiden doğan alacağın zamanaşımı ise, Tasarı m. 1327 hükmünde ayrıca düzenlenmiştir. Buna göre, özel hükümler saklı kalmak kaydıyla, Tasarı m. 1326'da öngörülen süreler, alacaklının borçluya yönelik kişisel talep haklarına da uygulanacaktır.

KAYNAKÇA

- ACAR Serdar, Kulüp Sigortası Protection & Indemnity, İstanbul 2008
- AKAN Pınar, Deniz Hukuku'nda Geminin Enkaz Haline Gelmesinin Hukuki Niteliği ve Sonuçları, İstanbul 2005
- AKINCI Sami, Ticaret Kanununun Deniz Ticareti Hukukuna Getirdiği Yenilikler ve Yeni Meselelerden Bazıları, II. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, 10-18 Mayıs 1961, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınlarından, Yayın No:30, s.495 vd.
- ALGANTÜRK LIGHT Didem, “1993 Deniz İmtiyazları ve İpotekleri ile İlgili Milletlerarası Sözleşme”, Atatürk Üniversitesi, Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi, C.VI, sayı 1-4, AÜEHF'nin 15. Kuruluş Yılına Armağan, Ayrı Basım, Yıl:2002, s.391 vd.
- ALGANTÜRK LIGHT Didem, Deniz Sigorta Hukukunda Kulüp Sigortası (Protection and Indemnity Insurance) (P&I), 2. Bası. İstanbul 2006
- ALGANTÜRK LIGHT Didem, “TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler”, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Dergisi, Hukuk Özel Sayısı, Yıl:5, Sayı:10, Güz 2006, s.143 (“*TTK Tasarısı Değerlendirmesi*”)
- ALGANTÜRK LIGHT Didem, York Anvers Kuralları 2004 Müşterek Avarya (Tarihi Düzenlemeleri İle Karşılaştırmalı Olarak), 2. bası, İstanbul 2006, (*York- Anvers Kuralları*)
- ALGANTÜRK LIGHT Didem, “Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu'na 2002 Protokolü ile Getirilen Temel Değişiklikler”, Atatürk Üniversitesi, Erzincan Hukuk Fakültesi Dergisi, C.VII, sayı:1-2, Yıl:2003, s.581 vd.
- ARSEVEN Haydar, Deniz Ticareti Hukuku Dersleri, İstanbul 1961 (“*Deniz Ticareti*”)
- ARSEVEN Haydar, Türk Ticaret Kanununa Göre Gemi Alacaklısı Hakkının Doğurduğu Bazı Problemler, II. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası, 10-18 Mayıs 1961, Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınlarından, Yayın No:30, s.545 vd.

- ATAMER Kerim, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, XIV, Ankara 4-5 Nisan 1997, s.218 (“*Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılması*”)
- ATAMER Kerim, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra, İstanbul 2006 (“*Deniz Hukukunda Cebri İcra*”)
- ATAMER Kerim, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar (2), Hukuki Perspektifler Dergisi Yıl: 2005, Sayı: 4, s. 42
- ATAMER Kerim, Gemi Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yasal Sistem, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:2 (1997), Sayı:4, s.21
- ATAMER Kerim, Gemilerin İhtiyati Haczinde Seferden Men Önleminin Uygulanması (İİK m. 23/f.4 ve m.92’nin Tarihsel Kökenleriyle Deniz Takip Hukukundaki Anlamlar Üzerine), İÜHFİM 1997/3, s.279 vd.
- ATAMER Kerim, Yeni Türk Ticaret Kanunu Taslağının Değerlendirilmesi, İktisadi Araştırmalar Vakfı, Seminer, Tebliğ, Açış, Panel, İstanbul 2007, s.37 vd.
- ATAMER Kerim, “1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı”na dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi, Bilgi Toplumunda Hukuk - Prof. Dr. Ünal Tekinalp’e Armağan, C.1, İstanbul 2003, s.849
- ATAMER Kerim, Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti Ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, XXIII, Ankara 12 Haziran 2009, s.159-275) (“*Güncel Sorunlar*”)
- ATAMER Kerim, Gemilerde Aynı Haklara ve Cebri İcraya Uygulanacak Hukuk (14 Haziran 2003 tarihinde Deniz Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları Sempozyumu’na sunulan tebliğ), Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:6-7 (2004), Sayı:1-4, s.85 vd.
- ATAMER Kerim, 1989 Londra Sözleşmesinde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Kurtarma, Prof. Dr. Hüseyin Ülgen’e Armağan, C. I, İstanbul 2007, s.830-831 (“*Kurtarma*”)

- ATAOL Hüseyin, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s.57 vd.
- AYBAY Gündüz, Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, 2.bası, İstanbul 2000, s.681
- BARLAS Nuray, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği, İstanbul 2000
- BAYAMLIOĞLU Emre, 1976 Deniz Alacaklılarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 4, Sayı 1-2 (1999), s. 129-148
- CAN Mertol, Deniz Ticareti Hukuku, Cilt I, (Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri), 2. bası, Ankara 2003, s.191 vd.
- ÇAĞA Tahir / KENDER Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku, C.I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 15. bası, İstanbul 2009 ("I")
- ÇAĞA Tahir / KENDER Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku, C.II, Navlun Sözleşmesi, 9. bası, İstanbul 2009, ("II")
- ÇAĞA Tahir / KENDER Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku, C.III, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakları, Zamanaşımı, Deniz Hukukunda Cebri İcra, 4. bası, İstanbul 2005, ("III")
- ÇETİNGİL Ergon / KENDER Rayegân / ÜNAN A. Samim / YAZICIOĞLU Emine, TTK Tasarısının "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, Deniz Hukuku Dergisi, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler Özel Sayı, Ocak 2006, s. 1 vd.
- ÇETİNGİL Ergon, Finansal Kiralama Konusu Gemiler Üzerinde Gemi Alacaklısı Hakkının Doğması ile İlgili Olarak Uygulamada Ortaya Çıkan Bazı Sorunlar (3. Deniz Hukukuna İlişkin Yargıtay Kararları Sempozyumu'na sunulan tebliğ), Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:4 (1999), Sayı:1-2, s.7-24
- ÇETİNGİL Ergon, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına Dair 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulanma Alanı, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 3, sayı 1-2, s.3

- DAMAR Duygu, Deniz Ticareti Hukukunda Yasama Çalışmaları (20 Nisan 2004 Tarihli Kanun ve 1996 LLMC Protokolü), Deniz Hukuku Dergisi, Yıl: 6-7 (2001-2002), Sayı: 1-4, s.111
- DEYNEKLİ Adnan, 4949 Sayılı Kanunla Değişik İcra Ve İflas Kanununa Göre Adi Ve Rehinli Alacakların Sırası Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 54, Sayı: 1 Yıl: 2004, s.193
- DOĞRUCU Muhittin, Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı, İstanbul 1997
- EKŞİ Nuray, Yabancı Gemilerin İhtiyati Haczi, 2. bası, İstanbul 2004
- GÖKTAN Işık, Taşıyanın Mali Mesuliyet Sigortası (Kulüp Sigortası) P&I, İstanbul 2006
- GRIGGS Patrick / WILLIAMS Richard, Limitation of Liability For Maritime Claims, 3rd Edition, London 1998
- GÜNAY M. Barış, Türk ve Anglo - Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, Ankara 2009
- HILL Christopher, Maritime Law, 5th Edition, London 1998
- HIZIR Serdar, Gemi Alacaklısı Hakkının Bahşettiği Bir İmkan Olarak Rehinin Paraya Çevrilmesi Suretiyle Takip Usulü, BATİDER 2007, C.XXIII, sayı:4, s.364
- ILGIN Sezer, LLMC (Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Sözleşme) Hakkında, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 3, Sayı 1-2, s. 67-68, İstanbul 1998
- İSTANBULLU Atiye, Taşınmaz Rehni ve Gemi İpoteği, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:6-7 (2004), Sayı:1-4, s.158 vd.
- İZVEREN Adil / Nisim FRANKO / Ahmet ÇALIK, Deniz Ticaret Hukuku, (40.Yıl:1954-1994), Ankara 1994
- KALPSÜZ Turgut, Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Mahiyeti, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Ankara 1988 ("*Gemi Alacaklısı Hakkı*") s.301
- KALPSÜZ Turgut, Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları, Prof. Dr. Tuğrul Ansay'a Armağan, Ankara 2006, s.63 vd.
- KALPSÜZ Turgut, Gemi Rehni, 5. bası, Ankara 2004

- KALPSÜZ Turgut, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Deniz Ticareti Hukuku Hükümlerine İlişkin Açıklamalar (1), Hukuki Perspektifler Dergisi Yıl: 2005, Sayı: 4, s. 32
- KANER İnci, Deniz Ticareti Hukuku (Giriş-Gemi-Donatan ve Donatma İştiraki-Kaptan), 2. bası, İstanbul 2005
- KARA Hacı, Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, 1. bası, İstanbul 2005
- KENDER Rayegân / ÇETİNGİL Ergon, Deniz Ticareti Hukuku (Deniz Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, 10. bası, İstanbul 2009
- KENDER Rayegân, Türk ve Alman Hukuk Sistemlerinde Donatanın Sınırlı Sorumluluğuna Tabi Borçlarında Temerrüt ve Dava Faizi, İBD, 1973, C.47, s.1178
- KENDER Rayegân, Denizde Kurtarma-Yardım (1910 tarihli Brüksel Konvansiyonu ve Türk Hukukuna Göre), İstanbul 1962 ("*Kurtarma-Yardım*")
- KENDER Rayegân/
ÜNAN A. Samim/
AYBAY Gündüz/
ILGIN Sezer/
TEOMAN Oğuz/
ERSOY Ergun, Çevre Mevzuatı Açısından Gemilerin Durumu, Deniz Ticaret Odası, Ekim 1990, İstanbul
- SÜMER Özlem, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması Hakkında 1976 tarihli Londra Konvansiyonu'nun Türkiye Tarafından Tasdik Edilmesinin Hukuki Sonuçları, İstanbul 2007, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi)
- SÜZEL Cüneyt, 1993 Cenevre Sözleşmesinin Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Yansımaları, Uğur Alacakaptan'a Armağan, C.2, İstanbul 2008, s.597 vd.
- TEKİL Fahiman, Deniz Hukuku, 6.bası, İstanbul 2001
- TEKİL Fahiman, Deniz Hukuku: Uluslararası Konvansiyonlar, İstanbul 1987 ("*Konvansiyonlar*")
- TETLEY William, Maritime Liens and Claims, 2nd Edition, Montreal 1998

- TÜRKEL Doğuş Taylan, Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi, İzmir 2008
- ÜLGENER Fehmi, Taşıyanın Alacaklarından Dolayı Yük Üzerindeki Kanuni ve Akdi Rehin Hakkı “Lien Klozu”, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:2 (1997), Sayı:4, s.27 vd.
- ÜLGENER M. Fehmi, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar Bakımından Ticaret Kanunumuzun 1235. maddesinin 7., 8. ve 9. Bentleri Hükümlerinin Değerlendirilmesi, İBD, C.61, Sayı 4-5-6, 1987, s.296-297 (TTK m. 1235’in Değerlendirilmesi)
- ÜNAN A. Samim, Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulama Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı – Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı – Donatanın Karar Verdiği Kurtarma Yardımın Müşterek Avarya Olup Olmayacağı, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s.639 vd. (“Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu”)
- ÜNAN A. Samim, Türk Ticaret Kanunu’nun Yürürlüğu ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun Tasarısı Taslağı Hakkında Bazı Düşünceler, Çetingil ve Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s.1150 (“Yürürlük ve Uygulama Kanun Tasarısı”)
- ÜNAN A. Samim, Yük Üzerindeki Rehin Hakkı “Yük Alacaklısı Hakkı”, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:2 (1997), Sayı:4, s.9 vd. (“Yük Alacaklısı Hakkı”)
- ÜNAN A. Samim, Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yasal Sistem ve Özel Olarak TTK 1077’nin Uygulanması, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl:2 (1997), Sayı:4, s.23 vd.
- ÜNAN A. Samim, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ile Deniz Ticaret Hukukuna Getirilen Değişikliklerin Değerlendirilmesi (07 Kasım 2009 tarihinde İstanbul Barosu tarafından düzenlenen panele sunulan tebliğ), İstanbul 2009, s.28 (“Tasarı İle Getirilen Değişikliklerin Değerlendirilmesi”)
- ÜNAN A. Samim, Gemilerden Sızan veya Bırakılan Hidrokarbonlarla Denizin Kirlenmesinin Yol Açtığı Zararlardan Hukuki Sorumluluk, Yayınlanmamış Doktora Tezi, İstanbul 1986