T.C.

ÖZYEĞİN ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

HUKUK BİLİM DALI

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

TÜRK HUKUKUNDA DENİZ ALACAKLARINA KARŞI SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI (LLMC 1976)

Tuğba Duygu Yazıcı

Danışman: Dr. Öğr. Ü. Gülfer Kuyucu Meriç

Eş Danışman: Prof. Dr. M. Fehmi Ülgener

İstanbul, Ağustos 2019

T.C.

ÖZYEĞİN ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

HUKUK BİLİM DALI

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

TÜRK HUKUKUNDA DENİZ ALACAKLARINA KARŞI SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI (LLMC 1976)

Tuğba Duygu Yazıcı

Danışman: Dr. Öğr. Ü. Gülfer Kuyucu Meriç

Eş Danışman: Prof. Dr. M. Fehmi Ülgener

İstanbul, Ağustos 2019

ÖNSÖZ

Deniz ticaretinin büyük miktarda sermaye gerektirmesi ve bu sermayenin konusu olan geminin yaptığı yolculuklarda donatanı büyük kayıplara uğratabilecek deniz tehlikeleri ile karşılaşabilecek olması, donatanın geminin işletilmesinden doğan bazı borçlara karşı sorumluluğunu sınırlayan ve tamamen deniz ticaretine özgü sorumluluk rejimlerinin geliştirilmesine neden olmuştur.

Duyulan ihtiyaç sebebiyle ulusal hukuklarda donatanların sorumlulukları sınırlandırılmaya başlanmış ancak ortaya çıkan ulusal düzenlemelerin birbirleri ile esaslı farklılıklar içermesi denizciliğin uluslararası niteliği ile çelişmiştir. Bu sebeple, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması bakımından enternasyonal birlik yaratma ihtiyacı doğmuş ve milletlerarası sözleşmeler kaleme alınmıştır. Bu sayede, milletlerarası sözleşmelere taraf olan devletler bakımından sorumluluğun kimler tarafından, hangi hallerde ve hangi sınırlar çerçevesinde sınırlandırılabileceği konusunda yeknesaklık elde edilmiştir. Bu çalışmada, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması bakımından uluslararası hukukta en güncel metin olan Londra Konvansiyonu ve tadilleri incelenerek, Konvansiyon hükümlerinin Türk Hukuku'ndaki uygulamasını tespit etmek amaçlanmıştır.

İÇİNDEKİLER

Önsöz i
İçindekiler ii
Kısaltmalar v
Özet vii
Abstract vii
Giriş 1

Birinci Bölüm
Sınırlı Sorumluluğa İlişkin Düzenlemeler

I. Uluslararası Rejimler ve Türk Hukuku 3
1.Milletlerarası Sözleşmeler 3
A) 1924 Brüksel Konvansiyonu 5
B)1957 Brüksel Konvansiyonu 5
C) 1976 Londra Konvansiyonu 6
D) 1966 Protokolü 8
E) 2012 Değişikliği 9
2.Türk Hukuku 10
A) 865 sayılı TTK ve 1140 sayılı Deniz Ticareti Kanunu 10
B) 6762 sayılı TTK 12
C) 6102 sayılı TTK 14

İkinci Bölüm
Londra Konvansiyonun Uygulama Alanı

I. Genel olarak 18
II. Uygulama Alanının Genişletilmesi 19
III. Konvansiyonun Uygulama Alanına Giren Gemiler 21
IV. Sınırlama Hakkına Sahip Olan Kişiler 23
1. Gemi Maliki 23
A.Donatan 25
B. Çarterer 26
C. Yönetici 29
D.İşleten 29
2. Kurtaran 30
3. Gemi Maliki veya Kurtaranın Fiil, İhmal ve Kusurundan Sorumlu Olduğu Kişiler 31
4. Sigortacı 33
V. Sınırlamaya Tabi Alacaklar 33
1. Türk Hukuku Uyarınca Deniz Alacakları 34
2. Konvansiyon Uyarınca Deniz Alacakları 37
3. Türk Hukuku'na göre Sınırlamaya Tabi Alacaklar 40

A. Ölüm, Yaralanma ile Her Türlü Eşya Ziya ve Hasarı ve sair Bütün Zararlardan Doğan Alacaklar 40
B. Gecikmeden Doğan Alacaklar 42
C. Haksız Fiilden Doğan Alacaklar 43
D. Konvansiyon Uyarınca Sorumluluğunun Sınırlanabileceği Bir Zararı Önlemek veya Azaltmak için Alınan Tedbirler ve Bu Tedbirlerin Başkaca Sebep Oldukları Zararlardan Doğan Alacaklar 44

V. Sınırlamadan Hariç Bırakılan Alacaklar 45
1. Türk Hukuku Uyarınca Sınırlamadan Hariç Bırakılan Alacaklar 45
2. Konvansiyon Uyarınca Sınırlamadan Hariç Bırakılan Alacaklar 45
A. Kurtarma Alacakları ve Müşterek Avarya Garame Alacakları 46
B. Petrol Kirliliğinden Kaynaklanan Zararlardan Doğan Alacaklar 48
C. Nükleer Zararlar 49
D. Nükleer Gemi Maliklerinin Yol Açtığı Nükleer Zararlardan Doğan Alacaklar 50
E. Hizmet Sözleşmesinden Doğan Alacaklar 51

VII. Sınırlama Hakkını Kaldıran Hareketler 52

Üçüncü Bölüm
Sorumluluk Sınırları ve Fon Tesisi

I. Sorumluluk Sınırları 56
1. Genel Sınırlar 56
2. Yolcu Alacakları Hakkında Uygulanacak Sınırlar 57
3. Kurtarma Alacakları Hakkında Uygulanacak Sınırlar 60

II. Hesap Birimi 61

III. Sorumluluğu Sınırlama Yöntemleri 62
1. Sorumluluğun Def'i Yoluyla Sınırlanması 62
2. Sorumluluğun Fon Tesisi ile Sınırlanması 63

IV. Sınırlama Fonuna İlişkin Esaslar 64
1. Fonun Tesisi 64
A. Faiz 65
B. Teminat 66
2. Fon Tesisinin Sonuçları 68
3. Fonun Paylaştırılması 70
4. Alacaklılar Arasında Garame 73
5. Alacakların Mahsubu 74

Dördüncü Bölüm
Usul Hükümleri

I. Fonun Tesisinde Uygulanacak Usul 75
1. Görevli ve Yetkili Mahkeme 75
2. Yetki Sözleşmesi Yapılmış Olması Halinde Görevli ve Yetkili Mahkeme 77
3. Yargılama ve Takip Giderleri 79

II. Taraf Devletlerde Tesis Edilen Fonların Türkiye'de Tanınması 81
III. Zamanaşımı 84
Sonuç 86
Kaynakça 88
Mahkeme Kararları 93
Ekler 94
1. Tablo 1 - Ölüm ve Yaralanmadan İleri Gelen Alacaklar Hakkında Örnek Sorumluluk Sınırları Hakkında Örnek Sorumluluk Sınırları 95
2. Tablo 2 - Diğer Bütün Alacaklar Hakkında Örnek Sorumluluk Sınırları Hakkında Örnek Sorumluluk Sınırları 97

KISALTMALAR

BATIDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BIMCO	: Baltic International Maritime Council
Bkz.	: Bakınız
Bunker 01	: Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme, 2001
CLC 69	: Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili 1969 tarihli Uluslararası Sözleşme
CLC 92	: Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu İle İlgili 1969 tarihli Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1992 Tarihli Protokol
CMI	: Committe Maritime International
FUND 92	: Petrol Kirliliği Zararının Tazmini İçin Bir Uluslararası Fonun Kurulması İle İlgili 1971 Tarihli Uluslararası Sözleşmeyi Değiştiren 1992 Tarihli Protokol
Haciz Sözleşmesi	: Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme,1999
Hamburg Kuralları	: Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi, 1978
H.D.	: Hukuk Dairesi
HNS 2010	: 1996 Tarihli Zararlı ve Tehlikeli Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini Sorumluluğu Uluslararası Sözleşmeye ilişkin 2010 Protokolü
HMK	: Hukuk Muhakemeleri Kanunu
GRT	: Gros tonaj (grostonilato)
IMO	: International Maritime Organization
Lahey Kuralları	: Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme, 1924
Lahey - Visby Kuralları	: 1968 tarihli Visby Protokolü ile değiştirilmiş 1924

	Tarihli Brüksel Sözleşmesi
m.	: Madde
Milletlerarası Grup	: Milletlerarası Koruma ve Tazmin Kulüpleri Birliği
MÖHUK	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku
Nairobi 07	: Enkaz Kaldırmaya lişkin Milletlerarası Nairobi Sözleşmesi, 2007
P&I	: Koruma ve Tazmin (Protection and Indemnity)
Rotterdam Kuralları	: Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi
s.	: Sayfa
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TTK	: Türk Ticaret Kanunu
Varşova Sözleşmesi	: Uluslararası Hava Taşımalarına îlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Varşova Sözleşmesi, 1929
vd.	: ve devamı
1924 Brüksel Konvansiyonu	: Gemi Sahiplerinin Sorumluluklarının Tahdidi ile İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme, 1924
1957 Brüksel Konvansiyonu	: Gemi Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme, 1957
1976 Londra Konvansiyonu	: Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme, 1976
1996 Protokolü	: Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü
2002 Atina Sözleşmesi	: 1974 tarihli Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Atina Sözleşmesine Ait 2002 Protokolü
2012 Değişikliği	: Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü'nü Değiştiren 2012 Değişikliği

ÖZET

Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması konusunda en temel kaynak, 1924 ve 1957 tarihli aynı konulu sözleşmelerin yerine geçmek üzere kaleme alınan "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme" ("Londra Konvansiyonu") dir. Londra Konvansiyonu, Türkiye bakımından 1/7/1998 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

2/5/1996 tarihinde ise Londra Konvansiyonu'nda değişiklik yapılması uygun bulunmuş ve "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü" ("1996 Protokolü") kabul edilmiştir. 1996 Protokolü, 17/10/2010 itibariyle Türkiye açısından yürürlüğe girmiştir.

Gerek Londra Konvansiyonu gerekse 1996 Protokolü'nün, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda yapılan atıf ile Türk hukukunda doğrudan uygulanabilmesi ve deniz alacaklarına karşı sorumluluğun fon tesis etmek suretiyle sınırlandırılması mümkündür. 2012 yılında getirilen değişik ile Londra Konvansiyonu ve 1996 Protokolü'nde belirtilen sorumluluk sınırları yükseltilmiştir. Bu çalışmada Londra Konvansiyonu, 1996 Protokolü ve 2012 Değişikliği hükümlerinin Türk Hukuku'ndaki uygulaması incelenmiş ve sorumluluğun Türk Hukuku uyarınca sınırlandırılması değerlendirilmiştir.

ABSTRACT

The most essential source regarding Limitation of Liability for Maritime Claims is the "1976 International Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims" (the "London Convention") which was drawn up to replace the Conventions of 1924 and 1957 on the same subject. The London Convention entered into force on 1.7.1998 in Turkey.

On 2/5/1996, it was agreed to amend the London Convention, and the Protocol of 1996 amending the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims of 1976 (the "1996 Protocol") was adopted. The 1996 Protocol entered into force on 17/10/2010 in Turkey.

Due to the reference made in the Turkish Commercial Code no. 6102, both the London Convention and the 1996 Protocol may be directly applied to the Turkish Law and the liability for maritime claims may be limited by establishing fund. With the amendment introduced in 2012, the limits of liability set out in the London Convention and the 1996 Protocol have been raised. This study examines the application of the provisions of the London Convention, the 1996 Protocol and the 2012 Amendment on Turkish Law and evaluates the limitation of liability under the Turkish Law.

Giriş

Hukukumuzda sorumluluk kavramı iki ayrı anlamda kullanılmaktadır. Bunlardan birincisi borç altına girmek anlamını taşırken ikincisi, borçlunun bahsi geçen borcun tahsili konusunda takibe açık olan mallarını ifade etmektedir[1]. Bu iki sorumluluğu ayırmak için borç anlamına "-den sorumluluk", diğerine ise "-ile sorumluluk" denmektedir[2]. -den sorumluluk borçlunun sorumluluğunu doğuran borcun kaynağını işaret ederken –ile sorumluluk ise, borçlunun tahsilat için kullanılabilecek mallarını ifade etmektedir.

Deniz Ticaret Hukukundaki en önemli özelliklerden bir tanesi, ikinci anlamdaki sorumluluğun birçok alacak için sınırlı olmasıdır[3]. Şöyle ki; sorumluluğunun doğması halinde donatan, malvarlığının tamamı ile değil, ulusal ve uluslararası mevzuat ile belirlenen sınırlar çerçevesinde sorumlu olmaktadır. Zira donatan gemisini sefere göndermekle büyük bir kapital riziko altına girmekte, ayrıca gerek kaptanın akdettiği sözleşmeler gerekse gemi adamlarının kusurlu hareketleri (çatma vs. gibi) yüzünden ağır bir sorumluluk altına girmekte ve çoğu zaman zarara sebep olan olaylara engel olma imkanına sahip bulunmamaktadır[4]. Dolayısıyla, donatan sıfatıyla bir gemiyi işletmenin büyük miktarda sermayeyi gerektirmesi ve bu sermayenin konusu olan geminin yaptığı yolculuklarda donatanı büyük kayıplara uğratabilecek deniz tehlikeleri ile karşılaşabilecek olması, donatanın geminin işletilmesinden doğan bazı borçlara karşı sorumluluğunu sınırlayan ve tamamen deniz ticaretine özgü sorumluluk rejimlerinin geliştirilmesine neden olmuştur[5].

Duyulan ihtiyaç sebebiyle ulusal hukuklarda donatanların sorumluluklarının sınırlandırılmaya başlanması ve söz konusu ulusal düzenlemelerin birbirleri ile esaslı

---

[1] Kender, Rayegan, Deniz Ticaret Hukukunda Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt II, Sayı:2, Yıl:2005, s.115.
[2] Bu ifadelerin ilk kullanımı Bkz. Swarz, Andreas. B.; Borçlar Hukuku Dersleri, İstanbul, 1948, s. 75.
[3] Kender, Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, s.115.
[4] Çağa, Tahir, Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi 1977, Cilt:9 Sayı:2, s.1.
[5] Mertol, Can, Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu'nun Yürürlüğe Girip Girmediği Meselesi, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, XVII, Ankara 2000, s.198.

farklılıklar içermesi, denizciliğin uluslararası niteliği ile çelişmiştir [6]. Bu sebeple, denizcilikte sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin ulusal gelişmelere paralel olarak deniz ticaret filolarının uluslararası rekabet gücünü artırmak ve insanları denizcilik sektörüne yatırım yapmaya teşvik etmek amacıyla donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasını yeknesak bir rejime tabi tutmak amacıyla çalışmalar gerçekleştirilmiş ve milletlerarası sözleşmeler kaleme alınmıştır. Bu çalışmaların gerçekleştirilmesindeki en büyük etkenlerden biri de sigorta hususu olmuştur. Nitekim, donatanın sorumluluğunun sigorta edilebileceği ölçüde sınırlandırılması amaçlanmıştır[7].

Türk Hukuku'nda sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin sistem Türkiye'nin tarafı olduğu "1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme" ('Londra Konvansiyonu') hükümleri esas alınarak tesis edilmiştir. Nitekim, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda ('TTK') Londra Konvansiyonu'na atıfta bulunularak deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması konusunda Londra Konvansiyonu hükümlerinin doğrudan uygulama bulacağı düzenlenmiştir.

[6] Kara, Hacı, Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, Mart 2005, s. 158; Güner-Özbek, Meltem Deniz, Carriage of Dangerous Goods by Sea, Berlin 2007, s.213.

[7] Kender, Rayegan, Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyle Donatanların Sorumluluğu, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu: Bildiriler- Tartışmalar, Sigorta Hukuku Derneği, Ankara, 1983, s. 223-224. Kuyucu Meriç, Gülfer, Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması, İstanbul, 2017, s. 275

BİRİNCİ BÖLÜM
SINIRLI SORUMLULUĞA İLİŞKİN DÜZENLEMELER

I. Uluslararası Rejimler ve Türk Hukuku

1. Milletlerarası Sözleşmeler

Deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmeler arasında "Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili 1969 tarihli Uluslararası Sözleşmeyi Tadil Eden 1992 Protokolü" [8] ("CLC 92"), "2001 Tarihli Gemi Yakıtlarından Kaynaklanan Petrol Kirliliği Zararının Hukuki Sorumluluğu Hakkında Uluslararası Sözleşme" [9] ("2001"), 1974 tarihli Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınmasına İlişkin Sözleşmesine Ait 2002 Protokolü[10] ("2002 Atina Sözleşmesi") ve henüz uluslararası alanda yürürlüğe girmeyen "Tehlikeli ve Zararlı Maddelerin Deniz Yoluyla Taşınmasından Kaynaklanan Zararın Tazmini ve Sorumluluğu Hakkında 1996 Tarihli Uluslararası Sözleşmeye ilişkin 2010 Protokolü[11] ("HNS 2010") yer alsa da deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılması hususunda temel sözleşme "1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme" ("Londra Konvansiyonu") ve Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü'dür ("1996 Protokolü").

Sorumluluğu sınırlandırma sistemlerinin yeknesaklaştırılması için ilk çalışma, Comite Maritime International ("CMI") tarafından başlatılmıştır. Bu çalışma başladığı sırada dünyada deniz hukuku konusunda çeşitli ulusal rejimler mevcuttur. Bunların başında Kara Avrupası hukukunu benimseyen ülkelerin büyük çoğunluğu tarafından kabul edilen

---

[8] Türkiye'nin CLC 92 Protokolü'ne katılması 27.1.2000 tarihli, 4507 sayılı Kanun ile uygun bulunmuş ve bu kanun 29.1.2000 tarih ve 23948 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.
[9] Türkiye'nin Bunker 01'e katılması 26.2.2013 tarihli, 6439 sayılı Kanun ile uygun bulunmuş ve bu kanun 15.3.2013 tarih ve 28588 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.
[10] Türkiye'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne katılması 9.3.2017 tarihli, 6990 sayılı Kanun ile uygun bulunmuş ve bu kanun 3.4.2017 tarih ve 30027 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.
[11] Türkiye'nin HNS 2010 Protokolü'ne katılması 8.3.2017 tarihli, 6949 sayılı Kanun ile uygun bulunmuş ve bu kanun 3.4.2017 tarih ve 30027 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

“deniz serveti” (fortune de mer) rejimi gelmektedir[12]. Söz konusu rejimde, donatanın her bir gemisinin deniz ticareti için riske attığı münhasır bir malvarlığı olduğu kabul edilmekte ve bu sebeple donatanın sorumluluğun yalnızca geminin değeri ve navlun (kısacası deniz serveti) ile sınırlı olması gerektiği benimsenmiştir[13]. Diğer yandan aynı dönemde donatanın sorumluluğu Almanya’da yalnızca gemi ile[14]; Amerika Birleşik Devletleri’nde geminin yolculuk sonundaki değeri ve navlun ile[15]; İngiltere’de ve Kıta Hukuku’nu benimseyen diğer birkaç ülkede ise geminin beher tonu için belirlenen sabit değer ile[16] sınırlandırılabilmektedir[17].

CMI tarafından yapılan ilk çalışmanın sonucu olarak, donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması konusunda yapılan ilk milletlerarası sözleşme olan 25.08.1924 tarihli “Deniz Gemilerinin Maliklerinin Sorumluluklarının Tahdidi ile İlgili Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Sözleşme[18] (‘1924 Brüksel Konvansiyonu’)” ortaya çıkmıştır. İlk olarak 1924 Brüksel Konvansiyonu ile getirilen sınırlı sorumluluk rejimi; denizcilik, teknoloji ve ekonomide meydana gelen gelişmelerin etkisiyle zaman içerisinde değişikliğe uğramış ve Londra Konvansiyonu’nun (ve onu tadil eden 1996 Protokolü’nün) düzenlenmesi ile günümüzdeki son şeklini almıştır.

Bu sebeple, sınırlı sorumluluk rejiminin gelişimini anlatabilmek amacıyla 1924 Brüksel Konvansiyonu’ndan başlayarak Londra Konvansiyonu’nun kaleme alınmasına kadar geçen süreçte deniz alacaklarına karşı sorumluluğun sınırlandırılmasını düzenleyen ve gelişimine yön veren milletlerarası sözleşmeler aşağıda kronolojik sıra ile incelenmektedir.

---

[12] Berlingieri, Francesco, International Maritime Conventions, Volume 2, Navigation, Securities, Limitation of Liablity and Jurisdiction, Oxon/New York, 2015, s.331.
[13] Berlingieri, s.331.
[14] Handelsgesetzbuch (HGB) md. 486; Konu hakkında detaylı bilgi için bkz. Sotiropoulos, Panayotis K., Die Beschränkung del Reeder Haftung, Berlin, 1962.
[15] 46 The Code of Laws of the United States of America (USC), Appendix 181 -189.
[16] Merchant Shipping Act 1984, section 503; Griggs, Patrick/ Williams, Richard/ Farr, Jeremy, Limitation of Liability for Martime Claims, Fourth Edition, London, 2005, s.5
[17] Berlingieri, s.331.
[18] “International Convention on Certain Rules Relating to the Limitation of the Liability of Owners of Seagoing Vessels, 1924.”

A. 1924 Brüksel Konvansiyonu

Yukarıda değinildiği üzere, sorumluluğu sınırlandırma sistemlerinin yeknesaklaştırılması için ilk çalışma, Comite Maritime International (CMI) tarafından başlatılmıştır. Bu çalışmanın sonucu olarak ortaya çıkan ve donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması konusunda yapılan ilk milletlerarası sözleşme 1924 Brüksel Konvansiyonu'dur. 1924 Brüksel Konvansiyonu, 25.08.1924 tarihinde kabul edilmiş ve Konvansiyon'da belirtilen koşulların yerine gelmesi sonucu 02.06.1931 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ancak Avrupa'dan 15 ülkenin taraf olduğu [19] bu Konvansiyon, özellikle Birleşik Krallık ve Amerika Birleşik Devletleri'nin katılmaması nedeniyle istenen etkiyi sağlayamamış ve dünyada yeterince destek görmemiştir[20].

1924 Brüksel Konvansiyonu donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması hususunda kabul ettiği sistem, çeşitli milli sistemlerin bir karmasıdır[21]. Bu sistem ile sınırlı şahsi sorumluluk prensibi benimsenmiştir [22]. Buna göre, donatanın mal zararlarından sorumluluğu geminin değeri, navlun (gemi değerinin yüzde onu olarak sabitlenmiştir) ve teferruatı ile sınırlandırılmıştır[23]. Ancak sorumluluğun üst sınırı geminin beher tonu için 8 sterlin olarak belirlenmiştir. Ölüm ve yaralanma alacakları için ise geminin beher tonu için 8 sterlin olacak şekilde ayrıca bir sorumluluk sınırı getirilmiştir[24]. O devrin sağlam parası olarak kabul edilmesi nedeniyle sorumluluk sınırının parasal değerinin belirlenmesinde ise İngiliz para birimi Sterlin (Pounds Sterling) esas alınmıştır[25].

B. 1957 Brüksel Konvansiyonu

1924 Brüksel Konvansiyonu dünyada yeterli destek görmediğinden, CMI bir girişimde daha bulunmuş ve bu girişim sonucunda "Gemi Maliklerinin Sorumluluklarının

---

[19] CMI Yearbook 2016 Annuaire, New York II, Documents of the Conference, s.374.
[20] Kender, Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, s.117.
[21] Çağa, Enternasyonal Deniz Hukuku, s.291.
[22] Tekil, Fahiman, Deniz Hukuku, Uluslararsı Konvansiyonlar, İstanbul, 1987, s.78; Demir, İsmail, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme'de Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi, BATIDER, Mart 2015, Cilt: XXXI, Sayı: 1, s.113.
[23] Berlingieri, s.332.
[24] Berlingieri, s.332.
[25] Sözer, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku, Gemi-Donatan-Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku'nda Sorumluluk Rejimi, 2. Bası, İstanbul, 2012, s.490.

Sınırlandırılması Hakkında 1957 tarihli Sözleşme"[26] ('1957 Brüksel Konvansiyonu') ortaya çıkmıştır. Bu Konvansiyon uluslararası hukukta, öngörülen koşulların sağlanmasıyla tam on bir yıl sonra, 31.05.1968'de yürürlüğe girmiştir[27].

1957 Brüksel Konvansiyonu, İngiliz Hukuku'nda donatanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin benimsenen sistemin değiştirilmiş bir versiyonudur[28]. İngiliz sistemine paralel olarak sorumluluk sınırı, her bir bağımsız olay başına ve geminin tonajı baz alınarak belirlenmektedir. Diğer bir deyişle, 1924 Brüksel Konvansiyonu ile getirilen sınırlı şahsi sorumluluk sistemi korunmuştur. Daha yüksek sınırlar arzu eden devletler ile etmeyenler arasında bir uzlaşma sağlamak adına sorumluluk sistemi bir İngiliz gemisinin ortalama değeri baz alınarak kurulmuştur. Buna göre sorumluluk, eşya zararlarından doğan alacaklar için tonaj başına 1.000 Francs (Altın Frankı), ölüm ve yaralanmadan kaynaklanan alacaklar için ise 3.100 Francs olarak belirlenmiştir. Amerika Birleşik Devletleri, Yunanistan ve Rusya, Sözleşme'yi onaylamazken dünyanın başlıca denizcilik uluslarının çoğunluğundan oluşan 48 ülke 1957 Brüksel Konvansiyonu'nun tarafı olmuştur[29]. Hatta bu milletlerarası sözleşme Almanya, Fransa ve diğer pek çok ülkede iç hukuka alınmıştır[30]. Ancak Türkiye bu sözleşmeye taraf olmamıştır.

Bu sözleşme taraf devletlerin bir kısmında halen yürürlükte bulunsa da sorumluluğun sınırlandırılması hakkında genel kabul gören milletlerarası sözleşme 1996 Protokolü ile tadil edilen 1976 Londra Konvansiyonu'dur.

C. 1976 Londra Konvansiyonu

Enflasyon sorunu ve paradaki değer kaybının sorumluluk sınırları üzerindeki etkisi sebebiyle 1957 Brüksel Konvansiyonu ile belirlenen sorumluluk limitleri pratikte düşük ve yetersiz kalmıştır. Ayrıca, sözleşmenin kabul ettiği altın frankı esası milletlerarası para

---

[26] "International Convention relating to the Limitation of the Liability of Owners of Sea-going Ships, 1957."
[27] Konu hakkında detaylı bilgi için bkz. Selvig, Erling, An Introduction to the 1976 Convention in Limitatation of Shipowners Liability, London, 1986, s.3.
[28] Çağa, Enternasyonal Deniz Hukuku, s.291.
[29] CMI Yearbook 2016 Annuaire, New York II, Documents of the Conference, s. 401, https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/CMI_YEARBOOK_2016-1.pdf (Erişim tarihi: 25.04.2019)
[30] Kender, Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, s.117.

sisteminde terk edildiğinden yeni bir hesap birimi ihtiyacı ortaya çıkmıştır[31]. Öte yandan, teknolojik gelişmeler ve ekonomik tercihler nedeniyle gemilerin büyüklüğü artmış ve bu hususun değerlendirilmesi gereği hasıl olmuştur. Bununla birlikte, 1957 Brüksel Konvansiyonu ile getirilen sisteminin uzun yargı süreçlerine mahal verdiği anlaşılmış ve yeni bir sözleşme ile bunun önüne geçmek istenmiş[32] ve ayrıca kurtarma sektöründen gelen baskı nedeniyle kurtarma alacakları gibi yeni kategorilerin de sözleşmeye dahil edilmesi ihtiyacı doğmuştur[33].

Sözleşmede yukarıda sayılan nedenlerle duyulan değişiklik ihtiyacı, "1969 tarihli Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukukî Sorumluluğu ile İlgili Uluslararası Sözleşme" ile "25.05.1962 tarihli Nükleer Gemi İşletenlerin Sorumluluğu Hakkında Brüksel Konvansiyonu" ve 17.12.1971 tarihli "Denizyolu ile Nükleer Madde Taşımalarında Hukuki Sorumluluğa Dair Brüksel Konvansiyonu"nun yürürlüğe girmesi ile acil bir hal almıştır. Zira bu Sözleşmeler 1957 Brüksel Konvansiyonu'nun bazı hükümleri ile çelişmektedir.

Uluslararası Denizcilik Örgütü (International Maritime Organization- "IMO") tarafından düzenlenen deniz alacaklarına karşı sorumluluğunun sınırlandırılması hakkında düzenlenen uluslararası konferanslarda donatanların sorumluluklarını sınırlandırma haklarını ve sorumluluklarını makul bir prim karşılığında sigorta ettirmeleri gereği masaya yatırılmıştır. Sınırlama fonunun, donatanların makul bir sigorta primi karşılığında yeterli bir sigorta teminatıyla kendilerini koruyabilecekleri düzeyde olması gerektiği kabul edilmiştir[34]. Diğer yandan, donatanın fiil ve ihmalinden ileri gelen zararlar için sınırlama hakkının ortadan kaldırılması ve alacaklıların hakkının bu bağlamda korunarak menfaat dengesinin sağlanması talebi öne sürülmüştür. Sonuç itibariyle, tüm bu ihtiyaçlara ve gelişmelere cevap vermek amacıyla IMO'nun 1 ila 19 Kasım 1976 tarihleri arasında Londra'da gerçekleşen konferansında Londra Konvansiyonu kabul edilmiştir.

[31] Kula Değirmenci, s. 124.
[32] Griggs/Williams/Farr, s.3.
[33] Atamer, Kerim, Deniz Ticaret Hukuku Cilt I, İstanbul, 2017, s.195, 203.
[34] Griggs/Williams/Farr, s.3.

Londra Konvansiyonu, ölüm ve yaralanmadan ileri gelen alacaklar ile diğer bütün alacak çeşitlerini (diğer gemilere, mallara, liman tesislerine verilen zararlar vb.) birbirinden ayırmış ve bu iki tür alacak kalemi için farklı sorumluluk sınırları belirlemiştir. Sözleşme ile tonaja dayalı hesaplama metodu kullanılarak gemi başına mali sorumluluk limiti getirilmiş ve para birimi olarak Özel Çekme Hakkı- "ÖÇH" (Special Drawing Right- "SDR") belirlenmiştir.[35] Londra Konvansiyonu'na 54 ülke[36] taraf olmuştur. Türkiye'nin Londra Konvansiyonu'na taraf olmasına dair 8/495 sayılı, 28.02.1980 tarihli Bakanlar Kurulu Kararı; 04.06.1980 tarihli ve 17007 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır[37].

D. 1996 Protokolü

İngiliz Delegasyonu, Londra Konvansiyonu'nda öngörülen sorumluluk sınırlarının ihtiyaçları karşılamadığı gerekçesiyle "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Sözleşme'nin Muhtemel Değişikliğinin Değerlendirilmesi[38]" başlıklı 15 maddelik değişiklik teklifiyle Londra Konvansiyonu'nun tadilini önermiş ve 23.07.1993 tarihinde gerçekleşen IMO konferasında IMO Hukuk Komitesi değişiklik çalışmalarına başlanmasına karar vermiştir[39].

Değişiklik süreci 02.05.1996 tarihinde "Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşmeyi Tadil Eden 1996 Protokolü[40]"nün kabulü ile neticelenmiştir ('1996 Protokolü/Protokol'). 13.02.2004 tarihinde Protokol'ün Malta tarafından kabul edilmesi üzerine Sözleşme ile öngörülen şartlar yerine gelmiş ve Protokol 13.05.2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Londra Konvansiyonu'ndaki sorumluluk sınırlarını arttıran 1996 Protokolü günümüze dek Londra Konvansiyonu'na taraf devletlerin 57'si tarafından onaylanmıştır[41]. Türkiye'nin 1996

[35] ÖÇH: faiz getirili uluslararası bir rezerv çeşidi olarak IMF tarafından 1969'da oluşturulmuş bir para birimidir.
[36] IMO, Status of IMO Treaties, Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, 10/4/2019, s. 375.
[37] Bakanlar Kurulunun bu kararı ile Londra Konvansiyonu'nun Türkiye bakımından yürürlüğe girip girmediğine ilişkin farklı görüşler için Bkz. s. 22.
[38] "Consideration of Possible Revision of the Convention on Limitation of Liablity for Maritime Claims"
[39] Berlingieri, s.354.
[40] "Protocol of 1996 to amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976".
[41] IMO, Status of IMO Treaties, s. 388.

Protokolü'ne taraf olmasına dair Bakanlar Kurulunun 2010/162 sayılı, 5.2.2010 tarihli kararı, 13.03.2010 tarihli ve 27520 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Protokolün getirdiği önemli bir yenilik, başka bir protokol hazırlanmasına gerek kalmaksızın sorumluluk sınırlarının değiştirilmesine imkan vermesidir[42]. Protokol'ün 8. Maddesinde düzenlenen "zımni kabul (tacit acceptance)" prosedürüne[43] göre; teklifte bulunan ülke sayının 6'dan az olmaması kaydıyla, Protokol'e taraf devletlerden yarısı sorumluluk sınırlarının değiştirilmesine ilişkin teklifte bulunabilecektir. Değişiklik teklifi, IMO üyesi ve Protokol'e taraf devletlere gönderilmesinden en az altı ay sonra IMO Hukuk Komitesi'ne sunulacaktır. Yapılan oylamalarda kabul edilmesi halinde[44] teklif IMO tarafından Protokol'e taraf tüm ülkelere bildirilecektir. Protokol'e taraf devletlerden dörtte birinin 18 aylık süre içerisinde değişiklikleri kabul etmediklerini bildirmeleri halinde değişiklik reddedilmiş sayılacak ve geçerliliğini yitirecektir. Aksi halde değişiklik, bildirim tarihinden itibaren 18 ay sonra taraf devletler için kabul edilmiş sayılacaktır. Değişiklik, taraf devletler için kabul edilmiş sayıldığı tarihten itibaren 18 ay sonra, yani IMO tarafından kabulü üzerine toplam 36 ay sonra yürürlüğe girecektir. Ancak, taraf devletler değişikliğin yürürlüğe gireceği tarihten en az 6 ay önce değişikliği feshettiğini usulüne uygun şekilde bildirdiği takdirde kendileri bakımından zımni kabul prosedürü işlemeyecektir.

Bununla birlikte, 1996 Protokolü'nün 8. maddesinin 6. fıkrasının (a) bendi uyarınca yukarıdaki usule göre değiştirilmiş olan sorumluluk sınırları hakkında 5 yıl süreyle değişiklik teklifi verilemeyecektir.

E. 2012 Değişikliği

Enflasyon ve dünyadaki gelişmeler karşısında 1996 Protokolü ile güncellenen sorumluluk sınırlarının da ihtiyacı karşılamak için yetersiz kalması üzerine Protokol'ün 8. maddesi ile getirilen zımni kabul usulü uyarınca Protokol'de değişiklik yapılmış ve

---

[42] Damar, Duygu, Deniz Ticaret Hukukunda Yasama Çalışmaları (20 Nisan 2004 Tarihli Kanun ve 1996 LLMC Protokolü), Deniz Hukuku Dergisi 2001-2002, Yıl: 6-7, Sayı: 1-4, s.143.
[43] Bu prosedür hakkında detaylı bilgi için bkz. Karan, Hakan, Revising Liablity Limits in International Maritime Conventions: A Turkish Perspective, BATIDER, Cilt: 34, Sayı:4, Ankara, 2003.
[44] Katılım ve yeter sayıları için Bkz. 1996 Protokolü m. 8, f.4.

sorumluluk sınırları yeniden arttırılmıştır. IMO Hukuk Komitesi'nin Londra'da düzenlenen 99. toplantısında, 19.04.2012 tarihinde kabul edilen[45] "Amendments of the Limits of Liability in the Protocol of 1996 to Amend the Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976 ('2012 Değişikliği/Değişiklik')" milletlerarası alanda 08.06.2015 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Değişiklik ile 1996 Protokolü'nde yer alan sorumluluk sınırları %51 oranında arttırılmıştır.

Yapılan değişiklikle ölüm ve yaralanmadan ileri gelen alacaklar ile diğer bütün alacaklar için belirlenen sorumluluk sınırları arttırılmış olsa da yolcu alacakları için belirlenen sınırlarda herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.

2. Türk Hukuku

A. 865 Sayılı TTK ve 1140 sayılı Deniz Ticareti Kanunu

Donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması kavramı Türk Hukuku'na ilk kez, 29.05.1926 tarihli ve 865 sayılı TTK döneminde 20.05.1929 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan ve 13.5.1929 tarihli ve 1140 sayılı Deniz Ticareti Kanunu ile girmiştir. Deniz ticaretinde donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması bakımından çeşitli bazı sistemler mevcut iken 1140 sayılı Kanun ile Türk Hukuku'nda benimsenen sistem donatanın sınırlı ayni sorumluluğudur.

Buna göre donatan, bir takım borçlarından dolayı deniz serveti diye tabir edilen malvarlığı ile yani yalnızca gemi, navlun ve sürrogatlar (ikame değerler) ile sorumludur[46]. Buradaki sorumluluk, donatanın geminin işletilmesinden doğan sorumluluğudur. Dolayısıyla sorumluluk alacağın doğumuna neden olan gemi ve alacağa sebep olan yolculuktan kazanılan navlun ile sınırlıdır. Bunlara ek olarak, gemi ve navlun yerine geçecek ikame değerler de (surrogatlar) sınırlı sorumluluk kapsamına girmektedirler. 865 sayılı TTK m. 1314 ve 1316 uyarınca bunlar;

---

[45] IMO Resolution Leg. 5 (99), Annex 2, 19 April 2012.
[46] Kender, Rayegan/ Çetingil, Ergon, Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte), 10. Bası, İstanbul, 2009, s. 82.

- "Geminin tabi bulunduğu ülkede cebri icra yoluyla veya kaptanın kanuni temsil yetkisine dayanarak zorunlu hallerde satılması durumunda satış bedeli,
- Müşterek avarya halinde feda edilen veya zarar gören gemi ve navlun için verilen veya geminin yahut malın ziya veya hasarı neticesi olarak navlunun eksilmesi halinde, hukuka aykırı hareketiyle bu zarara sebep olan kimse tarafından ödenecek tazminatlardır".

1929 tarihli Deniz Ticareti Kanunu'nun 1027'nci maddesine göre sorumluluk ancak;

A. "Alacak, kaptanın hususi vekaletle değil kaptan sıfatıyla haiz olduğu temsil yetkisine binaen yaptığı hukuki işlemlerden doğmuş ise,

B. Alacak, donatan tarafından akdedilmiş olup da ifası kaptana düşen bir mukavelenin yerine getirilmemesinden yahut noksan veya kötü ifasından doğmuş ise,

C. Alacak gemi adamlarından birinin kusurundan doğmuş ise

sınırlanabilmektedir".

Yukarıda b bendinden anlaşılacağı üzere, borcun ifa edilmemesi veya noksan ya da kötü ifa edilmesi gemi adamlarının kusuru sebebiyle meydana gelmişse donatanın sorumluluğu sınırlandırılabilmektedir. C bendi ile söz konusu edilen durum ise, gemi adamlarının vazifesini yaparken işledikleri kusur neticesinde üçüncü şahıslara verilen zararlardan dolayı donatanın sorumlu olduğu alacaklardır. Burada donatanın yükle ilgililere karşı sorumluluğu, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğu derecesindedir[47]. Dolayısıyla, donatanın teknik idare kusurundan sorumlu olmadığı hususu göz önünde bulundurulmalıdır[48].

14.02.1955 tarihinde Türkiye, 6469 sayılı kanun ile 1924 Brüksel Konvansiyonu'nu tasdik etmiş ve bu Konvansiyon 22.02.1955 tarihinde 8937 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. 1924 Brüksel Konvansiyonu, deniz alacaklarına karşı sorumluluğun

[47] Erdem, Nuri, TTK Tasarısı ve Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme'ye Göre Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2007, Cilt: IV, Sayı:2, s. 85

[48] Yargıtay 11. H.D. 08.02.1991 tarihli 1991/444 Esas 1191/729 Karar sayılı kararı; Aybay, Gündüz, Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, Hukuk Dizini Yayın 13, İstanbul, 2000.

sınırlandırılmasına ilişkin olarak Türkiye'nin taraf olduğu ilk milletlerarası sözleşme olmuş ve Türkiye hakkında 04.01.1956 tarihinde yürülüğe girmiştir[49]. Yukarıda da bahsedildiği üzere, 1924 Brüksel Konvansiyonu donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması hususunda kabul ettiği sistem, sınırlı şahsi sorumluluk sistemidir. Buna göre donatan, konvansiyonda sayılan alacaklara karşı gemi, teferruatı ve navlun değeri ile sınırlı olarak şahsen sorumlu tutulmaktadır. Ancak donatanın sorumluluğu, her tonilato için 8 Sterlinlik birim ile hesaplanacak bir miktarla azami olarak sınırlandırılmıştır.

B. 6762 sayılı TTK

Sınırlı şahsi sorumluluk sistemini benimseyen 1924 Brüksel Konvansiyonu'nun Türkiye bakımından yürülükte olmasına rağmen 29.06.1956 tarihinde kabul edilen ve 01.01.1957 tarihinde yürürlüğe giren 6762 sayılı TTK, 1929 tarihli 1440 sayılı Deniz Ticareti Kanunu ile getirilen sınırlı ayni sorumluluk sistemini muhafaza etmiştir.

Bu sırada dünyada yaşanan teknolojik ve ekonomik gelişmeler paralelinde, 1924 Brüksel Konvansiyonu gözden geçirilmiş ve Brüksel'de yapılan konferans sonucunda 1957 Brüksel Konvansiyonu kabul edilmiştir. 1924 Brüksel Konvansiyonu'nun yerine geçmek üzere hazırlanan ve uluslararası hukukta 31 Mayıs 1968'de yürürlüğe giren 1957 Brüksel Konvansiyonu, geminin tonajını esas alan bir sistem benimsemiştir. Türkiye bu Sözleşmeye taraf olmamayı tercih etmiştir.

Devam eden süreçte ise 1957 Brüksel Konvansiyonu'nun da yetersiz kalması üzerine IMO tarafından 19.11.1976'da Londra Konvansiyonu'nun düzenlenmesi ile sorumluluk miktarlarında değişiklikler yapılmış ve sınırlı sorumluluğa ilişkin bazı yeni hükümler tevdi edilmiştir. Bu sözleşme uluslararası hukukta 01.12.1986 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Zaman geçtikçe, 6762 sayılı TTK uyarınca uygulanan sınırlı ayni sorumluluk sistemi modern deniz ticaretinin ihtiyaçlarını karşılamamaya başlamış ve bu sebeple Türk doktrininde eleştiri konusu olmuştur[50]. Zira, bu sistemin sakıncalarından bir tanesi

[49] Çağa, Tahir, Deniz Ticareti Hukuku, Giriş, Donatan ve Kaptan, C. 1, 6. Bası, İstanbul, 1982, s.21.
[50] Çağa, Tahir/ Kender, Rayegan, Deniz Ticaret Hukuku C.I, Giriş, Gemi Donatan ve Kaptan, İstanbul, 2004, s.159; Çetingil, Ergon, Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformu Açısından Türk Hukukunda Donatan ve Taşıyanın Sorumlulukları ile İlgili Olarak Yapılması Gereken Değişiklikler, Marmara

donatanın gemisinin eski olması halinde geminin değerinin alacakları karşılamamasıdır[51]. Söz konusu eleştiriler neticesinde Türkiye Cumhuriyeti 28.02.1980 tarihli 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile Londra Konvansiyonu'na taraf olmaya karar vermiştir. Karar, 04.06.1980 tarihli ve 17007 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmasına rağmen katılım belgesi IMO Genel Sekreterliği'ne 06.03.1998 tarihinde tevdi edildiğinden Londra Konvansiyonu'nun Türkiye bakımından 01.07.1998 tarihi itibari ile yürürlüğe girdiği kabul edilmektedir[52].

Ancak Londra Konvansiyonu'nun Türkiye açısından yürürlüğe girmiş olup olmadığına ilişkin doktrinde tartışmalar bulunmaktadır. Türkiye Cumhuriyeti Londra Konvansiyonu'na katılma iradesini TBMM tarafından çıkartılacak uygun bulma kanunu yerine Bakanlar Kurulu kararına dayanarak açıklamış olduğundan, katılma iradesini Anayasa'nın 90. maddesinin emredici hükümlerine uygun olarak beyan etmemiş olduğunu ve bu sebeple geçerliliğinin tartışmalı olduğunu savunan bir görüş bulunmaktadır[53]. Ancak aynı görüş ortada bir kanun bulunduğunu ve yasama organının bu tercihinin ihmal edilmeyerek amaca uygun bir yorum yapılması gerektiğini de ifade etmektedir[54].

Londra Konvansiyonu'nun Türkiye bakımından yürürlüğe girmediğini savunan görüş ise, Londra Konvansiyonu'nun TTK hükümlerini değiştirecek nitelikte milletlerarası bir sözleşme olduğunu ve bu sözleşmenin onaylanmasına ilişkin 28.02.1980 tarihli ve 8/495 sayılı Bakanlar Kurulu kararının, münhasıran TBMM'ye ait olan uygun bulma yetkisini gasp etmek suretiyle Anayasa'ya aykırı olduğunu ve kararın bağlayıcılığı bulunmadığını belirtmektedir[55].

Doktrindeki bu görüş farklılıkları nedeniyle mahkemeler sözleşmeyi uygulamak konusunda tereddütler yaşamıştır. Nitekim Yargıtay da sorumluluğun sınırlandırılmasının konu olduğu bir davada; sözleşmenin Türkiye açısından yürürlüğe girip girmediğinin

---

Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 1996, Cilt:10, Sayı:13,s. 328; Nuri Erdem, TTK Tasarısı, s.1.

[51] Wilson, John, Carriage of Goods by Sea, 7th Edition, Londra, 2010, s.271.

[52] Londra Konvansiyonu'nun 17. Maddesinin 4. fıkrası uyarınca, Londra Konvansiyonu'nun Türkiye açısından yürülüğe girmesiyle Türkiye'nin 1924 Brüksel Konvansiyonu'na taraf olma statüsü sona ermiştir.

[53] Sözer, Deniz Ticaret Hukuku 1 Ders Kitabı, Giriş Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, İstanbul, 2013, s. 225-226.

[54] Sözer, Navlun Sözleşmeleri, s. 225-226.

[55] Can, s. 213-217.

Adalet Bakanlığı aracılığı ile tartışılması gerektiğini belirtmiştir[56]. Sözleşmenin yürürlüğe girmiş olduğunun kabulü halinde ise, somut uyuşmazlığa uygulanıp uygulanmayacağının araştırılması gerektiğini ifade ederek yerel mahkeme kararını bozmuştur[57].

C. 6102 sayılı TTK

6762 sayılı TTK döneminde Londra Konvansiyonu'nun Türkiye bakımından geçerliliğine ilişkin yapılan tartışmalar, 6102 sayılı TTK'nın 1.7.2012 tarihinde yürürlüğe girmesi ile son bulmuştur. Zira Londra Konvansiyonu, halen yürürlükte bulunan 6102 sayılı TTK'da[58] madde 1328 ile doğrudan atıf yapılmak suretiyle iç hukuka alınmıştır.

TTK'nın resmi gerekçesinde [59] Londra Konvansiyonu'nun milli hukuk olarak doğrudan uygulanacağı ve (5718 sayılı) Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun 1. maddesi anlamında yabancılık unsurunun aranmayacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla, Londra Konvansiyonu Türkiye bakımından doğrudan uygulanır hale gelmiş ve TTK ile mahkemelere herhangi başka bir yasama tasarrufu gerekmeksizin bu sözleşmeyi Resmi Gazete'de yayımlanan metinlere uygun olarak uygulama yükümlülüğü getirmiştir[60]. Bu sayede Londra Konvansiyonu'nun Türkiye bakımından yürürlülüğüne ilişkin dokrindeki tartışmaların önemi kalmamıştır. Nitekim, mahkemeler tarafından yaşanan tereddütler de son bulmuş ve TTK'nın yürülüğe girmesini takiben gerek yerel mahkeme gerek Yargıtay tarafından sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin kararlar verilmeye başlanmıştır[61].

---

[56] Yargıtay 11. H.D., 23.11.2004 tarihli, 2004/363 Esas, 2004/11379 sayılı kararı.

[57] Yargıtay 11. H.D. yukarıdaki kararından yaklaşık iki yıl sonra, 10.04.2006 tarih ve 2005/4140 Esas, 2006/3851 K. sayılı kararı ile Londra Konvansiyonu'nun uygulama alanına ve giren gemi adamlarının kusuru sebebiyle doğan bir zarar için Londra Konvansiyonu'nu uygulamak yerine 6762 sayılı TTK'nın 947 ve 948'inci maddelerine atıf yaparak hüküm vermiştir. Bkz. Atamer, Kerim, Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler, XXIII, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın no: 449, Ankara 2009 s. 192-193.

[58] Çalışmanın devamında "TTK" kısaltması yalnızca 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu için kullanılmaktadır.

[59] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı:2, S. Sayısı:96, s. 61 (1328 ila 1349. maddelere ilişkin açıklamalar).

[60] Ancak yayımlanan tercüme ile Sözleşmenin resmi dili arasında bir çelişki saptanırsa, resmi dil esas alınacaktır.

[61] Yargıtay 11. H.D.'nin 2014/11257 Esas, 2014/18229 Karar numaralı Kararı; İstanbul 52. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 11.02.2014 tarihli, 2013/77 Esas, 2014/27 Karar numaralı Kararı.

02.05.1996 tarihinde ise hasıl olan ihtiyaç sebebiyle Londra Konvansiyonu IMO tarafından 1996 Protokolü ile tadil edilmiş ve bu protokol milletlerarası alanda 13.05.2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bunun üzerine Türkiye'nin Protokol'e taraf olması için çalışmalar başlatılmıştır. Bu çalışmaların sonucu olarak Türkiye 1996 Protokolü'ne katılmayı Bakanlar Kurulunun 2010/162 sayılı kararı ile 5.2.2010 tarihinde kabul etmiş ve Protokol metni 13.03.2010 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanmıştır[62].

Daha önce değinildiği üzere Protokol'ün 8. maddesinde "zımni kabul (tacit acceptance)" prosedürü benimsenmiştir. Buna göre, IMO tarafından herhangi bir değişiklik yapılmasını takiben bu değişiklik 18 ay sonunda taraf devletler tarafından kabul edilmiş sayılacak ve bundan 18 ay sonra değişiklik taraf devletler için otomatik olarak yürürlüğe girmiş sayılacaktır. Taraf devletlerin değişikliğin yürürlüğe gireceği tarihten en az 6 ay önce değişikliği feshettiğini usulüne uygun şekilde bildirmesi halinde zımni kabul prosedürü kendileri bakımından geçerli olmayacaktır.

19.04.2012 tarihinde 1996 Protokolü'nün 8. maddesi uyarınca taraf devletlerin talebi üzerine, IMO tarafından enflasyon ve ticari gelişmeleri karşılamak amacıyla 1996 Protokolü'nde değişiklik yapılarak sorumluluk limitleri yükseltilmiştir. Söz konusu değişiklik, milletlerarası alanda 8 Haziran 2015'te yürürlüğe girmiştir[63].

Zımni kabul prosedürü uyarınca Prokotol'e taraf devletlerin 2012 Değişikliği'ne taraf olmaları için herhangi bir işlemde bulunmaları aranmamaktadır. Ancak kanımızca değişikliğin iç hukukta yürürlüğe girmesi hususunda taraf devletlerin ulusal mevzuatında yer alan gerekliliklere ve takip edilmesi gereken prosedürlere ilişkin sorumlulukları bakidir. Diğer bir deyişle, her ne kadar uluslararası sözleşme uyarınca bir taraf devletin zımni kabul ile değişikliğe taraf olduğu ve değişikliğin o ülke için yürürlüğe girdiği kabul edilse de bu durum taraf devletin kendi iç hukuku uyarınca gerekli adımları atma ve değişikliğin kabulü için ulusal prosedürü işletme yükümlülüğünü ortadan kaldırmamaktadır.

---

[62]Protokole katılma iradesi, Londra Konvansiyonu'nda olduğu gibi TBMM tarafından uygun bulma şeklinde değil yine Bakanlar Kurulu Kararı ile açıklanmıştır.
[63] Bu konu hakkında detaylı bilgi için bkz. Demir, 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi.

Türkiye süresi içerisinde 2012 Değişikliği'ni feshettiği yönünde IMO'ya herhangi bir bildirimde bulunmamıştır. Dolayısıyla, zımni kabul prosedürü uyarınca Değişikliğin Türkiye bakımından yürürlüğe girdiği kabul edilmekteyse de Türkiye'nin 2012 Değişikliği'ne taraf olma iradesi, ne Anayasa'nın 90. maddesi hükmünce TBMM tarafından uygun bulma kanunu çıkartılması ile ne de (Londra Konvansiyonu ve 96 Protokol'ünde olduğu gibi) Bakanlar Kurulu Kararı ile açıklanmıştır. Keza 2012 Değişikliği metni, Resmi Gazete'de de yayımlanmamıştır.

1996 Protokolü ile getirilen zımni kabul prosedürü, Türkiye'nin tarafı olduğu CLC 92, FUND 92 ve 2002 Atina Sözleşmesinde de yer almaktadır. 2002 Atina Sözleşmesi'ne ilişkin herhangi bir değişiklik henüz kaleme alınmamışsa da IMO'nun 18.10.2000 tarihli 82. toplantısında gerek CLC 92 gerekse FUND 92 sözleşmelerinde belirtilen sorumluluk sınırları 1.11.2003 tarihinde yürürlüğe girmek üzere arttırılmıştır [64]. Söz konusu sözleşmelere ilişkin yapılan değişikliklerin, Türkiye tarafından feshedilmemiş olmaları sebebiyle zımni kabul prosedürü uyarınca Türkiye açısından yürürlüğe girdikleri kabul edilmektedir. Bununla birlikte, bu değişikliklere taraf olunması, Bakanlar Kurulu tarafından uygun bulunarak Resmi Gazete'de yayımlanmıştır[65].

Londra Konvansiyonu ve 96 Protokolü'nün kabulü aşamasında karşılaşıldığı gibi, CLC 92 ve FUND 92'ye getirilen değişikliklere taraf olma iradesi, Anayasa madde 90 uyarınca TBMM tarafından uygun bulma kanunu çıkartılması yerine Bakanlar Kurulu Kararı ile gösterilmiştir. Ancak her halde, Türkiye'nin CLC 92 ve FUND 92 Değişiklikleri'ne katılma iradesi Bakanlar Kurulu tarafından gösterilmiş ve değişiklik metinleri Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Bununla birlikte, 3.4.2017 tarih ve 30027 sayılı Resmi Gazete'de yayımlan ve Türkiye'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne katılmasının uygun bulunduğu 9.3.2017 tarihli ve 6990 sayılı Kanun'un 3. maddesinde, zımni kabul uyarınca sözleşmede belirtilen

[64] IMO Resolution Leg. 1 (82) , IMO Resolution Leg. 2 (82).
[65] CLC 92 Değişikliği'ne katılmamız Bakanlar Kurulunun 24.9.2012 tarihli, 2012/3745 sayılı Kararı ile uygun bulunmuş ve bu karar 29.04.2012 tarih ve 28437 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. FUND 92 Değişikliği'ne katılmamız ise Bakanlar Kurulunun 4.10.2012 tarihli, 2012/3821 sayılı Kararı ile uygun bulunmuş ve bu karar 21.10.2012 tarih ve 28448 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

sorumluluk sınırlarında yapılan değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulunun yetkili olduğu belirtilmiştir.

Dolayısıyla, yukarıda belirtilen hususlar dikkate alındığında, 2012 Değişikliği hakkında TBMM veya Bakanlar Kurulu tarafından herhangi bir uygun bulma işlemi yapılmamış olması sebebiyle Değişikliğin Türkiye bakımından yürürlüğe girip girmediği hususunda tereddüt uyanmaktadır. Bu tereddütler bilhassa yabancılık unsuru bulunmayan haller için gündeme gelmektedir. Dolayısıyla 2012 Değişikliği'nin, Türkiye açısından yürürlüğe girip girmediği hakkındaki tereddütlerin ortadan kaldırılması için Anayasa madde 90 uyarınca TBMM tarafından uygun bulma kanunu çıkartılarak ya da ideal bir yöntem olmasa da diğer sözleşmelerde yapıldığı gibi Bakanlar Kurulu tarafından onaylanarak Resmi Gazete'de yayımlanması ihtiyacı bulunmaktadır[66].

[66] İçinde bulunulan durum sebebiyle bu görüşe katılmakla birlikte bunun aslında gereksiz olduğu ve basit ve pratik bir yöntem olan zımni kabul usulünün getirdiği faydalardan vazgeçilmiş olacağı yönündeki görüş için Bkz. İsmail Demir, 2012 Değişikliği, s.154.

İKİNCİ BÖLÜM
LONDRA KONVANSİYONUNUN UYGULAMA ALANI

I. Genel Olarak

Milletlerarası sözleşmeler, yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklara ve hukuki konulara uygulanmaktadır[67]. Ancak TTK ile bir istisna getirilerek Konvansiyon'un[68] yabancılık unsuru taşımayan hallerde de uygulanacağı düzenlenmiştir.

TTK'nın resmi gerekçesinde, Konvansiyon'un milli hukuk olarak doğrudan uygulanacağı ve 2675 sayılı "Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunu"nun[69] ('MÖHUK') 1. maddesi anlamında yabancılık unsuru barındırmayan ve tümüyle milli nitelikteki uyuşmazlıklarda dahi anılan Konvansiyon'un Resmi Gazetede yayımlandığı haliyle mahkemeler tarafından uygulanmak zorunda olduğu belirtilmiştir[70]. Nitekim bu husus, TTK'nın 1329. maddesi ile düzenlenmiş ve Konvansiyon'un 5718 sayılı MÖHUK'un 1. maddesinin 1. fıkrası anlamında yabancılık unsuru taşımayan hâllerde de uygulanacağı belirtilmiştir[71].

Her ne kadar, Konvansiyon'un 15. maddesinin 3. fıkrası ile taraf devletlere yabancılık unsuru bulunmayan haller bakımından farklı bir sorumluluk rejimi getirme yetkisi tanınmışsa da TTK'nın yukarıda anılan maddesinden anlaşılacağı üzere Türkiye bu yetkiyi kullanmamış ve Konvansiyon'u iç hukukun bir parçası haline getirmiştir. Böylece Konvansiyon uyarınca sorumluluğunu sınırlandırma hakkını haiz bir Türk vatandaşı, Türkiye'de meydana gelen bir deniz kazasına ilişkin olarak, Türk vatandaşlarına ait

---

[67] Sözer, Sorumluluk Rejimi, s.451.

[68] Çalışmanın devamında Londra Konvansiyonu; 1996 Protokolü ve 2012 Değişikliği ile tadil edildiği şekliyle "Konvansiyon" olarak anılacaktır.

[69] 2675 sayılı Kanun'un yerine geçmek üzere "5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunu" 12.11.2007 tarihli 27728 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

[70] Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı:2, S. Sayısı:96, s.61 (1328 ila 1349. maddelere ilişkin açıklamalar).

[71] Doktrinde bu hüküm gereksiz olduğu yönünde eleştirilmektedir. Zira, TTK ile taraf devletlere tanınan yabancılık unsuru taşımayan uyuşmazlıklar bakımından Konvansiyon'dan farklı bir düzenleme kabul etme hakkından yararlanılmamıştır. Diğer yandan, Konvansiyon artık TTK ile iç hukuk haline getirildiğinden bu hükme yine gerek kalmadığı düşünülmektedir. Bkz. Çetingil Ergon/ Kender, Rategan/ Ünan, Samim/ Yazıcıoğlu, Emine, TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı 2006, s.262-263.

taleplere karşı, bir Türk Mahkemesi nezdinde sorumluluğunu sınırlandırmak istediğinde dahi Konvansiyon yabancılık unsuru aranmadan doğrudan uygulanabilecektir[72].

Belirli bir konuyu düzenleyen her milletlerarası sözleşmenin, bir olay bakımından uygulanabilmesi için ilgili sözleşmede öngörülen şartların yerine gelmesi gerekmektedir. Öngörülen bu şartların bir kısmı coğrafi şartlar iken diğer kısım ise hangi hallerde ilgili milletlerarası sözleşmenin uygulanacağına ilişkindir. Konvansiyon'un belirli bir olay bakımından uygulama bulması için coğrafi anlamda getirilen şartlar Konvansiyon'un "uygulama alanı" başlıklı 15. maddesinde düzenlenmiştir. 15. maddenin 1.fıkrası ile getirilen ilk şart, sınırlama hakkını haiz bir şahsın Konvansiyon'a taraf olan bir devletin mahkemesine başvurmasıdır. Buna göre, Konvansiyon'un 1. maddesinde sayılan bir şahsın, sorumluluğunu sınırlandırmak veya haczedilmiş yahut üzerine tedbir konmuş bir gemi veya sair mallarını yahut vermiş olduğu teminatı serbest bıraktırmak için taraf devlet mahkemesine başvurmuş olması gerekmektedir.

Konvansiyon uyarınca hangi şahısların sorumluluğunu sınırlandırma hakkını haiz olduğu ve hangi alacaklara karşı sorumluluğun sınırlandırılabileceği aşağıda detaylı olarak incelenmektedir. Fakat ondan önce, Konvansiyon'un uygulama alanını düzenleyen 15. maddesi ile taraf devletlere uygulama alanını sınırlama hakkı tanınan halleri ve bu hakkı kullanmayan Türkiye'nin TTK'ya getirdiği ilgili düzenlemeleri değerlendirmek icap etmektedir.

II. Uygulama Alanın Genişletilmesi

Bir üst başlıkta açıklandığı üzere, Konvansiyon'un 15. uygulama alanını düzenleyen 15. maddesi konvansiyonun uygulanması için sınırlama hakkını haiz bir şahsın Konvansiyon'a taraf olan bir devletin mahkemesine başvurmasını yeterli bulmuştur. Dolayısıyla, başvuran kişinin milliyeti veya yerleşim yeri önem arz etmemektedir[73]. Konvansiyon ile sorumluluğunu sınırlandırmak isteyen şahsın milliyetine ve yerleşim

[72] Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, Sıra Sayısı: 96, s. 366-367 (1329. maddeye ilişkin açıklamalar).
[73] Berlingieri, s.355.

yerine ilişkin herhangi bir koşul getirilmediğinden Konvansiyon'un uygulama alanına ilişkin hususlar taraf devletlerin kendi mevzuatı uyarınca belirlenecektir[74].

Konvansiyon iç hukuka alınırken, TTK'da maddeleri teker teker sayılmamış, bunun yerine sorumluluğun sınırlandırılması konusunda Konvansiyon'un uygulanacağı yönünde genel bir atıf yapılmıştır. Bununla birlikte, TTK madde 1328 ile 1349. maddeleri arasında Konvansiyon'a ilişkin tamamlayıcı hükümlere yer verilmiştir. TTK'nın 1330. maddesi, bu tamamlayıcı hükümlerden bir tanesidir. Uygulama alanının genişletilmesi başlığını taşıyan bu madde, Konvansiyon'un Türkiye bakımından nasıl uygulanacağına dair açıklama getirmektedir.

TTK madde 1130 uyarınca, Konvansiyon'un 1. maddesinde zikrolunan ve mutad yerleşim yeri veya iş merkezi taraf devletlerden birinde bulunmayan ya da ileri sürdüğü sorumluluğu sınırlama hakkı ile ilgili olan veya serbest bırakılmasını sağlamak istediği gemisi bu tarihte taraf bir devletin bayrağını taşımayan bütün kişiler, bir Türk Mahkemesi'nde sorumluluklarını sınırlandırmak istediklerinde Konvansiyon hükümleri uygulanacaktır.

Ancak 1330. maddenin 2. fıkrası uyarınca alacaklıların, sorumluluğunu sınırlandırmak isteyen kişinin, kendi ülkesinde sorumluluğunu sınırlanmasının caiz olmadığını ispat etmesi halinde sorumluluk Türkiye'de de sınırlanamayacaktır. Aynı şekilde, sorumluluğunu sınırlandırmak isteyen kişinin ülkesinde Konvansiyon'a göre daha yüksek bir sorumluluk sınırının uygulandığı alacaklılar tarafından ispat edilir ise Konvansiyon, o yüksek sınır esas alınarak uygulanacaktır. Dolayısıyla, TTK'nın 1330. maddesinin gerekçesinde açıklandığı üzere, sorumluluğunu sınırlandırmak isteyen kişinin yerleşim yerinin diğer bir taraf devlet olmadığı veya talebe konu geminin taraf devlet bayrağı taşımadığı durumlarda, bu şahsın kendi devletinde sorumluluğunu sınırlandırma hakkkı mümkün değilse, Konvansiyon uygulanmayacaktır. Buna karşılık ilgili ülkede daha yüksek bir sınır tayin edilmiş ise Konvansiyon o yüksek sınırlar esas alınarak uygulanacaktır. Şüphesiz ki bu sayede alacaklının menfaati korunmuş olacaktır.

[74] Berlingieri, s.355.

Konvansiyon'un 15. maddesinin 2. fıkrası ile taraf devletlerin, kendi mevzuatları gereğince iç sularda seyre tahsis edilmiş olan gemiler ile 300 tonilatodan küçük gemiler hakkında Konvansiyon'u uygulamama hakkı olduğu belirtilmiştir. Türkiye, TTK'nın 1330. maddesinin 1. fıkrasının (b) ve (c) bentleri ile Konvansiyon'un bu gemilere de uygulanacağını düzenlemiştir. Ancak 300 tonilatodan küçük gemiler için öngörülen sorumluluk sınırı 83.500 Özel Çekme Hakkı olarak belirlenmiştir.

Konvansiyon'un 15. maddesinin 4. fıkrası, taraf devletlere sondaj yapmak için inşa edilmiş veya sondaj yapmak için elverişli hale getirilmiş ve bu işte kullanılan gemilere; taraf devletin milli mevzuatında daha yüksek bir sınır tayin edilmiş olması ya da bu gemiler için sorumluluğu düzenleyen başka bir milletlerarası sözleşmeye taraf olmaları halinde Konvansiyon'u uygulamama hakkı tanımıştır. Türkiye bu hakkı kullanarak TTK'nın 1330. maddesinin birinci fıkrasının (d) bendi ile sondaj gemilerinin sorumluluğunu alacağın cinsine göre değişiklik gösterecek şekilde 32.000.000 veya 20.000.000 Özel Çekme Hakkı olarak belirlemiştir.

III. Konvansiyonun Uygulama Alanına Giren Gemiler

Konvansiyon metninde yer alan hükümlerin hangi gemilere uygulanacağına ilişkin herhangi bir düzenleme getirilmemiştir. Ancak Konvansiyon'un 1. maddesinin 2. fıkrasında gemi malikinin tanımı yapılırken "deniz gemisi maliki... (the owner, ... of a seagoing ship)" ifadesi kullanılarak[75] Konvansiyon'un deniz gemilerine uygulanacağı yönündeki genel kanı pekiştirilmiştir. Nitekim bu hususun Konvansiyon'un 15. maddesinin 2. fıkrasının a bendi ile de teyit edildiği kabul edilmektedir[76]. Zira anılan madde ile iç sularda sefer yapacak gemiler hakkında sorumluluk rejiminin tespiti taraf devletlerin

[75] Konvansiyon madde 1, fıkra 2: "Gemi maliki" sözü deniz gemisinin malikinden başka çarterer, donatan ve işleticisini de ifade eder" / "The term shipowner shall mean the owner, the charterer, manager and operator of a seagoing ship".
[76] Griggs/Williams/Farr, s.12; Çetingil, Ergon, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Dair 8; Sözer, Sorumluluk Rejimi, s.470-471.

takdirine bırakılmıştır[77]. Dolayısıyla, kural olarak, Konvansiyon'un deniz gemilerine uygulanmak üzere düzenlendiği kabul edilmektedir[78].

TTK madde 931'e göre, "tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkânı bulunmasa da 'gemi' sayılmaktadır". Dolayısıyla kanunda deniz gemisi ve iç su gemisi şeklinde bir ayrım yapılmamış; tahsis edildiği amaç suda hareket etmesini gerektiren, yüzebilen ve pek küçük olmayan her araç gemi vasfını haiz sayılmıştır. Bu sebeple, Konvansiyon'un Türk Hukuku bakımından iç su gemilerine de uygulanacağını söylemek mümkündür.

Diğer yandan Konvansiyon'un 15. maddesinin 5. fıkrasının a bendi ile Konvansiyon'un ("hovercraft" olarak bilinen[79]) hava yastıklı araçlara ve deniz dibinde veya daha altında bulunan tabii kaynakların araştırma ve işletilmesine tahsis edilmiş olan yüzen platformlara uygulanmayacağı belirtilmiştir[80]. Dolayısıyla, her ne kadar TTK'ya göre suda hareket etme amacına tahsis edildikleri takdirde hovercraftlar ve yüzen araştırma platformları gemi vasfı taşıyorsa da[81] Konvansiyon uyarınca bu araçlar sınırlı sorumluluk rejiminin dışında bırıkılmıştır. Bu sebeple bu araçlar bakımından sorumluluğu sınırlandırmak mümkün olmayacaktır. Nitekim Konvansiyon'da taraf devletlere bu konuda istisna getirme ve uygulama alanını genişletme hakkı da tanınmamıştır[82].

---

[77] İngiltere Hukuku'nda yapılan düzenleme ile sorumluluğu sınırlandırma hakkı iç su gemilerine de tanınmıştır. Bkz. Griggs/Williams/Farr, s.12;

[78] Griggs/Williams/Farr, s.12; Sözer, Sorumluluk Rejimi s.471.

[79] Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın 18.06.2018 tarih ve 48254 sayılı kararı ile yürürlüğe giren Türk Uluslararası Gemi Sicili'ne Tescil Edilebilecek Özel Maksatlı/Özel Yapılı Gemi Listesi'nde de aynı isimle yer hava yastıklı gemi ifadesinin yanında parantez içinde yer almaktadır.

[80] Sözer'e göre bu maddenin Türkçe çevirisinde hata bulunmaktadır. Zira, "constructed for the purpose of.." kalıbı, "...tahsis edilmiş olan" şeklinde çevrilmişse de Konvansiyon'da geminin o iş için tahsis edilmiş olması aranmamış yalnızca o iş amacıyla inşa edilmiş olması sınırlama dışında bırakılması için yeterli görülmüştür. Bkz. Sorumluluk Rejimi, s.471.

[81] TTK madde 391 gerekçesinde; tahsis gayeleri suda hareket etmesini gerektiren hovercraftların gemi sayılacağı açıkça ifade edilmiştir.

[82] Bir başka görüş; taraf devletlere bu konuda uygulamayı genişletme hakkı tanındığını ancak TTK'da LLMC m. 15 f. 5'in uygulanması bakımından herhangi bir istisna veya genişletme getirmediği için, hovercraft ve araştırma platformları için sorumluluğun sınırlandırılması mümkün olmadığını savunmaktadır. Bkz. Ertan, Şükran Seçil, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 1976 LLMC Hükümlerine Göre Sınırlı Sorumluluğa Tabi Borçlular ve Alacaklar, İstanbul, 2010, s. 16.

Bir üst başlık altında açıklandığı üzere, Türk Hukuku'na göre sondaj gemilerine Konvansiyon hükümleri uygulanabilmekteyse de bu gemilere kanun ile farklı sorumluluk sınırları getirilmiştir.

IV. Sınırlandırma Hakkına Sahip Olan Kişiler

Daha önce açıklandığı üzere, Konvansiyon'un uygulama alanı bulması için gereken coğrafi şartlar, Konvansiyon'un 15. maddesi ile öngörülmüş olup buna göre sorumlumluluğunu sınırlandırma hakkkına sahip bir şahsın, sorumluluğunu sınırlandırmak veya haczedilmiş yahut üzerine tedbir konmuş bir gemi veya sair mallarını yahut vermiş olduğu teminatı serbest bıraktırmak için taraf devlet mahkemesine başvurmuş olması gerekmektedir. Bu çerçevede Konvansiyon'un uygulanması için aranan ikinci şart, sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip bir kişinin başvuru yapmasıdır.

Sorumluluğunu sınırlama hakkına sahip kişiler Konvansiyon'un 1. maddesinde sıralanmıştır.

1. Gemi Maliki

Konvansiyon'da "shipowner" olarak yer alan gemi maliki, Konvansiyon'un 1.maddesinin 1. fıkrası uyarınca sınırlamaya tabi alacaklar için sorumluluğunu sınırlandırabilecektir. Olay anında geminin sicilde kendi adına kayıtlı olduğu kişinin gemi maliki kabul edileceği şüphesizdir. Sicile kayıtlı olmayan gemiler bakımından ise Türk Medeni Kanunu'nun 985. maddesi uyarınca gemiye zilyet olan kişi malik sayılacaktır[83].

Bahsi geçen malik ("owner") ifadesinin donatanı da içerdiğine ilişkin herhangi bir şüphe bulunmasa da malik deyimi kapsamına donatan olmayan gemi malikinin dahil olup olmadığı hususu tartışma konusu olmuştur. Zira bir görüşe göre yalnızca geminin maliki olup donatan, çarterer, yönetici ve işleten sıfatlarından herhangi birini taşımayan ve gemiyi

[83] Türk Medeni Kanunu madde 985: *"Taşınırın zilyedi onun maliki sayılır".* Kender, Rayegan/ Çetingil, Ergon/ Yazıcıoğlu Emine, Deniz Ticareti Hukuku, Temel Bilgiler, Cilt 1, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 14.Bası, İstanbul, 2014, s.99.

suda menfaat sağlamak (ticaret) amacıyla kullanmayan mülkiyet sahibinin sorumluluğunu sınırlandırma hakkı bulunmamaktadır[84].

Diğer görüşe göre ise, TTK 1320. madde uyarınca gemi alacaklısı hakkı veren alacakların donatan olmayan malike karşı da ileri sürülebileceği ve bu sebeple hakkaniyet gereği donatan olmayan malikinin de sorumluluğunu sınırlandırma hakkı olduğunun kabul edilmesi gerektiğini belirtilmiştir[85]. Nitekim kanaatimizce de TTK'daki gemi alacaklarını düzenleyen hükümlerin dayanağı olan ve Türkiye'nin 2 Mart 2017 tarihinde taraf olduğu 12 Mart 1999 tarihli "Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme" kapsamında gemi alacaklısı haklarının donatan olmayan malike karşı ileri sürülmesinin mümkün olduğu hususu göz önüne alındığında ikinci görüşün kabul edilmesi gerekmektedir.

Bununla birlikte, Konvansiyon'un 1. maddesinin 2. fıkrasında gemi maliki tanımının kapsamına, malik, çarterer, yönetici ve işletenin girdiği ifade edilmiştir. Her ne kadar Konvansiyon'un Resmi Gazete'de yayımlanan tercümesinde madde *"'Gemi maliki' sözü deniz gemisinin malikinden başka çarterer, donatan ve işleticisini de ifade eder"* şeklinde tercüme edilmişse de Konvansiyon'un İngilizce metninde "The term 'shipowner' shall mean the owner, charterer, manager and operator of a seagoing ship" denmek suretiyle 'manager' (yönetici) da sayılmış olduğundan bir tercüme hatasının yapıldığını ve yöneticinin de gemi maliki tanımına girdiğini kabul etmek gerekir[86].

Dolayısıyla, Konvansiyon'un 1. maddesinin 2. Fıkrası uyarınca gemi maliki çatısı altında sorumluluğunu sınırlandırabilecek şahısları gemi maliki, donatan, çarterer, yönetici ve işleten olarak sıralamak mümkün olup aşağıda bu kavramlar detaylı olarak incelenmektedir.

---

[84] Bkz. Aydın, Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı ile Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyeleri ve Araştırma Görevlilerinin Değerlendirmeleri, İstanbul 1997, s. 262.
[85] Ertan, LLMC, s. 24.
[86] Sözer, Sorumluluk Rejimi, s.465.

A. Donatan

TTK madde 1061 uyarınca "donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikidir".

Geminin malikinin, donatan ünvanını kazanabilmesi için gemiyi kendi adına ve menfaat (kazanç) sağlama amacıyla kullanması gerekmektedir. Dolayısıyla, ticaretin menfaat ve rizikolarının donatana ait olması gerektiğinden, gemiyi başkasına kiraya veren gemi malikinin donatan olarak kabul edilmesi mümkün değildir [87]. Zira, navlun sözleşmesinde taşıtana tanınmış olan kendisine veya başkasına ait eşyayı taşıtma hakkı, gemi kira sözleşmesinde söz konusu olmamakta ve kiracı gemiyi tahsis amacına uygun olarak dilediği şekilde kullanma hakkına sahip olmaktadır[88]. Dolayısıyla, gemiyi kiraya verenin sorumluluğunu donatan sıfatı altında değil gemi maliki sıfatı altında sınırlandırması mümkün olacaktır.

Gemiyi kiralayan şahsın yani deniz ticaret hukukundaki adıyla gemi işletme müteahhidinin ise donatan sıfatı ile sorumluluğunu sınırlandırması mümkündür. Zira kira sözleşmesi yapılmasının sonucunda geminin zilyetliği ve buna bağlı olarak teknik ve ticari kontrolü gemi işletme müteahhidine geçmektedir[89]. Bunun sonucu olarak, gemi işletme müteahhidi dış ilişkide donatan statüsüne sahip olmaktadır[90]. Diğer bir deyişle, gemi işletme müteahhidi; kendisinin olmayan bir gemiyi kendi adına deniz ticaretinde kullanan ve üçüncü kişilerle olan ilişkisinde donatan sayılan kişidir[91]. Dolayısıyla, gemi işletme müteahhidinin donatan sıfatı altında sorumluluğunu sınırlandırabilmesi mümkün olacaktır.

Deniz ticaretinde finansman ihtiyacının karşılanması için kullanılan gemi finansmanı sözleşmeleri incelendiğinde ise finansman sağlayanın donatan niteliğini haiz olmadığı şüphesizdir. Ancak gemi finansman sözleşmelerinde finansman kullanan tarafın gemiden

---

[87] Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, Cilt 1, s.99.
[88] Aytekin, Metin Uğur, Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları, Ankara, 2019, s. 36.
[89] Ülgener, M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri I, 2. Bası İstanbul, 2017, s.7.
[90] Ülgener, M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri I, 2. Bası İstanbul, 2017, s.7.
[91] Atilla Aybay, Aydın Aybay, Gündüz Aybay, Rona Aybay, Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku, İstanbul, 1988, s.538.

kazanç elde etmesi ve bu kazanç ile finansman borcunu ödemesi gerekmektedir[92]. Geminin işletilmesi yoluyla kazanç sağlanması hususu ise TTK'daki donatan tanımına işaret etmektedir[93]. Dolayısıyla, gemi finansman sözleşmesinde esas olan gemiyi deniz ticaretinde kendi nam ve hesabına işletecek kişinin, yani donatanın sözleşmenin tarafı olmasıdır[94]. Bu sebeple finansal kiralama da dahil olmak üzere gemi finansmanı sözleşmesi altında gemi finansmanı kullanan şahısların sorumluluğunu donatan sıfatı ile sınırlandırabilmesi mümkün olacaktır.

B. Çarterer

Türk Hukuku'nda çarterer ifadesi TTK'da yer almamakla birlikte zaman çarteri sözleşmesinin tarafı olan çarterer için "tahsis olunan", yolculuk çarteri sözleşmesinin tarafı olan çarterer için ise "taşıtan" ifadesi kullanılmaktadır. TTK'da çarterer terimi yer almasa da Konvansiyon'da geçen çarterer ifadesi kapsamına yolculuk çarteri sözleşmesinin tarafı olan "taşıtan" yani yolculuk çartereri ve zaman çarterinin tarafı olan "tahsis olunan" yani yolculuk çartererinin dahil olduğu konusunda kanımızca herhangi bir şüphe bulunmamaktadır.

Bununla birlikte çarterer, (sözleşmede aksine bir şart olmadığı takdirde) kendisine tahsis edilen yük taşıma kapasitesini kendisine ait yükleri taşımakta kullanabileceği gibi, bu hacimden başka şahıslara ait yükleri taşımak için de yararlanabilmektedir[95]. Dolayısıyla, Konvansiyon'da geçen çarterer terimi geniş yorumlanarak zaman veya yolculuk çarteri sözleşmelerinde alt sözleşmeler yaparak yük taşımayı üstlenen çartererin de sorumluluğunu sınırlandırma hakkının bulunduğu kabul edilmelidir.

Diğer yandan İngiliz Hukuku'nda bareboat charterer olarak adlandırılan ve Türk Hukuku'nda gemi işletme müteahhidi olarak karşılık bulan gemi kiracısının

---

[92] Bu konu hakkında detaylı bilgi için Bkz. Sevinç Kuyucu, Aslıhan, Gemi Finansmanı Sözleşmeleri, İstanbul, 2016.
[93] Sevinç Kuyucu, Gemi Finansmanı Sözleşmeleri, s. 43
[94] Sevinç Kuyucu, Gemi Finansmanı Sözleşmeleri, s. 43
[95] Ülgener, Çarter Sözleşmeleri I, s.15

sorumluluğunu çarterer başlığı altında değil donatan sıfatı ile sınırlandırabileceği kanaatindeyiz[96].

Dolayısıyla, Konvansiyon uyarınca sınırlamaya tabi alacaklara ilişkin yöneltilen talepler karşısında zaman ve yolculuk çartererinin sorumluluğunu sınırlandırabilmesi mümkündür. Ancak donatan tarafından çarterer aleyhine açılan davalarda çartererin sorumluluğunu sınırlandırıp sınırlandıramayağı hususu Konvansiyon'da net değildir. Nitekim bu konu, İngiliz Mahkemeleri'nin önüne "Aegean Sea[97]" ve " CMA Djakarta[98]" davaları ile gelmiştir. Aegean Sea davasına konu olayda Repsol Oil Internation (ROIL)'e tahsis edilen Aegean Sea gemisinde ham petrol taşınmaktadır. Geminin boşaltma limanı olarak belirlenen La Coruna Limanı'na (İspanya) yanaştığı sırada karaya oturması ve ikiye bölünmesini takiben patlama meydana gelmiştir. Gemi ve yükünün büyük çoğunluğu zayi olmuş ve ciddi miktarda çevre kirliliği ile mal zararları meydana gelmiştir. Donatan aleyhine açılan davaları müteakip donatan kendisine yönetilen tazminat taleplerini ve ayrıca gemi, gemide bulunan yakıt ve navlunun bedelini çarterer ROIL'den talep etmiştir. Bu noktada zararın; ROIL'in güvenli olmayan bir liman etmesi nedeniyle mi yoksa ROIL'in talimatlarının yerine getirilmesi sebebiyle mi meydana geldiği ve ROIL'in meydana gelen zararlardan sorumlu olup olmadığı hususu tartışılmaya başlanmıştır. Bunun üzerine ROIL zarardan sorumlu olmadığını ancak her halükarda Londra Konvansiyonu uyarınca sorumluluğunu sınırlandırma hakkını haiz olduğunu ileri sürmüştür. Meseleyi ön inceleme olarak değerlendirmeye alan İngiliz Mahkemesi, çartererin yalnızca donatan sıfatıyla hareket ettiği durumlarda sorumluluğunu sınırlandırabileceğine ancak donatan tarafından kendisine yöneltilen tazminat taleplerinde sorumluluğunu sınırlandıramayacağına hükmetmiştir. Ayrıca mahkeme, "Tojo Maru"[99] davasından sonra Londra Konvansiyonu'nda sınırlama hakkına sahip kişilerin "gemi maliki" ve "kurtaran" şeklinde iki ayrı bentte sayılmak suretiyle kurtaranın sorumluluğunu sınırlandırabileceği hususunun ayrıca düzenlendiğine dikkat çekmiştir. Buna göre kurtaranın, gerek donatan (gemi maliki) sıfatıyla gerekse yalnızca kurtaran sıfatıyla hareket ettiği durumlarda

[96] Bkz. s. 34
[97] Aegean Sea Traders Corporation v. Repsol Petroleo S.A and Another (The Aegean Sea) 1998, 2 Lloyd's Rep. 39.
[98] CMA CGM S.A. v. Classica Shipping Co. Ltd. (The CMA Djakarta), 2004, 1 Lloyd's Rep. 460.
[99] İleride kurtaran başlığı altında detaylı olarak incelenmektedir. Bkz. s. 36.

(donatan tarafından yöneltilen taleplere karşı da) sorumluluğunu sınırlandırılmasına imkan tanındığı belirtilmiştir. Ancak çartererin sorumluluğunu sınırlandırma hakkı "gemi maliki" çatısı altında düzenlenmiş olduğundan Londra Konvansiyonu uyarınca çartererin donatanın tazminat taleplerine karşı sorumluluğunu sınırlandırabilmesinin mümkün olmadığını ifade etmiştir.

CMA Djakarta davasında ise, akdedilen zaman çarter partisinde tehlikeli yüklerin taşınmayacağı konusunda taraflar mutabık kalmış olmasına rağmen gemide kireç (beyazlatma) tozu içeren konteyneler sebebiyle patlama ve yangın meydana gelmiştir. Tahkim sürecinde çarterer, donatanın tazminat talepleri karşısında sorumluluğunu sınırlandırma talebinde bulunmuşsa da bu talep hakemler tarafından reddedilmiştir. Çartererin kararı temyiz etmesi üzerine konu Yüksek Mahkeme önüne gelmiş ve mahkeme yukarıda değinilen Aegean Sea davasına atıfta bulunarak çartererin donatan tarafından yöneltilen tazminat taleplerine karşı sorumluluğunu sınırlandıramayacağına karar vermiştir. Ancak kararın temyizi üzerine, konu Temyiz Mahkemesi tarafından incelenmiş ve mahkeme milletlerarası Konvansiyon hükümlerinin anlaşılabilmesi için "1969 tarihli Anlaşmaların Yorumlanmasına Dair Viyana Sözleşmesi" uyarınca kavramların sözlük anlamlarının değil, Konvansiyon kapsamındaki anlamlarının tespitinin gerektiğini, bunun için ise hazırlık çalışmaları ve görüşme tutanaklarına bakılması gerektiğini belirtilmiştir[100]. Devamında ise Temyiz Mahkemesi, Londra Konvansiyonu'nun hazırlık çalışmalarında çartererin sorumluluğunu sınırlandırabilmesi için donatan sıfatı ile hareket etmesi gerektiğine dair herhangi bir açıklamaya veya niyete rastlayamadıklarını ifade etmiştir. Mahkeme ayrıca, çartererin sorumluluğunu sınırlandırıp sınırlandırmayacağı hususunda ilk olarak donatan tarafından çarterere yöneltilen talebin 2. madde uyarınca sınırlamaya tabi bir alacak olup olmadığının incelenmesi gerektiğini belirtmiştir. Uyuşmazlık konusu davada talepler arasında yer alan kalemlerden gemide meydana gelen zıya ve hasar ve müşterek avarya garame payının 2. madde kapsamına girmediği tespit edilmiştir. Diğer yandan mahkeme, donatanın yük zararı nedeniyle yükle ilgililere ödemek zorunda kaldığı tazminatın 2. madde uyarınca sınırlamaya tabi olduğuna ve bu alacak kalemi bakımından

[100] Ertan, LLMC, s.36.

sorumluluğun sınırlandırılabileceğine karar vermiştir[101]. Her ne kadar Temyiz Mahkemesi vermiş olduğu karara itiraz yolunun kapalı olduğunu belirtmişse de Lordlar Kamarası olaya müdahil olarak tarafların talebi halinde karara itiraz yolunu açmıştır. Lordlar Kamarası tarafından verilen bu izin oldukça istisnai hallerde ve genellikle Lordlar Kamarasını ilgilendirdiği kanaatine varılan hususlarda veya verilen hükmün yanlış olduğu düşünüldüğünde verilmektedir. Bunun üzerine karara itiraz edilmişse de uyuşmazlık Lordlar Kamarası'nda görüldüğü sırada taraflar sulh olduklarından konu İngiliz Hukuku'nda çözümsüz kalmıştır[102].

C. Yönetici

Konvansiyon'da geminin yöneticisi de sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz kişiler arasında sayılmıştır. Gemi yönetim sözleşmesi TTK'da düzenlenmemiştir. Genel bir tanım vermek gerekirse gemi yönetim Sözleşmesi, donatan ile yönetici arasında akdedilen, donatana ait gemilerin ticari, teknik veya diğer alanlardaki yönetiminin bütünüyle ya da bir kısmının yöneticiye bırakıldığı ve yöneticiye bu hizmetin karşılığı olarak ücret ödendiği bir Konvansiyondir[103].

Gemi yöneticisi, geminin ticari, teknik, personel yönetimi alanlarında, bunların bir veya birkaçı bakımından geminin yönetimini donatan nam ve hesabına üstlenen kişidir. Uygulamada genellikle BIMCO tarafından hazırlanan tip Sözleşmeler (bilhassa Shipman 98 metni) kullanılmaktadır.

D. İşleten

Konvansiyon'da sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip bir diğer kişi ise "operator" yani işletendir. Doktrinde bir kısım görüşe göre, Konvansiyon'da bahsi geçen "operator" deyimi ile gemi işletme müteahhidi kastedilmektedir[104]. Ancak kanaatimizce gemi işletme müteahhidinin sınırlama hakkı, donatan başlığı altında hali hazırda yer

---

[101] Ertan LLMC, s. 36; *Atamer*, Cebrî İcra, s. 156.
[102] Gard News 183, CMA Djakarta Case Settles, 01.08.2006.
http://www.gard.no/web/updates/content/51986/the-cma-djakarta-case-settles.
[103] Ögüz, Zehra Şeker, Gemi Yönetim Sözleşmesi, 2. Bası, Istanbul 2013, s. 8.
[104] Kender/ Çetingil/ Yazıcıoğlu, Cilt 1, s.119; Sözer, Sorumluluk Rejimi, s. 467; Kula Değirmenci, Nil Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlama Fonu, İstanbul, 2015, s. 68.

almaktadır[105]. Bu sebeple kanımızca Konvansiyon'da sayılan işleten, geminin fiziki operasyonlarını yürütmekte olan kişiler anlamına gelmektedir.

2. Kurtaran

Konvansiyon'un 1. maddesi 3. fıkrası uyarınca kurtarma[106] operasyonlarıyla doğrudan bağlantılı hizmetleri gören kişiler kurtaran olarak kabul edilecektir. Ayrıca, Konvansiyon'un 2. maddesinin 1. fıkrasının (d), (e) ve (f) bentlerinde bahsedilen faaliyetler kurtarma faaliyetleri olarak kabul edilecektir. Dolayısıyla, kurtaranın kim olduğunu belirleyebilmek için öncelikle kurtarma faaliyetlerini ele almak gerekmektedir. Yukarıda atıfta bulunulan söz konusu bentlere göre kurtarma faaliyetleri;

1. Batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş veya terk edilmiş bir geminin, içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dahil olmak üzere, yüzdürülmesi, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesine,
2. Gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesine,
3. Donatanın Konvansiyon hükümleri uyarınca sorumluluğunu sınırlayabileceği bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan tedbirlere,

ilişkin faaliyetlerdir. Dolayısıyla, yukarıdaki faaliyetler ile bağlantılı hizmetleri gören her şahıs Konvansiyon uyarınca sorumluluğunu sınırlandırma hakkını haizdir.

Kurtaranın sorumluluğunun sınırlandırılması hususu Konvansiyon'da açık olarak düzenlenmişse de bu konu 1957 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nde bugünkü şekliyle yer almadığından uygulandığı dönemde bazı tartışmalara sebebiyet vermiştir. Nitekim, 1957 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin yürürlükte olduğu dönemde İngiltere'de Lordlar Kamarası'nın önüne gelen "Tojo Maru"[107] davasında deniz tehlikesine maruz kalmış olan Tojo Maru isimli tankerin kurtarma faaliyetleri sırasında dalgıçlar, gemideki bir deliği kapatmaya çalışırken gemide yangın ve akabinde patlamaya sebebiyet vermişlerdir. Yaşanan olay neticesinde kurtaran sorumluluğunu sınırlandırmak üzere başvuruda

---

[105] Bkz. s.34.
[106] 6762 sayılı TTK'da söz konusu faaliyetler için "kurtarma ve yardım" ifadesi kullanılmışsa da 6102 sayılı TTK'da yalnızca "kurtarma" terimi kullanılmaktadır. Dolayısıyla bu bölümde, Konvansiyon'un resmi tercümesinde yer alan "kurtarma ve yardım" ifadesi yerine yalnızca "kurtarma" terimi kullanılacaktır.
[107] *Tojo Maru*" The [1971] Lloyd's Rep. 341.

bulunmuş ancak bu başvuru, römorkör üzerinde veya römorkör tarafından yönetilen bir eylemde bulunmaması sebebiyle dalgıçın kurtaran sayılamayacağı belirtilerek Lordlar Kamarası tarafından reddedilmiştir. Bunun üzerine, kurtarma faaliyetlerinin çoğu zaman geminin dışından verilmesi göz önünde bulundurularak kurtarma faaliyetleri ile doğrudan bağlantılı hizmetleri gören kişilerin de sorumluluğunu sınırlandırabileceği Londra Konvansiyonu'nda düzenlenmiştir[108].

Londra Konvansiyonu ile getirilen bu değişiklik ile kurtaranın sorumluluğunu sınırlandırabileceği hususu Konvansiyon'un 1. maddesinde ayrı bir bent altında düzenlenmiştir. Buna göre, kurtaranın sorumluğunu sınırlandırmasının iki şekilde mümkün olabileceği görülmektedir; 1. Kurtarma faaliyetleri sırasında doğrudan üçüncü bir kişiye zarar verilmesi durumu (kurtarma römorkörünün kurtarma faaliyetleri sırasında bir başka gemiye çarpması gibi) , 2. Kurtarma faaliyetleri sırasında kurtarılan gemiye zarar verilmesi sonucunda sebep olunan zararlar (kurtarma faaliyetleri sırasında geminin yanmasına sebep olunması gibi)[109]. Dolayısıyla, Konvansiyon uyarınca kurtaranın donatanın tazminat taleplerine karşı da sorumluluğunu sınırlandırabileceği kabul edilmektedir[110].

3. Gemi Maliki veya Kurtaranın Fiil, İhmal ve Kusurundan Sorumlu Olduğu Kişiler

Konvansiyon'un 1. maddesinin 4. fıkrasında gemi maliki veya kurtaranın fiil, ihmal veya kusurlarından sorumlu oldukları kişilerin de sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahip oldukları belirtilmiştir. Diğer bir deyişle, kurtaran veya gemi maliki; yani çarterer, işleten veya yönetici tarafından istihdam edilen kişiler veya hizmet ilişkisi dışında fiil, ihmal veya kusurlarından sorumlu oldukları diğer kişiler de sorumluluklarını sınırlandırma hakkını haizdir.

Gemi maliki veya kurtaranın fiil, ihmal veya kusurlarından sorumlu oldukları kişilerin en başında bir hizmet Sözleşmesi tahtında istihdam edilen kaptan ve diğer gemi adamları gelmektedir. Zira TTK madde 934 uyarınca gemi adamları; kaptan, gemi

---

[108] *Chen*, Xia, Limitation of Liability for Maritime Claims, A Study of U.S. Law, Chinese Law and International Conventions, 2001, s. 14.
[109] Ertan, LLMC, s. 47, 48.
[110] Bkz. s. 36.

zabitleri, tayfalar ve gemide çalıştıtılan diğer kişilerdir. TTK madde 1062 uyarınca donatan adamlarının vazifelerini ifa ettikleri esnada kusurları ile üçüncü kişilere verdikleri zararlardan sorumlu tutulmaktadır. Ancak bu noktada, TTK madde 1062 gereğince donatanın yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğunun taşıyanın sorumluluğu hükümlerine tabi olacağını hatırlatmak isteriz. Yani donatan, taşıyan gibi, TTK madde 1180 uyarınca gemi adamlarının teknik kusuru veya yangın nedeniyle meydana gelen yük zararlarından sorumlu olmayacaktır.

Gemi adamlarına ek olarak, TTK madde 1062'de donatanın, zorunlu danışman kılavuz veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiklere zararlardan da sorumlu olacağını düzenlenmiştir. Buna karşılık donatan, zorunlu sevk ve idare kılavuzunun fiillerinden sorumlu değildir[111]. Nitekim, Türk Hukuku'nda öngörülen tüm kılavuzlar mecburi danışman kılavuz olup geminin sevk ve idaresini devralmamaktadırlar[112].

Her halükarda, doktrinde kılavuzların zorunlu veya isteğe bağlı kılavuz şeklinde ayrım yapılmaksızın bu gruba dahil oldukları görüşü mevcuttur[113]. Nitekim bu konuyu düzenleyen TTK madde 1341 Konvansiyon'da belirtilen sorumluluk sınırlarının kılavuzlar için toplam 1.500 Özel Çekme Hakkı olduğu ifade etmiş ancak zorunlu veya isteğe bağlı kılavuz ayrımı yapmamıştır. Önemle belirtmek gerekir ki bu sınır, kılavuzlara doğrudan yöneltilen tazminat talepleri ile gemi maliki tarafından yöneltilecek rücu taleplerinde değişiklik göstermemektedir. Ayrıca, kılavuzluk hizmetini fiilen veren kişiyi istihdam eden gerçek veya tüzel, kamu yahut özel hukuk kişileri de kılavuz ile aynı oranda sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olacaktır[114].

4. Sigortacı

Sigortacının sorumluluğunu sınırlandırma hakkı LLMC 57'de düzenlenmemiş olup

---

[111] Topaloğlu, Mustafa, Deniz Ticaret Hukuku Pratik Çalışmaları, Genişletilmiş 3. Bası, İstanbul, 2019 Pratik Çalışmaları, s.57, Ertan, LLMC, s.57. Bu konuda detaylı bilgi için bkz. Atamer, Kerim, 1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma, Milletlararası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni 2004, yıl: 24, sayı: 1-2, Prof. Dr. Sevin Toluner'e Armağan, s. 193 vd.
[112] Çağa / Kender, Cilt 1, s.145.
[113] Ertan, LLMC. s.59.
[114] Erdem, TTK Tasarısı, s. 81; Ertan, LLMC. s.58, TTK md. 141 Gerekçesi.

duyulan ihtiyaç sebebiyle Londra Konvansiyonu'nda tanınmıştır. Bu ihtiyacın sebeplerinden biri deniz ticaretinin nevi gereği gemi malikinin ve dolayısıyla sigortacısının taşımış olduğu rizikonun ağırlığıdır. Bu rizikonun ağırlığı sebebiyle yükselen sigorta primleri karşısında gemi maliklerinin bu hüküm ile korunması amaçlanmıştır. Diğer yandan alacaklıların sorumluluğu sınırlı olan gemi maliki yerine sorumluluğu sınırlı olmayan sigortacısına başvurmayı tercih etmeleri sonucunda ortaya çıkabilecek hakkaniyetsizlik önlemek istenmiştir[115]. Türk Hukuku'ndaki halefiyet prensipleri ile benzer şekilde Konvansiyon uyarınca sigortacı sorumluluğunu ancak gemi malikinin sınırlandırma hakkıyla aynı koşullarda ve oranda sınırlandırabilecektir[116]. Zira bu hak sigortacının sigortalısı ile eşit durumda olması amacıyla tanınmıştır[117].

Konvansiyondaki bu hükümden yararlanacak olan sigortacılar ise daha ziyade P&I (Protection and Indemnity- Mali Mesuliyet) Sigortacılarıdır. Zira H&M (Hull and Machinery - Tekne Makine) Sigortacıları sigorta değeri bulunan bir mal sigortası Sözleşmesi akdederken, P&I Sigortacıları bir sorumluluk sigortası Sözleşmesi akdettiğinden P&I sigortası ile sigorta değeri belirsiz bir koruma ilişkisi tesis edilmektedir[118].

V. Sınırlamaya Tabi Alacaklar

Konvansiyon'un adından da anlaşılacağı üzere Konvansiyon uyarınca donatanın[119] sorumluluğun yalnızca deniz alacaklarına karşı sınırlandırılması mümkündür. Dolayısıyla hangi alacakların deniz alacağı olarak kabul edileceğinin tespiti gerekmektedir. Ancak Konvansiyon'da yer alan deniz alacakları ile Türk Hukuku'nda yer alan deniz alacakları birebir aynı değildir. TTK'da deniz alacakları 22 fıkra altında gruplanmışken Konvansiyon'da sınırlamaya tabi deniz alacakları 6 grup altında toplanmıştır. Dolayısıyla,

---

[115] Ertan, LLMC. s.65

[116] TTK madde 1472 uyarınca "Sigortacı, sigorta tazminatını ödediğinde, hukuken sigortalının yerine geçer. Sigortalının, gerçekleşen zarardan dolayı sorumlulara karşı dava hakkı varsa bu hak, tazmin ettiği bedel kadar, sigortacıya intikal eder".

[117] Griggs/Williams/Farr, s.15; Ertan, LLMC. s.75.

[118] Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 120; Sözer, Sorumluluk rejimi s. 469

[119] Çalışmanın devamında "Gemi Maliki" çatısı altında sorumluluğunu sınırlandırabilecek şahısların tümü için ayrım yapılmaksızın "donatan" ifadesi kullanılacaktır.

TTK'da yer alan deniz alacaklarının yalnızca bir kısmı Konvansiyon'da sınırlamaya tabi deniz alacağı olarak kabul edilmektedir. Diğer bir deyişle, TTK'da sayılan deniz alacaklarına karşı sorumluluk ancak Konvansiyon'da sayılan deniz alacaklarının kapsamına girmesi koşuluyla sınırlandırılabilecektir. Bu nedenle öncelikle TTK'da düzenlendiği şekliyle deniz alacakları kısaca açıklanacak, daha sonra Konvansiyon'daki düzenlemelere yer verilecektir.

1. Türk Hukuku uyarınca Deniz Alacakları

Türk Hukuku'nda Deniz Alacakları TTK'nın 1352. maddesinde aşağıda sayılan hususlardan biri veya birkaçından doğan istem olarak tarif edilmiştir;

a) Geminin işletilmesinin sebep olduğu zıya veya hasar,
b) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlar,
c) Kurtarma faaliyeti veya her türlü kurtarma sözleşmesi, çevre zararı tehdidi oluşturan bir gemi veya gemideki eşya ile ilgili kurtarma faaliyeti için ödenecek özel tazminat,
d) Çevreye, kıyı şeridine veya bunlara ilişkin menfaatlere gemi ile verilen zarar ya da zarar verme tehdidi; bu zararı önlemek, sınırlandırmak veya ortadan kaldırmak için alınan önlemler; bu zarar karşılığı ödenecek tazminat; çevrenin eski duruma getirilmesi için fiilen alınan veya alınacak olan makul önlemlerin giderleri; bu zarar ile bağlantılı olarak üçüncü kişilerin uğradığı veya uğrayabileceği kayıplar ve bu bentte belirtilenlere benzer nitelikteki zararlar, giderler veya kayıplar,
e) Geminin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dâhil olmak üzere, batmış, enkaz hâline gelmiş, karaya oturmuş veya terkedilmiş olan bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, çıkartılması, yok edilmesi veya zararsız hâle getirilmesi için yapılan giderler ve harcamalar ile terk edilmiş bir geminin korunması ve gemi adamlarının iaşesi ile ilgili giderler ve harcamalar,
f) Bir çarter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, geminin kullanılması veya kiralanması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme,
g) Bir çarter parti düzenlenmiş olup olmadığına bakılmaksızın, gemide eşya veya yolcu taşınması amacıyla yapılmış her türlü sözleşme,

h) Gemide taşınan, bagaj dâhil, eşyaya gelen veya bu eşyaya ilişkin zıya veya hasar,
i) Müşterek avarya,
j) Römorkaj,
k) Kılavuzluk,
l) Geminin işletilmesi, yönetimi, korunması veya bakımı için sağlanan eşya, malzeme, kumanya, yakıt, konteynerler dâhil teçhizat ve bu amaçlarla verilen hizmetler,
m) Geminin yapımı, yeniden yapımı, onarımı, donatılması ya da geminin niteliğinde değişiklik yapılması,
n) Liman, kanal, dok, iskele ve rıhtım, diğer su yolları ile karantina için ödenecek resimlerle diğer paralar,
o) Ülkelerine getirilme giderlerini ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma paylarını da içererek, gemi adamlarına, gemide çalışmaları dolayısıyla ödenecek ücretlerle onlara ödenmesi gereken diğer tutarlara ilişkin istemler,
p) Gemi için alınmış krediler dâhil olmak üzere, geminin veya malikinin adına yapılmış harcamalar,
r) Geminin maliki tarafından veya onun hesabına ödenecek, karşılıklı sigorta aidatları da dâhil sigorta primleri,
s) Geminin maliki tarafından veya onun hesabına gemiye ilişkin olarak ödenecek her türlü komisyon, brokaj veya acente ücretleri,
t) Geminin mülkiyeti veya zilyetliğine ilişkin her türlü uyuşmazlık,
u) Geminin ortak malikleri arasında çıkan, geminin işletilmesine ya da gemiden sağlanan hasılata ilişkin her türlü uyuşmazlık,
v) Gemi rehni, gemi ipoteği veya gemi üzerinde aynı nitelikteki ayni bir yükümlülük.
y) Geminin satışına ilişkin bir sözleşmeden kaynaklanan her türlü uyuşmazlık.

Bu hüküm 1999 tarihli Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Sözleşme'nin (International Convention on Arrest of Ships, 1999, Geneva, 'Haciz Sözleşmesi') 1. maddesinin 1. fıkrasından alınmıştır. TTK'nın yürürlüğe girdiği tarihte Türkiye Haciz

Sözleşmesi'nin tarafı olmadığından Sözleşmenin ilgili hükümleri TTK'ya konulmak suretiyle iktibas edilmiştir[120].

Ancak burada sayılan deniz alacaklarının, sorumluluğun sınırlandırılmasından ziyade deniz hukukunda ihtiyati haciz (arrest) gibi cebri icra uygulamaları bakımından esas alınması gerekmektedir[121]. Zira TTK'nın 1353. maddesinde, bir alacağın kanunun 1352. maddesinde sayılan bir deniz alacağı olmasının ihtiyati haciz sebebi olduğu açıkça ifade edilmiştir. Ayrıca, yukarıda anılan hüküm, TTK'da sorumluluğun sınırlandırılması hususunun düzenlendiği 7. kısımda (madde 1328 - 1349) değil cebri icraya ilişkin hükümlerin yer aldığı 8. kısımda (madde 1350 - 1400) düzenlenmiştir[122]. Nitekim, sorumluluğun sınırlandırılabileceği deniz alacakları Konvansiyon ile sınırlı olarak sayılmış ve bu alacaklar TTK'da ve Haciz Sözleşmesi'nde deniz alacağı olarak sayılan hükümlerin yalnızca bir kısmını içermiştir.

Ayrıca ileride V. Bölüm altında detaylı olarak açıklandığı üzere, TTK'da deniz alacağı olarak belirtilmiş olan; gemi adamı ücret ve alacakları, kurtarma ve yardım alacakları ile müşterek avarya garame payları, Konvansiyon uyarınca sınırlamadan hariç bırakılmıştır. Dolayısıyla, TTK'da deniz alacağı olarak nitelendirilen her alacağın sınırlamaya tabi bir alacak olduğunun kabulü mümkün değildir. Nitekim, sorumluluğu sınırlandırma sistemlerinde asıl amaç, geminin işletilmesinden kaynaklanan alacaklara karşı sorumluluğun sınırlandırılmasıdır.

Yukarıda açıklanan durum gemi alacakları için de geçerlidir. TTK madde 1320'de gemi alacakları; "*a) Ülkelerine getirilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları da içinde olmak üzere, gemi adamlarına, gemide çalıştırılmakta olmaları dolayısıyla ödenecek ücretlere ve diğer tutarlara ilişkin istem hakları, b) Geminin işletilmesi ile doğrudan doğruya ilgili olarak karada veya suda meydana gelen can kaybı veya diğer bedensel zararlardan doğan alacaklar c) Kurtarma ücreti, d) Liman, kanal, diğer su yolları, karantina ve kılavuzluk için ödenecek resimler, e) Gemide taşınan eşya,*

[120] Daha sonra Türkiye'nin, Haciz Sözleşmesi'ne katılması 2 Mart 2017 tarihli ve 6904 sayılı Kanun ile uygun bulunmuş ve bu kanun 25 Mart 2017 tarihinde 30018 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürülüğe girmiştir.
[121] Ertan, LLMC, s. 83.
[122] Ertan, LLMC, s. 83.

konteynerler ve yolcuların eşyalarına gelecek olan zıya veya hasar dışında, geminin işletilmesinin sebep olduğu maddi zıya veya hasardan doğan ve haksız fiile dayanan alacaklar, müşterek avarya garame payı alacakları" olarak sayılmıştır.

Gemi alacakları, deniz alacakları kavramından daha dar olup bu alacakların tamamı aynı zamanda deniz alacaklarını teşkil etmektedir. Ancak gemi alacakları, alacaklısına deniz alacaklarına kıyasen daha üstün haklar tanımaktadır. Deniz alacaklarında olduğu gibi bunların bir kısmına karşı sorumluluğu sınırlamak mümkün iken; bir kısmı ise gerek Konvansiyon gerek TTK ile sınırlamadan hariç bırakılmıştır.

Sonuç itibariyle, Haciz Sözleşmesi'nde ve gemilerin ihtiyati haczine olanak tanıyan alacakların düzenlendiği deniz alacakları başlığı altında TTK'da sayılan alacaklar ile Konvansiyon'da sınırlı sorumluluğa tabi sayılan alacaklar örtüşmemektedir. Bu sebeple, TTK'da sayılan deniz alacaklarının her birine karşı sorumluluğu sınırlandırmak mümkün olmayıp ancak Konvansiyon'da sayılan ve TTK ile istisna edilmeyen alacaklar için sorumluğun sınırlandırılabilmesi söz konusu olacaktır.

2. Konvansiyon Uyarınca Deniz Alacakları

Sınırlamaya tabi alacaklar Konvansiyon'un 2. maddesinin 1. fıkrasında sıralanmıştır. Buna göre, sorumluluğun sınırlandırılabileceği alacaklar aşağıdaki gibidir;

a) *"Gemide veya geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak gerçekleşen ölüm, yaralanma (liman tesisleri, havuzları, seyrüsefere elverişli su yolları ve seyre yardımcı tesislerin maruz kaldıkları zararlar da dahil olmak üzere) ile her türlü eşya ziya ve hasarı ve sair bütün zararlardan doğan alacaklar,*
b) *Denizyolu ile yapılan yük, yolcu ve bagajlarının taşınmasında vaki gecikmeden ileri gelen bütün zararlardan doğan alacaklar,*
c) *Sözleşmeden doğanlar dışında herhangi bir hakkın ihlalinden kaynaklanan ve geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleriyle doğrudan ilgili olarak gerçekleşen diğer bütün zararlardan doğan alacaklar,*

d) Geminin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dahil olmak üzere, batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş veya terk edilmiş bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar,

e) Gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar,

f) Donatanın Konvansiyon hükümleri uyarınca mesuliyetini sınırlayabileceği bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan tedbirlerle ve bu tedbirlerin sebep oldukları zararlarla ilgili olarak üçüncü kişiler tarafından ileri sürülen alacaklar".

Konvansiyon kapsamında sınırlamaya tabi tutulan işbu alacaklar sınırlı sayı (numerus clausus) ilkesine göre tespit edilmiş olup bunlar dışındaki alacaklar için Konvansiyon hükümleri uyarınca sınırlı sorumluluk iddiasında bulunulamayacaktır.

Görüldüğü üzere, sınırlamaya tabi alacakların sözleşmeye aykırılıktan veya haksız fiilden kaynaklanıp kaynaklanmadığı önem arz etmemektedir. Nitekim, Konvansiyon'un 2. maddesi 2. fıkrası uyarınca yukarıda sayılan bu alacakların bir haksız fiilden veya bir Sözleşmeden kaynaklanıp kaynaklanmadığı fark etmeksizin sorumluluk sınırlandırılabilecektir. Ancak bu durumun istisnası aynı fıkranın ikinci cümlesinde açıklanmış ve (d), (e) ve (f) bentlerinde sayılan alacakların[123] donatan ile ile akdedilen bir sözleşmeden doğan ücret niteliği taşıması durumunda sorumluluğun sınırlandırılamayacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla, donatan ile kurtaran arasında bir Konvansiyon akdedilmiş ve verilen hizmetler için bir ücret kararlaştırılmış ise donatan bu Konvansiyon uyarınca borcunu ifa ile yükümlü olacak ve sorumluluğunu sınırlandırma iddiasında bulunamayacaktır.

Konvansiyon'da sınırlamaya tabi tutulan alacak kalemlerinden (a) ve (c) bentlerinde sayılanlar [124] TTK'nın 1320. maddesinin 1. fıkrasının (b) ve (e) bentleri uyarınca

---

[123] "Geminin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dahil olmak üzere, batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş veya terk edilmiş bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar", "Gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar" ve "Donatanın Konvansiyon hükümleri uyarınca mesuliyetini sınırlayabileceği bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan tedbirlerle ve bu tedbirlerin sebep oldukları zararlarla ilgili olarak üçüncü kişiler tarafından ileri sürülen alacaklar".

[124] "Gemide veya geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak gerçekleşen ölüm, yaralanma (liman tesisleri, havuzları, seyrüsefere elverişli su yolları ve seyre yardımcı tesislerin maruz kaldıkları zararlar da dahil olmak üzere) ile her türlü eşya ziya ve hasarı ve sair bütün

alacaklısına gemi alacaklısı hakkı bahşetmektedir. Ancak TTK'nın 1345. maddesinde "*Bir alacağın, 1976 veya 1992 tarihli sözleşmeler uyarınca kurulan fonlara gireceği, fonun kurulduğu mahkeme tarafından kabul edildiği anda, o alacağa ilişkin bütün ayni ve şahsî teminatlar sona erer. Bu ayni ve şahsî teminatların, o alacağa sağladığı öncelikler, fon paylaştırmasında dikkate alınmaz*" denmek sureti ile gemi alacağı alacaklısının sahip olduğu imtiyazların fonun tesis edilmesi anında sona ereceği açıkça hüküm altına alınmış olduğundan fonun paylaştırılmasında bu özellik dikkate alınmayacak ve bu durum hakkın alacaklısına herhangi bir imtiyaz sağlamayacaktır.

Her ne kadar Londra Konvansiyonu, yukarıda altı bentte sayılan alacakların tümünü sınırlı sorumluluğa tabi kılmışsa da, Türkiye; 1996 Protokolü'ne katılımını bildirir 05.02.2010 tarih ve 2010/162 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın ekinde yer alan çekincede açıklandığı üzere Londra Konvansiyonu'nun 2. maddesinin 1. fıkrasının (d) ve (e) bentlerinde sayılan alacaklara karşı sorumluluğun sınırlanamayacağını belirtmiştir. Bu alacaklar; geminin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dahil olmak üzere, batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş veya terk edilmiş bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklar ve gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklardır. Buna göre, söz konusu alacaklar Türk hukukunda benimsenen sınırlı sorumluluk rejiminin dışında bırakılmıştır.

Nitekim bu husus TTK madde 1331 ile de ayrıca belirtilmiş ve Konvansiyon'un 2. maddesinin 1. fıkrasının (d) ve (e) bentleri ile 3. maddesinde sayılan alacaklara karşı sorumluluğun sınırlandırılamayacağı ifade edilmiştir. Dolayısıyla, Konvansiyon kapsamında sınırlı sorumluluğa tabi kılınan bu alacaklar, Türk Hukuku açısından sınırlı sorumluluğa tabi olmadıklarından yukarıda altı bentte sayılan alacak gruplarından yalnızca (a), (b), (c) ve (f) bentlerinde yer alan alacaklara karşı sorumluluğun sınırlandırılması mümkün olacaktır. Bu bentlerde yer alan ve Türk Hukuku'na göre sorumluluğun sınırlandırılabileceği alacak kalemleri aşağıda sırayla ele alınmaktadır.

---

zararlardan doğan alacaklar" ve "Sözleşmeden doğanlar dışında herhangi bir hakkın ihlalinden kaynaklanan ve geminin işletilmesi yahut kurtarma faaliyetleriyle doğrudan ilgili olarak gerçekleşen diğer bütün zararlardan doğan alacaklar".

3. Türk Hukuku'na göre Sınırlamaya Tabi Alacaklar

A. Ölüm, Yaralanma ile Her Türlü Eşya Ziya ve Hasarı ve sair Bütün Zararlardan Doğan Alacaklar

Konvansiyon uyarınca sınırlamaya tabi kılınan ilk alacak kalemi; *"gemide veya geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleri ile doğrudan ilgili olarak gerçekleşen ölüm, yaralanma (liman tesisleri, havuzları, seyrüsefere elverişli su yolları ve seyre yardımcı tesislerin maruz kaldıkları zararlar da dahil olmak üzere) her türlü eşya ziya ve hasarı ve sair bütün zararlardan doğan alacaklardır".*

Bu alacak kalemleri açıklanırken liman tesislerinin, havuzlarının, seyrüsefere elverişli su yollarının ve seyre yardımcı tesislerin maruz kaldıkları zararlar parantez içine alınarak kapsam dahilinde tutulmuştur. Buradaki liman tesisi ifadesinden binalar, sundurmalar, depolar, araç ve gereçler, makineler, yükleme-boşaltma cihazları ve benzeri tesisler anlaşılmalıdır[125]. Parantez içerisinde böyle bir açıklama yapılması ihtiyacı, bazı devlet mahkemelerinin bu yerlere verilen zararlar için sınırlı sorumluluğu kabul etmemesi sebebiyle doğmuştur. Dolayısıyla, sayılan yerlerin de Konvansiyon'un uygulama alanı kapsamına girdiği belirtilmek istenmiştir[126].

Bu alacak kalemine geminin kendisine gelen zararların dahil olup olmadığı hususunda tereddüt yaşanmış ve konu İngiltere Temyiz Mahkemesi önüne gelmiştir. Bu bölümün IV. Başlığı (Sınırlama Hakkına Sahip Olan Kişiler) altında daha önce değinilmiş olan "Aegean Sea[127]" olayında, İngiliz Temyiz Mahkemesi geminin kendisine gelen zararların *"gemide veya geminin işletilmesi ile doğrudan ilgili olarak gerçekleşen eşya zıya ve hasarı"* kapsamına girmeyeceğine hükmetmiştir. Mahkeme, Konvansiyon'da geminin sebep olduğu eşya zıya ve hasarının sınırlamaya tabi kılındığını belirterek geminin kendisinin hasarın konusunu oluşturmasının mümkün olmadığını ifade etmiştir.

---

[125] Sözer, Navlun Sözleşmeleri, s.242; Sözer, Sorumluluk Rejimi, s.477.
[126] Çetingil, Ergon, Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Donatanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler, BATIDER 1994, Cilt: XVII, Sayı:3 s.8; Çetingil, Çetingil, Yapılması Gereken Değişiklikler, s.333.
[127] Detaylı bilgi için bkz. s. 36; Aegean Sea Traders Corporation v. Repsol Petroleo S.A and Another (The Aegean Sea) 1998, 2 Lloyd's Rep. 39.

Nitekim bu husus, Türk Hukuku'nda da dikkate alınmıştır. Konvansiyon'un orijinal metninde eşya ziya ve hasarından doğan alacaklar, "claims in respect of loss of or damage to property" olarak yer almaktadır. Ancak "eşya zıya ve hasarından doğan alacaklar" ifadesinin ekonomik zararları (mahrum kalınan kar vb.) kapsayıp kapsamayacağı tartışmasına mahal vermemek amacıyla Türkçe çevirisine "ve sair bütün alacaklar" eklemesi yapılmıştır[128].

Ancak her ne kadar Konvansiyon uyarınca eşya zıya ve hasarına bağlı olarak gelişen dolaylı zararlara karşı sorumluluğun sınırlandırılması mümkün ise de yine *Aegean Sea* davasında mahkeme, olay konusu gemiye ilişkin mahrum kalınan navlun talebine karşı sorumluluğun sınırlandırılamayacağına hükmetmiştir. Mahkeme, mahrum kalınan navlun talebinin geminin kendisine bağlı bir dolaylı zarar olduğunu ancak geminin kendisine gelen zararlar sınırlamaya tabi olmadığından buna bağlı dolaylı zararlara karşı da sorumluğun sınırlandırılmasının mümkün olmadığını belirtmiştir[129].

Bununla birlikte, eşyanın kirlenmesinden doğan zararlara karşı (eşyanın temizlenmesi gibi) da sorumluluğun bu alacak kalemi altında sınırlandırılabileceği kabul edilmektedir[130].

Maddede bahsedilen ölüm ve yaralanma zararlarından doğan alacakların kapsamını ise lex fori (mahkemenin hukuku) olarak, diğer bir deyişle sorumluluğun sınırlandırıldığı ülke hukuku uyarınca belirlemek isabetli olacaktır[131]. Hastane ve tedavi giderleri ile çalışamamaktan doğan yaralanma zararları; destekten yoksun kalma alacakları, tedavi ve defin giderleri gibi can kaybından doğan zararlar ve tazminat hakkına sahip şahısların belirlenmesi, tazminat hesaplama usul ve formülleri gibi konular sorumluluğun sınırlandırılması için başvurulan ülke hukuku uyarınca değerlendirilecektir[132].

---

[128] Atamer, Kerim, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Ticaret Hukukunda Cebri İcra, İstanbul 2006 s.215.
[129] Griggs/ Williams/ Farr, s.20.
[130] Griggs/ Williams/ Farr, s.19.
[131] Topaloğlu, Pratik Çalışmaları, s.59; Kula Değirmenci, s. 78.
[132] Sözer,Navlun Sözleşmeleri, s.243; Sözer Sorumluluk Rejimi, s.477., Topaloğlu, Pratik Çalışmaları, s.59.

Daha önce de değinildiği üzere, bu alacak sınıfı TTK madde 1320 fıkra 1-b uyarınca alacaklısına gemi alacaklısı hakkı sağlasa da sınırlama fonunun paylaştırılmasında bu özellik dikkate alınmayacak ve hakkın alacaklısına herhangi bir imtiyaz sağlanmayacaktır.

B. Gecikmeden Doğan Alacaklar

Konvansiyon'un 2. maddesinin 1. fıkrasının b bendine göre *"Denizyolu ile yapılan yük, yolcu ve bagajlarının taşınmasında vaki gecikmeden ileri gelen bütün zararlardan doğan alacaklar"* sınırlamaya tabidir.

Gecikmeden doğan alacakların; gecikmenin sebebiyet verdiği zararlar, gecikme sonucunda uğranılan kar kaybı ve bir taahhüdün ifa edilememesi dolayısıyla ödenmesi gereken dolaylı zararları içerdiği kabul edilmektedir [133]. Dolayısıyla, kanımızca gecikmeden kaynaklanan ticari kayıplara karşı sorumluluk Konvansiyon uyarınca sınırlandırılabilecektir.

Denizyolu ile eşya taşımasında gecikme zararlarından sorumluluk uluslararası hukukta; 1978 tarihli Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ('Hamburg Kuralları') ve 23.9.2009'da kabul edilen Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi ('Rotterdam Kuralları') ile düzenlenmektedir. Bu Sözleşmelerin varlığına rağmen gecikmeden kaynaklanan zararlara ilişkin sorumluluğun sınırlandırılması Konvansiyon ile ayrıca düzenlenmiştir. Buradaki amaç anılan milletlerarası Sözleşmelere taraf olmayan ülkelerde donatanın gecikmeden doğan zararlara karşı sınırsız sorumluluğu söz konusu olacağından bu hallerde Konvansiyon ile donatanın sorumluluğunu sınırlandırmasına imkan tanımaktır. Zira, Türkiye anılan milletlerarası sözleşmelerin tarafı bulunmadığından gecikme zararları için anılan milletlerarası Sözleşmelerde belirtilen hükümler yerine TTK ve Konvansiyon hükümleri uygulama bulacaktır.

[133] Çağa Tahir/ Kender Rayegan, Deniz Ticaret Hukuku C. II, Navlun Sözleşmesi, 9. Bası, İstanbul, 2009, s. 131; Sözer, Sorumluluk Rejimi, s. 481.

C. Haksız Fiilden Doğan Alacaklar

Konvansiyon'un 2. maddesinin, 1. fıkrasının, c bendi uyarınca *"Sözleşmeden doğmuş olmayan herhangi bir hakkın ihlalinden kaynaklanan ve geminin işletilmesi yahut kurtarma ve yardım faaliyetleriyle doğrudan ilgili olarak gerçekleşen diğer bütün zararlardan doğan alacaklar"* sınırlamaya tabidir.

Konvansiyon'un sözleşmeden doğmuş olmayan hakların ihlalinden kaynaklanan alacakları ayrı bir alacak grubunda düzenlemiş olması, bu hakların 2. maddenin 1. fıkrasının ilk iki bendinde düzenlenen alacakların dışında kalan alacakları düzenleme amacı taşıdığı kanısı oluşturmaktadır[134]. Nitekim, CMI'ın hazırlık çalışmaları raporları incelendiğinde anlaşılacağı üzere, 2. maddenin 1. fıkrasının b bendi (denizyolu ile yapılan yük, yolcu ve bagajlarının taşınmasında vaki gecikmeden ileri gelen bütün zararlardan doğan alacaklar) sınırlı sorumluluğun Konvansiyonsel tarafını işaret ederken, bu grup (c bendi) sınırlı sorumluluğun Sözleşmeden kaynaklanmayan taleplere ilişkin tarafını işaret etmektedir[135]. Dolayısıyla, donatanın haksız fiilden kaynaklanan sorumluluğunun da bu madde uyarınca sınırlandırılması mümkün olacaktır.

Bununla birlikte, haksız fiilden kaynaklanan dolaylı zaralara karşı sorumluluğun sınırlandırılıp sınırlandırılamayacağı İngiliz Hukuku'nda tartışma konusu olmuştur. Konuyla ilgili olarak, yukarıdaki başlıklar altında daha önce değinilen *The Aegean Sea* davasında[136] İngiliz Mahkemesi, Konvansiyon'un işbu fıkrası altında dolaylı zararlara (consequential loss) karşı da sorumluluğun sınırlandırılabilmesinin mümkün olduğunu belirtmiştir. Bunun sonucu olarak mahkeme, olayda zarar gören balıkçı gemilerinin ileri sürmüş olduğu mahrum kalınan kâr (loss of profit) taleplerinin dolaylı zararlar olarak nitelendireleceğine ve bunlara karşı sorumluluğun sınırlandırabileceğine hükmetmiştir.

Bu alacak sınıfı TTK madde 1320 fıkra 1 e bendi uyarınca alacaklısına gemi alacaklısı hakkı sağlasa da sınırlama fonunun paylaştırılmasında TTK'nın 1345. maddesi

---

[134] Bayamlıoğlu, s. 136.
[135] CMI, The Travaux Preparatoies of the LLMC Convention, 1976 and the Protocol of 1996, s.66
[136] Bkz. s. 36.

gereği bu özellik dikkate alınmayacak ve bu bakımdan hakkın alacaklısına herhangi bir imtiyaz sağlanmayacaktır.

D. Konvansiyon Uyarınca Sorumluluğunun Sınırlandırılabileceği Bir Zararı Önlemek veya Azaltmak için Alınan Tedbirler ve Bu Tedbirlerin Başkaca Sebep Oldukları Zararlardan Doğan Alacaklar

Konvansiyon uyarınca sorumluluğun sınırlandırılabileceği son grup alacaklar 2. maddenin 1. fıkrasının (c) bendinde, *"donatanın bu Konvansiyon hükümleri uyarınca sorumluluğunu sınırlayabileceği bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan tedbirler ve bu tedbirlerin başkaca sebep oldukları zararlar yüzünden donatandan başka bir kimse tarafından ileri sürülen alacaklar*" olarak sayılmıştır. 1924 ve 1957 Brüksel Konvansiyonu'nda yer almayan bu alacaklar, Konvansiyon çerçevesinde sorumluluğun sınırlı olduğu bir zararı önlemek amacıyla alınacak önlemler sonucu, üçüncü kişilere verilen zararlara gönderme yapmaktadır[137].

Fıkrada tasvir edilen durumun bir örneği ile "Breydon Merchant" davasında[138] İngiliz Hukuku'nda karşılaşılmıştır. Bu davada, gemiye verilen kurtama faaliyeti neticesinde yükle ilgili tarafından kurtarana yükün kurtarılması için ödenen kurtarma ücreti donatana rücu edilmiştir. Olayda fiziki bir zıya veya hasar bulunmadığından donatanın sorumluluğunu Konvansiyon uyarınca sınırlandırıp sınırlandıramayacağı tartışma konusu olmuştur. Yaptığı değerlendirme neticesinde mahkeme, ortada fiziki bir zıya veya hasar bulunmasa dahi yükle ilgilinin zarara uğradığı hususunun sabit olduğu ve bu zarara donatanın, sorumluluğunu sınırlayabileceği bir zararı önlemek veya azaltmak için alınan tedbirler (kurtarma faaliyeti) ile sebep olduğunu belirtmiştir. Bunun sonucunda mahkeme, yükle ilgilinin kurtarma ücretine ilişkin rücu talebi karşısında donatanın sorumluluğunu sınırlandırabileceğine hükmetmiştir.

---

[137] Çetingil, Yapılması Gereken Değişiklikler, s. 337; Bayamlıoğlu, s. 136.
[138] The Breydon Merchant, 1992, 1 Lloyd's Rep. 373

VI. Sınırlamadan Hariç Bırakılan Alacaklar

Sınırlı sorumluluk rejiminden hariç bırakılan alacaklar Konvansiyon'un 3. maddesinde sıralanmıştır. Ancak daha önce değinildiği üzere, TTK madde 1331'de Türkiye'nin 1996 Protokolü'ne katılımını bildirir 05.02.2010 tarih ve 2010/162 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı'nın ekinde yer alan çekinceye paralel olarak, Londra Konvansiyonu'nun 2. maddesinin 1. fıkrasının (d) ve (e) bentlerinde sayılan alacaklara karşı da sorumluluğun sınırlanamayacağı belirtilmiştir. Bu sebeple, önce Bakanlar Kurulu Kararı'nın ekinde yer alan çekince ve TTK madde 1331 gereği Türk Hukuku uyarınca sınırlamadan hariç bırakılan alacaklar incelenecek daha sonra Konvansiyon'da sınırlamadan hariç bırakılan alacaklar sırasıyla ele alınacaktır.

1. Türk Hukuku Uyarınca Sınırlamadan Hariç Bırakılan Alacaklar

Yukarıda belirtildiği üzere, Türk Hukuku'nda, TTK 1331. madde hükmü; sınırlı sorumluluğa tabi tutulmayan alacakları, Türkiye'nin LLMC 1996 Protokolü'ne ilişkin olarak sunduğu çekince paralelinde ve Konvansiyon'un 3. maddesinde belirtilen istisnalara atıfta bulunarak düzenlemiştir. TTK'da Bakanlar Kurulu Kararı'nın ekinde yer alan çekinceye paralel olarak, Londra Konvansiyonu'nun 2. maddesinin 1. fıkrasının (d) ve (e) bentlerinde sayılan alacaklara karşı sorumluluğun sınırlanamayacağı belirtilmiştir. Buna göre, *"geminin içinde bulunan veya bulunmuş olan şeyler de dahil olmak üzere, batmış, enkaz haline gelmiş, oturmuş veya terk edilmiş bir geminin yüzdürülmesi, kaldırılması, imha edilmesi veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklara"* ve *"gemi yükünün imhası veya zararsız hale getirilmesinden doğan alacaklara"* karşı sorumluluğun sınırlandırılması Türk Hukuku'nda mümkün olmayacaktır.

2. Konvansiyon Uyarınca Sınırlamadan Hariç Bırakılan Alacaklar

Konvansiyon'da sorumluluğun sınırlandırılmasının mümkün olmadığı alacaklar 3. madde ile düzenlenmiştir. Bu alacaklar; Konvansiyon ile sınırlama hukukunun yeknesaklaştırılması, küresel sınırlama miktarının toplamının hesaplanmasının ve

sigortalanabilirliğinin tespiti amacıyla belirlenmiştir[139]. Buna göre, sınırlamadan hariç bırakılan bu alacaklar aşağıdaki gibidir;

> ***a)*** *"Eğer uygulanabilirse, değiştirilmiş haliyle 1989 Tarihli Uluslararası Denizde Kurtarma Sözleşmesinin 14. maddesi kapsamındaki özel tazminat için herhangi bir alacak dahil kurtarma alacakları veya müşterek avarya garame alacakları,*
> ***b)*** *Hidrokarbonlar (akaryakıtlar) ile kirletmeden neşet eden zararlardan sorumluluğa dair 29.11.1969 tarihli milletlerarası Konvansiyon ile yürürlükte olan tadil ve ekleri anlamında olmak üzere Petrolle kirlenmeden ileri gelen zararlardan doğan alacaklar,*
> ***c)*** *Nükleer zararlardan sorumluluğunun sınırlanmasını düzenleyen veya yasaklayan bütün milletlerarası Sözleşmeler veya milli kanunlara tabi olan alacaklar,*
> ***d)*** *Nükleer gemi maliklerine karşı nükleer zararlardan doğan alacaklar,*
> ***e)*** *Gemi maliki veya kurtaran ile çalışanları arasında akdedilmiş hizmet sözleşmesini düzenleyen kanun hükümlerine göre gemi maliki veya kurtaranın söz konusu alacaklara karşı sorumluluğunu sınırlandırma hakkı bulunmaması veya ancak 6.maddede öngörülen yüksek bir meblağla sınırlandırabilmesi halinde, gemi maliki veya kurtaranın görevleri gemi hizmetlerine veya kurtarma faaliyetlerine ilişkin olan çalışanlarının alacakları ile bunların mirasçılarının, haleflerinin veya bu gibi alacakları ileri sürmeye hakkı bulunan diğer kişilerin alacakları"*

Bu alacak kalemleri aşağıda teker teker açıklanarak hangi alacaklara karşı sorumluluğun sınırlandırılamayacağı detaylı olarak incelenmektedir.

A. Kurtarma Alacakları ve Müşterek Avarya Garame Alacakları

Konvansiyon'un 3. maddesinin (a) bendi uyarınca sınırlamadan hariç bırakılan ilk grup alacaklar; *"uygulanabilmesi durumunda 1989 tarihli Uluslararası Denizde Kurtarma Sözleşmesi'nin*[140] *('Kurtarma Sözleşmesi') 14. maddesi kapsamındaki 'özel tazminat' için*

---

[139] CMI, Hazırlık Çalışmaları, s.91.
[140] Türkiye'nin, 1989 tarihli Uluslararası Denizde Kurtarma Sözleşmesi'ne katılması Bakanlar Kurulunun 5.5.2014 tarihli Kararı ile kararlaştırılmış ve bu karar 24.5.2014 tarih ve 29009 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

herhangi bir alacak dahil, kurtarma alacakları veya müşterek avarya alacakları" dır. Bu hüküm ile kastedilen alacaklar, bir kurtarma hizmeti vermiş ya da bir kurtarma faaliyetinde bulunmuş olanlar tarafından yöneltilen taleplerin konusu olan alacaklardır[141]. Bu alacaklar bakımından sınırlamanın gerekli görülmeyişi, bunlardan doğan borcun, kurtarılan malın değeri ile sınırlı olmasından kaynaklanmaktadır[142].

1996 Protokolü'nün 2. maddesi uyarınca tadil edilmesi öncesinde bu grupta, yalnızca kurtarma alacakları ile müşterek avarya garame alacakları yer almaktayken 1996 Protokolü ile madde metnine getirilen tadil ile Kurtarma Sözleşmesi'nin 14. maddesinde sözü edilen 'özel tazminat' madde kapsamına alınmıştır.

Kurtarma Sözleşmesi'nin 14. maddesine göre; çevre zararı oluşturan bir gemi veya onun içindeki eşya için kurtarma faaliyetinde bulunan şahıs Kurtarma Sözleşmesi kapsamında hesaplanacak özel tazminata en azından denk bir kurtarma ücretine hak kazanmamışsa, kurtarma faaliyeti için yapmış olduğu giderleri özel tazminat olarak isteyebilmektedir. Buna göre kurtaran, çevre zararını önlemiş veya sınırlandırmış ise, kendisine yaptığı giderlerin yüzde otuzu ile sınırlı kalmak adıyla bir Özel Tazminat ödenebilecektir. Söz konusu Özel Tazminat, 1996 Protokolü ile maddeye eklenmiş ve sınırlı sorumluluk kapsamı dışında bırakılmıştır[143].

Nitekim, Konvansiyon ile paralel olarak, TTK madde 1312'de de Kurtarma Sözleşmesi kapsamında hesaplanacak özel tazminat taleplerine karşı sınırlama yolunun kapalı olduğu belirtilmiştir. Konvansiyon'da sınırlamadan hariç bırakılan bu alacaklar; TTK m.1329, f.1 (c) ve (f) bendi uyarınca sahiplerine gemi alacaklısı hakkı vermektedir.

---

[141] Sözer, Navlun Sözleşmeleri, s.248; Sözer, Sorumluluk Rejimi, s.483.
[142] Ataol, Hüseyin, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına ilişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 57 vd. s.74; Bayamlıoğlu s.137.
[143] Ayrıntılı bilgi için bkz. Demir, İsmail, 1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma, İstanbul, 2010.

B. Petrol Kirliliğinden Kaynaklanan Zararlardan Doğan Alacaklar

Konvansiyon'un 3. maddesinin (b) bendi uyarınca sınırlamadan hariç bırakılan ikinci grup alacaklar ise *"Petrol Kirliliğinden Doğan Zararın Hukuki Sorumluluğu ile ilgili 1969 tarihli Uluslararası Konvansiyon ('CLC 69') ile yürürlükte olan tadil ve ekleri anlamında olmak üzere petrol kirliliğinden ileri gelen zararlardan doğan alacaklardır".*

CLC 69 ile petrol kirliliğinden doğan zararlar için kusursuz sorumluluk esası kabul edilmekte[144] ve sorumluluğun sınırlandırılmasına ve kaynağına ilişkin muhtelif hükümlere yer verilmektedir. Bu sebeple, hazırlık çalışmaları sırasında Londra Konvansiyonu'nun doğrudan CLC 69'u işaret etmek suretiyle bu Konvansiyon kapsamındaki alacakları sınırlamadan hariç bırakması hususu gündeme gelmiştir[145]. Bunun sonucu olarak, Londra Konvansiyonu'nun nihai metninde; CLC 69 ile onu tadil eden protokollerin uygulama alanına giren alacakların sınırlamadan hariç bırakıldığı açıkça belirtilmek suretiyle düzenleme yapılmıştır. Zira bu alacaklar CLC 69 kapsamında zaten bir sınırlamaya tabidir. CLC 69'a taraf olmayan devletlere ise bu konuda ulusal hukuklarında düzenleme yapma yetkisi verilmiştir[146]. Sonuç itibariyle, anılan hükme göre CLC 69 ile yürürlükte olan tadilleri anlamında petrol kirliliğinden ileri gelen zararlardan doğan alacaklar için Londra Konvansiyonu uygulanmayacaktır.

IMO tarafından CLC 69'un, 27.11.1992 tarihinde CLC 92 Protokolü ile tadil edilmesine karar verilmiş ve CLC 92 uluslararası hukukta 30 Mayıs 1996 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye'nin CLC 92 Değişikliği'ne katılması ise 27.1.2000 tarihli, 4507 sayılı Kanun ile uygun bulunmuş ve bu husus 29.1.2000 tarihli, 23948 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır. CLC 92, Türkiye bakımından 17.8.2002 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ancak Konvansiyon'un tarafı olan ve fakat CLC 69 ve tadillerine katılmamış olan bir ülkede dahi CLC 69 ve tadillerinin uygulama alanına giren bir hadise yaşanması durumunda bundan doğan alacaklar sınırlı sorumluluk kapsamı dışında tutulacaktır. Üstelik kirlenme zararına ilişkin bir alacağa Konvansiyon'un uygulanmaması için söz

---

[144] Kuyucu Meriç, Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması, s. 144.
[145] CMI, Hazırlık Çalışmaları, s.96-106; Kula Değirmenci, s. 78.
[146] TTK Gerekçe, s.370; Sözer, Sorumluluk Rejimi, s.484-485.

konusu zarar bakamından CLC 69 ve tadillerinin uygulanması şartı da bulunmamaktadır. Zira aslında CLC 69 ve tadillerinin uygulama alanına giren ancak (olayın taraf devlet karasularında meydana gelmemesi gibi) herhangi bir sebeple CLC 69 ve tadillerinin uygulanamayacağı hallerde dahi Konvansiyon uygulanmayacaktır [147]. Dolayısıyla, sorumluluğun Konvansiyon uyarınca sınırlandırılamaması için somut olaydaki kirlenme zararının CLC 69 ve tadillerinin uygulama alanına girmesi yeterli görülmekte, fiilen uygulanması koşulu aranmamaktadır[148].

CLC 69 ve tadillerinin uygulama alanına girmeyen bir kirlenme zararlarda, diğer bir deyişle kirlenmenin kalıcı nitelikteki petrolden kaynaklanmadığı veya tankerden bırakılmadığı ya da sızmadığı durumlarda sorumluluk Konvansiyon uyarınca sınırlandırılabilecektir [149]. Dolayısıyla, Türk Hukuku'na göre 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun uygulama alnanına giren olaylar bakımından Konvansiyon hükümlerinin uygulanması ve sorumluluğun sınırlandırılması mümkün olacaktır[150].

C. Nükleer Zararlar

Konvansiyon kapsamında sınırlamadan hariç bırakılan diğer bir grup alacakları ise; *"nükleer zararlardan sorumluluğun sınırlanmasını düzenleyen veya yasaklayan tüm milletlerarası Sözleşmeler veya milli kanunlara tabi olan alacaklar"* teşkil etmektedir (m.3, (c) alt paragrafı). Konvansiyon'da; petrol kirliliğinden ileri gelen zararlardan doğan alacaklar için doğrudan belirli bir milletlerarası sözleşmenin (CLC 69 ile yürürlükte olan tadilleri ve ekleri) işaret edilmesi karşısında, nükleer zararlardan doğan alacaklar için

---

[147] Kuyucu Meriç, Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması, s. 290. Nitekim TTK Madde Gerekçesinin 1331 inci maddeye ilişkin açıklamalarında bu durum *"Örneğin 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin II nci maddesinin (a) bendinin (i) alt bendi uyarınca akid devlet karasularında meydana gelmeyen zarara Sözleşme doğrudan uygulanmaz. Ancak bu hallerde dahi o petrol kirlenme zararı yine de 1976 tarihli Sözleşmenin 3 üncü maddesinin (b) bendi uyarınca o Sözleşmenin kapsamı dışındadır"* denmekle açıklanmıştır. TTK Madde Gerekçeleri, TBMM 23. Dönem, Yasama Yılı 2, Sıra Sayısı 96, 1131 nci maddeye ilişkin açıklamalar.

[148] Kuyucu Meriç, Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması, s. 291; Atamer, Sınırlı Sorumluluk, s. 877.

[149] Kuyucu Meriç, Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması, s. 291.

[150] Topaloğlu, Pratik Çalışmaları, s.66; Ataner, Sınırlı Sorumluluk, s. 878; TTK Madde Gerekçeleri, TBMM 23. Dönem, Yasama Yılı 2, Sıra Sayısı 96, 1131 nci maddeye ilişkin açıklamalar. Karşı görüş, kural olarak dontanın sorumluluğunun sınırsız olduğunu ve ancak Çevra Kanunu'nda cevaz verilmesi halinde sorumluluğun sınırlandırılmasının mümkün olacağını ifade etmektedir. Bkz. Kuyucu Meriç, Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması, s. 306.

doğrudan herhangi bir milletlerarası sözleşmeye atıf yapılmadığı ve bütün milletlerarası sözleşmeler veya milli kanunlara atıfta bulunulduğu görülmektedir.

Halihazırda nükleer zararlardan dolayı sorumluluğu düzenleyen iki adet milletlerarası sözleşme bulunmaktadır. Bunlar; "1963 tarihli Nükleer Maddelerin Denizyolu ile Taşınmasından Doğan Hukuki Sorumluluk Sözleşmesi" ile "1963 tarihli Nükleer Zararlar için Hukuki Sorumluluk Hakkında Viyana Sözleşmesi[151]"dir.

Dolayısıyla, Konvansiyon kapsamında işaret edilen nükleer zararlardan sorumluluğun sınırlanmasını düzenleyen milletlerarası sözleşmeleri bu iki Konvansiyon olarak anlamak gerekmektedir. Türkiye, bu milletlerarası sözleşmelere taraf değildir.

Bu Sözleşmeler nükleer zararlardan doğan sorumluluğu ve sınırlarını ayrıntılı olarak belirlemiş olduğundan bu Sözleşmelerin veya bu konuda hükümler sevk eden milli kanunların kapsamına giren nükleer zararlardan doğan sorumluluk Konvansiyon'a göre sınırlandırılamayacaktır[152]. Nitekim, Konvansiyon'a taraf devletlerden birinin Türkiye gibi bu Sözleşmelere taraf olmaması veya iç hukukunda da bu yönde bir düzenlemeye yer vermemesi durumunda dahi; nükleer zararlardan doğan alacaklar Konvansiyon kapsamı dışında tutulmuş olduğundan bu zararlardan doğan sorumluluğun sınırlandırılması mümkün olmayacaktır.

D. Nükleer Gemi Maliklerinin Yol Açtığı Nükleer Zararlardan Doğan Alacaklar

Konvansiyon, *"nükleer gemi maliklerine karşı nükleer zararlardan doğan alacakları"* sınırlı sorumluluk rejimi kapsamı dışında bırakmaktadır (m.3, (d) alt paragrafı). Nükleer zararların özelliği ve büyüklüğü, bu zararlara ilişkin alacakların Konvansiyon dışında bırakılmalarını gerekli kılmıştır[153]. Bu madde özel olarak nükleer enerji ile işletilen gemi maliklerinin sorumluluğunu düzenlemiştir.

---

[151] Bu Sözleşme, 12.09.1997 tarihinde değişikliğe uğramış ve 1963 tarihli Nükleer Zararlar için Hukuki Sorumluluk Hakkında Viyana Sözleşmesi'ni Tadil Eden Protokol Yürürlüğe girmiştir.
[152] Ataol, s. 75; Sözer, Sorumluluk Rejimi, s.486; Erdem, s. 94; Kula Değirmenci s. 89.
[153] Çetingil, Yapılan Değişiklikler, S. 12; Çetingil, Yapılması Gereken Değişiklikler, s.340; Kula Değirmenci, s.90

Nükleer gemi maliklerinin sorumluluğunu düzenleyen uluslararası Konvansiyon "25.05.1962 tarihli Nükleer Gemi İşletenlerin Sorumluluğu Hakkında Brüksel Sözleşmesi"dir[154]. Ancak nükleer gemi malikleri tarafından verilen nükleer zararlara anılan 1962 tarihli Konvansiyon'un uygulanıp uygulanmayacağı önem arz etmeyecek ve her halükarda Konvansiyon hükümleri uyarınca sorumluluk sınırlandırılamayacaktır.

Diğer yandan, yalnızca nükleer zararlar hüküm kapsamına alındığından nükleer gemi maliklerinin nükleer zararlar dışında verebileceği diğer zararlara ilişkin olarak sorumluluğun sınırlandırılması mümkün olacaktır[155].

E. Hizmet Sözleşmesinden Doğan Alacaklar

Konvansiyon uyarınca tesis edilen sınırlı sorumluluk rejiminden hariç bırakılan son alacak grubu, *"gemi maliki veya kurtaran ile çalışanları arasında akdedilmiş hizmet Sözleşmesini düzenleyen kanun hükümlerine göre gemi maliki veya kurtaranın söz konusu alacaklara karşı sorumluluğunu sınırlandırma hakkı bulunmaması veya ancak 6.maddede öngörülen yüksek bir meblağla sınırlandırabilmesi halinde, gemi maliki veya kurtaranın görevleri gemi hizmetlerine veya kurtarma faaliyetlerine ilişkin çalışanlarının alacakları ile bunların mirasçılarının, haleflerinin veya bu gibi alacakları ileri sürmeye hakkı bulunan diğer kişilerin alacakları"*dır (m.3, (e) alt paragrafı).

Hizmet Sözleşmelerinden kayanaklanan talepleri özetle; maaş, kıdem tazminatı, ihbar tazminatı, kötü niyet tazminatı, fazla mesai ücreti, hafta tatili ücreti, ulusal bayram ve genel tatil ücreti, yıllık izin ücreti, prim ve ikramiye alacakları, iş kazası tazminatı (maddi ve manevi), mirasçılar için ise destekten yoksun kalma tazminatı şeklinde sıralamak mümkündür. Ancak bu noktada Türk Hukuku'nda gemi adamlarının hizmet Sözleşmelerinin ve işçilik alacaklarının Deniz İş Kanunu ile ayrıca düzenlendiğini ve genel iş hukuku hükümlerinden farklılık gösterdiğini hatırlatmak isteriz.

---

[154] Konu hk. ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, Bülent, "Liability of the Operators of Nuclear Ships According to Brussels Convention of 25th May 1962", VII Batıder 4, s. 867-897.
[155] Sözer, Sorumluluk Rejimi, s. 487.

Konvansiyon, hizmet Sözleşmelerinden kaynaklanan taleplerin sınırlamadan hariç bırakılmaları için iki koşuldan birinin varlığını aramıştır. Buna göre, gemi maliki veya kurtaran ile çalışanları arasında akdedilmiş bir hizmet sözleşmesinden kaynaklanan taleplerin sınırlamadan hariç bırakılabilmesi için Konvansiyon'a taraf devletin milli hukuku uyarınca o alacağın ya sorumluluğu sınırlandırma hakkından hariç bırakılmış olması ya da Konvansiyon kapsamında öngörülen sınırların üzerinde bir miktarla sınırlanabilmesi gerekmektedir.

6762 sayılı TTK, donatanın, gemi adamlarının hizmet ve iş akitlerinden doğan alacaklarından yalnız gemi ve navlun ile değil şahsen de mesul olduğunu zikretmek suretiyle (m.949), bu alacaklara karşı sorumluluğun sınırlandırılamayacağı görüşünü benimsemişti. 6102 sayılı TTK'da da madde 1331 ile Konvansiyon uyarınca sınırlamadan hariç bırakılan alacaklara karşı sorumluluğun sınırlanamayacağı açıkça zikredildiğinden hem donatan hem kurtaran için hizmet sözleşmesinden doğan alacakların Türk Hukuku'nda Konvansiyon dışında bırakıldıklarını söylemek yanlış olmayacaktır. Ayrıca, Konvansiyon uyarınca sınırlamadan hariç bırakılan bu alacakların; 6102 sayılı TTK (m.1320, f.1 (a) bendi) uyarınca sahiplerine gemi alacaklısı hakkı bahşettiklerini belirtmek gerekmektedir.

VII. Sınırlama Hakkını Kaldıran Hareketler

Konvansiyon'un 4. maddesine göre; *"şahsi fiil veya ihmalinden ileri gelen zarara kasten yahut cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği şuuru ile sebebiyet vermiş olduğu isbat olunan sorumlu kişi mesuliyetini sınırlama hakkını haiz değildir".* Bu madde ile şahsi fiil veya ihmali yahut cüretkârane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zararın meydana geleceği şuuru ile zarara sebebiyet vermiş olan bir kişinin sorumluluğunu sınırlandırmasının yaratacağı adaletsizlik ve hakkaniyetsizliğin önlenmesi amaçlanmıştır[156].

[156] Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı hakkında detaylı bilgi için Bkz. Yetiş Şamlı, Kübra, Uluslararası Kara, Hava ve Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul, 2008.

Maddede iki tip kusura atıfta bulunulduğu görülmektedir. Bunlardan birincisi "kast", ikincisi ise "cürretkarane bir şekilde ve muhtemelen böyle bir zararın meydana geleceği şuuru ile" harekettir. 1957 Brüksel Sözleşmesi'ne göre, sınırlı sorumluluktan faydalanacak bir kimsenin, alacağın doğumuna esas olan olayda şahsi kusurunun bulunması, sınırlama hakkını ortadan kaldırmak için yeterli görülmekte iken Londra Konvansiyonu ile öğretide "ağırlaştırılmış nitelikli kusur" veya "kasta yakın kusur" olarak tanımlanan bir kusur biçimi getirilerek sınırlama hakkının ortadan kolayca kaldırılmasının önüne geçmek istenmiştir[157].

Kast, hukukumuzda mevcut bir davranış biçimi olmakla birlikte, cürretkarane davranış kavramı hukukumuza milletlerarası Sözleşmeler vasıtasıyla girmiştir. Her ne kadar Konvansiyon metninde kullanılan "recklessly" terimi Konvansiyon'un Resmi Gazete'de yayımlanan Türkçe çevirisine "cürretkarane bir şekilde" olarak aktarılmışsa da terimin karşılığı olarak "pervasızca" ifadesinin kullanılması daha uygun olacaktır. Zira bu kavram, Londra Konvansiyonu'na 1929 tarihli Varşova Sözleşmesi'nin [158] 25. maddesinden alınmıştır [159]. Varşova Sözleşmesi'nin esas metni olarak kabul edilen Fransıca metninde "témérairement" olarak yer alan bu terim, Londra Konvansiyonu'nun Fransızca metninin 4. maddesinde de aynen kullanılmıştır.

Yargıtay, pervasızca davranış kavramını açıkladığı bir kararında 1929 tarihli Varşova Sözleşmesi'nin 25. maddesine atıfta bulunarak *"özellikle protokolün Fransızca metninde yazılı olan "témérairement" kelimesinin karşılığı olan dikkatsizlikten öte tedbirsizliğe, ihtiyatsızlığa varan cesaretle, pervasızca bir tutum ve davranışın kastedildiği dairemizce istikrarlı bir şekilde benimsenmiştir"* demekle "témérairement" teriminin, Türk Hukuku'nda karşılığının "pervasızca davranış" olduğunu kabul etmiştir[160].

Nitekim, ilk olarak Varşova Sözleşmesi'nde kullanılan "témérairement" terimi, daha sonra 1968 tarihli Lahey-Visby Kuralları'nda da kullanılmış ve taşıyanın yüke gelen zararlardan veya gecikmeden kaynaklanan sorumluluğunu koli/ünite veya kilogram başına

[157] Çetingil, Yapılan Değişiklikler s.13; Kender, Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, s. 119., Erdem, s.94.
[158] 12 Ekim 1929 Tarihli Uluslararası Hava Taşımalarına îlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Varşova Sözleşmesi ve Bu Sözleşmeyi Değiştiren 28 Eylül 1955 Tarihli Lahey Protokolü. Türkiye hem Varşova Sözleşmesi'ne hem de La Haye Protokolü'ne taraftır.
[159] Çağa/Kender, Cilt I s. 167, Hodges&Hill, s.589.
[160] Yargıtay 11. H.D., 19.04.2001 tarihli 2001/2983 Esas, 2001/3333 Karar sayılı kararı.

sınırlandırma hakkını kaybetmesine sebebiyet veren bir davranış biçimi olarak yer almıştır[161].

Lahey-Visby Kuralları'nda yer alan bu hüküm, TTK'da madde 1187 ile iç hukuka aynen alınmış ve kanun metninde "recklessly" terimi için "pervasızca" ifadesi kullanılmıştır[162]. Dolayısıyla, hem TTK lafzı hem de Yargıtay tarafından kabul edilen görüş uyarınca Londra Konvansiyonu'nun 4. maddesi'nde geçen "recklessly" teriminin Türk Hukuku'nda "pervasızca davranış" olarak karşılık bulduğunun kabulü gerekmektedir.

Bahsi geçen terimin İngiliz Hukuku'ndaki karşılığının "wilfull misconduct" olduğu kabul edilmektedir[163]. Bu kavram, bir başkasına zarar verme kastı olmaksızın bilerek ve isteyerek hukuka aykırı davranmak olarak ifade edilmektedir[164].

Ancak sorumluluğu sınırlandırabilecek kimselerin tüzel kişi, şahıs şirketi veya donatma iştiraki olması halinde nitelikli kusurun kimde aranması gerektiği İngiliz Hukuku'nda tartışma konusu olmuş ve bu konu 'alter ego' kavramı ile çözümlenmeye çalışılmıştır. Bu kapsamda, İngiliz mahkemeleri tarafından sorumluluğun doğumuna yol açan kararı veren kişinin iradesinin donatanın iradesini yansıtıp yansıtmadığı incelenerek şirketin 'alter ego'sunun kim olduğu tespit edilmeye çalışılmıştır[165]. İngiliz Mahkemeleri, bir şirketin 'alter egosu'nu, şirketi bir beyin gibi yöneten, şirket şemasının merkezinde bulunan, altında bulunanları talimatlarıyla yönlendiren ve somut olayda bu vasıflara sahip olup olmadığı değerlendirilmesi gereken kişi olarak tanımlamıştır[166].

Türk Hukuku'na dönecek olursak, Yargıtay pervasızca davranışı; "dikkatsizlikten öte tedbirsizliğe, ihtiyatsızlığa varan cesaretle, korkusuzca, sakınmadan ve düşünmeksizin

---

[161] 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşmeyi tadile eden1968 tarihli Visby Protokolü·

[162] TTK madde gerekçeleri, madde 1187: Milletlerarası taşıma sözleşmelerinin hemen hemen hepsinde bulunan bu hüküm, 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesinin 4 üncü maddesinin beşinci fıkrasının (e) bendi ile 4bis maddesinin dördüncü fıkrasından alınmıştır.

[163] Çetingil, 1986 Değişiklikleri, s.12; Tekil, Uluslararası Konvansiyonlar, s.180, Kender, Donatan, s.119. 'Wilfull misconduct' kavramı hakkıda detaylı bilgi için bkz. Damar, Duygu, Wilful Misconduct in International Transport Law, Berlin, 2011.

[164] Sözer Bülent, Türk Hukuku'nda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, İstanbul, 2007, s. 164 vd.

[165] Hodges, Susan/ Hill Christopher, Principles of Maritime Law, London, 2001, s.569; Erdem s. 96.

[166] Hodges /Hill, s.577; Erdem s. 97.

davranmak" olarak tasvir etmiştir[167]. Dolayısıyla, Türk Hukuku'na göre sorumluluğu sınırlandırlandırma hakkının kaybı için donatanın, meydana gelen zarara kasten veya dikkatsizlikten öte tedbirsizlikle, ihtiyatsızlığa varan cesaretle, korkusuzca, sakınmadan ve düşünmeksizin davranarak ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinci ile sebebiyet vermiş olması gerekmektedir.

Kusurun kime ait olması gerektiği konusunda İngiliz Hukuku'nda yaşanan tartışmaları önlemek amacıyla TTK, 1343'üncü maddesi ile konuya açıklık getirerek Konvansiyon'un 4. maddesinin uygulanması bakımından;

a) "Gerçek kişilerde, her bir gerçek kişinin kusurunun,
b) Tüzel kişilerde, Türk Medenî Kanununun 50 nci maddesi uyarınca eylem ve işleriyle tüzel kişiyi borç altına sokan organların kusurunun ve organı oluşturan kişilerin kusurlarının,
c) Adi şirketlerde şirket ortaklarının kusurunun,
d) Donatma iştirakinde, paydaş donatanların ve gemi müdürünün kusurunun ve
e) Yukarıda sayılan kişileri, genel veya özel bir yetkiye dayanarak temsil eden kişilerin kusurunun",

dikkate alınacağını belirtmiştir. Diğer yandan, aynı maddenin 2. fıkrası ile tüzel kişinin, adi şirketin ve donatma iştirakinin sınırlama hakkının kalkmasına kusuruyla sebep olan kişilerin, kişisel sorumluluklarını sınırlayamayacakları ifade edilmiştir.

[167] Yargıtay 11. H.D., 18.09.2013 tarihli 2012/18030 Esas 2013/16032 Karar sayılı kararı.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
SORUMLULUK SINIRLARI VE FON TESİSİ

I. Sorumluluk Sınırları

Konvansiyon, ölüm ve yaralanmadan ileri gelen alacaklar ile (yolcu alacakları hariç) diğer bütün alacakları ayrı iki grup halinde düzenlemiş ve bunlar için farklı sorumluluk sınırları öngörmüştür.

1. Genel Sınırlar

Konvansiyon'un 6. maddesi ile genel sınırlar başlığı altında düzenlenen sınırlar aşağıdaki şekildedir[168];

a. Ölüm ve yaralanmadan ileri gelen alacaklar hakkında:

i. 2000 tonu geçmeyen bir gemi için 3.02 milyon hesap birimi;

ii. tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazan meblağa ilave olarak ayrıca:

- 2.001 tondan 30.000 tona kadar beher ton için 1.208 hesap birimi
- 30.001 tondan 70.000 tona kadar beher ton için 906 hesap birimi; ve
- 70.000 tondan yukarı beher ton için 604 hesap birimi.

b. Diğer bütün alacaklar hakkında:

i. 2000 tonu geçmeyen bir gemi için 1.52 milyon hesap birimi;

ii. tonajı yukarıdaki rakamı aşan bir gemi için ise, (i) bendinde yazan meblağa ilave olarak ayrıca:

- 2.001 tondan 30.000 tona kadar beher ton için 604 hesap birimi
- 30.001 tondan 70.000 tona kadar beher ton için 453 hesap birimi; ve

---

[168] I. Bölüm altında açıklandığı üzere, 19.04.2012 tarihinde IMO tarafından 1996 Protokolü'nde değişiklik yapılarak sorumluluk limitleri yükseltilmiştir. Söz konusu değişiklik, milletlerarası alanda 8 Haziran 2015'te yürürlüğe girmiştir. Bu bölümde, söz konusu 2012 değişiklikliği ile belirlenen yeni sınırlar yer almaktadır.

- 70.000 tondan yukarı beher ton için 302 hesap birimi.

Görüldüğü üzere, Konvansiyon, sorumluluk limitlerini belirlerken daha hakkaniyetli olacağı düşüncesi ile bu kademeli sistemi kullanmış ve esnek ölçü kabul ederek geminin tonajı arttıkça hesap birim sayısının azaltılmasını tercih etmiştir. Bu sayede, büyük gemilerinin sorumluluk sınırının çok yüksek meblağları bulmasının önlenmesi ve sorumluluk sınırının makul bir çerçevede tutulması amaçlanmıştır[169].

2. Yolcu Alacakları Hakkında Uygulanacak Sınırlar

Konvansiyon'un 7. maddesinin 1. fıkrası uyarınca bir geminin yolcularının ölüm veya yaralanmasından doğan ve aynı olaydan kaynaklanan alacaklarda donatanın sorumluluk sınırı; 175.000 hesap biriminin gemi resmi belgesine göre geminin taşınmasına izin verilen yolcu sayısıyla çarpılmasından elde edilen meblağ kadar olacaktır.

Konvansiyon'un 7. maddesinin 2. fıkrası gereğince, sorumluluk sınırlarının bu hüküm uyarınca hesaplanması için yolculara ilişkin alacağın bir yolcu taşıma Sözleşmesine binaen veya taşıyanın rızasıyla, bir eşya taşıma Sözleşmesine konu olan taşıt veya canlı hayvanlara refakat eden bir şahıs tarafından (veya onun hesabına) ileri sürülmesi gerekmektedir.

1996 Protokolü'nün 6. maddesi ile Konvansiyon'un 15. maddesine 3bis olarak eklenen hüküm uyarınca taraf devletlere Konvansiyon'un 7. maddesinin 1.fıkrasında öngörülen limitlerden aşağı olmamak kaydıyla yolcuların ölümü ve yaralanmasına ilişkin alacaklar hakkında milli hukuklarında farklı bir sorumluluk sistemi tespit etme imkanı verilmiştir. Buna sınırsız sorumluluk sistemi de dahildir[170]. Ancak bu imkan Türkiye tarafından kullanılmamış ve sorumluluk sınırlarında bir değişiklik yapılmamıştır.

1996 Protokolü ile yapılan bir diğer önemli değişiklik ise, Londra Konvansiyonu'nun 7. maddesinde yer alan azami tavan sınırının kaldırılmış olmasıdır. Böylece, donatanın

[169] Kender, Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, s.120-121.
[170] Sözer, Sorumluluk Rejimi, s.497.

sorumluluğu, gemide taşınan yolcu sayısıyla doğru orantılı olarak herhangi bir tavan sınırı olmadan artacaktır.

Söz konusu maddeleri değerlendirirken Türkiye'nin tarafı olduğu 2002 Atina Sözleşmesi'nde yer alan hükümlerin göz ardı edilmemesi gerekmektedir. Zira, Konvansiyon sorumluluk sınırını geminin taşıyabileceği her bir yolcu için 175.000 hesap birimi olarak belirlerken 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca taşıyanın sorumluluk sınırı zarar gören her bir yolcu için 400.000 hesap birimidir. Ancak yolcuların ölüm ve yaralanmasından doğan alacaklara ilişkin taleplerin 2002 Atina Sözleşmesi ile Konvansiyon'un uygulama alanına aynı anda girmesi mümkündür. Bu hususta 2002 Atina Sözleşmesi'nin 14. ve 19. maddeleri önem taşımaktadır[171]. Sözleşmenin 'istemlerin dayanağı' başlıklı 14. maddesi'ne göre;

"*Yolcuların ölümünden veya bedensel zarara uğramasından veya bagajın zıyaından veya hasarından dolayı, taşıyana ya da fiili taşıyana karşı, bu Sözleşme hükümlerine dayanmayan bir tazminat istemi yöneltilemez"*.

Aynı sözleşmenin 'sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin diğer sözleşmeler' başlıklı 19. maddesine göre ise;

"Bu Sözleşme, yolcuların tazminat istemlerine karşı, diğer Sözleşmeler'de öngörülen, taşıyanın, fiili taşıyanın ve onun adamlarının veya temsilcilerinin sorumluluğunun sınırlandırılması hak ve yükümlülüklerini değiştirmemektedir".

İngiliz Hukuku'ndaki bir görüşe göre bu iki maddenin birlikte yorumlanması ile iki sonuç ortaya çıkmaktadır[172]: Birincisi; 2002 Atina Sözleşmesi'nin uygulama alanına giren alacaklar için taşıyana (ya da fiiili taşıyana)[173] yöneltilecek tazminat talepleri mutlaka bu sözleşmeye dayanmalıdır. İkincisi; 2002 Atina Sözleşmesi'ne ek olarak taşıyana sorumluluğunu Konvansiyon uyarınca ayrıca sınırlandırma hakkı verilmiştir. Buna göre,

[171] Griggs/Williams/Farr, s. 54.
[172] Griggs/Williams/Farr, s. 54.
[173] Bu kısımda taşıyan ile fiili taşıyan birlikte 'taşıyan' olarak kullanılacaktır.

yolcu ölüm ve yaralanması neticesinde 2002 Atina Sözleşmesi hükümleri uyarınca hesaplanan sorumluluk sınırı, Konvansiyon uyarınca belirlenen sorumluluk sınırını aşması halinde taşıyanın sorumluluğunun üst sınırı Konvansiyon uyarınca hesaplanan miktar olacaktır[174].

2002 Atina Sözleşmesi'nin uygulama alanına girmeyen yolcu ölüm ve yaralanması durumunda Konvansiyon'un uygulama bulacağı şüphesizdir. Bununla birlikte, yukarıdaki görüşe göre alacak taleplerinin 2002 Atina Sözleşmesi'nin uygulama alanına gireceği durumlarda öncelikli olarak 2002 Atina Sözleşmesi uygulanacaktır. Bu sözleşme uyarınca bulunan sorumluluk sınırının Konvansiyon uyarınca hesaplanacak toplam sınırı aşması halinde ise aşan kısımdan sorumlu olunmayacaktır.

Ancak yolcu ölüm ve yaralanmalarından kaynaklanan sorumluluk sınırının Konvansiyon'da her bir yolcu için 175.000 hesap birimi, 2002 Atina Sözleşmesi'nde ise zarar gören her bir yolcu için 400.000 hesap birimi olduğu göz önünde bulundurulduğunda yukarıdaki görüşün 2002 Atina Sözleşmesi'nde belirtilen sınırın hükümsüz kalması sonucunu doğurması söz konusu olabilecektir. Ancak şuna dikkat çekmek gerekir ki, Atina Sözleşmesi uyarınca sorumluluk sınırı zarar gören (talepte bulunan) yolcu sayısı esas alınarak hesaplanırken, Konvansiyon uyarınca sorumluluk sınırı geminin resmi belgesine göre taşınmasına izin verilen yolcu sayısı esas alınarak bulunmaktadır[175]. Dolayısıyla, olay sırasında zarar görmüş olan yolcu sayısı ile geminin resmi belgesinde taşımasına izin verilen yolcu sayısının eşit olmadığı durumlarda 2002 Atina Sözleşmesi uyarınca hesaplanacak sorumluluk sınırının Konvansiyon uyarınca belirlenen sınırdan daha aşağıda kalması söz konusu olabilecektir. Böylece, hem Konvansiyon, hem de 2002 Atina Sözleşmesi'nin uygulama alanına giren olaylarda Konvansiyon uyarınca yapılacak hesaplama sonucunun, 2002 Atina Sözleşmesi'ne göre hesaplanacak tazminat tutarlarının üst sınırını oluşturacağı görüşünün kabulü mümkün olmaktadır.

Bununla birlikte, 2002 Atina Sözleşmesi hükümleri uyarınca yolcuların; ölüm ve yaralanmadan kaynaklanan taleplerini yalnızca yolcuların taşındığı geminin taşıyanına

[174] Griggs/Williams/Farr, s. 55.
[175] Griggs/Williams/Farr, s. 53.

karşı ileri sürmesi mümkün iken Konvansiyon uyarınca bir başka geminin donatanından da tazminat talebinde bulunmaları mümkündür[176]. Örnek olarak; A gemisinin bir yolcu gemisi olan B gemisi ile çatıştığı durumlarda B gemisinde bulunan ve zarar gören yolcular, 2002 Atina Sözleşmesi'ne dayanarak yalnızca B gemisinin donatanından (taşıyanından) tazminat talebinde bulunabilecek iken Londra Konvansiyonu hükümleri uyarınca A gemisinin donatanından da tazminat talebinde bulunabileceklerdir[177]. Ancak kanımızca bu halde A gemisinin donatanının sorumluluğun sınırı Konvansiyon'un yolcu alacaklarına uygulancak sınırları düzenleyen 7. maddesine göre değil ölüm ve yaralanmadan ileri gelen alacaklar hakkında genel sınırları düzenleyen 6. maddesinin 1-a fıkrası uyarınca geminin tonajı esas alınarak hesaplanmalıdır.

3. Kurtarma Alacakları Hakkında Uygulanacak Sınırlar

Yukarıda 2. Bölüm, VI. Başlık altında açıklandığı üzere, kurtarma alacakları sınırlamadan hariç bırakılmışlardır. Ancak Konvansiyon'un 6. maddesinin 4. fıkrası uyarınca bir gemiden faaliyet göstermeksizin yahut münhasıran kurtarma ve yardım hizmetlerine konu olan gemide veya bu gemi ile ilgili olarak faaliyet göstermek suretiyle yardımda bulunan şahısların durumu ayrıca düzenlenmiştir.

Klasik anlamda başka bir gemiden kurtarma faaliyetinde bulunmayan ancak gemi dışında bir araç kullanmak suretiyle (örneğin helikopter) kurtarma faaliyetinde bulunan veya kurtarılan gemi üzerinde veya kurtarılan gemi ile ilgili olarak kurtarma faaliyetinde bulunan şahısların durumu Konvansiyon'da ayrıca ele alınmıştır[178]. Söz konusu durumlarda, kurtarma faaliyetinde bulunan şahısların sorumluluk sınırı için sabit bir hesap birimi kullanılmasına karar verilmiş ve sorumluluk sınırının 1.500 tonilato esasına göre hesaplanacağı belirtilmiştir. Buna göre, maddede belirtilen şahısların sorumluluk sınırı her halde 1.500 tonilato ile alacağın cinsine göre değişiklik gösterecek (ölüm ve yaralanmadan

[176] Demir, 2012 Değişikliği, s.130.
[177] Demir, 2012 Değişikliği, s.131.
[178] Kula Değirmenci, s. 112.

ileri gelen alacaklar veya diğer alacaklar için belirlenen) özel çekme hakkının çarpılması ile bulunacaktır[179].

II. Hesap Birimi

Çalışmanın I. Bölümünde incelendiği üzere, sorumluluk sınırının parasal değerinin belirlenmesinde 1924 Brüksel Konvansiyonu, İngiliz para pirimi Sterlin'i (Pounds Sterling) esas almıştır. Bu para biriminin değerinin tespitinin ise altına kıyasla yapılacağını belirtmiştir[180]. 1957 Brüksel Konvansiyonu'nda ise birim değer olarak Francs (Altın Frankı) kabul edilmiştir. Literatürde Poincare Frankı olarak da adlandırılan bu para biriminin 900/1000 ayarında, 65,5 mg. altın ihtiva eden bir değer olarak anlaşılacağı belirtilmiştir[181].

Daha sonra Londra Konvansiyonu ile hesap birimi olarak Özel Çekme Hakkı[182] kullanılmaya başlanmıştır. Özel Çekme Hakkı, uluslararası bir rezerv çeşidi olarak IMF tarafından 1969'da oluşturulmuş bir para birimidir. Zira Konvansiyon'un 8. maddesi ile bu hesap biriminin IMF tarafından belirtilen şekilde hesaplanacağı belirtilmiştir. Özel Çekme Hakkı; Amerikan Doları, Euro, Yuan, Japon Yeni ve İngiliz Sterlininden oluşan beş farklı para birimine endekslenmektedir. Bu 5 para biriminin ise Özel Çekme Hakkı'ndaki payları ise farklıdır ve IMF tarafından her beş yılda bir bu paylar gözden geçirerek yeniden belirlemektedir. IMF'in 2015'te aldığı karar uyarınca 1 Ekim 2016 tarihinden itibaren beş yıl boyunca Özel Çekme Hakkı'nın %41,73'ünü Amerikan Doları, % 30,93'ünü Euro, %10,92'sini Yuan, %8,33'ünü Japon Yeni ve %8,09'unu ise İngiliz Sterlini oluşturmaktadır. Dolayısıyla, Özel Çekme Hakkı da kendini oluşturan para birimleri gibi her gün değişmekte ve kuru Merkez Bankası tarafından günlük olarak yayımlanmaktadır.

---

[179] Griggs/ Williams, Farr, s. 50.
[180] Sözer, Sorumluluk Rejimi, s. 490.
[181] 1976 Londra Konvansiyonu md. 8, fıkra 3.
[182] Special Drawing Rights (SDR).

1979 yılında Brüksel'de düzenlenen bir protokol ile bundan sonra birim değer olarak altın frankı yerine Özel Çekme Hakkı'nın kullanılacağı kabul edilmiştir[183]. Ancak bu protokol, Londra Konvansiyonu yürürlüğe girdikten üç yıl sonra 1979 yılında imzalanmıştır. Dolayısıyla, asıl amaç, 1957 Brüksel Konvansiyonu'na taraf olup Londra Konvansiyonu'na taraf olmayan devletler bakımından para biriminin değiştirilmesi olmuştur.

III. Sorumluluğu Sınırlama Yöntemleri

Konvansiyon'un 10. ve 11. maddeleri incelendiğinde, sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz kişilere iki alternatif sunulduğu görülmektedir. Birinci seçenek, sınırlı sorumluluğun def'i yoluyla ileri sürülmesi iken ikincisi ise bir fon tesis edilmesi için başvuruda bulunmaktır.

1. Sorumluluğun Def'i Yoluyla Sınırlanması

Konvansiyon madde 10 ile kural olarak, sorumluluğunu sınırlama hakkını haiz kişilere, sorumluluklarını fon tesis etmeden de sınırlandırma imkanı tanınmaktadır. Ancak yine aynı madde ile, taraf devletlere, milli hukuklarında düzenleme yaparak sınırlı sorumluluk hakkından yararlanmak için fon tesis edilmesini zorunlu kılma hakkı da tanımaktadır. Bu hak Türkiye tarafından kullanılmamış, aksine TTK madde 1335 ile sorumluluğun fon kurmadan da sınırlandırılabileceği açıkça ifade edilmiştir.

Bu halde, sorumluluğunu sınırlandırma hakkını haiz bir kişi aleyhine açılmış bir dava veya takip bulunmalı ve bu dava veya takipte bu kişinin sorumluluğunu sınırlandırma hakkının bulunduğunu beyan etmesi gerekmektedir. Bu beyanın Türk Hukuku uyarınca def'i olarak nitelendirilmesi isabetli olacaktır[184]. Zira bu hususun mahkemelerce re'sen dikkate alınması mümkün değildir.

---

[183] Protocol of Amending the International Convention Relating to the Limitation of Liablity of Owners of Sea-Going Ships, 1957 ("SDR Protocol") / Gemi Maliklerinin Sorumluluklarının Sınırlandırılması Hakkında 1957 tarihli Sözleşme'yi Tadil Eden Protokol ("ÖÇH Protokolü").
[184] Sözer, Sorumluluk Rejimi,, s.488.

Ancak unutulmamalıdır ki sınırlı sorumluluğun def'i olarak ileri sürüldüğü ve fon tesis edilmediği durumlarda donatan, Konvansiyon'un 13. maddesi altında "başkaca takip yapılmaması" başlığı altında düzenlenen haklardan faydalanamayacaktır. Dolayısıyla, aynı olaydan zarar gören diğer kişilerin başkaca takip yapmaları ve donatanın gemisine veya diğer malvarlıklarına başvurmaları mümkün olacaktır. Diğer yandan, sınırlı sorumluluğun def'i olarak ileri sürüldüğü durumlarda donatanın fon tesisinde olduğu gibi azami sorumlululuk sınırı uyarınca hesaplanacak bir teminatı yatırıma zorunluluğu bulunmayacaktır. Dolayısıyla, sınırlı sorumluluğun def'i olarak mı yoksa fon tesis edilmek suretiyle mi ileri sürülmesinin avantajlı olduğu hususu tamamıyla somut olayın koşullarına göre değişiklik gösterecektir. Bu aşamada donatanın, global sorumluluğuna ilişkin gerçekçi bir tahminde bulunarak muhtemel borçlarından çok daha yüksek meblağlarla fon tesis etmekten imtina etmesi gerekecektir[185]. Bununla birlikte, sınırlı sorumluluğun def'i olarak ileri sürülmesi, donatana global tazmin taleplerinin tümü yaklaşık olarak belirlenene kadar fon tesisini erteleme imkanı tanıyacaktır[186].

2. Sorumluluğun Fon Tesisi ile Sınırlanması

Kendisinden talepte bulunulan kişi, muhtemel borçlarının tahsil edilmesi amacıyla bir fon tesis edilmesi için başvuruda bulunabilir. Bu başvuru, taraf devletlerin milli hukukları uyarınca mahkeme nezdinde veya başka yetkili merciler nezdinde yapılabilir. TTK madde 1348 uyarınca Türk Hukuku'na göre bu başvuru Türk Mahkemeleri'ne yapılmalıdır. Konvansiyon madde 13 uyarınca fonun tesisi ile sorumluluğun karakteri değişmiş olacak ve alacaklılar alacaklarını tahsil için fon dışında borçlunun başka hiçbir mal varlığına başvuramayacaklardır.

[185] Berlingeri, Francesco, International Maritime Conventions Volume 2, Navigation, Securities, Limitation of Liability and Jurisdiction, s.382.
[186] Berlingeri, s.382.

IV. Sınırlama Fonuna İlişkin Esaslar

1. Fonun tesisi

Konvansiyon madde 11 uyarınca sorumluluğunu sınırlandırma hakkını haiz her şahıs, sınırlı sorumluluğa tabi alacaklara karşı Konvansiyon'da belirtilen limitler dahilinde fon tesis etmek suretiyle sorumluluğunu sınırlandırabilecektir. Sınırlama fonu; sınırlamaya tabi alacaklar için aleyhine hukuki işlemler başlatılan taraf devletlerden herhangi birinde tesis edilebilmektedir.

Bununla birlikte fon, Konvansiyon'da belirlenen sınırlar çerçevesinde hesaplanan miktar ile işleyen faizin toplamının yatırılması ile tesis olunabilmektedir. Faiz, sorumluluğun doğumuna yol açmış olan olayın gerçekleşme tarihinden itibaren fonun kurulması tarihine kadar hesaplanacaktır. Bu itibarla tesis edilen fon yalnızca sorumluluğa tabi alacakların karşılanması bakımından kullanılabilecektir. Dolayısıyla, fonu tesis eden şahsın diğer alacaklılarının, fona başvurarak alacaklarını tahsil etme imkanı bulunmamaktadır[187]. Nitekim İngiliz doktrininde sınırlı sorumluluğa tabi olmayan bir alacağın, fona karşı ileri sürülmüş olması halinde, bu durumun alacaklının ileride borçlunun diğer malvarlığına başvurmasına engel teşkil edebileceği ifade edilmiştir[188]. Bu sebeple, sınırlı sorumluluğa tabi olmayan alacaklar ayrıca talep ve dava edilmelidir. Nitekim bu hususa TTK madde 1346 ile dikkat çekilmektedir. Buna göre, kurulan fon, yalnız haklarında sınırlı sorumluluk ileri sürülebilecek olan alacakların ödemesinde kullanılabilecektir.

TTK ayrıca, 1342'nci maddesi ile Konvansiyon'da bulunmayan bir hüküm getirerek, sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olan bir tüzel kişinin veya adi şirketin yahut donatma iştirakinin adına fon kurulmaması halinde, tüzel kişinin veya adi şirketin yahut donatma iştirakinin o borcundan ötürü şahsen sorumlu tutulabilecek her kişinin, fon kurarak sorumluluğunu sınırlayabileceğini belirtmiştir. Bu durumda, fonun toplam

[187] Tetley, William, International Maritime and Admiralty Law, Les Editions Yvon Blais Inc., Cowansville Qubec 2002, s.301 vd.; Sözer, Sorumluluk Rejimi, s. 501.
[188] Griggs/Williams/Farr, 68-69.

sorumluluk sınırı üzerinden tesis olunacağı ve fon kuran şahsın ortaklıktaki pay oranının dikkate alınmayacağı kanunda aynı madde ile hüküm altına alınmıştır.

Konvansiyon'a göre iki ayrı amaç için fon kurulabilmektedir. Konvansiyon'un 6. maddesinde belirtildiği üzere bunlardan birincisi; *"ölüm veya yaralanmadan ileri gelen alacaklar ve Konvansiyon uyarınca sorumluluğun sınırlandırılabileceği diğer bütün alacaklarlar"* için, diğeri ise; "*yolcuların maruz kaldıkları zararlar"* içindir. Dolayısıyla, fon tesisini, genel sınırlara tabi alacaklar için fon ve yolcu alacakları için fon şeklinde iki gruba ayırmak mümkündür. Ancak yapılan ayrım, fonun tesisinde takip edilecek usul veya fonun niteliği bakımından hiçbir fark yaratmamakta, yalnızca bu iki gruba tabi alacaklara karşı sorumluluk sınırlarının farklı olması nedeniyle tesis edilecek fonların miktarı değişmektedir. Bu sebeple, kendisine talepte bulunulan kişi, talebin sebebini teşkil eden maddi olaya ve kendisine yöneltileceğini düşündüğü taleplerin cinsine göre fon tutarını ileri sürecektir.

A. Faiz

Yukarıda değinildiği üzere, sınırlama fonu, Konvansiyon'da belirlenen sınırlar çerçevesinde hesaplanan miktar ile sorumluluğun doğumuna yol açmış olan olayın gerçekleşme tarihinden itibaren fonun kurulması tarihine kadar işleyen faizlerin toplamının yatırılması ile tesis olunmaktadır. Dolayısıyla, fona karşı talepte bulunan şahıslar, alacaklarını faizleri ile birlikte alma hakkını haiz kılınmışlardır. Bu husus, TTK madde 1347 ile düzenlenerek fon için yatırılan meblağın faiz getiren bir hesapta tutulması gerektiği belirtilmiştir.

Faizin fona dahil edilmesinin ve dolayısıyla donatana faiz ödeme yükümlülüğü getirilmesinin; donatanı gecikmeksizin teminat göstermeye ve fon tesis etmeye zorlacağı düşünülmektedir[189]. Nitekim fona işleyen faiz, fonun tesis edildiği tarihe kadar işlemekte olduğundan fon ne kadar erken tesis edilirse, ödenmesi gereken faiz de o kadar az olacaktır[190].

[189] Kula Değirmenci, s. 190.
[190] Kula Değirmenci, s. 190.

Ancak Konvansiyon'da faiz oranlarının ne olacağı hakkında bir düzenleme bulunmamaktadır. Dolayısıyla, bu konunun taraf devletlere bırakıldığı anlaşılmaktadır[191]. Nitekim Türk Hukuku'nda faiz konusu TTK'nın 1347'nci maddesi ile düzenlenmiştir. Madde ile ilk olarak işleyecek faize bir sınır konulmuştur. Buna göre, fona giren alacakların, Konvansiyon'da belirtilen sorumluluk sınırları aşan kısmı için faiz işletilmeyecektir. Bu kuralın temelini, sorumluluk sınırlarını aşan alacakların eksik borç haline geldiği ve eksik borçlara faiz işletilemeyeceğinden sorumluluk sınırını aşan alacaklar için de faiz işletilemeyeceği görüşü oluşturmuştur[192].

Sorumluluk sınırları içerisinde kalan alacaklara işleyecek faiz ise İcra İflas Kanunu'nun m.196 hükmündeki kuralların kıyasen uygulanması ile paylaştırılacaktır. Dolayısıyla, faiz, paylaştırma sonuna kadar işleyecek ancak ödemeler yapılırken önce asıl ödemeler ödenecek, sonra faiz için fonun kalanı dağıtılacaktır[193].

B. Teminat

Konvansiyon'un 11. maddesinin 2. fıkrası uyarınca sınırlama fonu, tespit edilen tutarın nakit olarak yatırılması sureti ile tesis olunabileceği gibi fonun, tesis edileceği taraf devletin ülkesinde geçerli olan mevzuat hükümlerine göre kabul edilebilecek bir teminatın gösterilmesi yolu ile de kurulabilir. Teminat miktarı, fonun tesis olunacağı mahkeme veya diğer yetkili merci tarafından belirlenecektir. Fonun nakit ile tesisi halinde ise yatırılan meblağ fonun tesis edildiği mahkeme hesabında muhafaza edilecektir. Konvansiyon'da veya TTK'da fonun teminat göstermek suretiyle tesis olunması halinde sunulacak teminatın niteliğine ilişkin herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Kanımızca, fon teminat göstermek sureti ile tesis olunacak ise; doğrudan Türk bankaları tarafından düzenlenmiş veya yabancı bir banka tarafından verilmiş ancak bir Türk bankası tarafından kontrgaranti edilmiş süresiz bir teminat mektubunun mahkemeye sunulması ile fonun tesisi

---

[191] Griggs /Williams/ Farr, s. 51; Günay s. 55.
[192] Kender, Rayegan, Donatanın Sınırlı Sorumluluğa Tabi Borçlarda Temerrüt ve Dava Faizi, İstanbul Barosu Dergisi 1973, C.47, Sayı:11-12, s.1178 vd.; Atamer, Sınırlı Sorumluluk, s.901; Günay, s.56.
[193] Türk Ticaret Kanunu Madde Gerekçeleri, TBMM Dönem:23, Yasama Yılı:2, Sıra Sayısı:96, s. 384 (1347'ncui maddeye ilişkin açıklamalar).; Kuyucu Meriç, s. 297.

gerçekleşecektir. Ayrıca, fonun banka teminat mektubu yoluyla tesis edilmesi halinde, teminat mektubunda paylaştırma sonuna kadar faiz yürütüleceğine dair bir taahhüdün bulunması ve böyle bir taahhüdün yokluğu halinde teminat mektubunun mahkemeler tarafından geri çevrilmesi gerektiği belirtilmiştir[194].

Geminin mali sorumluluk sigortacısı (protection and indemnity insurer, 'P&I Kulübü') tarafından düzenlenen ve gerek uluslarası gerek Türk deniz ticaret ve hukukunda itibar edilen P&I kulüplerinin [195] teminat mektuplarının ("P&I mektubu") ise Türk Mahkemeleri tarafından kabul edilmemesi kanımızca muhtemeldir. Zira P&I kulüp mektupları ile fon tesisi hususu İngiltere Mahkemeleri'nde de tartışma konusu olmuştur. Kairos Shipping Limited v. Enka & Co LLC (The Atlantic Confidence)[196] davasında The Atlantic Confidence gemisi donatanı P&I Mektubu sunmak suretiyle fon tesis edilerek sorumluluğun sınırlandırılması talebinde bulunmuştur. Talebi değerlendiren İngiltere Mahkemesi (the High Court) ise Konvansiyon'un 11. maddesi 2. fıkrası uyarınca teminat mektubu ile fon tesisi konusunun taraf devletlerin takdirine bırakıldığını ancak İngiltere Kanunları'nda fonun P&I Mektupları ile tesis edilebileceğine yönelik herhangi bir hüküm bulunmadığını, aksine İngiliz Usul Kanunu'nda fonun mahkemeye teminat yatırmak suretiyle tesis edileceği yönünde bir hüküm bulunduğunu ifade ederek donatanın P&I Mektubu sunmak suretiyle fon tesis edilmesi talebi reddetmiştir. Ancak donatan vekilleri "The Rena" [197] davasında donatanın P&I Mektubu ile fon tesisine imkan verildiğini hatırlatarak bu kararı temyiz etmişlerdir. Temyiz Mahkemesi ise uluslararası Sözleşmelerin ve onlara taraf olan devletlerin bir bütün olarak yorumlanması gerektiğini vurgulayarak Konvansiyon'un 11. maddesinin 2. fıkrasında yer alan "fonun tesis olunacağı taraf devletin mevzuatı bakımından şayanı kabul … bir teminatın gösterilmesi ile tesis olunabilir" hükmünün taraf devletlerin fon tesisinde P&I Mektubunun kabulü yönünde ayrıca açık bir hüküm düzenlemesi ihtiyacı doğurmadığını ifade etmiştir. Diğer bir deyişle, Temyiz

---

[194] TTK Gerekçe,, s.412; Atamer, Sınırlı Sorumluluk s.902; Günay, s.56.
[195] Uluslararası Grup üyesi olan ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca 30.05.2017 tarih ve 45168 sayılı Bayrak Devleti Uygulamaları Kapsamındaki İdari İşlemlerde Muteber Kabul Edilecek P&I Kulüpleri ve Sigorta Şirketlerine Dair Yönerge Kapsamında Kabul Edilen P&I Sigorta Kuruluşları ve Kulüpleri.
[196] Kairos Shipping Limited v. Enka & Co LLC and Others (The Atlantic Confidence) (2014), Lloyd's Rep. 586.
[197] Dania Shipping Co. V. MSC Mediterranean Shipping Company S.A, (The Rena) 2012 Fo. 255 unrep.

Mahkemesi'ne göre Deniz Ticareti Kanunu (Merchant Shiping Act, 1995) 185. bölüm altında geçerlilik verilen Konvansiyon uyarınca P&I Mektubu sunularak fon tesis edilmesi herhangi bir yerel kanun hükmüyle çatışmadığı sürece kabul edilmelidir. Netice itibariyle, P&I Mektubu ile fon tesisi İngiliz Hukuku'na göre mümkün kılınmıştır. Ancak mektubun içeriği, taahhütte bulunan sigortacının finansal durumu veya Uluslararası Grup üyesi olup olmamasının bir önem arz edip etmeyeceği hususlarına değinilmemiştir. P&I Mektubu ile fon tesisi Hollanda Mahkemeleri tarafından da kabul edilmektedir[198].

2. Fon Tesisinin Sonuçları

TTK'nın 1345. maddesi uyarınca bir alacağın kurulan fona gireceği, fonun kurulduğu mahkeme tarafından kabul edildiği anda o alacağa ilişkin tüm şahsi teminatların serbest bırakılması gerekmektedir. Bununla birlikte, Konvansiyon madde 13, fıkra 1 uyarınca fonun oluşturulması ile fon alacaklılarından hiçbiri artık bu alacağa ilişkin sahip olduğu hakları donatanın kalan malvarlığı üzerinde kullanamayacaktır. Zira fonun oluşturulması ile birlikte donatanın sorumluluğu artık sınırlı ayni sorumluluk esasına dönmüş olacaktır[199]. Sınırlı şahsi sorumluluğun, sınırlı ayni sorumluluğa dönüşmesinin sonucu olarak, lehine fon tesis edilmiş olan kişinin malları haczedilmiş veya üzerine tedbir konulmuş ise, bunların serbest bırakılması gerekecektir.

Buna göre, fon tesisisin iki belirgin yararı bulunmaktadır[200]: Bunlardan birincisi, fon tesis edilmesi halinde fona başvuracak alacaklıların, sorumluluğunu sınırlandıran kişinin başka malvarlığına başvurulmasının engellenmesidir. İkincisi ise sorumluluk sınırı Özel Çekme Hakkı ile belirlendiğinden, fonu geciktirmeksizin kuran kişinin Özel Çekme Hakkı'nın ile ilgili kurdaki dalgalardan etkilenmeyecek olmasıdır.

Kural olarak, sınırlama fonu, sınırlamaya tabi alacaklardan ötürü aleyhine işlem başlatılan taraf devletlerden herhangi birinin mahkemeleri veya yetkili mercileri nezdinde tesis edilebilmektedir. Bu halde fon tesis olunduktan sonra, donatana ait olup fona karşı ileri sürülebilen bir alacaktan dolayı Sözleşmeye taraf olan bir devlette haczedilmiş veya

[198] Rotterdam Mahkemesi'nin 355722 dava numaralı, 4 Ağustos 2010 tarihli kararı.
[199] Çağa/Kender Cilt I, s. 173,174.
[200] Atamer, Sınırlı Sorumluluk, s.885; Günay s.54.

üzerine tedbir konmuş herhangi bir gemi ve diğer mallar veya gösterilmiş bulunan teminat söz konusu devletin mahkemesi veya yetkili sair mercinin vereceği karar ile serbest bırakılabilmektedir.

Ancak Konvansiyon madde 13 fıkra 2 uyarınca sınırlama fonunun aşağıda sıralanan yerlerden birinde tesis edilmiş olması halinde, üzerine tedbir veya haciz konulan gemi veya başka malları veya göstermiş olduğu teminatlar yetkili merciler ve mahkemeler tarafından zorunlu olarak serbest bırakılmalıdır.

Buna göre sınırlama fonu:

a. Maddi olayın vuku bulduğu limanda, olay liman dışında gerçekleşmiş ise uğranılan ilk limanda,
b. Can kaybı veya cismani zarar sebebi ile ileri sürülen talepler bakımından, zarar gören kişinin ineceği limanda,
c. Yük zararlarında boşaltma limanında,
d. Haczin yahut tedbirin konulmuş olduğu devlette

tesis edilmiş ise, serbest bırakma kararı verilmesi zorunludur.

Öncelikle, bu maddenin fonun tesisinden önceki haczedilen veya tedbir konulan mallar için geçerli olduğunu ifade etmek gerekir. Ayrıca, bu madde ile kastedilenin geminin tutuklanması veya malvarlığının diğer unsurlarının ihtiyaten haczedilmesi olduğu ve dolayısıyla, bir mahkeme kararının icrası amacıyla geminin haczi durumunda söz konusu maddenin uygulama bulmayacağı savunulmaktadır[201].

13. maddenin 3. fıkrası ise, 1 ve 2. fıkra hükümlerinin ancak alacaklının sınırlama fonunu idare eden mahkemede fona karşı bir alacak dermeyan edebilmesi ve fonun da söz konusu alacak bakımından fiilen kabili tasarruf ve transferinin serbest olması halinde uygulanacağını belirtmiştir. Görüldüğü üzere, söz konusu hüküm yoruma açık olmakla

[201] Berlingeri, s.386.

birlikte hangi hallerde fonun fiilen kabili tasarruf ve transferinin serbest olduğunun kabul edileceği belirsizdir[202].

Bununla birlikte Kanada Mahkemesi "Sheena M"[203] davasında, Konvansiyon'un "başkaca takip yapılmaması" başlıklı 13. maddesinin sorumluluğun sınırlandırılması ile sorumluluk (davanın esası) hakkındaki yargılamaların aynı anda yürütülmesini engellemeyeceğine ancak bazı durumlarda sorumluluk hakkında yürütülen yargılamada sorumluluğun sınırlandırılmasının bekletici mesele yapılabileceğine karar vermiştir[204].

3. Fonun Paylaştırılması

Yukarıda değinildiği üzere, Konvansiyon'a göre iki ayrı amaç için fon kurulabilmektedir. Bunlardan birincisi; ölüm veya yaralanmadan ileri gelen alacaklar ve Konvansiyon uyarınca sorumluluğun sınırlandırılabileceği diğer bütün alacaklarlar için, diğeri ise; yolcuların maruz kaldıkları zararlar içindir. Dolayısıyla, aynı hadiseye ilişkin olarak hem genel sınırlara tabi alacaklar için hem de yolcu alacakları için iki ayrı fon tesis edilmesi söz konusu olabilecektir. Şüphesiz ki, tesis edilecek bu iki fonun miktarları, farklılık gösterecektir.

Donatanın sorumluluğunu sınırlandırmasına sebebiyet veren hadisenin hem Konvansiyon'un 6. maddesinin a bendinde sayılan kişisel zararlara, hem de b bendinde sayılan diğer alacaklar olarak adlandırılan maddi zararlara sebebiyet vermesi halinde, Konvansiyon'un 6. maddesinin 2. fıkrası uyarınca ilk önce kişisel zararların tazmini için kurulan fon, alacaklılarına dağıtılacaktır. Bu fonun, kişisel zararları tazmin için yeterli olmaması halinde ise, karşılanmayan tutar için alacaklılar, maddi zararlar için tesis edilmiş olan fonun paylaştırılmasına bu fonun alacaklıları ile birlikte katılabilecektir.

Aynı maddenin 3. fıkrası, taraf devletlere, (madde 3, fıkra 1, a bendinde sayılan) ölüm ve yaralanmadan ileri gelen alacak sahiplerinin haklarına halel gelmemek kaydıyla, liman tesislerine, havuzlarına, seyrüsefere elverişli su yollarına ve seyre yardımcı tesislere

---

[202] Bu konu Dördüncü bölümün son başlığı altında detaylı olarak incelencektedir.
[203] Canadian Pacific Railway Co.v. Sheena M (The) (T.D.), T-1887-99, March 7, 2000.
[204] Kula Değirmenci, s. 251.

verilen zararlardan doğma alacaklara (madde 3, fıkra 1, b bendinde sayılan) diğer bütün alacaklara nispetle milli mevzuatlarında öncelik tanıma hakkı vermektedir. Türkiye de bu haktan yararlanarak TTK madde 1334 hükmüyle liman tesislerine, havuzlarına, seyrüsefere elverişli su yollarına ve seyre yardımcı tesislere verilen zararlar bakımından bu alacaklılara diğer mal zararlarına ilişkin öncelik tanımıştır. TTK gerekçesinde, bu tesislerin malikleri ve işletenlerinin genellikle kamu kurum ve kuruluşları olduğu ve üstelik o tesislerin sırf gemilerin değil aynı zamanda yükle ilgililerin ve yolcuların da çıkarlarına hizmet ettiği belirtilerek bu tesislere verilen zararın öncelikle karşılanmasının, hem ortak çıkarlara uygun olduğu hem de kamu bütçesinin yükünü azalttığı gerekçesiyle bu tesislere öncelik tanındığı açıklanmıştır[205].

TTK madde 1334; yukarıdaki hükmün devamında fonun paylaştırılmasında yaşanabilecek muhtemel tereddütleri gidermek amacıyla alacakların hangi sırayla tahsil edileceğini düzenlemiştir. Buna göre, paylaştırmada öncelik bakımından aşağıdaki sıra izlenecektir;

i. Öncelikle, ölüm ve yaralanmadan ileri gelen alacakların tamamının, belirlenen sorumluluk sınırı uyarınca kendileri için tesis edilen fondan tahsilinin mümkün olup olmadığı hususu belirlenecektir.
ii. Tahsil edilememesi halinde, bu alacaklılar, diğer alacaklar için tesis olunan fona garameten katılacaktır.
iii. Diğer bütün alacaklar için tesis edilen fondan; öncelikle ölüm ve yaralanmadan ileri gelen zararlar, garame payları ve liman tesisleri, havuzları, elverişli su yolları ve seyir yardımcı tesislerinin alacakları ödenecektir.
iv. Kalan bakiyeden ise diğer bütün alacaklılar olarak tabir edilen şahısların alacakları ödenecektir.
v. Fon, garame paylarını ve liman tesisleri alacaklarını karşılamaya yetmez ise, fonun tamamı bu alacaklılar arasında garameten paylaştırılacaktır.

Fonun paylaştırılmasına ilişkin genel hükümler Konvansiyon'un 12. maddesinde düzenlenmiştir. Maddenin 1. fıkrasında belirtildiği üzere, alacaklar arasındaki öncelik

[205] TTK madde 1334 gerekçesi.

sırası gözetilmek kaydıyla fon, alacaklılar arasında alacak miktarıyla orantılı olarak paylaştırılacaktır. Aynı madde 2. fıkrası ile, halefiyet hakkına ilişkin düzenlemeler de getirmektedir. Buna göre, fona tabi bir alacak, fonun paylaştırılmasından önce sigortacısı veya gemi maliki tarafından tazmin edilmiş ise ödeme yapan bu şahıs ödediği miktar ölçüsünde alacaklının halefi haline gelecektir. Bir başka deyişle, sigortacı gibi donatanın da kendi borcunu ödemesi ile birlikte alacaklının fona karşı olan haklarının halefi haline gelmesi mümkündür.

Taraf devletlerin milli hukukunda sigortacı ve donatan dışında alacaklıya ödeme yapan şahısların da halefiyet hakkı kazanması mümkün ise, bu şahıslar da ödedikleri miktar doğrultusunda alacaklıya halef olabilecektir. Konvansiyon'un 12. maddesinin 3. fıkrası ile milli hukuka yapılan bu atıf Türk Hukuku'nda TTK madde 1344 ile karşılık bulmuştur. Buna göre, donatan veya sigortacı olsun olmasın, alacaklıya ödeme yapan her şahıs, yapılan ödeme oranında alacaklının haklarına halef olacaktır. Dolayısıyla, bu sayede halef olan şahsın mahkemeye bir dilekçeyle başvurarak halefiyet hakkını haiz olduğunu kanıtlaması ve fonun paylaştırılacağı sırada alacaklıya yapılacak ödemelerin halefiyet hakkı oranında kendine yapılmasını talep etmesi kanımızca uygun olacaktır.

Madde 12'nin son fıkrasına göre ise donatan veya diğer herhangi bir kimse, fon paylaştırılmadan önce ödemesi halinde 2 ve 3 üncü paragraflara göre halefiyet hakkından istifade edeceği bir meblâğı tazminat olarak kısmen veya tamamen bilahare ödemek zorunda kalacağını ispat ederse, fonun tesis olunduğu devletin mahkeme veya yetkili sair herhangi bir mercii söz konusu şahsın fona karşı olan haklarını sonradan kullanmasına imkân verecek yeterli bir meblâğın geçici olarak saklı tutulmasına karar verebilir. Diğer bir deyişle, fon paylaştırılmadan önce ödeme yapmış olsaydı halefiyet hakkını haiz olacak bir kişi, fonun paylaştırılması sırasında henüz ödeme yapmamış olmasına rağmen ileride bu ödemeyi yapmak zorunda kalacağını ispat ederse, mahkeme veya yetkili merci, fona karşı halefiyet hakkının sonradan kullanılmasına imkan verecek yeterli bir meblağın geçici olarak saklı tutulmasına karar verebilecektir.

4. Alacaklılar Arasında Garame

Konvansiyon'un alacaklılar arasında garameyi düzenleyen 9. maddesi uyarınca; 6. madde gereğince tayin edilen sorumluluk sınırları, aynı olaydan doğan ve;

a) Gemi maliki, donatan, çarterer, işleten ve yöneticisine ve bunların fiil, ihmal ve kusurlarından sorumlu oldukları bütün kişilere; veya

b) Gemisinden kurtarma veya yardım hizmetleri ifa eden gemi maliki ile aynı gemiden faaliyet göstermek suretiyle yardımda bulunan veya bulunanlar ve fiil, ihmal ve kusurlarından bu şahıs veya şahısların sorumlu oldukları bütün kişilere;

c) Bir gemiden faaliyet göstermeksizin yahut münhasıran kurtarma faaliyetlerine konu olan gemide veya bu gemi ile ilgili olarak faaliyet göstermek suretiyle kurtaran veya kurtaranlar ile bu veya bunların fiil, ihmal ve kusurlarından sorumlu bulundukları bütün kişilere;

karşı ileri sürülen bütün alacakların tümüne uygulanacaktır.

Londra Konvansiyonu'nda sorumluluk 'arise on distinct occasion' yani 'aynı olaydan doğan' hadiseler için sınırlandırılabilmektedir. Diğer bir deyişle bir yolculuk sırasında meydana gelen olayların tümü için sorumluluk sınırlandırılmayacak ve aynı yolculukta meydana gelen her bir müstakil olay için sorumluluk sınırı ayrıca hesaplanacaktır[206]. 1924 Brüksel Konvansiyonu'nda aynı yolculuk esnasında doğan tüm zararlar için donatanın tek bir fon tesis etmesi ile yetinilirken bu kural 1957 Brüksel Konvansiyonu değiştirilmiş ve Londra Konvansiyonu ile de muhafaza edilmiştir[207].

Bununla birlikte, yolcuların alacakları için 7. madde gereğince tayin edilen sorumluluk sınırları, donatan, çarterer, yönetici ve işleten veya bunların fiil, ihmal ve kusurlarından sorumlu bulundukları bütün kişilere karşı aynı olaydan doğabilecek olan alacakların tümüne uygulanacaktır.

---

[206] Meeson, Nigel / Kimbell, John A., Admiralty Jurisdiction and Practice, 4th Edition, London, 2011,s.235.
[207] Nigel / Kimbell, Admiralty Jurisdiction and Practice, s.235.

5. Alacakların Mahsubu

Konvansiyon madde 5'e göre; sorumluluğunu sınırlandırma hakkı bulunan bir kimsenin alacaklısına karşı aynı olaydan doğma (mukabil) bir alacağı mevcut ise, onların bu karşılıklı alacakları birbiri ile mahsup edilecek ve sözleşme hükümleri ancak çıkacak bakiye hakkında uygulancaktır.

1957 Brüksel Konvansiyonu'ndan alınan ve üzerinde yapılan az değişiklik ile Londra Konvansiyonu'nda da yer verilen bu madde Londra Konvansiyonu'nun hazırlık çalışmaları sırasında üzerinde en çabuk mutabakata varılan hüküm olmuştur[208]. 1924 Brüksel Konvansiyonu'ndaki madde metnine kıyasla yapılan tek değişiklik 1924 Brüksel Konvansiyonu'nda kullanılan donatan terimi yerine "sınırlama hakkını haiz kimseler" denmesidir. Bu suretle Konvansiyon uyarınca sorumluluğunu sınırlandırabilecek diğer kişiler de kapsam içerisine alınmıştır[209].

Konvansiyon kapsamında alacakların mahsubu kurumunun uygulanabileceği en tipik örnek çatma hadiseleridir. Bu hadiselerde müşterek kusur ve karşılıklı alacaklılık durumunda, 5. madde gereği karşılıklı alacaklar takas edildikten sonra kalan bakiye sınırlamaya konu olacaktır[210]. Diğer yandan, kurtaranın kusuru halinde donatanın kurtarana karşı ileri süreceği taleplerin bu madde kapsamında sayılamayacağı düşünülmektedir[211]. Zira burada gemiyi kurtarmaya muhtaç hale getiren olay ile kurtarma faaliyetinin birbirinden bağımsız iki olay olması sebebiyle taleplerin aynı olaydan doğduğunun kabulü mümkün değildir. Her halde kurtarma ve yardım alacakları Konvansiyon ile sınırlamadan hariç bırakılan bir alacak türü olduğundan madde 5 kapsamında bir mahsuplaşmanın yapılması mümkün olmayacaktır[212].

---

[208] Kula Değirmenci s. 97.
[209] Akyazılı, Erdem, Çatmada Taraflar ve Sigortacı Açısından Takas Usulü, Deniz Hukuku Dergisi, 2001-2002, Yıl 6-7, Sayı 1-4, s,97.
[210] Bayamlıoğlu, s. 144.
[211] Akyazılı, s. 97.
[212] Akyazılı, s. 97; Griggs/Williams/Farr, s.33-34.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM
USUL HÜKÜMLERİ

I. Fonun Tesisinde Uygulanacak Usul

1. Görevli ve Yetkili Mahkeme

Üçüncü Bölüm'de açıklandığı üzere, Konvansiyon madde 11'e göre, sorumluluğu ileri sürülebilecek olan her şahıs, sınırlamaya tabi alacaklardan ötürü aleyhine dava açılan ve Konvansiyon'a taraf olan devletin mahkemeleri veya yetkili sair mercileri nezdinde fon tesis edebilecektir. Buradan anlaşılacağı gibi, fon tesisinde yetkili yer; sınırlamaya tabi alacaklardan ötürü ülkesinde dava açılan ve Konvansiyon'a taraf olan devletin mahkemeleri veya yetkili mercileri olacaktır.

Her ne kadar Konvansiyon'un Resmi Gazete'de yayımlanan tercümesinde maddenin "*state party in which legal proceecedings are instituted"* yazılı kısmı "*ülkesinde dava açılan ve sözleşmede taraf olan devlet…"* olarak çevrilmişse de 'legal proceedings' i yalnızca dava olarak kabul etmek yerine 'hukuki işlem' yahut 'dava veya takip' olarak geniş yorumlamak daha isabetli olacaktır [213]. Nitekim İngiltere Mahkemesi, ICL Vikraman [214] davasında maddede geçen "institution of legal proceedings" ifadesinin tahkimi de kapsayacak şekilde yorumlanacağına hükmetmiştir. Dolayısıyla, sorumluluğunu sınırlandırmak isteyen şahsın fon tesisi için başvuracağı yetkili yer; kendisi aleyhine hukuki işlemlerin başlatıldığı taraf ülke mahkemesi veya yetkili mercii olacaktır.

Konvansiyon, taraf devletlerdeki mahkemelere ilişkin yetki ve görev hususlarına değinmemeyi tercih ederek bu hükümleri her ülkenin kendi milli mevzuatına bırakmıştır. CMI da yetki hususunun ulusal hukuk uyarınca tespit edilmesini, tercihen tek bir

---

[213] Günay, Barış, 1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki Sözleşmede Fon Kurulması ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu, BATIDER Aralık 2011, Cilt:27, Sayı 4, s.60.

[214] The Icl Vikraman, 2004, 1 Lloyd's Rep. 21; Günay, s.60.

mahkemenin sınırlama usulüne ilişkin tüm uyuşmazlıkları çözmekte yetkili kılınmasını, birden fazla mahkemenin yetkili kılınması halinde ise içlerinden biri nezdinde sınırlama prosedürünün başlaması durumunda, diğer mahkemelerin bu yargılamayı dikkate almasını önermektedir[215].

Fonun Türkiye'de tesis edilecek olması durumunda; hangi mahkeme ve mercilerin görevli ve yetkili olduğu hususu ise yukarıda açıklandığı üzere lex fori, diğer bir deyişle davanın görüldüğü yer hukuku uyarınca belirlenecek olduğundan Türk mevzuatı uyarınca çözümlenecektir.

TTK bu konuyu madde 1348 ile açıklığa kavuşturmuştur. Buna göre; fon kurulması konusunda görevli mahkeme; "deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesi, bu mahkemenin bulunmadığı yerlerde bu işle görevlendirilmiş asliye ticaret mahkemesi, o da yoksa, fonun miktarına bakılmaksızın, bu işle görevlendirilmiş asliye hukuk mahkemesi" olacaktır [216] . Görüldüğü üzere, Türk Hukuku'na göre bunu gerçekleştirebilecek yegane merci mahkemeler olarak belirlenmiştir. Fon tesis edileceği zaman yüksek meblağlar söz konusu olabileceğinden bu yetkinin icra daireleri yerine mahkemelere verilmesi uygun bulunmuştur[217]. Yine aynı sebeple, sulh hukuk mahkemeleri yerine asliye hukuk mahkemeleri görevlendirilmiştir[218]. Göreve ilişkin hususlar Hukuk Muhakemeleri Kanunu ('HMK') uyarınca kamu düzenini ilgilendirdiğinden hakim davanın her safhasında görevli olup olmadığını taraflarca itiraz edilmese dahi kendiliğinden araştırmakla yükümlü olacaktır[219].

---

[215] CMI, Guidelines (In Respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liability in Maritime Law), Resolution Adopted by the 39th CMI Conference on Limitation of Liablity in Maritime Law in Athens 17 October 2008, CMI Yearbook 2009, s. 243; Kula Değirmenci s. 308.

[216] İstanbul'da deniz ticareti işlerine bakmakla görevli asliye ticaret mahkemesi İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'dir.

[217] Atamer, Kerim, 1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı'na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi, Bilgi Toplumunda Hukuk, Ünal Tekinalp'e Armağan, İstanbul 2003, s. 896; Kula Değirmenci, s.308.

[218] Atamer, Sınırlı Sorumluluk, s. 896.

[219] Pekcantez, Hakan/ Atalay Oğuz/ Özekes, Muhammet, Hukuk Muhakemeleri Kanunu Hükümlerine göre Medeni Usul Hukuku, Temel Bilgiler, 8. Bası, Ankara 2014, s.386; Baki Kuru/Ramazan Arslan/Ejder Yılmaz, Medeni Usul Hukuku, Genişletilmiş 14. Baskı, Ankara 2002, s. 73; Kula Değirmenci, s.308.

Fonun kurulmasında yetkili mahkeme ise TTK 1348. maddenin 2. fıkrası uyarınca, bir Türk Gemi Siciline kayıtlı olan gemilerde, o gemi sicilinin gözetimi altında tutulduğu mahkeme, sicile kayıtlı olmayan Türk gemilerinde malikin yerleşim yeri mahkemesi olacaktır.

Yabancı bayraklı gemiler hakkında fon kurulması söz konusu olduğunda ise görevli ve yetkili mahkeme, deniz ticareti işlerine bakmakla görevli İstanbul Asliye Ticaret Mahkemesi olacaktır. İhtisas mahkemesinin seçilmesi şüphesiz ki yerinde bir tercih olup kanun gerekçesinde de bu mahkemenin tercih sebebi, deniz kazaları konusunda en çok davanın görüldüğü ve dolayısıyla en tecrübeli mahkeme olması olarak açıklanmıştır[220].

Ancak TTK'nın gerekçesinde de açıklandığı üzere, TTK kapsamında getirilen özel yetki kuralları, münhasıran yetkili mahkemeler değil, ilave yetkili mahkemeler göstermektedir[221]. Dolayısıyla TTK tarafından işaret edilen mahkemeler, HMK uyarınca genel yetkili kılınan mahkemelerin yetkisini ortadan kaldırmamakta ve bunlara alternatif olarak getirilmektedir. HMK'nın genel hükümleri uyarınca;

1. Gerçek veya tüzel kişi davalının, davanın açıldığı tarihteki yerleşim yeri mahkemesi,
2. Birden fazla davalı olduğu durumlarda, bunlardan birinin yerleşim yeri mahkemesi,
3. Türkiye'de yerleşim yeri bulunmayan davalının, Türkiye'deki mutad meskeninin bulunduğu yer mahkemesi,

yetkili olmaya devam edecektir[222].

2. Yetki Sözleşmesi Yapılmış Olması Halinde Görevli ve Yetkili Mahkeme

Bir genelleme yapmak gerekirse Konvansiyon'da sınırlamaya tabi kılınan alacakların çoğunun Konvansiyonsel bir ilişkiye dayanmadığını söylemek yanlış olmayacaktır. Zira

[220] TTK Gerekçe, s.384.
[221] TTK Gerekçe, s.384; Atamer, Sınırlı Sorumluluk, s.904; Kula Değirmenci s. 309.
[222] Kula Değirmenci s. 309.

Konvansiyon'un 2. maddesinin 1. fıkrasının (c) bendinde sayılan alacaklar haksız fiile dayanmakta olup (d), (e) ve (f) bentlerinde sayılan alacakların ise donatan ile akdedilen bir sözleşmeden doğan ücret niteliği taşıması durumunda sorumluluğun sınırlandırılamayacağı açıkça belirtilmiştir[223]. Dolayısıyla, Konvansiyonsel bir ilişkiden doğması mümkün ve muhtemel olan alacak grupları 2. maddenin 1.fıkrasının (a) bendinde yer alan; her türlü eşya ziya ve hasarı ve sair bütün zararlardan doğan alacaklar ve (b) bendinde sayılan; yük, yolcu ve bagaj taşınmasında vaki gecikmeden kaynaklanan alacaklardır. Bu alacak gruplarının alacaklıları ile donatan arasında yapılmış bir yetki sözleşmesinin varlığı halinde fonun hangi mahkemede tesis edilmesi gerekeceği hususu yine HMK hükümleri uyarınca açıklığa kavuşturulmalıdır[224].

HMK madde 17 uyarınca, tacirlerin arasında doğmuş veya doğabilecek bir uyuşmazlık hakkında, bir veya birden fazla mahkemeyi yetki sözleşmesi akdederek yetkili kılmaları mümkündür. Bu halde, HMK'da gösterilen genel yetkili mahkemeler ile TTK'da özel olarak gösterilen yetkili mahkemeler yetkisiz hale gelecek ve yetki sözleşmesi nde belirlenen mahkeme veya mahkemeler münhasıran yetkili olacaktır. Ancak HMK'nın bu hükmü yalnızca tacirler arası Sözleşmelerde geçerli olduğundan yolcu taşıma sözleşmelerinde ve dolayısıyla yolcu ve bagaj taşınması sırasında gerçekleşen zıya, hasar veya gecikmelerden kaynaklanan zararlar bakımından uygulama bulmayacaktır. Bu sebeple, geriye yalnızca, yükün taşıtanı ile taşıyan arasında bir yetki sözleşmesi yapılması ihtimali kalmaktadır. Bu ihtimalde, bir yükün taşıtanı ile taşıyan arasında HMK'da belirtilen koşulları karşılayacak şekilde bir yetki sözleşmesi yapılmış ise, bu Konvansiyon, fonun tesis edileceği mahkemenin tespit edilmesi hususunda belirleyici olacaktır.

Ancak bu noktada, taşıyanın şahsi kusuru bulunmadığı müddetçe yükün zıya ve hasarı veya geç tesliminden doğan zararlar bakımından teknik kusurlardan ve yangından sorumlu olmadığını unutmamak gerekir. Zira, TTK madde 1180 ile zararın, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olması halinde, taşıyanın yalnızca kendi kusurundan sorumlu olacağı açıkça belirtilmiştir.

[223] Daha önce belirtildiği üzere her halde Türkiye'nin Konvansiyon'a koymuş olduğu çekince uyarınca (d) ve (e) bentlerinde belirtilen alacaklara karşı sorumluluğun sınırlandırılmasının mümkün olmadığını hatırlatmak isteriz.
[224] Kula Değirmenci s. 309.

Dolayısıyla, bir yetki sözleşmesi uyarınca fonun tesis edileceği mahkemenin belirlenmesi yalnızca her iki ikisi de tacir olan taşıtan ile taşıyan arasında yapılmış bir taşıma sözleşmesi kapsamında teknik kusur dışında bir sebepten (diğer bir deyişle ticari kusurdan) ötürü yükün zıya veya hasara uğramasından yahut gecikmesinden kaynaklanan bir alacağın varlığı halinde mümkün olacaktır.

Ancak ticari kusurdan kaynaklanan ve sorumluluğun sınırlandırılmasına ihtiyaç duyulacak boyutta olan bir yük zıya veya hasarı yahut gecikme zararıyla karşılaşılması ihtimalinin pratikte oldukça düşük olduğunun altını çizmek gerekir. Yine de teorik olarak, yükün zıya veya hasara uğradığı veya geciktiği durumlarda taraflar arasında yapılmış bir yetki sözleşmesi, Türk hukuku uyarınca geçerlilik şartlarını taşıması koşuluyla, fonun tesisi bakımından yetkili mahkemenin belirlenmesi hususunda kanaatimizce geçerli olacaktır.

3. Yargılama ve Takip Giderleri

Konvansiyon'un 11. maddesinin 1. fıkrasından anlaşılacağı üzere, yargılama ve takip giderleri fon içerisine dahil edilmemiştir. Zira, bu giderlerin fon içerisine dahil edilmesi bu masraflara alcaklıların katlanması anlamına gelecek ve gemi maliklerini avantajlı bir konuma getiricektir [225]. Ayrıca, yargılama giderlerinin devletten devlete farklılık göstermesi nedeniyle Konvansiyon'a taraf her devlet açısından fonun sınırları farklılaşacak ve Konvansiyon'un uluslararası yeknesaklık prensibi zedelenmiş olacaktır[226].

TTK madde 1349; yargılama ve takip giderleri için sorumluluğun sınırlandırılamayacağını ve bir fon kurulmuş olsa bile, davalının veya takip borçlusunun, bu giderleri ayrıca ödemek zorunda olduğunu belirtmiştir. Yargılama ve takip giderlerinin neler oldukları yine mili mevzuata göre tespit edilecektir. Buna göre, yargılama giderleri,

[225] TTK Gerekçe, s.413; Atamer, Sınırlı Sorumluluk, s.905; Günay s.55.
[226] Meeson, Nigel / Kimbell, John A., Admiralty Jurisdiction and Practice, 4th Edition, London, 2011,s.275; Günay, s. 55.

genel olarak bir yargısal koruma faaliyetinin yürütülmesi için ödenmesi gereken ve bu sebeple ortaya çıkan giderlerdir[227].

HMK madde 323 uyarınca bu giderler aşağıda sayılan kalemlerdir;

a) "Celse, karar ve ilam harçları,
b) Dava nedeniyle yapılan tebliğ ve posta giderleri,
c) Dosya ve sair evrak giderleri,
ç) Geçici hukuki koruma tedbirleri ve protesto, ihbar, ihtarname ve vekâletname düzenlenmesine ilişkin giderler,
d) Keşif giderleri,
e) Tanık ile bilirkişiye ödenen ücret ve giderler,
f) Resmî dairelerden alınan belgeler için ödenen harç, vergi, ücret ve sair giderler.
g) Vekil ile takip edilmeyen davalarda tarafların hazır bulundukları günlere ait gündelik, seyahat ve konaklama giderlerine karşılık hâkimin takdir edeceği miktar; vekili bulunduğu hâlde mahkemece bizzat dinlenmek, isticvap olunmak veya yemin etmek üzere çağrılan taraf için takdir edilecek gündelik, yol ve konaklama giderleri,
ğ) Vekille takip edilen davalarda kanun gereğince takdir olunacak vekâlet ücreti,
h) Yargılama sırasında yapılan diğer giderler".

Yargılama giderlerini temel üç gruba ayrılacak olursak; bunlardan birincisi; devletin yargı organlarının gördükleri adalet hizmeti sebebiyle belirli tutar ve oranlarda tahsil ettiği "harçlar", ikincisi; harçlar ve vekâlet ücreti dışında yapılan ve yargılama için zorunlu olan bir iş veya hizmetin gerektirdiği tüm harcamaları ifade eden "masraflar" ve üçüncüsü ise; kendisini bir avukat aracılığıyla temsil ettirmiş olan tarafın, dava sonunda haksız çıkan taraftan tahsil edeceği "vekâlet ücreti" dir[228].

HMK madde 326 uyarınca, yukarıda sayılan yargılama giderlerinin, aleyhine hüküm verilen taraftan alınacağı genel kural olarak kabul edilmektedir[229]. Bu durumun istisnası ise ancak kanunda aksinin belirtildiği özel durumlar olacaktır. Keza, TTK'nın 1349. maddesi

[227] Pekcantez/Atalay/Özekes, Medeni Usul, s. 837-857; Kula Değirmenci s. 312.
[228] Pekcantez/Atalay/Özekes, Medeni Usul, s.386-389; Kula Değirmenci s. 312.
[229] Bununla birlikte, davada her iki taraftan birinin kısmen haklı çıkması durumunda ise mahkeme, yargılama giderlerini tarafların haklılık oranına göre paylaştıracaktır.

ile getirilen hüküm de bu genel kuralın istisnası niteliğindedir. Buna göre, fon kurulmuş olsa dahi davalı veya takip borçlusu bu giderleri ayrıca ödemekle yükümlüdür. Dolayısıyla, fon tesisi için yapılan yargılama ve takip giderleri; HMK'nın genel hükmü uyarınca, aleyhine hüküm verilen tarafından değil, TTK'nın özel hükmü uyarınca, davalı veya takip borçlusu tarafından ödenecektir.

Bu vesileyle, yargılama ve takip giderleri için sorumluluğun sınırlanamayacağı ve bunların tesis edilen fonun dışında kalacağı açıkça belirtilmiştir. Nitekim yargılama giderlerinin de fondan ödenmesi, borçluyu haksız yere himaye etme sonucu doğuracağından bu prensip Konvansiyon'a taraf olan ülkelerin çoğunda aynı şekilde kabul edilmiştir[230].

Her ne kadar TTK madde 326'da bu giderlerin 'davalı veya takip borçlusu' tarafından ödeneceği belirtilmişse de sorumluluğunu sınırlandırma talebinde bulunan kişinin seçtiği yönteme göre davalı veya davacı sıfatı alması mümkündür. Üçüncü Bölüm altında detaylı olarak incelendiği üzere, donatanın, sorumluluğunu sınırlandırma talebini, aleyhine açılmış bir davada (veya takipte) def'i olarak veya mahkemeye başvurarak fon tesis edilmesi talebiyle ileri sürme hakkı mevcuttur. Dolayısıyla donatan, sınırlı sorumluluğunu; def'i yoluyla ileri sürmesi durumunda, davalı sıfatını; fon tesis edilmesi yoluyla ileri sürmesi durumunda ise, davacı sıfatını kazanacaktır[231]. Ancak kanunun bu şekilde bir ayrım yapma amacı bulunmadığı düşünüldüğünden, davalı veya davacı sıfatlarından hangisini aldığı fark etmeksizin donatanın, yargılama ve takip giderlerinden sorumlu olacağının kabulü gerekmektedir.

II. Taraf Devletlerde Tesis Edilen Fonların Türkiye'de Tanınması

Üçüncü Bölüm'de detaylı olarak açıklandığı üzere, sınırlama fonunun, sınırlamaya tabi alacaklar için ülkesinde hukuki işlemler başlatılan taraf devletlerden herhangi birinde tesis edilmesi mümkündür. Konvansiyon'da bu taraf devletlerden herhangi birinde fon tesis edilmesi veya fon tesisi talebinin reddi şeklinde konuya ilişkin verilen mahkeme

[230] Kula Değirmenci, s.312; TTK, Gerekçe, s.385.
[231] Kula Değirmenci, s.313.

kararlarının tanınmasını düzenleyen herhangi bir madde bulunmamaktadır. Ancak her ne kadar Konvansiyon bu konuda açık bir hüküm içermese de Konvansiyon'un ana amaçlarından biri olan uluslararası yeknesaklığı sağlama ve donatanın sorumluluk limitlerini bilinebilir hale getirme arzusu göz önüne alındığında taraf devletlerden birinin mahkemesinde verilen kararların diğer taraf devletler tarafından da tanınmasının arzu edildiği şüphesizdir.

Türkiye'nin tarafı olduğu diğer milletlerarası sözleşmeler incelendiğinde, yetkili kılınan bir devlet mahkemesinde verilen kararların diğer taraf devletler tarafından tanınmaları gerektiği hususunun düzenlendiği görülmüştür. CLC 92'nin 10. maddesi ile Bunker 01'in 10. maddesi bu düzenlemelere örnektir[232]. Birbirine oldukça benzer bu hükümler, ilgili milletlerarası sözleşmeler uyarınca yetkili mahkeme tarafından verilen ve kesinleşen kararın; hile ile veya davalıya bildirim yapılmaksızın ve davada bulunması için kendisine adil fırsat sağlanmaksızın verildiği durumlar dışında, her taraf devlet tarafından tanınması gerektiğini düzenlemektedir. Sayılan kriterlere uygun olarak verilen her karar, taraf devletlerde ilgili prosedürlerin tamamlanmasını takiben geçerli olacak ve davanın yeniden açılmasına izin verilmeyecektir[233].

Türk hukukunda bu prosedür, yabancı mahkeme kararlarının tanınma ve tenfizini düzenleyen Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun ('MÖHUK') hükümleri uyarınca işletilecektir. Yabancı mahkeme kararlarının tanınması ve tenfizi, MÖHUK'ta madde 50 ve 59 ile düzenlenmiştir.

Tenfiz kararı, yabancı mahkemelerden hukuk davalarına ilişkin olarak verilmiş ve o devlet kanunlarına göre kesinleşmiş bulunan ilâmların Türkiye'de icra olunabilmesi için alınması zaruri bir karar türüdür. Oysa fonun tesis edilmesini müteakip, alacaklıların zararları fonun dağıtılması ile tazmin edileceğinden sorumluluğun sınırlandırılması ve fon tesisi bakımından verilen bir kararın icraya konulması ihtiyacı doğmayacaktır. Dolayısıyla, yabancı mahkemeler tarafından fon tesisine ilişkin verilen bir karar için ihtiyaç duyulacak karar tenfiz değil tanıma kararı olacaktır. Zira tanıma kararı ile, yabancı mahkeme

[232] Kula Değirmenci, s.310.
[233] Kula Değirmenci, s.310.

tarafından fona ilişkin verilen bir ilam, kesin delil veya kesin hüküm niteliğine kavuşacaktır. MÖHUK madde 58 uyarınca tanıma kararını verecek olan mahkeme, yabancı ilamın, tenfiz şartlarını taşıyıp taşımadığını inceleyecektir. Ancak tenfiz kararından farklı olarak, Türkiye Cumhuriyeti ile ilamın verildiği devlet arasında karşılıklılık esasına dayanan bir anlaşma yahut o devlette Türk mahkemelerinden verilmiş ilâmların tenfizini mümkün kılan bir kanun hükmünün veya fiilî uygulamanın bulunması tanıma kararının verilmesi için aranmayacaktır. Bununla birlikte, tenfizin aşağıda sıralanan diğer koşullarının kararda mevcut olması gerekmektedir;

1. İlamın Türk mahkemelerinin münhasır yetkisine girmeyen bir konuda verilmiş olması veya davalının itiraz etmesi şartıyla ilâmın, dava konusu veya taraflarla gerçek bir ilişkisi bulunmadığı hâlde kendisine yetki tanıyan bir devlet mahkemesince verilmiş olmaması,
2. Kararın kamu düzenine aykırı olmaması,
3. O yer kanunları uyarınca, kendisine karşı tenfiz istenen kişinin hükmü veren mahkemeye usulüne uygun bir şekilde çağrılmamış veya o mahkemede temsil edilmemiş yahut bu kanunlara aykırı bir şekilde yokluğunda hüküm verilmiş ve bu kişinin yukarıdaki hususlardan birine dayanarak tenfiz istemine karşı Türk mahkemesine itiraz etmemiş olması.

Yukarıda sıralanan tenfiz şartlarından ve tenfiz kararının tanımını yapan MÖHUK madde 50 hükmünden anlaşılacağı üzere; Türkiye Cumhuriyeti mahkemelerinden tenfiz kararının alınabilmesi için yabancı ilamın bir mahkeme tarafından verilmiş olması gerekmektedir. Aynı şekilde, MÖHUK madde 58 tanımanın tarifi yaparken ”yabancı mahkeme ilamının kesin delil veya kesin hüküm olarak kabul edilmesi” ifadesini kullanmıştır. Dolayısıyla, gerek tenfiz gerekse tanıma, yabancı mahkemeler tarafından verilen kararlar için getirilmiş mekanizmalardır. Diğer yandan Konvansiyon, fon tesisi kararının “mahkeme veya yetkili mercii” tarafından verilebileceğini düzenlemiştir. Bu halde, Konvansiyon’a taraf devletlerden bir tanesinin mahkemesi yerine yetkili mercisi (örneğin icra dairesi) tarafından verilmiş bir fon tesisi kararının Türk Mahkemeleri tarafından tanınıp tanınmayacağı sorusu ortaya çıkmaktadır.

Üçüncü bölümde teminat başlığı altında değinildiği üzere, Konvansiyon madde 13 fıkra 1 ve 2 uyarınca donatana ait olup üzerine tedbir veya haciz konulan gemi veya başka malları veya göstermiş olduğu teminatlar, sınırlama fonunun tesis edildiği yere göre değişiklik göstermek suretiyle bazı hallerde ilgili devletin mahkemesi veya yetkili sair merciinin vereceği karar ile bazı hallerde ise zorunlu olarak serbest bırakılmalıdır.

13. maddenin 3. fıkrası ise, 1 ve 2. fıkra hükümlerinin ancak alacaklının sınırlama fonunu idare eden mahkemede fona karşı bir alacak dermeyan edebilmesi ve fonun da söz konusu alacak bakımından fiilen kabili tasarruf ve transferinin serbest olması halinde uygulanacağını belirtmiştir.

Ancak söz konusu hüküm yoruma açık olmakla birlikte hangi hallerde fonun fiilen kabili tasarruf ve transferinin serbest olduğunun kabul edileceği belirsizdir. Bu konuda akla ilk olarak Türkiye'de yaşanan bir hadise sonucunda yurt dışında tesis edilen bir fonun Türkiye'deki alacaklılar bakımından fiilen kabili tasarruf sayılıp sayılmayacağı sorusu gelmektedir. Zira, Türkiye'deki alacaklılar bakımından yurt dışında tesis edilen fonun fiilen kabili tasarruf sayılmaması durumunda tesis edilen fona rağmen Türk Mahkemeleri uyuşmazlıkları dinlemek bakımından yetkili olacak ve donatanın fon dışındaki mal varlıklarına başvurulması mümkün hale gelecektir. Bilgimiz dahilinde, Türk Mahkemeleri tarafından yurt dışında tesis edilmiş olan bir fonun geçerli sayılarak Türkiye'de başlatılan bir yargı sürecinde alacaklıların yurt dışında tesis edilen fona yönlendirildiği bir karar henüz alınmamıştır.

III. Zamanaşımı

Gerek CLC 92 gerekse Bunker 01 metninde belirtilen tazminat haklarının zararın gerçekleşmesinden itibaren üç sene içerisinde, her halde zarara sebebiyet veren olayın gerçekleşmesinden itibaren altı sene içerisinde zamanaşımına uğrayacakları düzenlenmiştir. 2002 Atina Sözleşmesi'nde ise tazminat istemleriin iki yılda zamanaşımına uğrayacağı belirtilmiştir ve zamanaşımının başlangıç süresine ilişkin hüküm getirilmiştir. Sayılan sözleşmeler zarara uğrayanların tazminat haklarının ileri sürülmesi için bir takım süreler belirlemişlerse de zarar veren donatanın deniz alacaklarına karşı sorumluluğun

sınırlandırılması için ne bu sözleşmelerde ne de Konvansiyon'da herhangi bir düzenleme yapılmıştır[234].

CMI 2008 Talimatları'nda[235] sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin zamanaşımı konusunu ele alırken sorumluluğu sınırlandırma hakkının def'i yoluyla ileri sürülmesi ile fon tesis edilmesi suretiyle ileri sürülmesi durumunu birbirinden ayırmıştır. CMI, sınırlı sorumluluğun def'i yoluyla ileri sürülmesi durumda, bu hususun en geç savunmaların mahkemeye sunulacağı anda ileri sürülmesi gerektiğini belirtmiştir. Sınırlı sorumluluğun fon tesisi ile ileri sürülmesi durumunda ise bu talebin iddia edilen alacağın, borçlunun malvarlığından tahsili öncesinde yapılması gerektiğini ifade etmiştir.

Dolayısıyla, CMI sorumluluğun sınırlandırılmasında zamanaşımı konusunu ele alırken yalnızca genel bir çerçeve belirlemeyi tercih etmiş ve bu konuda hüküm konulmasını taraf devletlerin yerel mevzuatına bırakmıştır. Ancak Türk Hukuku'nda bu konuyu düzenleyen herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Kanımızca, sınırlı sorumluluğun def'i yoluyla ileri sürülmesi halinde bunun ilk itirazlar ile birlikte HMK'nın 131. maddesi uyarınca cevap dilekçesi ile ileri sürülmesi gerekmektedir. Aksi halde sorumluluğun sınırlandırılması def'i, iddia ve savunmanın genişletilmesi ve değiştirilmesi kapsamına girecek ve ıslah yoluyla veya karşı tarafın açık muvafakatine bağlı olarak ileri sürülebilecektir. Sorumluluğun fon tesisi ile sınırlandırılması halinde ise kanımızca donatana yapılacak tazminat taleplerinin tabi olduğu zamanaşımı süresi içerisinde donatanın fon tesisi için başvurabilmesi hakkaniyetli olacaktır. Ancak Türk Hukuku'nda bu konuyu düzenleyen bir hükme ihtiyaç bulunduğu şüphesizdir.

[234] Kula Değirmenci, s.316.
[235] CMI Guidelines in respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liablity in Maritime Law adopted at the 39th Conference of the CMI, held in Athens in October 2008, s. 7, 8.

Sonuç

Londra Konvansiyonu ve onu tadil eden 1996 Protokolü'ne TBMM tarafından uygun bulma kanunu çıkartılması yerine Bakanlar Kurulu Kararı ile taraf olunması, gerek doktrinde gerekse mahkemeler nezdinde Sözleşme ve Protokol'ün yürürlürlüğü konusunda tereddüt uyandırmıştır. Ancak söz konusu tartışmalar, 6102 sayılı TTK'nın 1 Temmuz 2012'de yürürlüğe girmesi ile son bulmuştur. Zira Londra Konvansiyonu ve 96 Protokolü, TTK'da doğrudan atıf yapılmak suretiyle iç hukuka alınmıştır.

1996 Protokolü ile güncellenen sorumluluk sınırları, enflasyon ve dünyadaki gelişmeler karşısında ihtiyacı karşılamak konusunda yetersiz kalınca Protokol'ün 8. maddesi ile getirilen zımni kabul usulü uyarınca Protokol'de değişiklik yapılarak sorumluluk sınırları yeniden arttırılmıştır. IMO Hukuk Komitesi'nin Londra'da düzenlenen 99. toplantısında, 19.04.2012 tarihinde kabul edilen Değişiklik, milletlerarası alanda 08.06.2015 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye süresi içerisinde Değişiklik'i feshettiği yönünde IMO'ya herhangi bir bildirimde bulunmadığından, zımni kabul prosedürü uyarınca Değişikliğin Türkiye bakımından yürürlüğe girdiği kabul edilmektedir. Ancak Türkiye'nin 2012 Değişikliği'ne taraf olma iradesi, ne Anayasa'nın 90. Maddesi hükmünce TBMM tarafından uygun bulma kanunu çıkartılması ile ne de Londra Konvansiyonu ve 96 Protokol'ünde olduğu gibi Bakanlar Kurulu Kararı ile açıklanmıştır. Keza Değişiklik metni, Resmi Gazete'de de yayımlanmamıştır.

1996 Protokolü ile getirilen zımni kabul prosedürü, Türkiye'nin tarafı olduğu CLC 92, FUND 92 ve 2002 Atina Sözleşmesinde de yer almaktadır. 2002 Atina Sözleşmesine ilişkin harhangi bir değişiklik henüz kaleme alınmamışsa da CLC 92 VE FUND 92 sözleşmelerine ilişkin yapılan değişikliklerin, feshedilmemiş olmaları sebebiyle zımni kabul prosedürü uyarınca Türkiye açısından yürürlüğe girdikleri kabul edilmektedir. Bununla birlikte, bu değişikliklere taraf olunması, Bakanlar Kurulu tarafından uygun bulunarak Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Londra Konvansiyonu ve 96 Protokolü'nün kabulü aşamasında karşılaşıldığı gibi, CLC 92 ve FUND 92'ye getirilen değişikliklere taraf olma iradesi, Anayasa madde 90 uyarınca TBMM tarafından uygun bulma kanunu çıkartılması yerine Bakanlar Kurulu

Kararı ile gösterilmiştir. Ancak her halde, Türkiye'nin CLC 92 ve FUND 92 Değişiklikleri'ne katılma iradesi Bakanlar Kurulu tarafından gösterilmiş ve değişiklik metinleri Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Bununla birlikte, 3.4.2017 tarih ve 30027 sayılı Resmi Gazete'de yayımlan ve Türkiye'nin 2002 Atina Sözleşmesi'ne katılmasının uygun bulunduğu 9.3.2017 tarihli ve 6990 sayılı Kanun'un 3. maddesinde, zımni kabul uyarınca sözleşmede belirtilen sorumluluk sınırlarında yapılan değişiklikleri onaylamaya Bakanlar Kurulunun yetkili olduğu belirtilmiştir.

Dolayısıyla, yukarıda belirtilen hususlar dikkate alındığında, 2012 Değişikliği hakkında TBMM veya Bakanlar Kurulu tarafından herhangi bir uygun bulma işlemi yapılmamış olması sebebiyle Değişikliğin Türkiye bakımından yürürlüğe girip girmediği hususunda tereddüt uyanmaktadır. Bu tereddütler bilhassa yabancılık unsuru bulunmayan haller için gündeme gelmektedir. Dolayısıyla 2012 Değişikliği'nin, Türkiye açısından yürürlüğe girip girmediği hakkındaki tereddütlerin ortadan kaldırılması için Anayasa madde 90 uyarınca TBMM tarafından uygun bulma kanunu çıkartılarak ya da ideal bir yöntem olmasa da diğer sözleşmelerde yapıldığı gibi Bakanlar Kurulu tarafından onaylanarak Resmi Gazete'de yayımlanması ihtiyacı bulunmaktadır.

KAYNAKÇA

1. Akyazılı Erdem, Çatmada Taraflar ve Sigortacı Açısından Takas Usulü, Deniz Hukuku Dergisi, 2001-2002, Yıl 6-7, Sayı 1-4.
2. Atamer, Kerim, Deniz Ticaret Hukuku Cilt I, İstanbul, 2017.
3. Atamer, Kerim, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Ticaret Hukukunda Cebri İcra, İstanbul 2006 (Cebri İcra).
4. Atamer, Kerim, Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler, XXIII, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Yayın no: 449, Ankara 2009 (Güncel Sorunlar).
5. Atamer, Kerim, 1976 Sınırlı Sorumluluk ve 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmelerinin Tatbikatı'na Dair Yasal Düzenleme Taslağı ve Gerekçesi, Bilgi Toplumunda Hukuk, Ünal Tekinalp'e Armağan, İstanbul, 2003 (Sınırlı Sorumluluk).
6. Ataol, Hüseyin, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına ilişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, s. 57 vd.
7. Aybay, Gündüz, Deniz Ticaret Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, Hukuk Dizini Yayın 13, İstanbul, 2000.
8. Atilla Aybay, Aydın Aybay, Gündüz Aybay, Rona Aybay, Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku, İstanbul, 1988.
9. Aydın, Uğur Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ticaret Hukuku Anabilim Dalı ile Deniz Hukuku Anabilim Dalı Öğretim Üyeleri ve Araştırma Görevlilerinin Değerlendirmeleri, İstanbul, 1997.
10. Aytekin, Metin Uğur, Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları, Ankara, 2019.
11. Bayamlıoğlı, Emre, 1976 Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Dair Konvansiyon Üzerine Notlar, Deniz Hukuku Dergisi 1999, Yıl:4, Sayı 1-2.
12. Berlingieri, Francesco, International Maritime Conventions, Volume 2, Navigation, Securities, Limitation of Liablity and Jurisdiction, Oxon/New York, 2015.
13. Can, Mertol, Donatanın Sorumluluğu Bakımından 19 Kasım 1976 tarihli Deniz Alacaklarından Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra

Konvansiyonu'nun Yürürlüğe Girip Girmediği Meselesi, XVII., Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (9-10 Haziran 2000), Ankara, 2000.

14. Chen, Xia, Limitation of Liability for Maritime Claims, A Study of U.S. Law, Chinese Law and International Conventions, 2001.
15. CMI Guidelines in respect of Procedural Rules Relating to Limitation of Liablity in Maritime Law adopted at the 39th Conference of the CMI, held in Athens in October 2008, (CMI 2008 Talimatları)
16. CMI, The Travaux Preparatoies of the LLMC Convention, 1976 and the Protocol of 1996 (Hazırlık Çalışmaları).
17. CMI Yearbook 2016 Annuaire, New York II, Documents of the Conference.
18. Çağa, Tahir, Deniz Ticareti Hukuku, Giriş, Donatan ve Kaptan, C. 1, 6. Bası, İstanbul 1982.
19. Çağa, Tahir, Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler, BATIDER 1977, Cilt:9 Sayı:2 (Enternasyonel Deniz Hukuku).
20. Çağa, Tahir/ Kender Rayegan, Deniz Ticaret Hukuku C. I: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, 16. Bası, İstanbul 2010 (Cilt I).
21. Çağa, Tahir/ Kender Rayegan, Deniz Ticaret Hukuku C. II, Navlun Sözleşmesi, 9. Bası, İstanbul, 2009 (Cilt II).
22. Çetingil, Ergon, Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına Dair 1976 tarihli Milletlerarası Sözleşmenin Uygulama Alanı, Deniz Hukuku Dergisi 2001-2002, Yıl 6-7, Sayı:1-4 (Makale).
23. Çetingil, Ergon, Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Donatanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler, BATIDER 1994, Cilt: XVII, Sayı:3 (Yapılan Değişiklikler).
24. Çetingil, Ergon, Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformu Açısından Türk Hukukunda Donatan ve Taşıyanın Sorumlulukları ile İlgili Olarak Yapılması Gereken Değişiklikler, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi 1996, Cilt:10, Sayı:13 (Yapılması Gereken Değişiklikler).
25. Çetingil, Ergon/ Kender, Rayegan/ Ünan, Samim/ Yazıcıoğlu, Emine, TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında, Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı, 2006.

26. Damar, Duygu Deniz Ticaret Hukukunda Yasam Çalışmaları (20 Nisan 2004 Tarihli Kanun ve 1996 LLMC Protokolü), Deniz Hukuku Dergisi ,Yıl: 6-7, Sayı: 1-4 2001-2002.
27. Damar, Duygu, Wilful Misconduct in International Transport Law, Berlin, 2011.
28. Demir, İsmail, Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Milletlerarası Konvansiyon'da Yapılan 2012 Değişikliklerinin Değerlendirilmesi, BATIDER, Mart 2015, Cilt: XXXI, Sayı: 1 (2012 Değişiklikleri).
29. Demir, İsmail, 1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma, İstanbul, 2010.
30. Erdem, Nuri, TTK Tasarısı ve Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında 1976 Tarihli Milletlerarası Sözleşme'ye Göre Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi 2007, Cilt: IV, Sayı:2 (TTK Tasarısı).
31. Ertan, Şükran Seçil, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, 1976 LLMC Hükümlerine Göre Sınırlı Sorumluluğa Tabi Borçlular ve Alacaklar, İstanbul, 2010 (LLMC).
32. Griggs, Patrick/ Williams, Richard/ Farr, Jeremy, Limitation of Liability for Martime Claims, Fourth Edition, London, 2005.
33. Günay, Barış, 1976 Tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılması Hakkındaki Sözleşmede Fon Kurulması ve 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu, BATIDER Aralık 2011, Cilt:27, Sayı 4.
34. Güner Özbek, Meltem Deniz, Carriage of Dangerous Goods by Sea, Berlin 2007.
35. Hodges, Susan/ Hill Christopher, Principles of Maritime Law, London, 2001.
36. IMO, Status of IMO Treaties, Comprehensive information on the status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-General performs depositary or other functions, 10/4/2019 (Status of IMO Treaties).
37. Kara, Hacı, Uluslararası Sözleşmeler ve Türk Hukuku'na Göre Gemilerin Sebep Olduğu Deniz Kirliliği Zararlarından Hukuki Sorumluluk, Mart 2005.
38. Karan, Hakan, Revising Liablity Limits in International Maritime Conventions: A Turkish Perspective, BATIDER, Cilt:34, Sayı:4, Ankara, 2003.
39. Kender, Rayegan, Deniz Ticaret Hukukunda Donatanın Sınırlı Sorumluluğu, Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 2, Sayı: 2, Yıl: 2005 (Donatanın Sınırlı Sorumluluğu).
40. Kender, Rayegan, Donatanın Sınırlı Sorumluluğa Tabi Borçlarda Temerrüt ve Dava Faizi, İstanbul Barosu Dergisi 1973, C.47, Sayı:11-12.

41. Kender, Rayegan, Gemilerin Denizleri Kirletmesi Dolayısıyle Donatanların Sorumluluğu, Sorumluluk ile Sigorta Hukuku ve Uygulama Açısından Türkiye'de Deniz Kazaları Sempozyumu: Bildiriler- Tartışmalar, Sigorta Hukuku Derneği, Ankara, 1983, s. 223-224.
42. Kender, Rayegan/ Çetingil, Ergon, Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte), 10. Bası, İstanbul, 2009 (Takip Hukuku).
43. Kender Rayegan/ Çetingil, Ergon/ Yazıcıoğlu Emine, Deniz Ticaret Hukuku, Temel Bilgiler, Cilt 1, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 14.Bası, İstanbul, 2014 (Cilt 1).
44. Kula Değirmenci, Nil, Türk Hukukunda Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğu Sınırlama Fonu, İstanbul, 2015.
45. Kuru, Baki/ Arslan Ramazan/ Yılmaz Ejder, Medeni Usul Hukuku, Genişletilmiş 14. Bası, Ankara, 2002.
46. Kuyucu Meriç, Gülfer, Donatanın Petrol Kirliliğinden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması, İstanbul, 2017.
47. Meeson, Nigel / Kimbell, John A., Admiralty Jurisdiction and Practice, 4th Edition, London, 2011.
48. Ögüz, Zehra Şeker, Gemi Yönetim Sözleşmesi, 2. Bası, İstanbul, 2013.
49. Pekcantez, Hakan/ Atalay Oğuz/ Özekes, Muhammet, Hukuk Muhakemeleri Kanunu Hükümlerine göre Medeni Usul Hukuku, Temel Bilgiler, 8. Bası, Ankara, 2014.
50. Selvig, Erling, An Introduction to the 1976 Convention in Limitatation of Shipowners Liability, London, 1986.
51. Sevinç Kuyucu, Aslıhan, Gemi Finansmanı Sözleşmeleri, İstanbul, 2016.
52. Sotiropoulos, Panayotis K., Die Beschränkung del Reeder Haftung, Berlin, 1962.
53. Sözer, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku, Gemi-Donatan-Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku'nda Sorumluluk Rejimi, 2. Bası, İstanbul, 2012 (Sorumluluk Rejimi).
54. Sözer, Bülent, Deniz Ticaret Hukuku 1 Ders Kitabı, Giriş Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, İstanbul, 2013 (Navlun Sözleşmeleri).
55. Sözer, Bülent, Türk Hukuku'nda ve Uluslararası Hukukta Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, İstanbul, 2007.
56. Swarz, Andreas.B., Borçlar Hukuku Dersleri, C.1, İstanbul, 1948.
57. Tekil, Fahiman, Deniz Hukuku, Uluslararsı Konvansiyonlar, İstanbul, 1987

58. Tetley, William, International Maritime and Admiralty Law, Les Editions Yvon Blais Inc., Cowansville Qubec 2002.
59. Topaloğlu, Mustafa, Deniz Ticaret Hukuku Pratik Çalışmaları, Genişletilmiş 3. Bası, İstanbul, 2019 (Pratik Çalışmaları).
60. Ülgener, M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri I, İstanbul, 2017.
61. Wilson, John, Carriage of Goods by Sea, 7th Edition, Londra, 2010.
62. Yetiş Şamlı, Kübra, Uluslararası Kara, Hava ve Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul, 2008.

MAHKEME KARARLARI

Dipnot

48 : Yargıtay 11. H.D. 08.02.1991 tarihli, 1991/444 Esas, 1191/729 Karar sayılı Kararı.

61 : Yargıtay 11. H.D.'nin 11.02.2014 tarihli, 2014/11257 Esas, 2014/18229 Karar numaralı Kararı.

61 : İstanbul 52. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 11.02.2014 tarihli, 2013/77 Esas, 2014/27 Karar numaralı Kararı.

56 : Yargıtay 11. H.D., 23.11.2004 tarihli, 2004/363 Esas, 2004/11379 Karar sayılı Kararı.

57 : Yargıtay 11. H.D. 10.04.2006 tarihli 2005/4140 Esas, 2006/3851 Karar sayılı Kararı.

107 : The Tojo Maru, 1971, 1 Lloyd's Rep. 341.

160 : Yargıtay 11. H.D., 19.04.2001 tarihli 2001/2983 Esas, 2001/3333 Karar sayılı Kararı.

167 : Yargıtay 11. H.D., 18.09.2013 tarihli 2012/18030 Esas, 2013/16032 Karar sayılı Kararı.

97 : The Aegean Sea, 1998, 2 Lloyd's Rep. 39.

98 : The CMA Djakarta, 2004, 1 Lloyd's Rep. 460

138 : The Breydon Merchant, 1992, 1 Lloyd's Rep. 373

196 : The Atlantic Confidence, 2014, Lloyd's Rep. 586.

214 : The Icl Vikraman, 2004, 1 Lloyd's Rep. 21.

EKLER

1. Tablo 1 - Ölüm ve Yaralanmadan İleri Gelen Alacaklar Hakkında Örnek Sorumluluk Sınırları Hakkında Örnek Sorumluluk Sınırları

2. Tablo 2 - Diğer Bütün Alacaklar Hakkında Örnek Sorumluluk Sınırları Hakkında Örnek Sorumluluk Sınırları

ÖLÜM VE YARALANMALARDAN İLERİ GELEN ALACAKLAR			
GEMİNİN TONAJI	**1976 LONDRA KONVANSİYONU**	**1996 PROTOKOLÜ**	**2012 DEĞİŞİKLİĞİ**
453 GRT	333.000 SDR 459.540 USD*	2.000.000 SDR 2.760.000 USD	3.020.000 SDR 4.167.600 USD
500 GRT	333.000 SDR 459.540 USD	2.000.000 SDR 2.760.000 USD	3.020.000 SDR 4.167.600 USD
1245 GRT	705.500 SDR 973.590 USD	2.000.000 SDR 2.760.000 USD	3.020.000 SDR 4.167.600 USD
1490 GRT	828.000 SDR 1.142.640 USD	2.000.000 SDR 2.760.000 USD	3.020.000 SDR 4.167.600 USD
2860 GRT	1.513.000 SDR 2.087.940 USD	2.688.000 SDR 3.709.440 USD	4.058.880 SDR 5.601.254,4 USD
8630 GRT	3.457.790 SDR 4.771.750,2 USD	7.304.000 SDR 10.079.520 USD	11.039.040 SDR 15.233.875,2 USD
11736 GRT	4.492.088 SDR 6.199.081,44 USD	9.788.800 SDR 13.508.544 USD	14.781.088 SDR 20.397.901,44 USD
13675 GRT	5.137.775 SDR 7.090.129,5 USD	11.340.000 SDR 15.649.200 USD	17.123.400 SDR 23.630.292 USD
17483 GRT	6.405.839 SDR 8.840.057,82 USD	14.386.400 SDR 19.853.232 USD	21.723.464 SDR 29.978.380,32
23675 GRT	8.467.775 SDR 11.685.529,5 USD	19.340.000 SDR 26.689.200 USD	29.203.400 SDR 40.300.692 USD
25000 GRT	8.909.000 SDR 12.294.420 USD	20.400.000 SDR 28.152.000 USD	30.804.000 SDR 42.509.520 USD
35874 GRT	12.042.500 SDR 16.618.650 USD	27.924.400 SDR 38.535.672 USD	42.165.844 SDR 58.188.864,72 USD
38732 GRT	12.757.000 SDR 17.604.660 USD	29.639.200 SDR 40.902.096 USD	44.755.192 SDR 61.762.164,96 USD
43685 GRT	13.995.250 SDR 19.313.445 USD	32.611.000 SDR 45.003.180 USD	49.242.610 SDR 67.954.801,8 USD
46967 GRT	14.815.750 SDR 20.445.735 USD	34.580.200 SDR 47.720.676 USD	52.216.102 SDR 72.058.220,76 USD
50400 GRT	15.674.000 SDR 21.630.120 USD	36.640.000 SDR 50.563.200 USD	55.326.400 SDR 76.350.432 USD
55572 GRT	16.967.000 SDR 23.414.460 USD	38.743.300 SDR 53.465.754 USD	60.012.232 SDR 82.816.880,16 USD
66371 GRT	19.666.750 SDR 27.140.115 USD	46.222.600 SDR 63.787.188 USD	69.796.126 SDR 96.318.653,88
70010 GRT	20.575.670 SDR 28.394.424,6 USD	48.404.000 SDR 66.797.520 USD	73.090.040 SDR 100.864.255,2 USD
73654 GRT	21.184.218 SDR 29.234.220,84 USD	49.861.600 SDR 68.809.008 USD	75.291.016 SDR 103.901.602,08 USD
86975 GRT	23.408.825 SDR 32.304.178,5 USD	55.190.000 SDR 76.162.200 USD	83.336.900 SDR 115.004.922 USD
93766 GRT	24.542.922 SDR 33.869.232,36 USD	57.906.400 SDR 79.910.832 USD	87.438.664 SDR 120.665.356,32
105463 GRT	26.496.321 SDR 36.564.922,98 USD	62.585.200 SDR 86.367.576 USD	94.503.652 SDR 130.415.039,76 USD
160000 GRT	35.604.000 SDR 49.133.520 USD	84.400.000 SDR 116.472.000 USD	127.444.000 SDR 175.872.720 USD

176580 GRT	38.372.860 SDR 52.954.546,8 USD	91.032.000 SDR 125.624.160 USD	137.458.320 SDR 189.692.481,6 USD

*Merkez Bankası'nın 26.04.2019 tarihli çapraz kur oranı (1 SDR=1,38 USD) uyarınca.

DİĞER BÜTÜN ALACAKLAR			
GEMİNİN TONAJI	**1976 LONDRA KONVANSİYONU**	**1996 PROTOKOLÜ**	**2012 DEĞİŞİKLİĞİ**
453 GRT	167.000 SDR 230.460 USD*	1.000.000 SDR 1.380.000 USD	1.510.000 SDR 2.083.800 USD
500 GRT	167.000 SDR 230.460 USD	1.000.000 SDR 1.380.000 USD	1.510.000 SDR 2.083.800 USD
1245 GRT	291.415 SDR 402.152,7 USD	1.000.000 SDR 1.380.000 USD	1.510.000 SDR 2.083.800 USD
1490 GRT	332.330 SDR 458.615,4 USD	1.000.000 SDR 1.380.000 USD	1.510.000 SDR 2.083.800 USD
2860 GRT	561.120 SDR 774.345,6 USD	1.344.000 SDR 1.854.720 USD	2.029.440 SDR 2.800.627,2 USD
8630 GRT	1.524.710 SDR 2.104.099,8 USD	3.652.000 SDR 5.039.760 USD	5.514.520 SDR 7.610.037,6 USD
11736 GRT	2.043.412 SDR 2.819.908,56 USD	4.894.400 SDR 6.754.272 USD	7.390.544 SDR 10.198.950,72 USD
13675 GRT	2.367.225 SDR 3.266.770,5 USD	5.670.000 SDR 7.824.600 USD	8.561.700 SDR 11.815.146 USD
17483 GRT	3.003.161 SDR 4.144.362,18 USD	7.193.200 SDR 9.926.616 USD	10.861.732 SDR 14.989.190,16 USD

23675 GRT	4.037.225 SDR 5.571.370,5 USD	9.670.000 SDR 13.344.600 USD	14.601.700 SDR 20.150.346 USD
25000 GRT	4.258.500 SDR 5.876.730 USD	10.200.000 SDR 14.076.000 USD	15.402.000 SDR 21.254.760 USD
35874 GRT	5.827.750 SDR 8.042.295 USD	13.962.200 SDR 19.267.836 USD	21.082.922 SDR 29.094.432,36 USD
38732 GRT	6.185.000 SDR 8.535.300 USD	14.819.600 SDR 20.451.048 USD	22.377.596 SDR 30.881.082,48 USD
43685 GRT	6.804.125 SDR 9.389.692,5 USD	16.305.500 SDR 22.501.590 USD	24.621.305 SDR 33.977.400,9 USD
46967 GRT	7.214.375 SDR 9.955.837,5 USD	17.290.100 SDR 23.860.338 USD	26.108.051 SDR 36.029.110,38 USD
50400 GRT	7.643.500 SDR 10.548.030 USD	18.320.000 SDR 25.281.600 USD	27.663.200 SDR 38.175.216 USD
55572 GRT	8.290.000 SDR 11.440.200 USD	19.871.600 SDR 27.422.808 USD	30.006.116 SDR 41.408.440,08 USD
66371 GRT	9.639.875 SDR 13.303.027,5 USD	23.111.300 SDR 31.893.594 USD	34.898.063 SDR 48.159.326,94 USD
70010 GRT	10.094.330 SDR 13.930.175,4 USD	24.202.000 SDR 33.398.760 USD	36.545.020 SDR 50.432.127,6 USD
73654 GRT	10.396.782 SDR 14.347.559,16 USD	24.930.800 SDR 34.404.504 USD	37.645.508 SDR 51.950.801,04 USD
86975 GRT	11.502.425 SDR 15.873.346,5	28.595.000 SDR 39.461.100 USD	41.668.450 SDR 57.502.461 USD
93766 GRT	12.066.078 SDR 16.651.187,64 USD	28.953.200 SDR 39.955.416 USD	43.719.332 SDR 60.332.678,16 USD
105463 GRT	13.036.929 SDR 17.990.962,02 USD	31.292.600 SDR 43.183.788 USD	47.251.826 SDR 65.207.519,88 USD
160000 GRT	17.563.500 SDR 24.237.630 USD	42.200.000 SDR 58.236.000 USD	63.722.000 SDR 87.936.360 USD
176580 GRT	18.939.640 SDR 26.136.703,2 USD	45.516.000 SDR 62.812.080 USD	68.729.160 SDR 94.846.240,8 USD

*Merkez Bankası'nın 26.04.2019 tarihli çapraz kur oranı (1 SDR=1,38 USD) uyarınca.