

PAPER DETAILS

TITLE: Türk Deniz Ticaretini Düzenleyen Hükümlerin TTK m. 935 Anlamında ve "Gemi" Kavramı
Çerçevesinde Uygulama Alanı: Türkiye'nin Taraf Olduğu İlgili Milletlerarası Sözleşmelerin Uygulama
Alanları ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme

AUTHORS: Nil KULA DEĞİRMENCI

PAGES: 63-97

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/1539323>

Türk Deniz Ticaretini Düzenleyen Hükümlerin TTK m. 935 Anlamında ve “Gemi” Kavramı Çerçevesinde Uygulama Alanı: Türkiye’nin Taraf Olduğu İlgili Milletlerarası Sözleşmelerin Uygulama Alanları ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme

The Application Area of the Articles Governing Turkish Maritime Law in terms of TCC Art.935 and within the Framework of the “Ship” Concept: A Comparative Examination on the Application Areas of Concerning International Conventions that Turkey is Contracting State to

Nil Kula Değirmenci* 

Öz

Türk Deniz Ticareti Hukuku’nun temel kaynağı Türkiye’nin taraf olduğu ilgili milletlerarası sözleşmeler ile 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun (TTK) “Deniz Ticareti” başlıklı 5. Kitabı’nda yer alan 931 ila 1400. maddeleridir. Beher milletlerarası sözleşme uygulama alanını ihtiva ettiği belirli hükümlerle zikretmiştir. Bunun gibi, ilgili TTK maddelerinin uygulama alanı ise aynı kanunun 935.maddesinde belirlenmiştir. Buna göre tüm bu maddeler “ticaret” gemilerine uygulanabilecekken, bazı TTK hükümleri “ticaret gemisi niteliğini haiz olmayan diğer” gemi türlerine de uygulanabilecektir. Ancak TTK’nın bu şekilde genişletilen uygulama alanı, Türkiye’nin taraf olduğu ilgili bazı milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanları ile farklılık arz etmektedir. Çalışmada; Türk hukukunun uygulanabilirliğinin ve uygulanabilir Türk mevzuatı arasındaki hiyerarşinin sorgulanmasını takiben, belirli deniz ticareti hukuku uyumsuzluklarına uygulanabilecek ilgili milletlerarası sözleşmeler ile TTK hükümleri işaret edilmekte, TTK’nın kural olarak kabul edilen ve genişletilen uygulama alanı açıklanmakta ve işbu hükümlerin tamamı karşılaştırmalı olarak değerlendirilmektedir. Bu şekilde, bir deniz ticareti hukuku uyumsuzluğunun ortaya çıkması durumunda ticari olsun olmasın gemilere uygulanacak Türk hukuku açısından uygulamada yaşanabilecek tereddütleri gidermek amaçlanmaktadır.

Anahtar Kelimeler

Türk Ticaret Kanunu, Gemi, Uygulama Alanı, Milletlerarası Sözleşmeler

Abstract

The main source of Turkish Maritime Law is the concerning international conventions that Turkey is contracting state to and the “Marine Commerce” titled 5th Book of 6102 numbered Turkish Commercial Code (TCC) including the articles starting from article 931 and ending with article 1400. Each international convention has determined its own application area inside its provisions. Likewise, the application area of concerning TCC articles has been determined under art.935 of the same code. By the article, all of these articles can be applied to “commercial” ships as a rule. Additionally, several articles of TCC can also be applied to various types of ships “other than the commercial ones”. However, the extended application area of TCC is different from the application area of some of the related international conventions that Turkey is contracting state to. In the study; after questioning the applicability of Turkish law and the hierarchy between the

* Sorumlu Yazar: Nil Kula Değirmenci (Doç. Dr.), Dokuz Eylül Üniversitesi, Denizcilik Fakültesi, Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı, İzmir, Türkiye. E-posta: nilkuladegirmenci@gmail.com ORCID: 0000-0003-2449-8598

Atf: Kula-Degirmenci N, “Türk Deniz Ticaretini Düzenleyen Hükümlerin TTK m. 935 Anlamında ve “Gemi” Kavramı Çerçevesinde Uygulama Alanı: Türkiye’nin Taraf Olduğu İlgili Milletlerarası Sözleşmelerin Uygulama Alanları ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme” (2021) 41(1) PPIL 63. <https://doi.org/10.26650/ppil.2021.41.1.0044>

applicable Turkish norms, concerning international conventions and TCC provisions that can be applied to specific maritime law disputes are pointed, the application area of TCC as being accepted as the rule and its expansions are explained and all of these provisions are evaluated comparatively. Thus, in the appearance of a maritime conflict; it is aimed to override the possible hesitations in terms of applicable Turkish law to ship without considering whether it is a commercial one or not.

Keywords

Turkish Commercial Code, Ship, Application Area, International Conventions

Extended Summary

Maritime transportation has dense global characteristics. Turkey, due to its geographical position, performs approximately 90% of its global trade through maritime transportation. In such cases that mostly involve foreign elements, it is important to adopt and apply international legal instruments that govern the rights, liabilities and authorities of the concerning persons and have superior characteristics over the national legal instruments. Thus, these parties having a connections with various nations will be aware of their uniform rights, liabilities and authorities and trust the fair performance of the system.

Turkish maritime law is based on two main sources: the 5th Book of Turkish Commercial Code (TCC) and international conventions that Turkey is contracting state to. During the code making process, Turkish code maker has preferred to prepare the new TCC by considering or directly referring to the international conventions that Turkey is contracting state to. Thus, the code maker has aimed to ensure the harmony between the international and national legal instruments governing maritime transportation.

To decide whether to apply Turkish law or not to a conflict that is involving a foreign element, at the first step, the court shall control the applicable provisions of the 5718 numbered Turkish Code on Private International Law and International Civil Procedure (5718 numbered Code). The basic principle is the application of the agreed law to the conflicts arising from contractual issues. Additionally, as for the conflicts arising from torts, the place of occurrence is accepted to be the applicable law. Upon determining the applicable provisions under the code and finding out that Turkish law will be applied to solve that conflict, the applicable Turkish norms shall be formed under a hierarchy. Even though there are dense discussions concerning the norm hierarchy in Turkey, it is widely accepted that the international conventions that Turkey is contracting state to are on top of the norm hierarchy and thus, they will have the priority over codes in application. As a consequence of the *lex superior* principle international conventions that are governing maritime law and that Turkey is contracting state to, will have the priority over the provisions of the 5th Book of TCC that are governing the same issue.

Each norm has determined its own application area inside its provisions. In the study main maritime conflicts arising from (1) the liability of sea carrier arising from the carriage of cargo, (2) the liability of sea carrier arising from the carriage of passengers and their luggage, (3) the limitation of liability, (4) the collision, (5) the salvage, (6) the maritime liens and mortgages, (7) the liability arising from oil pollution and compensation and (8) the arrest of ships have been pointed out under the concerning international conventions and their application areas. Thus, the applicability of these international conventions that have priority over Turkish domestic legislation has been examined.

In times when the applicability of the above-mentioned international conventions cannot be executed, the applicability of TCC shall be questioned. TCC, under its article 935 has accepted that all the provisions of TCC governing maritime law will be applied to "commercial ships". Besides, some of these provisions can also be applied to yachts, ships that are assigned to educational, sports or scientific purposes or to ships that are owned by the state and assigned to public purposes. In the study, after determining the applicability of Turkish law to a maritime conflict, application areas of the specific international conventions and TCC have been determined through a comparative table. Thus, in the appearance of a maritime conflict, it is aimed to override the possible hesitations in terms of applicable Turkish law to ship.

Türk Deniz Ticaretini Düzenleyen Hükümlerin TTK m. 935 Anlamında Uygulama Alanı: Türkiye’nin Taraf Olduğu İlgili Milletlerarası Sözleşmelerin Uygulama Alanları ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme

I. Giriş

Türk Deniz Ticareti Hukuku’nun ulusal anlamda temel kaynağı olan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun¹ “Deniz Ticareti” başlıklı 5. Kitabı’nda yer alan hükümlerin hangi gemilere uygulanacağı aynı kitabın 935.maddesinde açık olarak zikredilmektedir. Buna göre “aksini öngören kanun hükümleri saklı kalmak kaydıyla, bu Kanunun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri ticaret gemileri hakkında uygulanır” (f.1). Dolayısıyla TTK’nın 931 ila 1400. maddeleri, kural olarak “ticaret” gemilerine uygulanabilmektedir. Bu maddeler; genel hükümler, geminin kimliği, gemi sicili ile mülkiyet ve diğer aynı haklar bölümlerini içeren “gemi” kısmını (1.Kısım), donatan ve donatma iştiraki kısmını (2.Kısım), kaptan kısmını (3.Kısım), yine gemi kira sözleşmeleri, zaman charteri sözleşmesi, navlun sözleşmesi, zamanaşımı ve denizyolu ile yolcu taşıma sözleşmesi bölümlerini içeren “deniz ticareti sözleşmeleri” kısmını (4.Kısım), müşterek avarya, çatma ve kurtarma bölümlerini içeren “deniz kazaları” kısmını (5.Kısım), gemi alacakları kısmını (6.Kısım), sorumluluğun sınırlandırılması ve petrol kirliliği zararının tazmini kısmını (7.Kısım) ve cebri icraya ilişkin özel hükümler kısmını (8.Kısım) düzenleyen hükümlere yer vermektedir.

TTK’nın deniz ticaretini düzenleyen hükümlerinin uygulama alanını zikreden 935. maddesi, hükümlerin kural olarak ticaret gemilerine uygulanacağını zikretmesinin akabinde bu hükümlerden bazılarının uygulama alanını ticaret gemisi niteliğini haiz olmayan gemi türleri için genişletmektedir. Buna göre “Gemi”, “Kaptan”, “Gemi Alacakları” ve “Cebri İcraya İlişkin Özel Hükümler” başlıklı kısımları, “Çatma” ve “Kurtarma” başlıklı bölümleri, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması hakkındaki hükümleri ile donatanın, gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin 1062. maddesi, yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere (m.935, f.1, (a) bendi), “Çatma” ve “Kurtarma” başlıklı bölümleri, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması hakkındaki hükümleri ile donatanın, gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin 1062. maddesi, münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen Devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilere (m.935, f.2, (b) bendi), bayrak şahadetnamesi ile ilgili 944. maddenin ikinci fıkrası ile 945, 947, 948 ve 949. maddeleri, sicille ilgili 955, 956, 973 ve 991. maddeleri, kanuni ipotekle ilgili 1013. maddesi ve yapı hâlinde bulunan gemiler üzerindeki haklarla ilgili 1054 ilâ 1058. maddeleri yabancı bir devlet veya onun vatandaşları adına Türkiye’de yapılmakta olan gemilere de, nitelikleri ile bağdaştığı

¹ Resmi Gazete Tarihi: 14.02.2011, Resmi Gazete Sayısı: 27846.

ölçüde (m.935, f.1, (c) bendi) uygulanır. Dolayısıyla TTK, deniz ticaretine ilişkin belirli hükümlerinin uygulama alanını, belirli türdeki gemiler için genişletmiştir.

Deniz ticareti hukukunun küreselliği dolayısıyla yeknesak uygulamalar getirebilmek amacıyla özellikle deniz ticareti ile iştigal eden devletlerin deniz ticaretinin belirli alanlarında milletlerarası örgütler tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşmelere taraf olmaları önemlidir. Nitekim taraf olunan milletlerarası sözleşmeler, ortaya çıkması muhtemel uyuşmazlıklara uygulanacak emredici hükümleri ihtiva ettiklerinden, taraf devletlerin ulusal hukuklarındansa işbu milletlerarası sözleşme hükümlerinin uygulanması, sıklıkla farklı devlet tabiiyetindeki uyuşmazlık taraflarının öngörülebilir, belirli ve bu nedenle güvenilir uluslararası bir hukuk vasıtasıyla çözüme ulaşmalarını temin edecektir.

Türkiye, T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın güncel Deniz Ticareti 2018 yılı İstatistikleri uyarınca, dünya deniz ticareti filosu sıralamasında 15.sırada yer almakta; denizyolu taşımacılığını diğer taşıma sistemlerine (karayolu, havayolu, demiryolu, posta, boru hattı ile yapılan taşımalar ve elektrik enerjisi, kendinden hareketli vasıtalar) göre ihracatta %78,1, ithalatta ise %95,3 oranında kullanmaktadır.² Dolayısıyla Türkiye'nin özellikle uluslararası taşımacılık anlamında deniz ticareti ile yoğun bir şekilde iştigal olduğu açıktır. Bu nedenle de Türkiye'nin deniz ticareti hukukunu düzenleyen milletlerarası sözleşmelere taraf olması, yukarıda işaret edilen yeknesak, belirli ve güvenilir hukuk uygulaması açısından önem taşımaktadır. İşaret edilen önem, kanun koyucu tarafından da takdir edilmiş olacaktır ki TTK Genel Gerekçesi'nde müteaddit defalar "kanunun hazırlanması aşamasında ilgili milletlerarası sözleşmeler ile milli hukuk arasında tam bir uyum sağlanması doğrultusundaki temel ilkenin esas alındığı" zikredilmiştir.³

Milletlerarası sözleşmelerin Türk deniz ticareti hukuku açısından taşıdıkları ve yukarıda işaret edilen öneme binaen, Türkiye'nin deniz ticareti hukukunu muhtelif alanlarda düzenleyen birçok milletlerarası sözleşmeye taraf olduğunu ya da taraf olma süreci içerisinde bulunduğunu belirtmek gerekmektedir. Çalışmanın kapsamı açısından, TTK'nın 5.Kitap hükümlerinin uygulama alanlarına giren ve Genel Gerekçe'de de atıfta bulunulan milletlerarası sözleşmeleri; 1924 tarihli Konişmentolara Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Antlaşma (Lahey Kuralları),⁴ 1968 tarihli

2 T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı-Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2018 yılı İstatistikleri, 16 ve 34-35, <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/deniz-ticaret-2018-istatistikleri.pdf>.

3 Bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Dönem: 23, Yasama Yılı:2, S. Sayısı: 96 [Genel Gerekçe], 59, 293, 302, 372 ve 407. Ayrıca bkz. Kerim Atamer, Deniz Ticareti Hukuku IV-Deniz İcra Hukuku, (2. Baskı, Oniki Levha Yayıncılık 2019) 41 [Deniz İcra].

4 Türkiye, işbu sözleşmeye 6469 sayılı Onay Kanunu ile katılmayı uygun bulmuştur. Resmî Gazete Tarihi: 22.02.1955, Resmî Gazete Sayısı: 8937.

Visby Protokolü ile Değiştirilmiş 1924 Lahey Kuralları (Lahey-Visby Kuralları),⁵ 1978 tarihli Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (Hamburg Kuralları),⁶ 1974 tarihli Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınmasına ilişkin Sözleşme (Atina Sözleşmesi) ve 2002 Tadil Protokolü,⁷ 1976 tarihli Deniz Alacaklarının Sınırlandırılmasına ilişkin Londra Sözleşmesi (Londra Sözleşmesi)⁸ ve 1996 Tadil Protokolü,⁹ York Anvers Kuralları,¹⁰ 1910 tarihli Denizde Çatmalara ilişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi hakkında Milletlerarası Sözleşme (Çatma Sözleşmesi),¹¹ 1989 tarihli Denizde Kurtarma Hakkında Milletlerarası Sözleşme (Kurtarma Sözleşmesi),¹² 1993 tarihli Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (Rehin Sözleşmesi),¹³ 1992 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili Uluslararası Sözleşme (Sorumluluk Sözleşmesi) ve 2000 Tadil Protokolü¹⁴ ve 1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararının Tazmini için Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile ilgili Uluslararası Sözleşme (FON Sözleşmesi) ve 2003 Tadil Protokolü¹⁵ ve 1999 tarihli Gemilerin İhtiyatı Hazine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (İhtiyatı Haciz Sözleşmesi)¹⁶ olarak belirlemek mümkündür.

- 5 Türkiye işbu sözleşmeye katılmamıştır. Ancak kanun koyucunun amacı; taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri, 1979 tarihli ÖCH Protokolü ile değişik Lahey-Visby Sözleşmesi'ni esas alarak ve bu sözleşme ile tam bir uyum sağlayarak yeniden düzenlemek olduğundan (bkz. Genel Gerekçe, 358), TTK'nın özellikle taşıyanın sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin 1186.maddesi hükmü hazırlanırken Lahey-Visby Kuralları dikkate alınmıştır.
- 6 Her ne kadar Türkiye Hamburg Kuralları'na taraf olmasa da Hamburg Kuralları da Türk hukuku açısından gereksinimleri karşılayabilecek (fiili taşıyanın sorumluluğu gibi) yeni bazı hükümler (TTK m.1191 ve m.1192) ihtiva etmektedir. Bunlardan, 1924 tarihli Lahey Kuralları sistemine aykırı olmayan bazılarının da milli hukuka kazandırılması kararlaştırılmıştır. Bkz. Genel Gerekçe, 343).
- 7 Türkiye, işbu sözleşmeye 6990 sayılı Onay Kanunu ile katılmayı uygun bulmuştur. Resmî Gazete Tarihi: 03.04.2017, Resmî Gazete Sayısı: 30027. Milletlerarası Antlaşmaların Onaylanmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında 15.07.2018 tarih ve 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi uyarınca belirlenen resmi işlemler halihazırda tamamlanmadığından, Türkiye'nin işbu sözleşmeye taraf sıfatı bulunmamaktadır.
- 8 Türkiye, işbu sözleşmeye 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile katılmayı uygun bulmuştur. Resmî Gazete Tarihi: 04.06.1980, Resmî Gazete Sayısı: 17007.
- 9 Türkiye işbu protokole 2010/162 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile katılmayı uygun bulmuştur. Resmî Gazete Tarihi: 13.03.2010, Resmî Gazete Sayısı: 27520.
- 10 Comité Maritime International (CMI) tarafından belirli aralıklarla yenilenen ve müşterek avaraya ilişkin temel akdi kaideler ihtiva eden York Anvers Kuralları her ne kadar bir milletlerarası sözleşme niteliğini haiz olmasa ve ancak tarafların kendisine atıfta bulunmaları durumunda uygulanabilse de uygulamada kullanılan tüm basılı sözleşme ve konişmentolarda bu kurallara atıfta bulunulduğundan, Türk kanun koyucu, TTK m.1273 uyarınca, taraflarca başkaca husus kararlaştırılmamış olduğu takdirde müşterek avarya garamesinin işbu madde hükmüne göre Türkçe'ye çevrilip yayınlanmış olan en son tarihli York Anvers Kuralları'na tabi olduğunu açıkça zikretmiştir.
- 11 Türkiye, işbu sözleşmeye 3226 sayılı Onay Kanunu ile katılmayı uygun bulmuştur. Resmî Gazete Tarihi: 23.06.1937, Resmî Gazete Sayısı: 3638.
- 12 Türkiye, işbu sözleşmeye 6480 sayılı Onay Kanunu ile katılmayı uygun bulmuştur. Resmî Gazete Tarihi: 29.05.2013, Resmî Gazete Sayısı: 28661.
- 13 Türkiye, işbu sözleşmeye 6940 sayılı Onay Kanunu ile katılmayı uygun bulmuştur. Resmî Gazete Tarihi: 25.03.2017, Resmî Gazete Sayısı: 30018. Milletlerarası Antlaşmaların Onaylanmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında 15.07.2018 tarih ve 9 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi uyarınca belirlenen resmi işlemler halihazırda tamamlanmadığından, Türkiye'nin işbu sözleşmeye taraf sıfatı bulunmamaktadır.
- 14 Türkiye, işbu protokole 6345 sayılı Onay Kanunu ile katılmayı uygun bulmuştur. Resmî Gazete Tarihi: 12.07.2012, Resmî Gazete Sayısı: 28351.
- 15 Türkiye, işbu protokole 6348 sayılı Onay Kanunu ile katılmayı uygun bulmuştur. Resmî Gazete Tarihi: 12.07.2012, Resmî Gazete Sayısı: 28351.
- 16 Türkiye, işbu sözleşmeye 6904 sayılı Onay Kanunu ile katılmayı uygun bulmuştur. Resmî Gazete Tarihi: 25.03.2017, Resmî Gazete Sayısı: 30018.

Deniz ticareti ihtilafı gibi sıklıkla yabancılık unsuru barındıran bir hukuk ihtilafını çözmek yönünde atılması gereken ilk adım; uygulanacak hukuku ve bu hukuk içerisinde yer alan mevzuat arasındaki hiyerarşiyi tespit etmektir. Bu şekilde hâkim, ihtilafı çözmek amacıyla önce Türk hukukunun uygulanabilirliğini 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK)¹⁷ kapsamında denetlemekte, bunu takiben de Türk mevzuatında öncelikle uygulanacak normları tespit etmektedir ki ihtilafın esasına yönelik karar verebilsin.

Yukarıda açıklanan nedenlerle, çalışmada öncelikli olarak bir deniz ticareti hukuku uyuşmazlığına Türk hukukunun uygulanabilirliği ve bunun akabinde ilgili mevzuat (TTK 5.Kitap hükümleri ile Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelerin ilgili hükümleri) arasındaki öncelik-sonralık ilişkisi sorgulanmaktadır. Çalışmanın takip eden bölümlerinde ise önce Türkiye'nin taraf olduğu ilgili milletlerarası sözleşmelerin uygulama alanları ile ihtilafı ilgili TTK hükümleri tespit edilmekte ve milletlerarası sözleşmelerin uygulanamadıkları durumda uygulanacak TTK 5. Kitap hükümleri m.935 uyarınca değerlendirilmektedir. Bu anlamda TTK uyarınca gemi ve özellikle TTK'nın deniz ticaretini düzenleyen tüm hükümlerinin uygulanabildiği "ticaret" gemisi tanımlanmakta, daha sonra TTK'nın deniz ticaretine ilişkin belirli hükümlerinin uygulama alanının genişletildiği ticaret gemisi niteliğini haiz olmayan diğer gemiler işaret edilmektedir. İşbu mevzuat hükümlerinin uygulama alanları karşılaştırmalı bir tablo ekseninde ortaya çıkarılarak, bir deniz ticareti hukuku uyuşmazlığının ortaya çıkması durumunda gemiye uygulanacak hukuk açısından uygulamada yaşanabilecek tereddütleri gidermek amaçlanmaktadır.

II. Türk Hukukunun Deniz Ticareti Uyuşmazlıklarına Uygulanabilirliğinin Denetimi ve Türk Hukuku Normları Arasındaki Hiyerarşi

Herhangi bir yabancılık unsuru bulunmayan bir deniz ticareti ihtilafına Türk hukukunun uygulanabileceği oldukça açıktır. Sorun, işbu ihtilafın yabancılık unsuru içermesinde ortaya çıkmaktadır ki, yukarıda işaret edildiği üzere kabotaj taşımalarının oranının oldukça az olduğu Türkiye'de, bu sorunu yaşamak kaçınılmaz olmaktadır. Bu nedenle, çalışmanın işbu bölümünde, öncelikli olarak Türk hukukunun deniz ticareti uyuşmazlıklarına uygulanabilirliği denetlenmekte ve bu denetlemenin olumlu sonuçlanmasını takiben, hâkimin bir deniz ticareti hukuku uyuşmazlığına uygulayabileceği Türk hukuku normları arasındaki öncelik-sonralık ilişkisi belirlenmektedir.

A. Türk Hukukunun Deniz Ticareti Uyuşmazlıklarına Uygulanabilirliğinin Denetimi

Yabancılık unsuru taşıyan özel hukuka ilişkin işlem ve ilişkilerde uygulanacak hukuk MÖHUK hükümleri uyarınca düzenlenmektedir (MÖHUK m.1, f.1). Dolayısıyla

17 Resmi Gazete Tarihi: 27.11.2007, Resmi Gazete Sayısı: 26728.

yabancılik unsuru içeren bir denizcilik ihtilafına uygulanacak hukukun Türk hukuku olup olmadığının denetimi, MÖHUK kurallarını tetkik ile mümkün olabilecektir. Ancak işbu noktada önemli olan, Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelerin; Türkiye tarafından onaylanması durumunda Türk iç hukukunun bir parçası haline geldikleri ve MÖHUK m.1, f.2 uyarınca kanunun uygulanmasından saklı tutulmaları dolayısıyla, ancak işbu milletlerarası sözleşmelerin düzenlemediği, açıkta bıraktıkları hususlar bakımından ilgili MÖHUK hükümlerinin devreye girecek olmasıdır. İlgili hükmü ile MÖHUK, milletlerarası sözleşmelerin Türk iç hukuku normlarına göre öncelikli uygulama alanını açıkça zikretmektedir.

Deniz ticaretine ilişkin ihtilaflar, TTK'nın 5.Kitap sistematigi takip edildiğinde; mülkiyetten (ayni haklar), deniz ticareti sözleşmelerinden (sözleşmeden doğan borç ilişkileri ya da eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmeler) veya deniz kazalarından (haksız fiiller) kaynaklanabilir. Ortaya çıkan ihtilafa uygulanacak hukukun Türk hukuku olup olmadığı MÖHUK'un aşağıdaki hükümlerinin tetkiki ile denetlenebilir:

MÖHUK uyarınca deniz taşıma araçları üzerindeki aynî haklar, menşe ülke hukukuna tâbidir (m.22, f.1). Menşe ülke, deniz taşıma araçlarında aynî hakların tescil edildiği sicil yeri, deniz taşıma araçlarında bu sicil yeri yoksa bağlama limanıdır (m.22, f.2). Örneğin bir gemi üzerinde ipotek hakkı tesisi için TTK m. 1014 vd. hükümlerin uygulanabilmesi, öncelikli olarak işbu geminin Türk gemi sicillerinden birine (Milli Gemi Sicili ya da Türk Uluslararası Gemi Sicili) tescil edilmiş olmasına bağlıdır.¹⁸

Deniz ticareti sözleşmelerine uygulanacak hukuk ise ikili bir sınıflandırma içerisinde belirlenebilir. Eşyanın taşınmasına dair olmayan bir sözleşmeden kaynaklanan ihtilaflarda işbu sözleşmeden doğan borç ilişkileri tarafların açık olarak seçtikleri hukuka tâbidir. Sözleşme hükümlerinden veya hâlin şartlarından tereddüde yer vermeyecek biçimde anlaşılabilen hukuk seçimi de geçerlidir (m.24, f.1). Ancak tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde sözleşmeden doğan ilişkiye, o sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukuk uygulanır (m.24, f.4, c.1). Bu hukuk, karakteristik edim borçlusunun, sözleşmenin kuruluşu sırasındaki¹⁹ mutad meskeni hukuku, ticarî veya meslekî faaliyetler gereği kurulan sözleşmelerde karakteristik edim borçlusunun işyeri, bulunmadığı takdirde yerleşim yeri hukuku, karakteristik edim borçlusunun birden çok işyeri varsa söz konusu sözleşmeyle en sıkı ilişki içinde bulunan işyeri hukuku olarak kabul edilir (m.24, f.4, c.2). Ancak hâlin bütün şartlarına

18 Türk deniz hukukunda kabul edilen dört gemi sicilinden herhangi birine tescil edilmemiş olan bir deniz aracının bu nedenle uğrayabileceği olumsuzlukları gidermek amacıyla tesis edilen bir müessese olan Bağlama Kütüğü ise, gemi sicili niteliğinde olmadığından kütüğe kayıtlı gemi ve araçlar hakkında TTK'nun "Mülkiyet ve Diğer Ayni Haklar"a dair 996 ilâ 1060. maddeleri uygulanmaz. Ayrıntılı bilgi için bkz. İsmail Demir, "Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler", (2015) 64 (1) AÜHFD 149 [Bağlama Kütüğü].

19 Burada sözleşmenin imzalandıktan sonra işyeri değişikliğinden etkilenmemesi amaçlanmıştır. Bkz. Aslıhan Sevinç, "5718 sayılı MÖHUK Uyarınca Taşıma İşlerine Uygulanacak Hukuk", Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan, Cilt:II (Oniki Levha Yayıncılık 2010) 1596.

göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşme, bu hukuka tâbi olur (m.24, f.4, c.3).

Taraflar arasında akdedilen denizyolu ile eşya taşıma sözleşmesinden kaynaklanan ihtilaflar ise tarafların seçtikleri hukuka tâbidir (m.29, f.1). Ancak bu husustaki iradenin açık olması, hukuk seçiminin geçerliliği için şarttır.²⁰ İşbu belirleme; taraflar arasında düzenlenen taşıma sözleşmesi hükümleri ya da işbu taşıma sözleşmesi uyarınca düzenlenen taşıma belgesi hükümleri ya da her ikisi uyarınca gerçekleştirilebilir. Sonuncu ihtimalde, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu²¹ (TBK) m.1 kapsamında tarafların karşılıklı ve birbirine uygun iradelerini ihtiva eden sözleşme hükümlerine üstünlük verilmelidir. Nitekim özellikle önceden belirlenmiş matbu kayıtlardan oluşan taşıma belgesinde yer alan ve sıklıkla uygulanacak hukuka dair kayıtları da ihtiva eden TBK m.20 anlamındaki genel şartlar, hem TTK m. 858 hem de TTK m.1228 uyarınca sözleşmenin kendisi değil ancak "ispatı" fonksiyonunu haiz taşıma belgesinde yer almakla, "tarafların gerçek iradelerini yansıtmama" tehlikesini taşımakta ve işbu tehlikeye binaen TBK m.21 uyarınca da hukuki denetim altında tutulmaya çalışılmaktadırlar.

Taraflar arasında uygulanacak hukuka ilişkin bir belirlemenin bulunmadığı durumlarda ise, mahkeme, eşya taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuku yine MÖHUK uyarınca belirleyecektir. Buna göre; sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyanın esas işyerinin bulunduğu ülke, aynı zamanda yüklemenin veya boşaltmanın yapıldığı ülke veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu ülke ise, bu ülkenin sözleşmeyle en sıkı ilişkili olduğu kabul edilir ve sözleşmeye bu ülkenin hukuku uygulanır (m.29, f.2). Bu kurallara göre bağlama noktasının belirlenmesinde iki kıstas birden dikkate alınacaktır. Birinci kıstas "sözleşmenin kuruluşu sırasında taşıyanın esas işyerinin bulunduğu yer"dir; ancak bu yer, yetkili hukuku belirlemek için tek başına yeterli değildir. Bu kıstasa ek olarak ikinci bir kıstas kabul edilmiş ve kendi içinde üç seçenekli bildirilmiştir: yüklemenin yapıldığı yer, boşaltmanın yapıldığı yer veya gönderenin esas işyerinin bulunduğu yer.²² Dolayısıyla sözleşmeyle en sıkı ilişkili işyeri hukuku, her zaman "esas" işyeri –yani işletme merkezi hukuku olmayabilecektir²³ ve taşıyanın

20 Emine Yazıcıoğlu, "Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu", (2002) 5(1-4) DHD 47 [Kural Sorunu]. Nomer'e göre taraflar hukuk seçimi hakkındaki iradelerini açık olarak beyan etmemiş olsalar dahi, tarafların bir hukuk seçimini isteyip kabul ettikleri açıkça anlaşılıyorsa, bu husustaki iradeleri zımni de olsa, kanunun aradığı anlamda açık bir hukuk seçimi bulunmaktadır. Bkz. Ergin Nomer, Devletler Hususi Hukuku, Genel Prensipler-Uygulama-Milletlerarası Usul Hukuku-Yabancı Kararların Tanınması ve Tenfizi, (10. Bası, Beta Yayınları 2000) 262.

21 Resmî Gazete Tarihi: 4.02.2011, Resmî Gazete Sayısı: 27836.

22 Kerim Atamer ve Cüneyt Sützel, Yeni Deniz Ticaret Hukuku'nun Kaynakları, Cilt: I (Oniki Levha Yayıncılık 2013) 128. Ekşi, yükleme ve boşaltma limanlarından kastın taraflar arasındaki taşıma sözleşmesinde belirtilen limanlar olduğunu, fiilen yükleme veya boşaltma yapılan limanların bulunduğu yere bakılmayacağını ifade etmektedir. Bkz. Nuray Ekşi, "Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk (5718 Sayılı MÖHUK md. 29)", (Avrupa'da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun'un Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri, Dr. Nusret-Semahat Ersel Uluslararası Ticaret Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi Konferans Yayınları Dizisi 2, Koç Üniversitesi 2010) 128.

23 Rumeysa Partalı, "Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkında MÖHUK Madde 29'un Değerlendirilmesi", (2017) 37(2) Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni 779.

esas işyerinin bulunduğu ülke hukukunun uygulanması, şu şartlara bağlanmıştır: eşyanın yükleme ve boşaltma işlemlerinin de burada yapılması veya gönderenin esas işyerinin burada bulunması.²⁴ Maddede belirtilen şartlar gerçekleşmezse, taşıma sözleşmesinin taşıyıcının esas işyeri hukuku ile yakından bağlantılı olduğuna ilişkin karine çürütülmüş olacaktır.²⁵ Örneğin denizyolu ile eşya taşımada; taşıyanın esas işyeri Türkiye’de bulunuyorsa ve yüklemenin yapıldığı yer, boşaltmanın yapıldığı yer ya da gönderenin esas işyerinin bulunduğu yer Türkiye’de ise, ortaya çıkan ihtilafa Türk deniz ticareti hukuku normları uygulanacaktır. Bunlardan hiçbir taşıyıcının esas işyerinin bulunduğu ülke değilse ve “halin bütün şartlarına göre” eşya taşıma sözleşmesiyle daha sıkı ilişkili hukukun bulunması halinde, bu hukuk uygulanacaktır (m.29, f.3).

Bu noktada eşyanın taşınmasına ilişkin sözleşmelere ilişkin kanunlar ihtilafı kurallarını düzenleyen MÖHUK m.29’un uygulanmadığı durumlarda; aynı kanunun genel itibarıyla sözleşmeden doğan borç ilişkilerine uygulanacak hukuku düzenleyen ve yukarıda incelenen 24. maddesinin uygulanabileceğini, bu madde ile de taraflara yine uygulanacak hukuku belirleme serbestisi tanındığını ve bu serbestinin kullanılmadığı durumlarda ise sözleşme ile yine “en sıkı ilişkili hukukun” uygulanacağını belirtmek gerekmektedir.²⁶

Son olarak, deniz ticaretine ilişkin ihtilafın haksız fiilden kaynaklanası durumunda uygulanacak hukukun Türk hukuku olup olmadığının denetiminde göz önünde bulundurulacak MÖHUK hükümlerine işaret etmek gerekmektedir. MÖHUK uyarınca haksız fiilden doğan borçlar haksız fiilin işlendiği ülke hukukuna tâbidir (m.34, f.1). Haksız fiillerin deniz ticareti hukuku uygulamasındaki en temel yansıması, TTK sistematğinde bir deniz kazası olarak sınıflandırılan “çatma” ihtilafıdır. Dolayısıyla çatmanın vuku bulması durumunda TTK (m.1286 vd.) ya da Çatma Sözleşmesi hükümlerinin uygulanabilmesi, kural olarak çatmanın Türk karasularında gerçekleşmiş olmasına bağlıdır. Ancak haksız fiilin işlendiği yer ile zararın meydana geldiği yerin farklı ülkelerde olması hâlinde, zararın meydana geldiği ülke hukuku uygulanır (m.34, f.2). Haksız fiilden doğan borç ilişkisinin başka bir ülke ile daha sıkı ilişkili olması hâlinde bu ülke hukuku uygulanır (m.34, f.3). Son olarak tarafların, haksız fiilin meydana gelmesinden sonra uygulanacak hukuku açık olarak seçebileceklerini belirtmek gerekmektedir (m.34, f.5).

²⁴ Ekşi, 127.

²⁵ Ekşi, 126.

²⁶ Atamer ve Süzel, bu hususun yeni düzenlemenin bir aksaklığı olduğunu, MÖHUK’un 29.maddesinin 2.fikrasında öngörülen kıstasların oluşmadığı hallerde, aynı kanunun 24.maddesinin 4.fikrasının devreye girerek, her ihtimalde “taşıyanın işyeri” hukukunun yetkili olmasının 29.maddenin 2.fikrasını gereksiz bir düzenleme haline getirdiğini ifade etmektedir. Bkz. Atamer ve Süzel, 129.

B. Türk Hukuku Normları Arasındaki Hiyerarşi

Bir deniz ticareti hukuku ihtilafına Türk hukukunun ilgili normlarının uygulanabileceğinin MÖHUK hükümleri uyarınca yukarıdaki gibi tespiti akabinde, bu normlar hükümlerinin hangisinin öncelikli olarak ihtilafa uygulanacağını belirlemek gerekmektedir. Aslında 6102 sayılı TTK’nın genel gerekçesinde,²⁷ “milletlerarası sözleşmelerin üstünlüğü” ilkesine açıkça yer verilmişse ve Anayasa²⁸ (m.90, f.5 ve m.148’in birlikte yorumlanması ile) ve yukarıda işaret edildiği üzere MÖHUK (m.1, f.2) kapsamında, Türkiye’nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmelerin uygulanmalarında, diğer iç hukuk normlarına göre önceliği haiz oldukları zımnen ve sarihden ifade edilmişse de,²⁹ işbu başlık altında konuyla ilgili genel hukuk ilkeleri değerlendirilmektedir.

Yukarıda da işaret edildiği üzere, Türk deniz ticareti hukukunun temel kaynağı Türkiye’nin taraf olduğu ilgili milletlerarası sözleşmeler ile TTK’nın 5.Kitap hükümleridir. Konuyla ilgili bir ihtilafın ortaya çıkması durumunda uygulanacak birden fazla norm hükmünün aynı konuyu düzenlemesi durumunda hâkimin hangi normun ilgili hükmünün öncelikli olarak uygulanacağına karar vereceği hususu, özellikle hükümler arasında bir farklılık olması durumunda önem taşımaktadır.

İlgili mevzuat hükümleri arasındaki öncelik-sonralık ilişkisini belirlemek amacıyla kabul edilen ilkelerin en önemlileri; *lex superior derogat legi inferiori* (*lex superior*; üst norm alt normu ilga eder), *lex posterior derogat legi priori* (*lex posterior*; sonraki norm önceki normu ilga eder) ve *lex specialis derogat legi generalis* (*lex specialis*; özel norm genel normu ilga eder) ilkeleridir.³⁰ Bu ilkelerden *lex superior* ve *lex posterior* ilkelerinin tespiti, *lex specialis* ilkesinin tespitine kıyasen çok daha kolay olmaktadır. Nitekim *lex superior* ilkesinin tespitinde normlar arasındaki hiyerarşi, *lex posterior* ilkesinin tespitinde ise normların tarihi gibi somut unsurlar göz önünde bulundurulurken; *lex specialis* ilkesinin tespitinde normlar arasındaki genellik-özellik ilişkisi tespit edilmeye çalışılmaktadır.

Lex superior ilkesinin temelinde, hukuk düzenini oluşturan ve hukukun “mevzuat” adı verilen yazılı kaynakları arasında hiyerarşik bir düzen öngören “normlar hiyerarşisi teorisi” bulunmaktadır. Türk hukuku açısından normlar hiyerarşisi, en üstte yer alan

27 Genel Gerekçe, 319-324.

28 Ayrıntılı açıklamalar için bkz. dn.31.

29 Nil Kula Değirmenci, Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu, (Oniki Levha Yayıncılık 2015) 9-10.

30 Gözler, bu ilkelerin yanı sıra bir de *abrogata lege abrogante non reviviscit lex abrogata* (*abrogata lege*; ilga eden kanunu ilga etmek, ilga edilmiş kanuna tekrar hayat vermez) ilkesinin de varlığından bahsetmektedir. Buna göre örneğin bir kanunu ilga eden bir kanunun Anayasa Mahkemesi tarafından ilga edilmesi, ilga edilen ilk kanunun tekrar yürürlüğe girmesine yol açmayacaktır. İlkeye ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Kemal Gözler, Anayasa Hukukunun Genel Teorisi, Cilt I (Ekin Yayınevi 2011) 312.

norma ilişkin güncel tartışmalar devam etmekle birlikte,³¹ şu şekilde okunabilir; en üstte Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler yer almakta, bunları Anayasa, kanun, kanun hükmünde kararname, tüzük, yönetmelik ve genelgeler takip etmektedir. Bu sıralama çerçevesinde, örneğin; bir yönetmelikte yer alan hükmün, kanun ya da kanun hükmünde kararnamede yer alan bir hükme aykırılık teşkil etmemek kaydıyla, aynı konuyu daha ayrıntılı bir şekilde düzenlediği sonucuna varılabilir. Ters durumda yani bir yönetmelikte yer alan hükmün, normlar hiyerarşisinde yönetmelikten önce gelen bir kanun hükmüne aykırılık teşkil etmesi ile bu normlar arasında bir çatışma yaşanması durumunda ise, yönetmeliğin ilgili hükmü yetkili ve görevli mahkemelerce *lex superior* ilkesi uyarınca iptal edilir. Dolayısıyla yönetmeliğe uygun ancak kanuna aykırı bir bireysel işlem, hukuka aykırı bir işlemdir ve dava konusu olması kaydıyla, mahkemece kanuna aykırı olduğu gerekçesiyle iptal edilir.³² Çalışma açısından önem taşıyan diğer bir örnek de işbu ilke uyarınca bir ihtilafa uygulanabilecek milletlerarası sözleşmelerin aynı konuyu düzenleyen hükümlerinin, ilgili kanun hükümlerine göre öncelikli olarak uygulanacakları yönünde verilebilir.

III. Belirli Deniz Ticareti Hukuku Uyuşmazlıklarına Uygulanabilecek Türk Hukuku Normları

Bir deniz ticareti hukuku ihtilafına Türk hukukunun uygulanabilirliğinin ve Türk hukukunda yer alan kanun ile milletlerarası sözleşmeler arasındaki öncelik-sonralık ilişkisinin milletlerarası sözleşmeler lehine tespitinin akabinde, işbu normların ilgili hükümlerinin özellikle “gemi” kavramını temel alan uygulama alanları ile haiz oldukları uyum ve farklılıkları değerlendirmek gerekmektedir. Bu şekilde bir

31 Her ne kadar Gözler, Anayasa'nın 90.maddesinin sadece “temel hak ve özgürlüklere ilişkin” milletlerarası sözleşme hükümlerinin kanunların aynı konulardaki farklı hükümleri ile çatışmaları durumunda çıkacak uyumsuzluklarda milletlerarası sözleşme hükümlerinin esas alınacağını zikreden son fıkrasının yanlış olduğunu, Hollanda ve Portekiz gibi ülkelerde olduğu gibi tüm milletlerarası sözleşmelerin kanun üstü değerde olması gerektiğini zikretmişse de, Türk normlar hiyerarşisini şu şekilde okumaktadır; en üstte Anayasa yer almakta, bunu temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası sözleşmeler, kanunlar, kanun hükmünde kararname, diğer konulara ilişkin milletlerarası sözleşmeler, teamüller, içtihatlar, tüzükler, yönetmelikler ve bireysel işlemler takip etmektedir. Bkz. Kemal Gözler, Hukuka Giriş, (2.Baskı, Ekin Yayınevi 2014) 185-200 [Hukuka Giriş]. Teziç ise Anayasa'nın ilgili maddelerine atıfta bulunmak suretiyle normlar hiyerarşisini (kurallar kademelenmesi); önce Anayasa'nın bağlayıcılığı ve üstünlüğü (m.11), sonra tüzüklerin kanuna aykırı olmaması (m.115), yönetmeliklerin de kanun ve tüzüklere aykırı olmayacağı (m.124) kuralları ile öngörmekte ve temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası sözleşmeleri, Anayasa ile bu konular dışındaki milletlerarası sözleşmeleri, kanunlar ile aynı kademede kabul etmektedir. Bkz. Erdoğan Teziç, Anayasa Hukuku, (12. Bası, Beta Yayınevi 2007) 82; İbrahim Ö. Kaboğlu, Anayasa Hukuku Dersleri, (Yenilenmiş ve Genişletilmiş 2.Baskı, Legal Yayıncılık 2005) 83-84. Kuluçlu'ya göre; 5170 sayılı Kanun'un 7.maddesi ile getirilen düzenleme ile temel hak ve özgürlükler dışındaki alanları düzenleyen milletlerarası sözleşmeler ile kanunların farklı hükümler içermesi durumunda, hukuk hiyerarşisi açısından yerel kanunların esas alınması gerektiğine dair zımni bir irade ortaya konulmaktadır. Bkz. Erdal Kuluçlu, “Türk Hukuk Sisteminde Normlar Hiyerarşisi ve Sayıştay Denetimine Etkileri” (2008), 71 Sayıştay Dergisi 4. Oder ve Kanadoğlu, kimi ülkelerde milletlerarası sözleşmelerin yasa üstü ve hatta Anayasa üstü normlar olduklarının kabul edilmiş olmasına ve doktrinde de bu görüşün savunulmasına karşın, Anayasa'nın 90.maddesinden bu sonucu çıkarmanın olanaklı olmadığını, Anayasa'da çıkarılacak bir yasanın yürürlükte bulunan bir milletlerarası sözleşmeye aykırı olmayacağı yönünde bir kurala yer verilmediğini, böyle bir yasanın uluslararası sorumluluğu gerektirse dahi, iç hukuk bakımından geçerli olacağını kuşkusuz olduğunu belirtmektedir. Bkz. Bertil Emrah Oder ve Osman Korkut Kanadoğlu, Uygulamalı Anayasa Hukuku, (Beta Yayınevi 2008) 302-303. Konuyla ilgili önemli mahkeme kararları için bkz. Danıştay İdari Dava Daireleri Genel Kurulu, 22.02.2007, E. 2006 /2824, K. 2006/115; Anayasa Mahkemesi, 27.02.1997, E. 1996/55, K. 1997/33.

32 Gözler, Hukuka Giriş, 342; Bilge Umar, Hukuk Başlangıcı, (Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları 1997) 93-94. Anayasa'ya aykırı kanunun varlığı halinde, bunun denetlenmesi konusu ve Anayasa mahkemesinin varlığı da hukuk devleti kavramı ile yakından ilişkilidir ve normlar hiyerarşisinin de bir güvencesidir.

deniz ticareti hukuku uyuşmazlığına (1) Türk hukukunun uygulanabileceğini tespit eden hâkim, (2) bu uyuşmazlığa “uygulanabilecek” ilgili milletlerarası sözleşmeleri uygulama alanlarına göre denetleyecek ve işbu sözleşmelerin hükümlerinin somut ihtilafa uygulanma kabiliyeti bulamamaları durumunda (3) TTK’nın 5.Kitap hükümleri m.935 ekseninde ihtilafın çözümünde uygulanabileceklerdir. Kaldı ki çalışmanın amacı da işbu üç aşamalı uygulama zincirini tespit etmek ve Türk deniz ticaretini düzenleyen hükümlerin TTK anlamında uygulama alanlarını, Türkiye’nin taraf olduğu ilgili milletlerarası sözleşmeler ile karşılaştırmalı olarak ve “gemi”yi temel almak suretiyle incelemektir. Nitekim bir milletlerarası sözleşmenin veya bir millî kanunun kapsam ve uygulama koşullarının belirlenmesinde suda hareket edebilen hangi araçların gemi sayılacağı büyük önem taşımaktadır.³³

A. İlgili Milletlerarası Sözleşmelerin Uygulama Alanları ve Uygulanabilecek TTK Hükümleri

Çalışmanın bu kısmında belirli deniz ticareti hukuku ihtilaflarına uygulanabilecek ilgili milletlerarası sözleşmeler işaret edilmekte ve bu sözleşmeler hükümleri ile aynı ihtilafa uygulanabilecek TTK hükümleri özellikle uygulama öncelikleri açısından değerlendirilmektedir.

1. Denizyolu ile Eşya Taşımacılığında Taşıyanın Tabi Olduğu Sorumluluk Rejimi

Türkiye, denizyolu ile eşya taşımacılığına ilişkin olarak kabul edilen ve yürürlükte olan üç milletlerarası sözleşme arasından sadece Lahey Kuralları’na taraftır. Aynı zamanda TTK, 1178 ila 1192.maddeleri, denizyolu ile eşya taşımacılığında taşıyanın tabi olduğu işbu sorumluluk rejimini diğer iki milletlerarası sözleşmeyi (Lahey-Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları) de dikkate almak suretiyle düzenlemiştir.

Milletlerarası denizyolu ile eşya taşımacılığında taşıyanın tabi olduğu sorumluluk rejiminin esaslarını düzenleyen Lahey ve Lahey-Visby Kuralları uyarınca “gemi”; deniz yoluyla eşya nakli için kullanılan her türlü vasıta manasına gelir (m.1, (d) bendi). Türkiye’nin taraf olduğu Lahey Kuralları’nın ve TTK hazırlanırken birçok hükmü dikkate alınan Lahey-Visby Kuralları’nın; gemi-ticaret gemisi ayırımına yer vermedikleri gibi, yer verdikleri “gemi” tanımının, kuralların mahiyeti itibarıyla, denizyolu ile eşya taşımacılığına özgüledikleri tespit edilmektedir. Her iki sözleşme sadece konişmentolu taşımalara uygulanabilmekte (m.1, (b) bendi; m.10) ve Lahey

³³ İsmail Demir, “Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonları Gemi Tanımının Yorumuna İlişkin Yürütülen Çalışmalar”, (2017) 66(3) Ankara Üniv. Hukuk Fak. Dergisi 518 [Gemi]. Her ne kadar, Türk mevzuatında gemi kavramının farklı şekillerde tanımlanması eleştirilip tanım farklılığının ortadan kaldırılmasının yerinde olacağı ileri sürülmekteyse de (bkz. Cüneyt Sözel, “Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan, Cilt:II (Oniki Levha Yayıncılık 2010) 1643-1644), Yazıcıoğlu ulusal ya da uluslararası bir düzenlemenin amacı ve uygulama alanı gerektirdiği takdirde, gemi kavramının farklı tanımlanmasında isabetsizlik olmadığını belirtmektedir. Bkz. Emine Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku (Filiz Kitabevi 2020) 45 [Deniz Ticareti].

Kuralları'nda bu yönde açıkça bir vurgu bulunmamakla birlikte Lahey-Visby Kuralları sadece uluslararası taşımalara uygulanabilmektedir.

Türk hukukunun uygulanacağı bir deniz ticareti hukuku uyumsuzluğunun denizyolu ile eşya taşımacılığında taşıyanın sorumluluğu hakkında vuku bulması durumunda ise, bir önceki bölümde işaret edilen genel geçer ilke uyarınca, Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme olan Lahey Kuralları hükümleri uyarınca karar verilmesi gerekmekte iken işbu kuralların yaklaşık 100 yıl öncesine dair düzene ilişkin hükümler sevk etmesi ve çağın ihtiyaçlarını karşılamıyor olması dolayısıyla Türk mahkemelerinin uygulamada sadece işbu ihtilaflara özgü bir kabul ile hareket ettikleri görülmektedir. Buna göre, Türk mahkemeleri; Lahey Kuralları'nı normlar hiyerarşisinde TTK ile aynı sırada değerlendirmekte ve *lex posterior* ilkesi uyarınca işbu sözleşmeye göre daha yeni tarihli olan TTK'nın aynı ihtilafa uygulanabilecek m.1178 vd. hükümlerine öncelik vermektedir.³⁴

2. Yolcu ve Bagajlarının Denizyolu ile Taşınması

TTK, 1247 ila 1271.maddeleri arasında denizyolu ile yolcu ve bagajlarının taşınması hususunu, Atina Sözleşmesi hükümlerini de dikkate almak suretiyle düzenlemiştir.³⁵

Yolcuların ve bagajlarının denizyolu ile taşınmasına dair belirli kurallar koyan Atina Sözleşmesi “gemi” kavramını, hava yastıklı araçlar hariç olmak üzere, sadece denizde hareket edebilen araçları ifade etmek amacıyla kullanmıştır (m.1, f.3). İşbu sözleşmenin kabul ettiği tanımdaki gemilere uygulanabilmesi için ise geminin sözleşmeye taraf devlet bayrağını taşıması veya sözleşmeye taraf devletlerden birinde tescil edilmiş olması, ya da taşıma sözleşmesinin Atina Sözleşmesine taraf devletlerden birinde akdedilmiş olması veya taşıma sözleşmesine göre hareket veya varma yerinin sözleşmeye taraf bir devlette bulunmasıdır (m.2, f.1).

Atina Sözleşmesi, devletler veya kamu otoriteleri tarafından yapılan ticari yolcu taşımalarına da uygulanır (m.21). TTK da açıkça (m.1247, f.2) hükümlerinin

34 Deniz ticaret hukukunda milletlerarası sözleşmeler ile kanunlar arasındaki hiyerarşik sıralamaya ilişkin tartışmalar için bkz. Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt I*, (Oniki Levha Yayınları 2017) 268-278 [Deniz Ticareti]; Hakan Karan, “Yargıtay’ın Konişmentolu Taşımlar Hakkındaki 1924 Tarihli Lahey Kaideleri’ni Uygulaması Gereği”, (Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, XVII, 9-10 Haziran 2000) 223-243; Emine Yazıcıoğlu, “Lahey Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Arasında Uygulanacak Kurallar Sorunu” (1999) 4 (3-4) DHD 39-60. Karan, “milletlerarası sözleşmelerin önceliği” ilkesi çerçevesinde ve 1982 Anayasası (m.90, f.5) uyarınca usulüne uygun olarak yürürlüğe giren milletlerarası sözleşmelerin Anayasa’ya aykırılığının ileri sürülemeyecek olmasına dayanmak suretiyle 25.08.1924 tarihli Konişmentoya Mütcellik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme’nin (Lahey Kuralları) uygulanmasına TTK’nın ilgili hükümlerine göre öncelik verilmesi gerektiğini ifade ederken, Yazıcıoğlu, Lahey Kuralları’na kanun kuvveti verilmediğini, buna karşılık Lahey Kuralları’nın tasdik edildiği dönemde hazırlık çalışmaları sürdürülmekte olan 6762 sayılı mülga TTK’ya bilinçli olarak Alman Ticaret Kanunu’nun Lahey Kuralları’nı esas alan hükümlerinin alındığını belirterek önceliğin TTK’ya verilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Denizyolu ile eşya taşımacılığında taşıyanın tabi olduğu sorumluluk rejiminin Lahey Kuralları yerine TTK 5.Kitap hükümlerine göre tesis edildiği mahkeme kararları için bkz. Yargıtay 11.H.D., E.2016/5515, K.2017/7193, T.13.12.2017; Yargıtay 11.H.D., E.2016/3125, K.2017/4094, T.12.07.2017; Yargıtay 11.H.D., E.2016/5531, K.2017/7576, T.25.12.2017; Yargıtay 11.H.D., E.2016/3421, K.2017/5343, T.16.10.2017; Yargıtay 11.H.D., E.2016/4780, K.2017/6642, T.28.11.2017.

35 Genel Gerekçe, 374.

devletler veya kamu otoriteleri tarafından yapılan ticari yolcu taşımalarına da açıkça uygulanabilir olduğunu zikretmiştir. TTK, içerisinde bu yönde açık bir hükme yer verilmemiş olsaydı dahi, TTK m.931, f.2 uyarınca "ticaret gemisi" tanımlanırken "kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın" ibaresi kullandığından, devletler veya kamu otoriteleri tarafından yapılan ticari yolcu taşımalarında kullanılan gemilerin TTK anlamında zaten "ticaret gemisi" niteliğinde oldukları ve işbu gemilerin, tüm TTK 5.Kitap hükümlerine bu nedenle tabi olduklarını bu noktada belirtmek gerekmektedir.

Türk hukukunun uygulanacağı bir deniz ticareti hukuku uyumsuzluğunun yolcuların ve bagajlarının denizyolu ile taşınmasına dair vuku bulması durumunda ise, Türkiye'nin Atina Sözleşmesi'ne taraf olma sürecini de tamamlanmasıyla, sözleşmenin hükümleri, ilgili TTK hükümlerine öncelikli olarak uygulanacaklardır. Ancak bu durumda dahi, Atina Sözleşmesi'nin "taşıma sözleşmesi"ni tanımlayan ilgili maddesi uyarınca (m.2, f.1), sözleşmenin uygulama alanının "denizyolu" ile yapılan taşımalarla sınırlı olduğunu ve iç sular üzerinde yapılan yolcu taşımaları bakımından Atina Sözleşmesi hükümlerinin uygulanamayacağını belirtmek gerekmektedir.³⁶ Kaldı ki zaten Atina Sözleşmesi, ancak sözleşme dahilinde tanımlanan (m.1, f.9) milletlerarası taşımalara uygulanabilmektedir. Bu gibi iç su ya da kabotaj taşımalarında, yukarıda işaret edilen ilgili TTK hükümleri uygulama alanı bulacaklardır.

3. Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması

Deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanması TTK'nın 1328 ila 1349. maddeleri arasında düzenlenmiştir. Bu anlamda TTK ilk defa Türk hukukunda sevk ettiği açık hükümlerde doğrudan Londra Sözleşmesi'nin uygulanabilirliğine atıfta bulunmuştur. Gerçekten ilgili madde uyarınca zikredilen ilk kural deniz alacaklarına karşı sorumluluğun, Londra Sözleşmesi'ne ve 1996 Tadil Protokolü'ne veya onun yerine geçmek üzere hazırlanarak Türkiye Cumhuriyeti tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşmelere göre sınırlanabilmesidir (m.1328, f.1). İlgili madde uyarınca zikredilen ikinci kural ise; işbu milletlerarası sözleşmelerin revizyon ve tadiline ya da sınırlarının değiştirilmesine ilişkin hükümlerinde yapılacak değişikliklerin, Türk hukukunda uygulama alanı bulmasıdır (m.1328, f.2). Buna göre, işbu sözleşmede yapılan değişiklik, Türkiye tarafından kabul edilip yürürlüğe girdiğinde, bu sözleşmeye atıfta bulunan kanunda bir değişiklik yapılmasına gerek olmadan, sözleşmenin yeni metnine atıf yapılmış sayılacaktır.³⁷

TTK uyarınca, MÖHUK'un 1.maddesinin birinci fıkrası anlamında yabancılık unsuru bulunmasa dahi, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun; Londra Sözleşmesi ile bu

36 Melda Taşkın, Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu, (Oniki Levha Yayıncılık 2016) 32-33.

37 Genel Gerekçe, 366.

sözleşmeyi değiştiren 1996 Tadil Protokolü veya onun yerine geçmek üzere hazırlanarak Türkiye Cumhuriyeti tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşmelere göre sınırlanmasını düzenleyen 1328.madde hükmü uygulanabilecektir (m.1329). Bu şekilde, Türkiye; Londra Sözleşmesi uyarınca taraf devletlere tanınan, tamamen milli nitelik taşıyan uyuşmazlıkları sözleşme kapsamından çıkartma yetkisini kullanmamış ve Londra Sözleşmesi’ni, tamamen milli nitelik taşıyan uyuşmazlıklarda dahi, uygulama yolunu benimsemiştir.³⁸ Sonuç olarak; Londra Sözleşmesi’nin 1.maddesinde sayılan kişilerden³⁹ olan bir Türk vatandaşı, Türkiye’de meydana gelen bir deniz kazasından doğan, tümü Türk vatandaşlarına ait taleplere karşı, bir Türk mahkemesi nezdinde sorumluluğunu sınırlamak istediğinde dahi Londra Sözleşmesi uygulama alanı bulabilecektir.⁴⁰ Kaldı ki işbu sözleşme donatanın sadece TTK’nın 1061 vd. hükümleri uyarınca tesis edilecek sorumluluğunu sınırlamak noktasında değil, donatan için uygulanabilecek diğer bir haksız fiil sorumluluğu olan ve gemi adamının kusuru bulunmasa dahi maddede yer alan diğer şartların karşılanması durumunda tesis edilebilecek olan TBK m.66 adam çalıştırmanın sorumluluğu hükümlerinde de uygulama alanı bulabilecektir.

Londra Sözleşmesi gemi kavramını tanımlamamış ancak uygulama alanını gemiyi temel olarak oldukça ayrıntılı bir düzenleme ile belirlemiştir. Gerçekten sözleşmenin uygulama alanının belirlenmesi açısından; talepte bulunan kişinin taraf devlet vatandaşı olup olmamasının, taraf devletlerden birinde mutlak yerleşim yeri veya iş merkezinin bulunup bulunmamasının yahut sorumluluğun sınırlanmasını takiben serbest bırakılması talep edilen geminin taraf devlet bayrağını taşıyıp taşıyamamasının hiçbir belirleyici rolü bulunmamaktadır. Ancak sözleşmede, taraf devletlere bu hususların tamamını ya da bir kısmını ulusal hukuklarında öngörme hakkı tanınmaktadır (m.15, f.1, 2.cümle). Buna göre sözleşme; sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip olan kişilerden birinin, taraf devletlerden birinin mahkemesi önünde sorumluluğunu sınırlamak, haczedilmiş veya üzerinde tedbir uygulanmış gemiyi veya diğer malvarlığı unsurunu veya teminatı serbest bıraktırmak istemesi üzerine uygulama alanı bulacaktır.⁴¹

TTK da sorumluluğun sınırlanmasına ilişkin hükümlerin uygulama alanının genişletilmesini, genel nitelikli 935.maddesine dayanmak suretiyle değil, Londra Sözleşmesi’nin tahsis ettiği yetkiye dayanarak 1330.maddesini sevk ederek

38 Değirmenci, 60.

39 Londra Sözleşmesi, işbu sözleşme uyarınca sorumluluğunu sınırlayabilecek “gemi maliki”nin (*shipowner*); deniz gemisinin malikinden başka donatan, charterer, yönetici ve işleticisini de ifade ettiğini zikretmektedir (m.1, p.2). Charterer lafzını daha geniş olarak yorumlayıp, zaman charteri veya yolculuk charteri sözleşmelerinde, alt taşıma sözleşmesi yaparak yük taşıyan chartererin de sorumluluğunu sınırlama hakkının bulunduğunu kabul etmek gerekmektedir. Bkz. Fehmi Ülgener, Charter Sözleşmeleri I, (Der Yayınları 2000) 43; Hüseyin Ataol, “Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu’nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, (Beta Yayınevi 2000) 65.

40 Genel Gerekeç, 367.

41 Samim Ünan, “Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulanma Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı, Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı, Donatanın Karar Verdiği Kurtarma Yardımın Müşterek Avarya Olup Olmadığı”, Prof. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, (Beta Yayınevi 2000) 641.

gerçekleştirmiştir. Gerçekten, Londra Sözleşmesi m.1 uyarınca zikrolunan ve mutad yerleşim yeri veya iş merkezi taraf devletlerden birinde bulunmayan yahut ileri sürdüğü sorumluluğunu sınırlama hakkı ile ilgili veya serbest bırakılmasını sağlamak istediği gemisi bu tarihte taraf bir devletin bayrağını taşımayan bütün kişiler, bir Türk mahkemesinde sorumluluklarını sınırlamak istediklerinde Londra Sözleşmesi ile 1996 Tadil Protokolü uygulanacaktır (m.1330, f.1, (a) bendi). Bu madde ile Londra Sözleşmesi m.15, f.1, c.2 uyarınca taraf devletlere tanınan ulusal hukuklarında düzenleme yapma hakkının, müdahil iki devletin biri tarafından kullanılıp diğeri tarafından kullanılmaması durumunda ikiliğe yol açılacağı gerekçesiyle kullanılmadığı açıkça zikredilmiştir.⁴² Ancak alacaklıların, maddenin (a) bendinde zikredilen bu kişilerin ülkelerinde sorumluluklarının sınırlanmasının caiz olmadığını ispat etmeleri durumunda, sorumluluklar Türkiye’de de sınırlanamayacak, buna karşılık ilgili ülkede daha yüksek sınırlar tayin edilmişse, Londra Sözleşmesi o yüksek sınırlar esas alınarak uygulanacaktır (m.1330, f.2). Bu hükümle, Londra Sözleşmesi’ne taraf olmayan ülkenin vatandaşları ve bu ülkenin bayrağını çeken gemiler bakımından mütakabiliyet benzeri bir düzenleme getirilmiştir.⁴³

Londra Sözleşmesi, uygulama alanı kapsamında, taraf devletlerin; ulusal hukuklarına koyacakları sarıh bir hükümle, sorumluluğu sınırlama rejimini, kendi mevzuatları gereğince iç sularda seyre tahsis edilmiş olan gemilere ve 300 tonilatodan küçük gemilere uygulamayı kabul edebileceklerini de zikretmektedir (m.15, f.2). Sözleşmenin uygulanması için sınırlama hakkından yararlanacak kişilerin yabancı olmalarına gerek olmadığı gibi, taraf devletlerden birinin vatandaşı olmalarına da gerek yoktur. Ancak, yine sözleşmenin uygulama alanı kapsamında, taraf devletlere; ulusal hukuklarına koyacakları sarıh bir hükümle, diğer taraf devletlerin vatandaşlarına, bu kişilerin çıkarlarına hâle getirmemek kaydıyla, sözleşmede benimsenen sorumluluğu sınırlama rejimini uygulama imkânı tanınmıştır (m.15, f.3). Londra Sözleşmesi’nin uygulama alanı bahsinde ayrıca, taraf devlet mahkemelerinin, sözleşmeyi, sondaj ameliyeleri için inşa veya buna elverişli hale getirmiş olup da bu işlerde kullanılan gemilere; a) mezkur devletin ulusal hukukunda, sözleşmenin 6.maddesinde öngörülenden daha yüksek bir sorumluluk sınırının kabul edilmiş olması veya b) mezkur devletin bu gemilere uygulanacak sorumluluk rejimini tespit eden milletlerarası bir sözleşmeye taraf olması halinde uygulamayacaklarını belirtmek gerekmektedir (m.15, f.4).

Türk hukukunda iç sularda seyre tahsis edilmiş olan gemiler hakkında da deniz alacaklarına karşı sorumlulukları sınırlama rejimi Londra Sözleşmesi ile 1996 Tadil Protokolü kapsamında uygulanacaktır (m.1330, f.1, (b) bendi). Dolayısıyla Türkiye’nin, diğer çoğu ülkede olduğu gibi, iç sularda seyre tahsis edilmiş olan gemileri de sözleşmenin uygulama sahasına dâhil ettiğini söylemek yanlış olmayacaktır. Türkiye,

42 Genel Gerekçe, 367.

43 Genel Gerekçe, 369.

Londra Sözleşmesi'nin 15.maddesi kapsamında kendisine tanınan ulusal hukukunda düzenleme yapma yetkisini; 300 tonilatodan küçük gemiler için (m.1330, f.1, (c) bendi; m.1332) ve sondaj ameliyeleri için inşa veya buna elverişli hale getirmiş olup da bu işlerde kullanılan gemiler (m.1330, f.1, (d) bendi; m.1333) için ise kullanmıştır.

Son olarak Londra Sözleşmesi'nin, “deniz gemisi” lafzına yer verdiği m.1, f.2 ve atıfta bulunduğu gemilerin ölçülmesine dair kuralların uygulanmasında güçlükler yol açılmaması amacıyla, kendine özgü nitelikleri bulunan hava yastıklı vasıtalar ile denizin dip yüzeyinde veya bunun altında bulunan tabii kaynakların araştırma ve işletilmesine tahsis edilmiş olan araçlara (*hovercraft*) ve gemi niteliğine sahip olmadıkları ileri sürülen yüzen platformlara uygulanmayacağını zikrettiğini belirtmek gerekmektedir (m.15, p.5). Her ne kadar TTK m.931 anlamında bu araçlar “gemi” olarak kabul edilseler ve “ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmeleri ya da fiilen böyle bir amaç için kullanılmaları” kaydıyla tüm TTK 5.Kitap hükümlerinin uygulama alanına dahil olsalar da TTK, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılmasına dair ihtilaflarda doğrudan Londra Sözleşmesi'nin uygulanacağını zikrettiğinden, tamamlayıcı nitelikli TTK hükümlerinin de işbu araçlara uygulanma kabiliyeti bulunmadığını belirtmek gerekmektedir.

Sonuç olarak TTK'nın Londra Sözleşmesi uygulamasına atıfta bulunması dolayısıyla, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılmasına dair bir deniz ticareti uyuşmazlığının söz konusu olması halinde, Londra Sözleşmesi hükümleri, TTK uyarınca tamamlandığı haliyle uygulanacaktır.

4. Denizde Çatma

Denizcilik sektöründeki uydu sistemleri, elektronik cihazlar, navigasyon malzemeleri ve teçhizatların teknolojik gelişim ile denizlerde seyreden gemilerin sayısının ve ortalama büyüklüklerinin artması, deniz trafik yoğunluğuna ve bunun sonucu olarak da deniz kazalarına sebebiyet vermektedir.⁴⁴

Teknik olarak deniz kazası terimi, gemi ile ilgili bir olay olup sonuçları bakımından maddi ve bedensel zararlar doğuran durumlardır.⁴⁵ İşte deniz gemileri arasında veya deniz gemileri ile iç seyrüsefer gemileri arasında gerçekleşen çatmalarda, gemilere, gemide bulunan eşyaya veya şahıslara karşı ika olunan zararlardan dolayı ortaya çıkan tazminat, çatmanın gerçekleştiği sular dikkate alınmaksın Çatma Sözleşmesi hükümlerine göre tayin edilir (m.1). Dolayısıyla çatmanın meydana geldiği yerin açık deniz, karasular ya da iç sularda olmasının uygulanacak hükümler bakımından bir farklılığı bulunmamaktadır.⁴⁶

44 Didem Algantürk Light, Denizde Çatma Hukuku, (Oniki Levha Yayınları 2011) 1.

45 Gündüz Aybay, Türkiye’de Deniz Kazaları, (Türkiye Deniz Kazaları Sempozyumu 13-15 Ekim 1982, İstanbul, Ankara 1983) 1; Necmettin Akten, “Denizde Çatma Kazaları ve Çatma Bilirkişiliği”, (2008) 82(3) İstanbul Barosu Dergisi, 1289.

46 Algantürk Light, 18.

Çatma Sözleşmesi’nin uygulanabilmesi için, çatmaya karışan bütün gemilerin, sözleşmeye taraf olan bir ülkenin bayrağını taşıması gerekir (m.12, f.1). Dolayısıyla, bu şartın tahakkuk etmediği çatmalarda eğer yabancılik unsuru varsa, yukarıda işaret edildiği üzere, MÖHUK m.34 hükümleri uyarınca; çatmanın meydana geldiği, ancak bu yer ile zararın meydana geldiği yerin farklı ülkelerde olması hâlinde, zararın meydana geldiği ülke hukuku uygulama alanı bulacaktır. İçinde yabancılik unsuru bulunmayan çatmalar ise Çatma Sözleşmesi m.12, f.2 uyarınca mahkemenin milli hukukuna tabidir.

Türkiye, Çatma Sözleşmesi’ne taraf olmasının yanı sıra, işbu sözleşme hükümlerini dikkate almak suretiyle,⁴⁷ TTK’nın 1286 ila 1297.maddeleri uyarınca çatmaya ilişkin hükümler sevk etmektedir. MÖHUK hükümleri dairesinde Türk hukukunun uygulanacağı bir deniz ticareti hukuku uyumsuzluğunun çatmaya dair vuku bulması durumunda, Türkiye’nin konuyla ilgili taraf olduğu milletlerarası sözleşme olan Çatma Sözleşmesi hükümleri, ilgili TTK hükümlerine öncelikli olarak uygulanacaktır. Ancak Çatma Sözleşmesi’nin iç su gemilerine uygulanabilmesine rağmen, harp gemilerine ve münhasıran umumi bir hizmete tahsis edilmiş devlet gemilerine uygulanmayacağı açıkça zikrolunmuştur (m. 11). Sonuç olarak ve aşağıda incelenecek TTK m.935 hükmü (f.2, (a) bendi ve (b) bendi) dairesinde, umumi bir hizmete tahsis edilmiş olan bir ya da birden fazla devlet gemisinin müdahil olduğu bir çatma vakasına, Çatma Sözleşmesi’nin değil ama bu sözleşme esas alınmak suretiyle sevk edilen TTK hükümlerinin uygulanabileceği tespit edilmektedir.

5. Denizde Kurtarma

Uluslararası kurtarma faaliyetleri ile ilgili uluslararası yeknesak kuralların belirlenmesi amacıyla kabul edilen Kurtarma Sözleşmesi “gemi” yerine “araç” kavramının kullanılmasını tercih etmiş ve kavramı; her türlü gemi veya taşıt veya seyrüsefere elverişli yapı olarak tanımlamıştır (m.1, (b) bendi). Hem ilgili maddenin lafzı (özellikle araç (*craft*) kelimesinden sonra virgül kullanılması), hem de “herhangi bir gemi” ya da “tekne” ifadesinin zaten anlam itibarıyla “seyir kabiliyetini içermesi” dolayısıyla işbu madde metninde yer alan “seyrüsefere elverişli yapı” ifadesi, “herhangi bir gemi” veya “tekne” için aranmamakta, dolayısıyla ciddi şekilde zarara uğraması nedeniyle seyir kabiliyetini kaybetmiş, batmış veya terk edilmiş bir gemi ya da tekne kurtarmanın konusu olabilmektedir.⁴⁸ İlgili metinde “yapı” kelimesinin kullanılmasıyla da kurtarmanın konusuna yüzen kreynler, yüzen kuru havuzlar, doklar ve yarı batabilir ağır kaldırma barçları da dahil edilebilmiştir.⁴⁹ Tüm bu açıklamalar ışığında ve TTK m.931 kapsamında genişletilen “gemi” kavramı karşısında TTK ile

47 Genel Gerekçe, 380.

48 İsmail Demir, 1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma, (Turhan Kitabevi 2010) 81 [Kurtarma].

49 Demir, Kurtarma, 84.

Kurtarma Sözleşmesi arasında “gemi” kavramı açısından uyumun tesis edilmiş olduğu tespit edilebilmektedir.

“Kurtarma faaliyeti” ise Kurtarma Sözleşmesi uyarınca seyrüsefere elverişli sularda veya her türlü diğer sularda tehlikede bulunan böyle bir aracı ya da diğer bir eşyayı kurtarmak amacıyla yapılan herhangi bir eylem veya hareket olarak tanımlamıştır (m.1, (a) bendi).

Kurtarma Sözleşmesi; sabit ya da yüzer platformlar veya denizdeki hareketli sondaj ünitelerine söz konusu platformlar veya ünitelerin, deniz yatağı mineral kaynaklarının araştırıldığı çıkartıldığı ya da üretiminin yapıldığı bölgelerde bulunduğu durumlarda uygulanamayacaktır (m.3). Her ne kadar yukarıda işaret edildiği üzere, TTK m.931 anlamında bu araçlar “gemi” olarak kabul edilseler ve “ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmeleri ya da fiilen böyle bir amaç için kullanılmaları” kaydıyla tüm TTK 5.Kitap hükümlerinin uygulama alanına dahil olsalar da TTK m.1298, f.3 uyarınca bu yerler açıkça “eşya” terimi kapsamına alınmadıklarından, TTK’nın denizde kurtarmaya dair hükümlerinin de işbu araçlara uygulanma kabiliyeti bulunmadığını belirtmek gerekmektedir.

Kurtarma sözleşmesi ayrıca savaş gemilerine veya bir devletin maliki olduğu veya işlettiği kurtarma faaliyetleri esnasında, söz konusu devlet aksi yönde karar vermedikçe, uluslararası hukukun genel prensipleri uyarınca egemen bağımsızlığına sahip olan diğer ticari olmayan araçlara da uygulanamaz (m.4, f.1).⁵⁰ Ancak bir taraf devlet “kendi”⁵¹ savaş gemileri veya diğer araçlara Kurtarma Sözleşmesi’ni uygulamaya karar verdiği takdirde söz konusu uygulamanın koşullarını belirterek Genel Sekreter’e bildirimde bulunur (m.4, f.2).

Türkiye, Kurtarma Sözleşmesi’ne taraf olmasının yanı sıra, işbu sözleşme hükümlerini dikkate almak suretiyle,⁵² TTK’nın 1298 ila 1319.maddeleri uyarınca kurtarmaya ilişkin hükümler sevk etmektedir. Kurtarma Sözleşmesi’nde “gemi” yerine “araç” kavramını kullanımının tercih edilmiş olduğu belirtilmişti. Aynı şekilde TTK da kurtarmaya ilişkin hükümlerin sevk edildiği bölümde m.931 anlamındaki “gemi”den farklı olarak “su aracı” terimine ve tanımına yer vermiş ve kavramı, benzer bir şekilde; her türlü gemi veya seyrüsefere elverişli yapı olarak tanımlamıştır (m.1298, f.2). TTK’nın kurtarmaya ilişkin hükümleri de Kurtarma Sözleşmesi’nde olduğu gibi; sabit ya da yüzer platformlar veya denizdeki hareketli sondaj ünitelerine söz konusu

50 İşbu hükmün isabetli şekilde kaleme alınmadığına yönelik tartışmalar ve doktrinsel görüşler için bkz. Demir, Kurtarma, 82-83 (dn.257 ila dn.260).

51 Her ne kadar Kurtarma Sözleşmesi’nin orjinal metninde m.4, p.2 uyarınca “Where a State Party decides to apply the Convention to its warships or other vessels described in paragraph 1...” denilmekle bir taraf devletin 1.paragrafta tanımlanan “kendi” savaş gemilerine sözleşmeyi uygulamaya karar verebilmesi imkanından bahsedilmişse de sözleşmenin Resmi Gazete’de yayımlanan Türkçe tercümesinde “bir taraf devlet 1.paragrafta tanımlanan savaş gemileri veya diğer araçlara bu sözleşmeyi uygulamaya karar verdiği takdirde ...” denilmek suretiyle “kendi” ifadesine yer verilmemiştir.

52 Genel Gerekçe, 386.

platformlar veya ünitelerin, deniz yatağı mineral kaynaklarının araştırıldığı çıkartıldığı ya da üretiminin yapıldığı bölgelerde bulunduğu durumlarda uygulanmayacaktır (m.1298, f.3). Ancak TTK, Kurtarma Sözleşmesi'nin aksine, ilgili hükümlerin savaş gemilerine veya bir devletin maliki olduğu diğer ticari olmayan araçlara uygulanmayacağını zikretmemiştir. Aksine TTK, aşağıda işaret edileceği üzere, kurtarmaya dair hükümlerin de ticaret gemilerine uygulandığı kadar yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere ve ayrıca münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen Devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemilere de uygulanabilmesine dolaylı olarak imkân tanımıştır (m.935, f.2, (a) bendi ve (b) bendi).

Yukarıda işaret edilen farklılığın, Çatma Sözleşmesi'nde ortaya çıkan çelişki ile aynı mahiyette olmadığını belirtmek gerekmektedir. Nitekim Kurtarma Sözleşmesi, açıkça, bir taraf devletin, savaş gemileri veya diğer araçlara Kurtarma Sözleşmesi'ni uygulamaya karar vermesine imkân tanımış (m.4, f.2) ve Türkiye de bu imkânı kullanmak suretiyle kurtarmaya dair sözleşme hükümlerinin kamu hizmetine tahsis edilen Devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemilere de uygulanabilmesine imkân tanımıştır.⁵³

Sonuç olarak, MÖHUK hükümleri dairesinde Türk hukukunun uygulanacağı bir deniz ticareti hukuku uyumsuzluğunun kurtarmaya dair vuku bulması durumunda, Türkiye'nin konuyla ilgili taraf olduğu milletlerarası sözleşme olan Kurtarma Sözleşmesi hükümleri, kurtarma faaliyetinin savaş gemilerine veya bir devletin maliki olduğu diğer ticari olmayan araçlarla ilgili olsa dahi, ilgili TTK hükümlerine öncelikli olarak uygulanacaktır. Türkiye, sadece 1) kurtarma faaliyetinin iç sularda gerçekleştiği ve ilgili tüm araçların iç su aracı olduğu durumlarda, 2) kurtarma faaliyetinin iç sularda gerçekleştiği ve hiçbir aracın dahil olmadığı durumlarda, 3) ilgili tüm tarafların Türkiye uyruğunda bulunduğu durumlarda, ve 4) ilgili eşyanın tarih öncesi, arkeolojik ya da tarihi öneme sahip deniz kültürü varlığı olduğu ve deniz yatağında yer aldığı durumlarda (m.30) Kurtarma Sözleşmesi hükümlerini uygulamama hakkını saklı tuttuğundan, bu gibi durumlar dolayısıyla çıkan ihtilaflarda TTK hükümlerini uygulayabilecektir.

6. Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpotekleri

Rehin Sözleşmesi "gemi" kavramını tanımlamamış olmakla birlikte, sözleşmenin taraf devletlerden birinde sicilde kayıtlı olan veya sözleşmenin tarafı olmayan bir devletin siciline kayıtlı olmakla birlikte bir taraf devletin yargı yetkisine tabi bulunan tüm açık deniz gemilerine uygulanacağı zikredilmiştir (m.13, f.1). Ancak Rehin Sözleşmesi'nde yer alan hiçbir hüküm, mülkiyeti devlete ait olan veya devlet tarafından

53 Genel Gerekçe, 387.

işletilen ve yalnızca ticari olmayan amaçlarla kullanılan gemiler üzerinde veya bu gemilere karşı ileri sürülebilecek bir hak meydana getirmez (m.13, f.2).

Rehin Sözleşmesi'nin uygulama alanı maddesindeki koşulların yerine gelmesi için öncelikle uyumsuzluğa konu olan aracın bir "deniz gemisi" olması gerekmektedir de sözleşme, gemi veya deniz gemisinin hangi anlama geldiğine dair bir tanım maddesine yer vermemiştir.⁵⁴ Ancak "deniz gemisi" teriminin kullanımından, sözleşmenin iç su gemilerine uygulanamayacağı açıktır. Ayrıca, ilgili m.13 uyarınca herhangi bir ayırıma da yer verilmediğinden, Rehin Sözleşmesi'nin yabancılık unsuru bulunmayan uyumsuzluklarda dahi uygulanabileceği sonucuna varabilmek mümkündür. Nitekim Rehin Sözleşmesi hükümlerinin, taraf devlet mahkemesi yargılamasına tabi, taraf olmayan devlet bayrağını taşıyan gemilere uygulanacağı ve fakat taraf bir devletin kendi sicilinde kayıtlı gemilere uygulanmayacağı şeklindeki yorum amaca aykırı olacaktır.⁵⁵

Türkiye, Rehin Sözleşmesi hükümlerini dikkate almak suretiyle,⁵⁶ TTK'nın 1320 ila 1327.maddeleri uyarınca gemi alacaklarına ilişkin hükümler sevk etmektedir. Her ne kadar yukarıda MÖHUK hükümlerinin yabancılık unsuru ihtiva eden uyumsuzluklarda uygulanacak hukukun denetlenmesinde kullanılabileceği belirtilmişse de TTK m.1320, f.3 uyarınca Türkiye'de yargı yoluyla ileri sürülen bir alacağın gemi alacaklısı verip vermediğinin Türk hukuku uyarınca belirleneceği (*lex fori*) açıkça zikredildiğinden, Türk hukukunun ilgili normlarının ancak Türk mahkemeleri önünde ileri sürülen gemi alacaklısı hakkının varlığı durumunda uygulanacağını kabul etmek gerekmektedir.

Türk hukukunun uygulanacağı TTK m.1320, f.3 uyarınca tespit olunan gemi alacaklarına dair bir ihtilafın vuku bulması ve Türkiye'nin Rehin Sözleşmesi'ne taraf sıfatını haiz olması durumunda, Rehin Sözleşmesi hükümleri, ilgili TTK hükümlerine öncelikli olarak uygulanacaklardır. Kaldı ki Rehin Sözleşmesi'nde düzenlenen konular, işbu sözleşmede öngörüldüğü gibi, TTK hükümlerinin uygulama alanının belirlendiği m.935, f.2 uyarınca da münhasıran bir kamu hizmetine tesis edilen devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilere uygulanacak olan hükümler arasında da yer almadığından, milli mevzuat ile Rehin Sözleşmesi hükümlerinin birbiri ile uyumlu olduğunu belirtmek gerekmektedir.⁵⁷

54 Cüneyt Süzel, Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu, (On iki Levha Yayınları 2012) 23-24.

55 Jose Maria Alcantra, A Short Primer on the International Convention on Maritime Liens and Mortgages, (1996) 27(2) JMLC 230; Süzel, 25.

56 Genel Gerekçe, 392; İnci Kaner, "Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi Alacağı", (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 488; Barış Günay, Türk ve Anglo-Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, (Yetkin Yayınları 2009) 27.

57 Süzel, 26-27.

7. Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğuna ve Tazmin için Bir Uluslararası Fonun Kurulması

Sorumluluk Sözleşmesi (m.1, f.1) ve FON Sözleşmesi (m.1, f.6) uyarınca “gemi”; dökme halde petrol türevlerini (hidrokarbür) taşımak üzere yapılmış ya da bu amaçla tadil edilmiş deniz gemisi ile her türlü deniz araçlarını anlatır; ancak başka yüklerle petrol türevleri (hidrokarbür) taşıyabilecek nitelikteki gemiler de petrol türevi taşıdıkları zamanda ve böyle bir gemi dökme petrol türevinden arındırıldığı kanıtlanmış olmadıkça petrol türevi seferini izleyen seferleri sırasında Sorumluluk Sözleşmesi’ne göre gemi kabul edilecektir. Bir başka deyişle, deniz gemilerinin dışında dökme hâlde petrol türevlerini taşımak üzere yapılmış ya da bu amaçla tadil edilmiş her türlü deniz araçları da gemi (tanker) olarak kabul edilmektedir.⁵⁸

Sorumluluk Sözleşmesi ve FON Sözleşmesi’nin temel amacı uluslararası düzeyde petrol kirlenmesinden mağdur olanların zararlarının mümkün olabildiğince mahkemelere gidilmeksizin ve bütün alacaklı olanlara adil davranılarak hızlı bir şekilde tazmin edilmelerini temin etmektir. Bu bağlamda kirlilik mağdurları için Sorumluluk Sözleşmesi birinci kademe güvenceyi ve FON Sözleşmesi ikinci kademe güvenceyi teşkil etmektedir.⁵⁹ Sözleşmeler, münhasıran, akit taraflardan birisinin kara suları dahil, ülkesinde ve uluslararası hukuka göre belirlenen akit tarafın münhasır ekonomik bölgesinde, veya, akit taraf böyle bir bölge belirlememişse, bu devlet tarafından uluslararası hukuka göre belirlenmiş ve kara sularının ölçüldüğü hattan itibaren 200 deniz mili uzanan kara sularının ötesinde ve bitişiğindeki bölgede neden olunan kirlenme zararına; gelen kirlenme zararları ile bu zararları önlemek veya sınırlı tutmak için alınan korunma tedbirleri hakkında ve bu zararların önlenmesi veya en aza indirgenmesi için alınan önleyici tedbirlere uygulanır (Sorumluluk Sözleşmesi m.2, FON Sözleşmesi m.3). Ancak işbu sözleşme hükümleri savaş gemileri ile bir devlete ait veya onun tarafından işletilmekte olup da söz konusu devrede münhasıran gayri ticari bir devlet hizmetine tahsis edilmiş olan gemiler hakkında uygulanamaz (m.11, f.1).

Türk hukukunda Sorumluluk Sözleşmesi anlamında oluşan “kirlenme zararı”⁶⁰ hakkında işbu sözleşmenin ve FON Sözleşmesi’nin uygulanacağı TTK’nın açık hükmü ile zikredilmiştir (m.1336, f.1). Madde hükmünde devamla bu sözleşmelerin doğrudan veya TTK uyarınca uygulandıkları hâllerde, mevzuatın, bu sözleşmelerde düzenlenen

58 Demir, Gemi, 521. Sorumluluk Sözleşmesi kapsamında hazırlanan Rehber Kurallar uyarınca açıkça gemi tanımı içinde kaldığı kabul edilen (m.3) ve edilmeyen (m.4) deniz araçları için ayrıca bkz. Demir, Gemi, 533-534 ve 538.

59 İsmail Demir, “1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme’de 2003 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler”, (2012) 3(1) İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 215.

60 Sorumluluk Sözleşmesi anlamında kirlenme zararı; a) gemiden nerede olursa olsun sızan veya bırakılan hidrokarbonların sebep olduğu kirlenmeden, hidrokarbonu taşıyan gemi dışında meydana gelen bütün ziyan veya zararları ifade eder, bu bozulmadan kaynaklanan kâr kaybının dışındaki çevre bozulması için tazminatın, fiilen yapılan veya yapılacak olan eski haline döndürme ile ilgili makul tedbirlerin maliyetlerine sınırlandırılması şartıyla; b) Korunma tedbirlerinin masrafları ve bu tedbirlerin sebep olduğu ziyan veya zararlar da buna dahildir (m.1, f.6).

hususlara ilişkin diğer hükümleri uygulanmayacağı da belirtilmek suretiyle Sorumluluk Sözleşmesi ve FON Sözleşmesi'nin doğrudan Türk hukukunu temsil ettikleri açıkça kanun koyucu tarafından kabul edilmiştir.

Sonuç olarak TTK'nın doğrudan Sorumluluk Sözleşmesi ve FON Sözleşmesi'nin uygulamasına atıfta bulunması dolayısıyla, Türk hukukunun uygulanacağı bir deniz ticareti hukuku uyuşmazlığının deniz gemilerinden kaynaklanan kirlenme zararına dair vuku bulması durumunda, Sorumluluk Sözleşmesi ve FON Sözleşmesi hükümleri, TTK uyarınca tamamlandığı haliyle uygulanacaktır. Sorumluluk Sözleşmesi ve FON Sözleşmesi kapsamında sayılmayan bir kirlenme zararı hakkında ise Türkiye'nin taraf olduğu diğer milletlerarası sözleşmelerin [Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme⁶¹ ya da Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Denizyoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme⁶² gibi] uygulanabilirlikleri *lex superior* ilkesi uyarınca denetlenecek, uygulanamadıkları hallerde 2872 sayılı Çevre Kanunu⁶³ hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Aynı durum Sorumluluk Sözleşmesi ve FON Sözleşmesi anlamında “deniz gemisi” olarak kabul edilmeyen “iç su gemileri” için de geçerlidir. Her ne kadar TTK m.931 anlamında bu araçlar “gemi” olarak kabul edilseler ve “ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilmeleri ya da fiilen böyle bir amaç için kullanılmaları” kaydıyla tüm TTK 5.Kitap hükümlerinin uygulama alanına dahil olsalar da TTK, petrol kirliliğinden doğan zararın hukuki sorumluluğu ve tazmin fonu kurulmasına dair ihtilaflarda doğrudan Sorumluluk Sözleşmesi ve FON Sözleşmesi'nin uygulanacağını zikrettiğinden, tamamlayıcı nitelikli TTK hükümlerinin de işbu araçlara uygulanma kabiliyeti bulunmadığını, bu tür ihtilaflarda ilgili Çevre Kanunu hükümlerinin uygulanacağını belirtmek gerekmektedir. Ancak amacı; bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamak olan (m.1) Çevre Kanunu, oldukça genel nitelikli bir norm olması dolayısıyla, kirlenme özelliklerine göre kabul edilen ve sorumluluk ihdas eden yukarıdaki milletlerarası sözleşmelerin ayrıntılı hükümlerine göre oldukça dar bir kapsamı haizdir ve bu nedenle ihtiyacı karşılamak konusunda yetersiz kalmaktadır.⁶⁴

61 Resmi Gazete Tarihi: 27.07.2013, Resmi Gazete Sayısı: 28720. İşbu sözleşme “gemi”yi her ne tipte olursa olsun “deniz gemisi” veya “deniz aracı” olarak tanımlamaktadır (m.1, p.1).

62 Resmi Gazete Tarihi: 03.04.2017, Resmi Gazete Sayısı: 30027.

63 Resmi Gazete Tarihi: 11.08.1983, Resmi Gazete Sayısı: 18132.

64 Bu anlamda, uygulama alanlarında bulunan veya herhangi bir nedenle uygulama alanlarına girmek isteyen, beşyüz groston ve daha büyük petrol ve diğer zararlı maddeleri taşıyan gemiler ile petrol ve diğer zararlı maddelerle kirlenmeye neden olabilecek faaliyetleri icra eden kıyı tesislerinin sorumlu taraflarının, bakanlıkların ve kamu kurum ve kuruluşlarının yetki, görev ve sorumluluklarını kapsayan ancak savaş gemileri ve yardımcı savaş gemileri ile herhangi bir devlete ait veya devlet tarafından işletilen ve ticarî faaliyetler dışında kullanılan gemileri kapsam dışında tutan (m.2) 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun'un (5312 sayılı Kanun) tatbik kabiliyeti bulabileceğini de belirtmek gerekmektedir.

8. Gemilerin İhtiyati Haczi

İhtiyati Haciz Sözleşmesi de “gemi”yi tanımlamamış olsa da sözleşme hükümlerinin herhangi bir savaş gemisine, yardımcı savaş gemisine veya mülkiyeti Devlete ait olan veya Devlet tarafından işletilen ve o sırada yalnızca ticari olmayan amaçlarla devlet hizmetinde kullanılan gemilere uygulanmayacağını zikretmiştir (m.8, f.2).

İhtiyati Haciz Sözleşmesi, bir geminin ihtiyaten haczedilmesine veya serbest bırakılmasına ilişkin usul işlemlerinin, ihtiyati haczin uygulandığı veya ihtiyati haciz için başvuru Devletin hukukuna tabi olduğunu zikretmek suretiyle Rehin Sözleşmesi’nde olduğu gibi *lex fori* esasını kabul etmiştir. Dolayısıyla ihtiyati haczin uygulandığı veya ihtiyati haciz için başvuru Devletin Türkiye olması durumunda, *lex superior* esasına göre Türkiye’nin taraf olduğu İhtiyati Haciz sözleşmesi hükümlerinin, bu hükümlerin uygulanmadığı alanlarda ise TTK m.1350 vd. hükümlerinin uygulama alanı bulacağını söylemek gerekmektedir.

Gerçekten, Türk kanun koyucu, deniz hukukunda cebri icraya ilişkin hükümlerin, topluca “deniz ticareti” kitabında yeni bir kısım içinde toplanmasını uygun görmüştür.⁶⁵ Dolayısıyla kanun koyucu tarafından, deniz hukukunda cebri icraya ilişkin hükümlerin, 2004 sayılı İcra İflas Kanunu’nun (İİK)⁶⁶ hükümlerine bir bütün olarak yollama yapmak yerine, TTK uyarınca ayrı ayrı kaleme alınması esas kabul edilmiş ve TTK’nın açık hükmü uyarınca *lex specialis* nitelikli işbu hükümleri arasında uygulanacak hüküm bulunmayan hallerde ancak genel nitelikli İİK hükümlerinin uygulama alanı bulacağı hususu benimsenmiştir (m.1351).

B. TTK’nın Deniz Ticaretine İlişkin Tüm Hükümlerinin Uygulanabilirliğinde Kural

Çalışmanın önceki bölümlerinde bir deniz ticareti hukuku ihtilafına Türk hukukunun uygulanabilirliğinin denetlenmesine ve Türk hukukunun uygulanacak olması durumunda normlar arasındaki hiyerarşiye dikkat çekilmiş ve *lex superior* ilkesi uyarınca Türkiye’nin taraf olduğu ilgili milletlerarası sözleşmelerin belirli deniz ticareti hukuku uyuşmazlıklarına uygulanabilirlikleri açıklanmıştır. İşbu bölümde ise işaret edilen milletlerarası sözleşmelerin uygulanamadıkları durumlarda, deniz ticaretine ilişkin hükümler sevk eden TTK 5.Kitap’da yer alan maddelerin işbu uyuşmazlıklara uygulanabilirliklerinde kural hükme ve maddelerin uygulama alanının gemi tipine göre genişletildiği durumlara dikkat çekmek amaçlanmaktadır. Nitekim gemiler, bir yandan belli bir devletin siciline kaydedilip o devletin bayrağını çekerken, diğer yandan sürekli yer değiştirmekte, çeşitli ülkelerde sözleşmelere ve haksız fiillere dayanan borç ilişkilerine yol açmaktadır.⁶⁷ Deniz hukukunun ve buna bağlı olarak

⁶⁵ Genel Gerekeçe, 414.

⁶⁶ Resmî Gazete Tarihi: 19.06.1932, Resmî Gazete Sayısı: 2128.

⁶⁷ Atamer, Deniz İcra, 76.

deniz ticareti hukukunun ne zaman uygulanacağını tayin için her şeyden önce gemi kavramının tespiti gerekmektedir.⁶⁸

TTK'nın deniz ticaretini düzenleyen ilk hükmü "gemi"yi tanımlamaktadır. Buna göre; tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da TTK bakımından "gemi" sayılır (m.931, f.1). Kanun koyucu, teknik ve iktisadî hayattaki gelişmeleri göz önünde bulundurarak, "gemi" kavramının kapsamını mümkün olduğunca genişletmeye çalışmıştır.⁶⁹ Bu nedenle "deniz" yerine "su" ve "tekne" yerine "araç" kavramlarının kullanımına özen göstermiş ve işbu araçların "kendiliğinden hareket edemeseler" dahi "gemi" sayılmalarına imkân tanımıştır. Böylece yüzen havuzlar, mavnalar, şatlar, hovercraftlar dahi, tahsis gayesi suda hareket etmesini gerektirmesi şartıyla gemi sayılmıştır.⁷⁰ Bu şekilde TTK'nın uygulama alanı da genişlemiştir.

TTK'nın "gemi"yi tanımlaması, "ticaret gemisi" tanımının anlaşılabilmesi açısından gereklidir. Nitekim tanımda "suda"⁷¹ ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her 'gemi', kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın "ticaret gemisi" sayılır" (m.931, f.2) denilmek suretiyle "gemi" terimine yer verilmiştir. Bu hükümde yer alan "kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın" ibaresine göre, kimin gemiyi kazanç elde etmek amacıyla kullandığının bir önemi yoktur; bir kamu tüzel kişisinin ekonomik menfaat sağlama amacıyla kullandığı (maliki olsun olmasın) gemi de ticaret gemisidir.⁷²

Ticaret gemisini tanımlamanın önemi ise TTK'nın deniz ticaretine ilişkin tüm hükümlerinin ancak ticaret gemilerine uygulanabilmelerinden kaynaklanmaktadır. Nitekim, yukarıda da işaret edildiği üzere, TTK'nın deniz ticaretiyle ilgili tüm hükümleri, kural olarak ticaret gemileri hakkında uygulanır (m.935, f.1).

C. TTK'nın Deniz Ticaretine İlişkin Belirli Hükümlerinin Uygulanabilirliğindeki Genişletme

TTK'nın deniz ticaretine ilişkin tüm hükümleri, yukarıda işaret edildiği gibi ticaret gemilerine uygulanabilirken, bunlardan bazıları ticaret gemisi niteliğini haiz olmayan gemi türlerine de uygulanabilme kabiliyetine sahip kılınmıştır. İşbu hükümlerin uygulama alanlarının TTK vasıtasıyla genişletilmesi üç grup altında incelenebilir:

68 Tahir Çağa, Deniz Ticareti Hukuku I, (Filiz Kitabevi 1995) 34.

69 Genel Gerekçe, 317.

70 Genel Gerekçe, 317. Denizaltılar da denizin hem üstünde hem de altında hareket etme kabiliyetine sahip olmaları nedeniyle gemi olarak nitelendirilirken, deniz uçakları, deniz yolculuğunu kendi imkanları ile başarabilecek durumda bulunmasına rağmen temel nitelikleri uçmak olması nedeni ile gemi kabul edilmez. Algantürk Light, 16-17.

71 Denizde hareket yerine, suda harekete öncelik verilmesinin sebebi, iç sularda yapılan taşımaların günümüzde olduğunun aksine kara taşımaları yerine deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tâbi tutulmasına duyulan ihtiyaçtır. Bkz. Genel Gerekçe, 318.

72 Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti, 50.

Genişletmenin ilk grubunda yatlar,⁷³ denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemiler bulunmaktadır. Bunlar, TTK anlamında “ticaret gemisi” niteliğini haiz olmadıklarından TTK’nın deniz ticaretini düzenleyen tüm hükümlerine değil ama “Gemi”, “Kaptan”, “Gemi Alacakları” ve “Cebrî İcra İlişkin Özel Hükümler” başlıklı kısımları, “Çatma” ve “Kurtarma” başlıklı bölümleri, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanması hakkındaki hükümleri ile donatanın, gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin 1062. maddesi hükümlerine tabi kılınmışlardır (m.935, f.1, (a) bendi). Dolayısıyla iki yatın birbirine çatmasında da bir ticaret gemisinin bir bilim amacına tahsis edilmiş gemiye kurtarma faaliyetinde bulunmasında da bir eğitim amacına tahsis edilmiş gemide çalışan gemi adamının ücret alacağını tahsil etmesinde de ortaya çıkacak ihtilaflarda -yukarıda açıklandığı üzere, uygulanacak hukukun Türk hukuku olması ve Türkiye’nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerine öncelik tanımak kaydıyla- TTK’nın, sırasıyla; çatma, kurtarma ve gemi alacaklısı hakkına ilişkin hükümleri uygulanabileceklerdir.

Genişletmenin ikinci grubunda münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemiler bulunmaktadır. Bunlar TTK’nın deniz ticaretine ilişkin tüm hükümlerine değil ama “Çatma” ve “Kurtarma” başlıklı bölümleri, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanması hakkındaki hükümleri ile donatanın, gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin 1062. maddesi hükümlerine tabidirler (m.935, f.2, (b) bendi). Dolayısıyla bir kamu hizmetine tahsis edilmiş devlet gemisi ile bir savaş gemisinin çatmasında da bir yardımcı geminin kılavuzluk ücretini ödememiş olması durumunda da -yine uygulanacak hukukun Türk hukuku olması ve Türkiye’nin taraf olduğu milletlerarası sözleşme hükümlerine öncelik tanımak kaydıyla- TTK’nın sırasıyla çatma ve deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanması hakkındaki hükümleri uygulanabileceklerdir.

Genişletmenin son grubunu ise yabancı bir devlet veya onun vatandaşları adına Türkiye’de yapılmakta olan gemiler teşkil etmektedir. İşbu gemilere TTK’nın bayrak şahadetnamesi ile ilgili 944. maddenin ikinci fıkrası ile 945, 947, 948 ve 949. maddeleri, sicille ilgili 955, 956, 973 ve 991. maddeleri, kanuni ipotekle ilgili 1013. maddesi ve yapı hâlinde bulunan gemiler üzerindeki haklarla ilgili 1054 ilâ 1058. maddeleri nitelikleri ile bağdaştığı ölçüde uygulanabilecektir (m.935, f.1,

73 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu (Resmi Gazete Tarihi: 16.03.1982, Resmi Gazete Sayısı: 17635) uyarınca “yatlar”; kamarası, tuvaleti, lavabosu, mutfağı olan, ticarî olarak veya ticarî olmadan gezi ve spor amacıyla kullanılan, yük, yolcu ve balıkçı gemisi niteliğinde olmayan, taşıdığı yolcu sayısı on ikiyi geçmeyen veya kabotaj seferinde yüz mille sınırlı, en yakın karadan yirmi milden fazla uzaklaşmamak şartıyla taşıdığı yolcu sayısı otuz altıyı geçmeyen ve tonilato belgesinde yat olduğu belirtilen gemileri ifade etmektedir (m.3, (i) bendi).

(c) bendi).⁷⁴ Dolayısıyla bir Alman vatandaşı adına Aliğa'da bulunan X tersanesi tarafından inşa edilen bir geminin üzerine, geminin yapımından doğan alacakları için kanuni ipotek tesis ettirmek isteyen X, ilgili TTK hükümleri vasıtasıyla bu işlemi gerçekleştirebilecektir. Bu durumda ilgili TTK hükümlerinin uygulanması için geminin “ticaret gemisi” olması zorunluluğu bulunmadığı gibi Türk bayrağı çekme hakkını haiz olması da aranmamaktadır. Bu şekilde, kanun koyucu; bir yandan Türk gemi inşa sanayiinin gelişme ve küreselleşme olasılığını arttırırken, bir yandan Türk tersanelerini kanuni güvencelerle koruma hedefini ortaya koymuştur.

IV. Karşılaştırmalı İnceleme ve Sonuç

MÖHUK kapsamında Türk hukuku uyarınca halli gereken bir deniz ticareti hukuku uyuşmazlığına uygulanacak normların (milletlerarası sözleşmeler ve TTK 5.Kitap hükümleri) belirlenmesi ve bu normların uygulama alanlarının taşıdıkları benzerlik ve farklılıklar gemiye uygulanacak Türk hukuku açısından uygulamada tereddütlere yol açabilir. Bu nedenle aşağıda yer alan Tablo (1) uyarınca, yukarıda açıklaması yapılmış belirli deniz ticareti hukuku uyuşmazlıklarına uygulanabilecek ilgili milletlerarası sözleşme ve TTK hükümlerinin uygulama alanları ile aralarındaki önceliklere dair derleme yapılmış, farklılıklar koyu renk (**bold**) ile işaretlenmiştir. Bu şekilde bu uyuşmazlıklardan birinin vuku bulması durumunda uygulanacak hükümlerin netleştirilebileceği düşünülmektedir.

74 Aynı zamanda işbu bent altında zikredilen gemilerin Türk siciline tescilleri ihtiyaridir. Bkz. Demir, Bağlama Kütüğü, 125. Buna göre örneğin Türkiye'deki tersanelerde inşa edilmekte olan yabancı mülkiyetindeki yapı halindeki gemiler de Yapı Halindeki Gemilere Özgü Sicile tescil edilebilir ve bunlar üzerinde tersane sahibi yapım ve onarım alacakları için kanuni ipotek hakkı kurabilir. Ancak işbu atfın redaksiyon aşamasındaki bir yanlışlıktan kaynaklandığı ve TTK Komisyonu amacıyla çeliştiği, nitekim “yapı” olmaktan çıkıp “gemi” haline gelen ve sefere çıkan araçlara ilişkin kurallara atıf yapılmasının bunların zaten “yapı” hakkında geçerli olmadığından isabetsiz olduğu yönünde doktrinde görüşler de bulunmaktadır. Bkz. Atamer, Deniz Ticareti, 703.

Tablo 1: Belirli Deniz Ticareti Hukuku Uyuşmazlıklarına Uygulanacak Türk Hukuku Normları ve Uygulama Alanları				
Uyuşmazlık	İlgili Milletlerarası Sözleşmeler ve Uygulama Alanları	TTK m.1178 vd.	TTK 5. Kitap Hükümleri ve Uygulama Alanları	Sonuç
Denizyolu ile Eşya Taşımacılığında Taşıyanın Tabii Olduğu Sorumluluk Rejimi	Lahey Kuralları	-Sadece konişmentolu taşımalara uygulanabilir (m.1, (b) bendi).	TTK m.1178 vd.	- <i>lex posterior</i> ilkesi uyarınca ilgili TTK hükümleri, Lahey Kuralları hükümlerinden öncelikli olarak uygulanacaktır.
Yolcu ve Bagajların Denizyolu ile Taşınması	Atina Sözleşmesi	- Geminin sözleşmeye taraf devlet bayrağını taşıması veya sözleşmeye taraf devletlerden birinde tescil edilmiş olması, ya da taşıma sözleşmesinin Atina Sözleşmesine taraf devletlerden birinde akdedilmiş olması veya taşıma sözleşmesine göre hareket veya varna yerinin sözleşmeye taraf bir devlette bulunması gerekmektedir (m.2, f.1). - Devletler veya kamu otoriteleri tarafından yapılan ticari yolcu taşımalarına da uygulanır (m.2, f.1) - İç su taşımalarına uygulanamaz (m.2, f.1) - Sadece milletlerarası taşımalara uygulanabilir (m.1, f.9).	TTK m.1247 vd.	- m.935 uyarınca ticaret gemilerine uygulanabilir. - m.931, f.2 ve m.1247, f.2 uyarınca devletler veya kamu otoriteleri tarafından yapılan ticari yolcu taşımalarına da uygulanabilir. - m.931 uyarınca iç sular üzerinde yapılan yolcu taşımalarına da uygulanabilir.
Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlanması	Londra Sözleşmesi	- Gemi tanımı bulunmamaktadır. - Taraf devlet takdiline bırakılmak suretiyle: a- İç sularda seyir tahsis edilmiş olan gemilere ve 300 tonilatodan küçük gemilere uygulanabilir. b- diğer taraf devletlerin vatandaşlarına, bu kişilerin çıkarlarına hanel getirmekle kaydıyla uygulanabilir. - hava yastıklı vasıtalar ile denizin dip yüzeyinde veya bunun altında bulunan tabii kaynakların araştırma ve işletilmesine tahsis edilmiş olan araçlara (<i>hovercraft</i>) ve gemi niteliğine sahip olmadıkları ileri sürülen yüzen platformlara uygulanmaz.	TTK m.1328 vd.	- m.935, f.1 uyarınca ticaret gemilerine uygulanabilir. - m.935, f.2 uyarınca ise yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere (a bendi) ve münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen Devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilere (b bendi) de uygulanabilir. - m.1330 uyarınca iç sularda seyir tahsis edilmiş olan gemilere, 300 tonilatodan küçük gemilere ve sondaj ameliyeleri için inşa edilmiş gemilere de uygulanabilir.
Çatma	Çatma Sözleşmesi	- Gemi tanımı bulunmamaktadır. - Çatmaya karşın bütün gemilerin, sözleşmeye taraf olan bir ülkenin bayrağını taşıması gerekir (m.12, f.1). - Harp gemilerine ve münhasıran umumi bir hizmete tahsis edilmiş devlet gemilerine uygulanamaz (m.11).	TTK m.1286 vd.	- <i>lex superior</i> ilkesi uyarınca Çatma Sözleşmesi hükümleri, ilgili TTK hükümlerinden öncelikli olarak uygulanacaktır.

Tablo 1: Belirli Deniz Ticareti Hukuku Uyuşmazlıklarına Uygulanacak Türk Hukuku Normları ve Uygulama Alanları (devam)

Uyuşmazlık	İlgili Milletlerarası Sözleşmeler ve Uygulama Alanları	TTK	TTK 5. Kitap Hükümleri ve Uygulama Alanları	Sonuç
Kurtarma	Kurtarma Sözleşmesi - Araç; her türlü gemi veya taşıt veya seyrisüfere elverişli yapadır (m.1, b bendi) - Sabit ya da yüzer platformlar veya denizdeki hareketli sondaj ünitelerine söz konusu platformlar veya ünitelerin, deniz yatağı, mineral kaynaklarının araştırıldığı çıkartıldığı ya da üretiminin yapıldığı bölgelerde bulunduğu durumlarda uygulanmadığı gibi (m.3), -Savaş gemilerine veya bir devletin maliki olduğu veya işlettiği kurtarma faaliyetleri esnasında, söz konusu devlet aksi yönde karar vermedikçe, uluslararası hukukun genel prensipleri uyarınca egemen bağımsızlığına sahip olan diğer ticari olmayan araçlara uygulanamaz (m.4, f.1). Ancak bir taraf devlet işbu savaş gemileri veya diğer araçlara Kurtarma Sözleşmesi'ni uygulamaya karar verdiği takdirde söz konusu uygulamanın koşullarını belirterek Genel Sekreter'e bildirir bulunur (m.4, f.2).	TTK m.1298 vd.	- m.935, f.1 uyarınca ticaret gemilerine uygulanabilir. - m.935, f.2 uyarınca ise yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere (a) bendi) ve münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen Devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilere ((b) bendi) de uygulanabilir. - m.1298, f.3 uyarınca deniz yataklarındaki minerallerin keşfi, çıkarılması veya işlenmesi amacıyla kullanılanları sürece sabit veya yüzer platformlar ile sondaj birimlerine uygulanmaz. - Kurtarma Sözleşmesi'ne sürülen çekince uyarınca: 1) kurtarma faaliyeti iç sulara gerçekleştirilirse, a) tüm araçlar iç su aracıysa ya da b) hiçbir araç dahil olmadysa, 2) ilgili tüm taraflar Türkiye uyuşmazlığında ya da 3) ilgili eşya deniz kültürü varlığı konumundaysa ve deniz yatağındaysa TTK hükümleri uygulanır. - m.935, f.1 uyarınca ticaret gemilerine uygulanabilir - m.935, f.2 uyarınca ise yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere ((a) bendi) de uygulanabilir. - m.931 uyarınca iç sular üzerinde seyreden gemilere de uygulanabilir.	-lex superior ilkesi uyarınca Kurtarma Sözleşmesi ilgili TTK hükümlerinden öncelikli olarak uygulanacaktır.
Gemi Alacaklı Hakkı ve Gemi İpoteki	Rehin Sözleşmesi - Gemi tanımı bulunmamaktadır. - İç su gemilerine uygulanamaz (m.13, f.1). - Yabancılık unsuru bulunmayan uyuşmazlıklara dahi uygulanabilir. - Sözleşmede yer alan hiçbir hüküm, mulkiyeti devlete ait olan veya devlet tarafından işletilen ve yalnızca ticari olmayan amaçlarla kullanılan gemiler üzerinde bir hak meydana getiremez (m.13, f.2)	TTK m.1320 vd.	- m.935, f.1 uyarınca ticaret gemilerine uygulanabilir - m.935, f.2 uyarınca ise yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere ((a) bendi) de uygulanabilir. - m.931 uyarınca iç sular üzerinde seyreden gemilere de uygulanabilir.	-lex superior ilkesi uyarınca Türkiye'nin taraf sıfatının tamamlanmasıyla Rehin Sözleşmesi hükümleri, ilgili TTK hükümlerinden öncelikli olarak uygulanacaktır.
Petrol Kiriliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ve Tazmin Fonu Kurulması	Sorumluluk Sözleşmesi ve FON Sözleşmesi - Gemi, dökme halde petrol türevlerini (hidrokarbür) taşıamak üzere yapılmış ya da bu amaçla taddi edilmiş deniz gemisi ile her türlü deniz araçlarını ifade eder. - Başka yüklerle petrol türevleri (hidrokarbür) taşıyabilecek nitelikteki gemiler de petrol türevi taşıdıkları zamanda ve böyle bir gemi dökme petrol türevinden arındırıldığı kanıtlanmış olmadıkça petrol türevi seferini izleyen seferleri sırasında Sorumluluk Sözleşmesi'ne göre gemi kabul edilecektir (m.1, f.6). - sözleşmeler anlamında oluşan kirlenme zararları ile bu zararları önlemek veya sınırlı tutmak için alınan koruma tedbirleri hakkında ve bu zararların önlenmesi veya en aza indirgenmesi için alınan önleyici tedbirlere uygulanır (m.2).	TTK m.1336 vd.	- m.935, f.1 uyarınca ticaret gemilerine uygulanabilir.	- TTK m.1336 ve m.1337 uyarınca Sorumluluk Sözleşmesi ve FON Sözleşmesi hükümleri, tamamen milli nitelikteki uyuşmazlıklara dahi uygulanabilecektir.
Gemilerin İhtiyati Haczi	İhtiyati Haciz Sözleşmesi - Gemi tanımı bulunmamaktadır. - Sözleşme hükümleri, herhangi bir savaş gemisine, yardımcı savaş gemisine veya mulkiyeti Devlete ait olan veya Devlet tarafından işletilen ve o sırada yalnızca ticari olmayan amaçlarla devlet hizmetinde kullanılan gemilere uygulanmayacaktır (m.8, f.2). - İç su gemilerine uygulanabilir.	TTK m.1350 vd.	- m.935, f.1 uyarınca ticaret gemilerine uygulanabilir - m.935, f.2 uyarınca ise yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere ((a) bendi) de uygulanabilir. - m.931 uyarınca iç sular üzerinde seyreden gemilere de uygulanabilir.	-lex superior ilkesi uyarınca İhtiyati Haciz Sözleşmesi hükümleri, ilgili TTK hükümlerinden öncelikli olarak uygulanacaktır.

Tablo uyarınca bir deniz ticareti uyuşmazlığı MÖHUK'un denetlenmesi akabinde uygulanacak Türk hukuku normlarına ilişkin sonuçlar aşağıdaki gibi özetlenebilir:

- Denizyolu ile eşya taşımacılığında taşıyanın tabi olduğu sorumluluk rejimine ilişkin bir ihtilafın varlığı durumunda, her ne kadar *lex superior* ilkesi uyarınca Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmenin TTK m.1178 vd. hükümlerine göre öncelikli olarak uygulanması gerekse de uygulama,⁷⁵ oldukça eski tarihli Lahey Kuralları'nı atıl durumda bırakmış ve Lahey Kuralları'nı TTK 5.Kitap hükümleri ile aynı hiyerarşik sırada kabul etmek suretiyle *lex posterior* ilkesi doğrultusunda TTK m.931, f.2 anlamındaki "ticaret gemileri"ne güncel TTK 5.Kitap hükümlerinin denizyolu ile eşya taşımacılığında taşıyanın sorumluluğunun tespitinde uygulanacak esas norm olduğunu kabul etmiştir.
- Yolcu ve bagajların denizyolu ile taşınmasına ilişkin bir ihtilafın varlığı durumunda -ihtilaf, devletler veya kamu otoriteleri tarafından yapılan ticari yolcu taşımalarına dair olsa dahi- *lex superior* ilkesi uyarınca Atina Sözleşmesi hükümleri, Türkiye'nin taraf olma sıfatının tamamlanması akabinde, TTK m.1247 vd. hükümlerine göre öncelikli olarak uygulanacaklardır. Ancak ihtilafın; "iç sular" üzerinde yapılan yolcu taşımalarına ilişkin olması ya da "milletlerarası nitelik" taşımaması durumunda, Atina Sözleşmesi uygulanamayacak olup m.931, f.2 anlamındaki "ticaret gemileri"ne doğrudan ilgili TTK hükümleri uygulanacaktır.
- Deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlanmasına dair bir ihtilafın varlığı durumunda, TTK 5.Kitap hükümleri açıkça Londra Sözleşmesi ve 1996 Tadil Protokolü'nün uygulanacağını zikretmiş olduğundan öncelikli olarak işbu hükümler, işbu hükümlerde düzenlenmeyen hususlara ilişkin olarak ise TTK m.1328 vd. hükümlerinde yer alan tamamlayıcı düzenlemeler uygulama alanı bulacaktır. Her iki grup hüküm ticaret gemilerine olduğu kadar yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere ve hatta donanmaya bağlı harp gemilerine ve yardımcı gemilere uygulanabilir. Aynı şekilde işbu hükümler; iç sularda seyir tahsis edilmiş olan gemilere, 300 tonilatodan küçük gemilere ve sondaj ameliyeleri için inşa edilmiş gemilere de uygulanabilir. Ancak ilgili her iki grup hüküm, hava yastıklı vasıtalar ile denizin dip yüzeyinde veya bunun altında bulunan tabii kaynakların araştırma ve işletilmesine tahsis edilmiş olan araçlara ve gemi niteliğine sahip olmadıkları ileri sürülen yüzen platformlara uygulanamaz.
- Çatmaya dair bir ihtilafın varlığı durumunda, çatmaya karışan tüm gemilerin sözleşmeye taraf devlet bayrağı taşımaları kaydıyla; ticaret gemilerine olduğu kadar yat, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim

75 Bkz. dn. 34.

ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere dahi, *lex superior* ilkesi uyarınca Türkiye'nin taraf olduğu Çatma Sözleşmesi, TTK m.1286 vd. hükümlerine göre öncelikli olarak uygulanacaktır. Ancak ihtilafın “münhasıran bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemilerini ya da yardımcı gemileri” ihtiva etmesi durumunda, Çatma Sözleşmesi uygulanamayacak olup m.935, f.2 vasıtasıyla doğrudan ilgili TTK hükümleri uygulama alanı bulacaktır.

- Kurtarmaya dair bir ihtilafın varlığı durumunda, kurtarma faaliyeti iç sularda gerçekleşip tüm araçlar iç su aracıysa ya da hiçbir araç dahil olmadıysa veya ilgili tüm taraflar Türkiye uyuşundaysa ya da ilgili eşya deniz kültürü varlığı konumundaysa ve deniz yatağındaysa doğrudan TTK m.1298 vd. hükümler uygulanacaktır. Bu durumlar dışında, ticaret gemisi, yat, denizci yetiştirme gemileri gibi gemiler ya da savaş gemisi veya bir devletin maliki olduğu veya işlettiği kurtarma gemisi olup olmadığı fark etmeksizin, *lex superior* ilkesi uyarınca Türkiye'nin taraf olduğu Kurtarma Sözleşmesi, TTK m.1298 vd. hükümlerine göre öncelikli olarak uygulanacaktır. Ancak ilgili her iki grup norm, ihtiva ettikleri açık hükümler dolayısıyla; deniz yataklarındaki minerallerin keşfi, çıkarılması veya işlenmesi amacıyla kullanıldıkları sürece sabit veya yüzer platformlar ile sondaj birimlerine uygulanamayacaklardır.
- Gemi alacaklısı hakkı veya gemi ipoteğine dair bir ihtilafın varlığı durumunda, ihtilafın iç sular üzerinde seyreden gemileri ihtiva etmemesi kaydıyla, *lex superior* ilkesi uyarınca Rehin Sözleşmesi, Türkiye'nin taraf olma sıfatının tamamlanması akabinde, ticaret gemilerine olduğu kadar yatlar ve denizci yetiştirme gemileri gibi gemilere de TTK m.1320 vd. hükümlerine göre öncelikli olarak uygulanacaktır. Ancak ihtilafın; m.931, f.1 anlamında “iç sular” üzerinde seyreden gemilere ilişkin olması durumunda, Rehin Sözleşmesi uygulanamayacak olup doğrudan ilgili TTK hükümleri uygulanacaktır. Son olarak, her iki norm hükümleri, mülkiyeti devlete ait olan veya devlet tarafından işletilen ve yalnızca ticari olmayan amaçlarla kullanılan gemilere uygulanamayacaktır.
- Petrol kirliliğinden doğan zararın hukuki sorumluluğu veya tazminine dair bir ihtilafın varlığı durumunda, TTK 5.Kitap hükümleri açıkça Sorumluluk Sözleşmesi ve FON Sözleşmesi'nin uygulanacağını zikretmiş olduğundan, öncelikli olarak işbu hükümler, işbu hükümlerde düzenlenmeyen hususlara ilişkin olarak ise TTK m.1336 vd. hükümlerinde yer alan tamamlayıcı düzenlemeler uygulama alanı bulacaktır. Zararın “iç sular” üzerinde seyreden bir gemiden kaynaklanması ya da ilgili milletlerarası sözleşmelerde tanımlanan “kirlenme zararı”ndan kaynaklanmaması durumunda ise taraf olunan diğer milletlerarası sözleşmelerin tatbiki akabinde önce BUNKER ve 5312 sayılı

Kanun hükümleri sonrasında genel nitelikli Çevre Kanunu hükümlerinin zararın tazmininde uygulanabileceği düşünülmektedir.

- Gemilerin ihtiyati haczine dair bir ihtilafın varlığı durumunda, ihtilafa konu gemi ister ticaret ister yatlar ya da denizci yetiştirme gemileri gibi gemiler ister iç sular üzerinde seyir tahsis edilmiş gemilerden olsun, *lex superior* ilkesi uyarınca Türkiye'nin taraf olduğu İhtiyati Haciz Sözleşmesi, TTK m.1350 vd. hükümlerine göre öncelikli olarak uygulanacaktır. Ancak her iki norm hükümleri, mülkiyeti devlete ait olan veya devlet tarafından işletilen ve yalnızca ticari olmayan amaçlarla kullanılan gemilere uygulanamayacaktır.

Hakem Değerlendirmesi: Dış bağımsız.

Çıkar Çatışması: Yazar çıkar çatışması bildirmemiştir.

Finansal Destek: Yazar bu çalışma için finansal destek almadığını beyan etmiştir.

Peer-review: Externally peer-reviewed.

Conflict of Interest: The author has no conflict of interest to declare.

Grant Support: The author declared that this study has received no financial support.

Bibliyografya/Bibliography

- Akten N, "Denizde Çatma Kazaları ve Çatma Bilirkişiliği", (2008) 82(3) İstanbul Barosu Dergisi.
- Alcantra JM, "A Short Primer on the International Convention on Maritime Liens and Mortgages", (1996) 27(2) JMLC 230.
- Algantürk Light D, *Denizde Çatma Hukuku*, (Oniki Levha Yayınları 2011).
- Ataol H, "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun sınırlanmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan (Beta Yayınevi 2000).
- Atamer K, *Deniz Ticareti Hukuku I*, (Oniki Levha Yayıncılık 2017) [Deniz Ticareti].
- Atamer K, *Deniz Ticareti Hukuku IV-Deniz İcra Hukuku*, (2. Baskı, Oniki Levha Yayıncılık 2019) [Deniz İcra].
- Atamer K ve Süzel C, *Yeni Deniz Ticaret Hukuku'nun Kaynakları*, Cilt: I (Oniki Levha Yayıncılık 2013).
- Aybay G, *Türkiye'de Deniz Kazaları*, (Türkiye Deniz Kazaları Sempozyumu 13-15 Ekim 1982, İstanbul, Ankara 1983).
- Çağa T, *Deniz Ticareti Hukuku I*, (Filiz Kitabevi 1995).
- Demir İ, "Uluslararası Petrol Kirliliği Tazmin Fonları Gemi Tanımının Yorumuna İlişkin Yürütülen Çalışmalar", (2017) 66(3) Ankara Üni. Hukuk Fak. Dergisi [Gemi].
- Demir İ, "Yeni Bağlama Kütüğü Rejimi Üzerine Değerlendirmeler", (2015) 64 (1) AÜHFD [Bağlama Kütüğü].
- Demir İ, "1992 Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması ile İlgili Uluslararası Sözleşme'de 2003 Tarihli Protokol ile Kabul Edilen Değişiklikler", (2012) 3(1) İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi.

- Demir İ, *1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma*, (Turhan Kitabevi 2010) [Kurtarma].
- Ekşi N, “Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk (5718 Sayılı MÖHUK md. 29)”, (Avrupa’da Devletler Özel Hukuku ve Yeni Türk Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un Akitler ve Ticaret Hukukuna İlişkin Hükümleri, Dr. Nüsret-Semahat Ersel Uluslararası Ticaret Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi Konferans Yayınları Dizisi 2, Koç Üniversitesi 2010).
- Gözler K, *Anayasa Hukukunun Genel Teorisi*, Cilt I (Ekin Yayınevi 2011).
- Gözler K, *Hukuka Giriş*, (Ekin Yayınevi 2014) [Hukuka Giriş].
- Günay B, *Türk ve Anglo-Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı*, (Yetkin Yayınları 2009).
- Kaboğlu İÖ, *Anayasa Hukuku Dersleri*, (Yenilenmiş ve Genişletilmiş 2.Baskı, Legal Yayıncılık 2005).
- Kaner İ, “Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi Alacağı”, (2012) 18(2) Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi.
- Karan H, “Yargıtay’ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli Lahey Kaideleri’ni Uygulaması Gereği”, (Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, XVII, 9-10 Haziran 2000).
- Kula Değirmenci N, *Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu*, (Oniki Levha Yayınları 2015).
- Kuluçlu E, “Türk Hukuk Sisteminde Normlar Hiyerarşisi ve Sayıştay Denetimine Etkileri”, (2008) 71 Sayıştay Dergisi.
- Nomer E, *Devletler Hususi Hukuku, Genel Prensipler-Uygulama-Milletlerarası Usul Hukuku-Yabancı Kararların Tanınması ve Tenfizi*, (10. Bası, Beta Yayınları 2000).
- Oder BE ve Kanadoğlu OK, *Uygulamalı Anayasa Hukuku*, (Beta Yayınevi 2008).
- Partalcı R, “Eşyanın Taşınmasına İlişkin Sözleşmelere Uygulanacak Hukuk Hakkında MÖHUK Madde 29’un Değerlendirilmesi”, (2017) 37(2) Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni.
- Sevinç A, “5718 sayılı MÖHUK Uyarınca Taşıma İşlerine Uygulanacak Hukuk”, Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan, Cilt:II (Oniki Levha Yayıncılık 2010).
- Süzel C, “Türk Mevzuatında Gemi Tanımı”, Prof. Dr. Rona Serozan’a Armağan, Cilt:II (Oniki Levha Yayıncılık 2010).
- Süzel C, *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*, (On iki Levha Yayınları 2012).
- Taşkın M, *Denizyolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu*, (Oniki Levha Yayıncılık 2016).
- TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Dönem: 23, Yasama Yılı:2, S. Sayısı: 96 [Genel Gerekçe].
- T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı-Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü, Deniz Ticareti 2018 yılı İstatistikleri, <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yayinlar/deniz-ticaret-2018-istatistikleri.pdf>.
- Teziç E, *Anayasa Hukuku*, (12. Bası, Beta Yayınevi 2007).
- Umar B, *Hukuk Başlangıcı*, (Dokuz Eylül Üniversitesi Yayınları 1997).
- Ülgener F, *Çarter Sözleşmeleri I*, (Der Yayınları 2000).

Ünan S, “Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulanma Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı, Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı, Donatanın Karar Verdiği Kurtarma Yardımın Müşterek Avarya Olup Olmadığı”, Prof. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, (Beta Yayınevi 2000).

Yazıcıoğlu E, “Lahey Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Arasında Uygulanacak Kurallar Sorunu” (1999) 4 (3-4) DHD.

Yazıcıoğlu E, “Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu”, (2002) 5(1-4) DHD [Kural Sorunu].

Yazıcıoğlu E, *Deniz Ticareti Hukuku* (Filiz Kitabevi 2020) [Deniz Ticareti].

