

ÖZEL HUKUKUN GİRİŞİ VE TARİHİ

ÖZEL HUKUKUN KONUSU

ÖZEL HUKUKUN KAYNAKLARI

Özel Hukuk

ÇATMADAN DOĞAN YÜK ZARARLARI İÇİN DONATANIN SORUMLULUĞU

Rayegân KENDER*

Gemilerin denizde çatışmaları sonucunda muhtelif zararlar meydana gelebilir. Bunlar esas itibariyle iki gruba ayrılır: Birinci grupta, çatışan gemilere ve içinde bulunan can ve mallara gelen zararlar, ikinci grupta ise, gemilerin dışında çevrede meydana gelen zararlar (deniz kirlenmesi v.s.) yer almaktadır. Ancak TTK'nun Çatmaya dair hükümleri sadece birinci grupta yer alan zararlar için cari bulunmaktadır (m.1218).

Kanundaki Çatma'ya dair hükümlerin uygulanabileceği zararlar 1218. maddede şöyle ifade edilmiştir: "...çatma yüzünden gemilerin veya gemide bulunan malların uğradıkları zarar". Maddenin ikinci fıkrasında da gemide bulunan insanların ölüm, yaralanma yahut sıhhatinin bozulmasından doğan zararlar zikredilmiştir. Birinci fıkrada, gemilerin ve içindeki malların uğradıkları zarar ifadesinin anlamı şudur: gemi ve içindeki mal bir hak süresi olmadığından zarara uğraması sözkonusu olamaz, zira zarar bir şahsın malvarlığında irade hilafına meydana gelen eksilmedir. Burada maksat, gemi bakımından donatan, malik veya bir aynî haksahibi ile malın (ki çok defa bu yüküdür) maliki veya bir aynî hak sahibinin çatma sonucunda gemi veya yükün zıyaı veya hasarlanması yüzünden uğramış olduğu bütün zararlardır ki buna kâr mahrumiyeti de dahildir.¹

Kanun hükmünde yer alan "gemide bulunan mallar" ifadesi içinde "YÜK" önemli bir değer teşkil etmektedir. Yük'den maksat, çatma halindeki gemilerin içinde bulunan ve bir navlun sözleşmesine müsteniden taşınmakta olan mallardır.

* Prof. Dr. İ. Ü. Hukuk Fakültesi, Deniz Ticaret Hukuk Anabilim Dalı Başkanı
1 Schaps - Abraham, *Das Seerecht/Seehandelsrecht* Zweiter Teil 1978 Berlin § 735 Anm. 151.

Çatmadan doğan yük zararları :

Mehaz Alman hukukunda çatmadan doğan yük zararları şöyle açıklanmaktadır²: Çatma sonucunda yükün tam zıya ile hasarlanması hali ayrı ayrı ele alınmıştır. Tam zıya halinde, sadece eşyanın varma yerindeki değeri değil (TTK m.1112 uygulanmaz), tasarruf edilen masraflar çıkarılmak üzere elde edilebilecek satış bedeli zararı teşkil edecektir. Yükün çatma anına kadar hasarsız olduğu ihtilafli ise, bu durumu tazminat talebine hakkı olan kimse isbat etmelidir. Çatma sonucunda yük ekonomik değerini tamamen kaybetmiş ise, bu da tam zıya teşkil eder. Hasar halinde, hasar yüzünden değerindeki ek-silme ile birlikte kazanç kaybı, kurtarma yardım ve muhafaza masrafları, hasarlı yükün bir süre gemiden boşaltılması gerekmiş ise boşaltma ve yeniden yükleme masrafları ve bu sırada yapılan diğer zaruri masraflar tazmin edilecektir. Yükün kalan kısmının satışı mümkün ise satıştan elde edilen net tutar tazminat miktarından indirilmeli, böylece satış masraflarına tazminat ödemekle mükellef olan katlanmalıdır. Çatma sebebiyle hasarlı yükün daha ileriye taşınması gerekli ise buna ait navlun da yükle ilgili bir zararı teşkil eder. Kar kaybının miktarı, çok kere çatma dolayısıyla vukubulan gecikme yüzünden daha sonraki borsa rayici üzerinden satışın gerçekleştirilebilecek olmasına bağlı olarak tes-bit edilebilir.

Yukardaki açıklamalardan anlaşıldığı üzere, çatmadan doğmuş olması, çatmanın sebebiyet vermesi şartı ile-yüke gelen yani yük sahibinin veya yük üzerinde aynî hak sahibi olan kimsenin uğrayacağı zararın türünün önemi yoktur- her türlü zarar buraya dahildir. Yükün maddi hasarı, kalite kaybından doğan değer azalması, tam zıya ve çatma yüzünden yük için yapılan bütün zaruri masraflar yük zararı teşkil eder. Yük zararları genelde gemi zararları ile beraber meydana gelir, zira yük geminin içindedir. Sadece yük zararının meydana gelmesi çok nadir görülür. Buna şu örnek verilmiştir³: çatan gemi sadece çatılan geminin borda kenarlarından dışarı çıkmış bulunan güverte yüküne hasar vermiş olabilir.

Donatanın sorumluluğu :

Çatma sonucunda doğan zararlardan donatanın sorumluluğu TTK m.1217 ve 1218 de düzenlenmiş bulunmaktadır. Ancak bu hükümler, çatmaya kusurlu fiilleri ile sebep olan gemi adamlarının genel hükümlere göre olan sorumluluklarını ortadan kaldırmamıştır.

Çatma zararlarından donatan sadece yukarıda zikredilen çatma hükümlerine göre TTK m.947 ve BK m.55 hükümlerine göre de sorumlu tutulabilir. Bütün bu hükümlerin uygulanabilmesi nedeniyle yük zararları bakımından tek taraflı kusurlu çatma'da ve müşterek kusurlu çatma'da ortaya çok önemli sorunlar çıkmaktadır.

Tek taraflı kusurlu çatma :

2 Schaps - Abraham, a.g.e. § 735 Anm. 164.

3 Schaps - Abraham a.g.e. § 735 Anm. 126.

Burada çatma, çarpışan gemilerden birinin gemi adamlarının kusurlu fiilleri sonucunda meydana gelmiştir (TTK m.1217). Bu halde yük zararı bakımından iki ihtimal mevcuttur: Kusurlu gemide bulunan yükün zararı, kusursuz gemide bulunan yükün zararı. Tek taraflı kusurlu çatmada meydana gelen zararlardan sorumluluk TTK m.1217'de şu hükme bağlanmıştır :

"Çatma gemilerden birinin gemi adamlarının kusurundan ileri gelmiş ise, zararı o geminin donatanı tazmine mecburdur."

Bu hüküm, görüldüğü üzere zararın hangi değerler bakımından sözkonusu olduğuna bakılmaksızın donatan için bir sorumluluk vazetmektedir. Ancak müşterek kusurlu çatma'ya dair olan m.1218'in ifadesinden, çatma hükümlerine göre donatanın gemi ve içindeki şeyler ile insanlara gelen zararlar için sorumlu olduğu anlaşılmaktadır. Şu halde yük zararları diye kısaca ifade ettiğimiz ve yukarda açıklanan zararlar, bu hükümlere tabi sorumluluğun kapsamında bulunmaktadır.

Çatma'ya dair hükümlere dayanan donatanın sorumluluğu, TTK M 947 de olduğu gibi bir EK SORUMLULUK'dur. Mehz Alman hukukundaki bu özellik aynen Türk hukukuna geçmiştir ve bunun çok önemli hukuki sonuçları vardır⁴.

Tek taraflı kusurlu çatma'da kusursuz gemide bulunan yüklerin zararları için, çatma hükmüne göre kusurlu gemi (gemi adamları kusurlu) donatanı sorumlu olacaktır. Burada donatanın sorumlu tutulabilmesi için zarar gören yük sahipleri, çatmada gemi adamlarının kusurlu oldukları ve zararın da çatma sonucunda doğmuş bulunduğu hususlarını isbat etmek zorundadırlar. Bundan sonra zarar miktarının tesbiti meselesi yapılacak incelemelerle halledilecektir. Burada donatanın sorumluluğu, kusurlu gemi adamlarının sorumluluklarına EK bir sorumluluktur, donatanın bağımsız bir sorumluluğu sözkonusu değildir. Sorumluluğun bu niteliğine göre kusurlu gemi adamının sorumluluğu ortaya konduğu anda donatan da aynı derecede sorumlu olup bu sorumluluktan kurtulmak için hiçbir hususu ileri süremez.

Kusursuz gemide zarara uğrayan yük sahipleri, kusurlu geminin donatanına karşı çatmaya dair olanların dışında başka hükümlere müsteniden de tazminat talebinde bulunabilirler. Bunlar, TTK m.947 ve BK m.55'dir.⁵ Bu maddelerin uygulanma şartları vardır, ancak BK' m. 55'e gidildiği takdirde donatanın kurtuluş kanıtı getirmesi sözkonusu olabilecektir. TTK m.947'e gidildiğinde, çatma hükmüne nazaran farklı bir sonuç ortaya çıkmayacaktır. İki hükmün mahiyeti aynıdır (ek sorumluluk). TTK m.1217, m.947 nin özel bir halidir.

Gemi adamları kusurlu olan geminin içindeki yük bakımından uğranılan zarar

4 Prüssmann/Rabe, *Seehandelsrecht*, 3.Auflage München 1992 § 735 E1; Schaps-Abraham, a.g.. e. § 735 Anm.105; Çağa, T, *donatanın ek (mülhak) mesuliyeti*, Batider Cd. XV sayı:3 s.127.

5 Çağa, T, *Çatmalarda Uygulanabilecek Mesuliyet Hükümlerine dair* (Prof. Dr. Hikmet Belbez'in Hatırasına Armağan-Batider Cilt. XIII s. 3-4).

için donatanın sorumluluğunda çok önemli bir hukukî sorun ortaya çıkmaktadır. Burada önce şu husus tesbit edilmelidir: Bu yük sahipleri çatma hükümlerine müsteniden kendi donatanlarından tazminat talep edebilecekler midir? TTK m.1217 nin mehası olan HGB par.734/1 in eski metni (1913 den önceki) ne göre:

"İki gemi birbiriyle çarpışır ve bunun neticesinde bir ya da iki tarafta yalnız gemi veya yük yahut gemi ve yük hasar görür veya tamamen zayi olursa, çatmaya gemilerden birinin gemi adamı kusuru ile sebebiyet verdiği takdîrde, bu geminin donatanı, çatma sonucu diğer gemiye veya onun yüküne gelen zararları par.485, 486 dairesinde tazmin etmekle mükelleftir".

Madde metninden anlaşıldığı üzere, tek taraflı kusurlu çatmada, kusurlu gemi içindeki yük zararları için, o geminin donatanına çatma hükümlerine müsteniden tazminat talebinde bulunulamayacaktır⁶. 1913 revizyonu ile yukarda zikredilen hüküm tadil edimiştir, TTK m.1217 yeni hükmün tercümesidir. Yeni hükümde, yukarda görüldüğü üzere çatışan gemilerden birinin donatanının sadece diğer gemi ve içindeki yükler için olan sorumluluğuna uygulanacağı hususundaki sınırlama yer almamıştır. Bunun sonucu olarak, çatmadan doğan zararlar için, zarara uğrayan yük sahipleri kendi donatanlarına karşı da şartları varsa tazminat talebinde bulunabileceklerdir. Kusurlu gemi içinde bulunan yüklerin sahipleri kendi donatanlarına aralarında akdî bir ilişki olmasına rağmen çatma hükümlerine müsteniden tazminat talebinde bulunabileceklerdir, akdî ilişki buna engel olmayacaktır. Esasen çatma hükümleri içinde bulunan m.1221, akdî sorumlulukları saklı tutmuştur.

Yukarıda açıklanan duruma göre, tek taraflı kusurlu çatmada kusurlu geminin içindeki yük zararı için, o geminin donatanı çatma hükümlerine göre de sorumlu tutulabilecektir.

Çatmadan doğan yük zararları için sorumluluk konusunda ortaya çıkan ikinci önemli bir sorun da şudur: Çatma hükümlerinin tesis ettiği donatanın sorumluluğu yukarda da belirtildiği üzere bir EK SORUMLULUK dur, yani m.947 de olduğu gibidir. TTK m.1217, m.947 nin özel bir halini teşkil etmektedir, gemi adamlarının haksız fiil sorumluluğuna ek bir sorumluluktur. Şimdi: kusurlu gemi donatanının kendi gemisindeki yüklerle ilgililere (Alt taşımada alt(talî) taşıtan aynı zamanda yükleten veya gönderilen değilse asıl taşıyan/donatana nispetle yüklerle ilgili şahıs durumunda değildir)⁷ karşı mesuliyetine taşıyanın sorumluluğunu sınırlayan veya kaldıran hükümler uygulanabilecek midir? Bu husus çok önemlidir, zira navlun sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen hükümlerde, gemi adamlarının teknik kusurlarından taşıyan kendi kusuru olmadıkça sorumlu tutulmamaktadır (TTK m.1062/2). Çatma da çok defa gemi adamlarının teknik kusuru sonucunda meydana gelmektedir. Teknik kusur mezkûr maddeye göre "gemi-

6 Çağa, T, a.g.m. ayrı bası sah.13; Schaps, *Das Deutsche Seerecht*, Berlin, 1906 § 734 Anm.7.

7 Çağa, T, a.g.m. ayrı bası sah.15 dipnot: 35.

nin sevki veya başkaca teknik idaresine ait kusurlu bir hareket"tir. Çatma genellikle sevk kusurundan ortaya çıkar. Taşıyanın akdî sorumluluğundaki bu istisna, aynı zamanda donatan olan taşıyanın çatma sorumluluğunda cari olacak mıdır? Bu sorun, akdî mesuliyete ait istisnanın taşıyanın haksız fiil mesuliyetinde cari olup olmadığına dair olan görüşlere müsteniden halledilebilir. Donatanın çatma sorumluluğunun mahiyeti ek sorumluluk olmakla beraber bu bir haksız fiil sorumluluğuna ek olduğundan ancak bu yolla bir çözüme varılabilir⁸. Bu konuda Alman Deniz hukuku yazarları farklı görüşler ileri sürmüşlerdir: Schaps-Abraham'ın eserinde HGB 607/2 (TTK m. 1062/2)'nin taşıyanın haksız fiil mesuliyetinde cari olmayacağı kabul edildiği halde çatma hükümlerinin uygulanmasında cari olacağı kabul edilmektedir (§ 736 Anm.61). Prüssmann, taşıyanın akdî sorumluluğuna dair hükümlerin tümünün, haksız fiil sorumluluğunda cari olmayacağını kabul ettiği halde, çatma bahsinde sözleşmeden çıkan sorumluluk sınırlamalarının kaideten çatma sorumluluğunda cari olacağını ifade etmiştir (D 2 vor § 734). Wüstendörfer ise çatmadan bahsetmeden HGB § 485 (TTK m.947)'in uygulanması halinde teknik kusurdan sorumsuzluk hükmünün geçerli olduğunu beyan etmekte ancak bunu bir anomali olarak nitelendirmektedir (s.404). Bu konuda Alman Mahkemelerinin de tatbikatı olmamış sadece Alman Federal Mahkemesinin bir kararında kara taşımaları bakımından bir sonuca varılmış ve akdî sorumluluğa dair sınırlamaların haksız fiil sorumluluğu için çare olmadığı kabul edilmiştir (BGH 60,42). Alman yazarlarının çözüme varmakta bu kadar tereddüt etmiş olmaları herhalde kanunda bu konuda bir hüküm bulunmamasından ileri gelmiştir. Nitekim merhum hocamız Prof. Çağa konuyu şöyle açıklamıştır. Ticaret Kanununun çatmaya dair hükümleri arasında bulunan 1221. maddesi, akdî hükümleri saklı tuttuğuna göre, bir çatma olayında zarar gören yük sahibi isterse ve şartları varsa sorumlu donatana karşı akdî sorumluluk hükümlerine başvurabilir. Yani çatma hükümleri akdî sorumluluğu artadar kaldırmaz. Ancak akdî sorumluluk alanındaki sorumluluk sınırlamalarının çatma sorumluluğunda cari olup olmayacağı meselesinde kesin çözüme varılması zordur. En isabetli çözüm şekli meselenin pozitif bir hukuk kuralı ile düzenlenmesidir. Örnek olarak Hava taşımaları için Varşova (1929) Konvansiyonu m.17-19 ve Deniz taşımaları hakkında Hamburg kuralları (1978) m. 7/1 zikredilmiştir. Bu konudaki tartışmaların incelenmesinde şöyle bir husus görülmektedir: akdî sahadaki sınırlamalardan gemi adamının teknik kusuru ve yangından doğan zararlar için kabul edilmiş olan istisnanın haksız fiil sorumluluğunda uygulanmaması halinde La Haye Kaidelerinin temel gaye ve hükmüne ters düşeceği gerekçesi dile getirilmiştir⁹. Bu düşünceye tamamen donatan/taşıyanları koruma amacı etken olabilir. Ancak burada belirtilmesi gerekir ki, La Haye Kaideleri ve aynı konudaki Konişmentolu Taşımalar hakkında Brüksel Konvansiyonu taşıyanın akdî sorumluluğunu düzenlemektedir. Taşıyanın haksız fiil sorumluluğu ile bunun

8 Çağa, T, a.g.m. sah.15.

9 Çağa, T, a.g.m. s.16-17; *Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi*, 5 Baskı, İst. 1995, s.189.

9a Wüstendörfer H, *Neuzeitliches Seehandelsrecht*, Tübingen 1950, s.275; Schaps - Abraham, a.g.e. § 736 Anm.61.

arasında, özel bir yasa hükmü olmadıkça paralellik kurulması hukuken mümkün değildir. Bu iki sorumluluğun mahiyeti ve şartları farklıdır.

Yukarda açıklanan hususlardan çıkan sonuca göre, gemi adamları kusurlu olan gemi donatanı kendi gemisindeki yüke gelen zararlar için çatma hükmüne (m.1217) göre sorumlu olacak, donatan aynı zamanda taşıyan ise, navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğun kanunî sınırları (m.1062/2,1112-1113, ve 1114) burada uygulanmayacaktır. Ancak, donatanın çatma hükmüne dayanan sorumluluğu, gemi adamının haksız fiil sorumluluğuna ek sorumluluk olduğundan talep sahibi yükün maliki veya üzerinde aynî hak sahibi olan kimselerdir. Kusursuz gemide bulunan yük zararları için ise çatma hükmüne göre kusurlu gemi donatanının sorumluluğuna gidilebilecektir. Burada yük sahibi ile sorumlu donatan arasında bir navlun sözleşmesi olmadığından yukardaki tartışmaların önemi yoktur.

Yukarda incelenen iki önemli sorun (Çatma sorumluluğu ile akdî sorumluluğunun aynı zamanda cari olması yani birinin diğerini ortadan kaldırmadığı ile akdî sorumluluktaki sınırların çatma sorumluluğunda geçerli olup olmadığı) hakkında Yargıtay kararlarının doğru istikamette geliştiği görülmektedir. Şöyle ki:

Yargıtay Ticaret dairesi oldukça eski bir kararında¹⁰, şu sonuca varılmıştır: "Çatma hükümleri haksız fiil ile ilgili olup... geminin kendi yüküne ve yolcu ile mürettebatına karşı olan mükellefiyetleri bu kurallara göre değil, sözleşme hükümlerine göre çözümlenir." Bu karar herhalde o tarihte konunun ilim sahasında yeterince incelenmemiş olması sebebiyle verilmiştir. Daha sonraki tarihlerde Yargıtay'ın bu konuda isabetli Kararları görülmektedir.

Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 6.6.1979 tarihli ve E.2955/K.2982 sayılı kararında:¹¹ Müşterek kusurlu bir çatmada, zarar gören yükün içinde bulunduğu gemi donatanının bu yük sahiplerine karşı, tesbit edilmiş bulunan %10 kusuru nisbetinde TTK m.121'e göre sorumlu olacağı sonucuna varılmış ve bu davalının TTK m.1062'ye dayanan savunmasını uygun bularak davayı reddeden yerel mahkeme kararı doğru görülmemiştir. Ancak bu kararda gerekçe yeterli bir şekilde açıklanmamış bulunmaktadır.

Yargıtay 11.Hukuk Dairesinin 27.1.1981 tarih ve E.4302 /K.5052 sayılı kararında aynen şu ifadeler yer almıştır: "...mahkemece davalı Hindistan bandıralı (Lok Prabha) gemisi donatanı sadece taşımacı sıfatı ile değil, aynı zamanda donatan sıfatı ile de TTK m. 1218 hükmü uyarınca çatma sırasında kendi gemisinde zayi olan yükten kusuru oranında sorumlu tutulmasında yasaya aykırılık bulunmamasına ...davalı taşıyıcı ile dava dışı gönderen arasında düzenlenen navlun sözleşmesindeki sorumsuzluk kaydından o sözleşmede taraf olmayan yük malikini ve onun halefi olan sigortacıyı bağlaması müm-

10 Karar metni için : Eriş, G, *Açıklamalı-İçtihatlı Türk Ticaret Kanununun Deniz Ticareti ve Sigorta*, Ankara 1990, s.834.

11 Karar metni için: Eriş,G, a.g.e., s. 837.

kün bulunmamasına ... " Bu kararda görüldüğü üzere yukarıda açıklanan hukukî duruma göre doğru sonuca varılmış, ancak gerekçesi isabetli olmamıştır. Karar metninin nakledilen kısmında yer alan gönderen'den maksat taşıyan, yük malikinden maksat da gönderilendir. Taşıyanın gönderilene karşı olan sorumluluğu da akdî sorumluluktur, taşıyan navlun sözleşmesine kayıt koymak veya konişmentonun hamili kılmak suretiyle gönderilene akdî sorumluluğun hak sahibi haline getirmektedir. Bu kararda diğer yandan nedense, kara taşıması hükümlerine gidilmiştir, ancak bu halde dahi taşıyanın mal sahibine karşı sorumluluğu akdî sorumluluktur.

Çatmadan doğan yük zararlarının kapsamının belirlenmesinde baş kısımda da açıklandığı üzere çatmadan doğan sorumluluğu düzenleyen hükümlerin hukukî mahiyeti ölçü teşkil etmektedir. Çatma sorumluluğu, donatanın, gemi adamlarının haksız fiil sorumluluğuna EK Sorumluluk'dur. Şu halde, çatışan gemilerde bulunan yüklerin sahipleri çatma yüzünden uğradıkları zararı donatanlardan talep edilmeleri için, gemi adamlarının bu zarardan haksız fiil sorumluluğunun bulunması gerekmektedir. Bu konuya açıklık getiren ilginç bir Alman Federal Mahkemesi kararı mevcuttur. Bu kararda¹² olay ve varılan sonuç şöyledir: Tek taraflı kusurlu bir çatma sonucunda kusursuz gemi hasarlanıyor ve hemen bir limana giriyor. Geminin yola devamına liman makamlarınca izin verilmiyor. İçindeki yük hiçbir hasara uğramamıştır. Ancak gemi yola devam edemeyince, yük sahibi yükünü başka bir gemiye aktarma ederek varma limanına taşıyor ve bu aktarma gemisine ödediği navlunu çatma zararı olarak kusurlu gemi donatanından talep ediyor. Mahkeme bu talebi reddediyor, burada mülkiyet hakkının ihlali olmadığı için haksız fiilin mevcut olmadığı ve böylece donatanın sorumluluğu için hukukî sebep bulunmadığı ileri sürülüyor. Alman Federal Mahkemesinin başka bir kararında¹³ hasarlı gemi donatanı, çatma zararları içinde, limanda bir süre kalması zarureti karşısında yükün (çabuk bozulan) başka bir gemi ile varma limanına gönderilmesi için ödediği navlunu talep etmiş, bu talep mahkemece kabul edilmiştir. Davalı, önceki kararı ileri sürmüştü de mahkeme orada yük sahibinin talebi sözkonusu olduğundan bu temyiz talebini reddetmiştir. Burada talep hasarlı gemi donatanından geldiği için çatma zararı teşkil edebilmektedir, zira geminin hasarlanması sonucu ortaya çıkan bir zaruri masraftır.

Tek taraflı kusurlu çatmada, kusurlu gemi içinde bulunan yük zararları için yukarıda zikredildiği üzere¹⁴ donatan TTK m. 947'e göre de sorumlu tutulabilir. Bu zararları için donatana karşı m.947'e dayanan bir tazminat davası açıldığı takdirde, davalı donatan, m. 947'nin "şu kadar ki" ibaresiyle başlayan cümlesi gereğince yükle ilgili durumundaki davacıya karşı taşıyan gemi adamlarının kusurundan doğan mesuliyeti derecesinde sorumlu olacaktır. Bu hükmün şu önemli hukukî sonuçları vardır: Gemi adamlarının teknik kusuru (geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketle) çatmaya sebep

12 BGH 7.6.1979 Vers R 1979, 905.

13 BGH 13.7.1981 Vers R 1981, 1051.

14 Bakınız: s.4; Çağa, T, a.g.m.'de, çatma hükümlerinin m.947'nin uygulanma imkanını ortadan kaldırmadığı ilmî esaslara dayanılarak çok isabetli bir şekilde açıklanmıştır, s. 34-35.

olmuş ise, donatan kendi kusuru olmadıkça sorumlu bulunmayacaktır. Taşıyanın mesuliyetine dair TTK m.1112,1113 ve1114'deki sınırlar sözkonusu olacaktır¹⁵. Kusursuz gemideki yük sahipleri kusurlu gemi donatanına karşı m.947'e müsteniden tazminat davası açtıkları takdîrde, taşıyanın sorumluluğuna dair mezkûr sınırlar sözkonusu olmayacaktır, zira bu yük sahipleri ile karşı geminin donatanı arasında bir navlun sözleşmesi ilişkisi mevcut değildir.

Tek taraflı kusurlu çatmadan doğan yük zararları için BK m.55'e göre de sorumlu donatana karşı dava açabilir¹⁶. Zarar gören yükün kusurlu gemi içinde veya kusursuz gemi içinde bulunması önemli değildir. Kusurlu gemi içinde bulunan yüklerin sahipleri kusurlu gemi donatanına karşı, kusursuz gemi içinde bulunan yüklerin sahipleri kusurlu gemi donatanına karşı m.55'e müsteniden çatmadan doğan yük zararları için tazminat davası açabileceklerdir. Ancak bu halde, sorumlu donatan m.55'de öngörülen hususları isbat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir. Sorumlu donatan kurtuluş beyyinesinden faydalanmak istemez veya bunun için gerekli hususları isbat edemez ise sorumluluktan kurtulamaz. Bu taktirde, donatanın yük sahiplerine karşı olan akdî sorumluluğundaki sınırlamalar yukarıda açıklanan nedenlerle sözkonusu olmayacaktır. Ancak, deniz hukukunun özelliklerine göre, donatanın m.55'e dayanan sorumluluğunda kurtuluş beyyinesi kara hukuka nazaran çok daha kolay olmalıdır. Zira : madde metnine göre isbat edilmesi gereken hususlar, "böyle bir zararın vuku bulması için hal ve maslahatın icap ettiği bütün dikkat ve itinada bulunulduğu yahut dikkat ve itinada bulunmuş olsa bile zararın vukuuna mani olunamayacağı" dır. Burada sözkonusu olan "dikkat ve itinada bulunma" hususu Borçlar Hukuku ilmi sahasında,"müstahdemine seçimine, ona verilecek talimata, alet ve malzemenin verilmesine ve işe nezarete taallûk eder"şeklinde açıklanmaktadır^{16a}). Deniz hukukuna gelince, donatan, belirli eğitimlerden geçerek, gemi adamı' ehliyetini kazanmış olan kişileri görevlendirmektedir. Gemi adamları, yani gemide çeşitli görevleri yerine getirecek olan teknik personel'in sahip olmaları gereken şartlar Yönetmelikle tesbit ve tanzim edilmektedir. Bu nedenle donatanın gemi adamını seçmede dikkatsizliği pek ihtimal dahilinde olan bir kayfiyet değildir. Nezaret etmek ise, deniz hukuku kurallarına göre geminin teknik amiri kaptandır, donatan teknik denizci değildir, çatma vukuuna genelde sebep olan geminin sevkine dair hususlarda kaptana talimat vermesi hukuken mümkün değildir. Alet ve malzemenin verilmesine gelince, burada kanımca sadece şu husus sözkonusu olabilir, gemi denize veya yola elverişsiz ise donatan bunu biliyorsa ve çatma da bu yüzden meydana gelmiş ise. Böyle bir halde, kaptan da kusurludur, elverişsiz gemi ile yola çıkmaması gerekir.

15 Çağa, T, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 10. Baskı İst, 1995, s.111.

16 TTK m. 947'nin BKm. 55'in uygulanma imkânını ortadan kaldırmadığı mehz Alman Hukukunda ve Türk Hukukunda kabul edilmektedir. (Prütssmann § 485 K2c; Wüstendörfer s. 178; Schaps-Abraham §485 Anm. 29, Çağa, T, Cild I s. 113).

16a) von Tuhr, *Borçlar Hukukunun Umumî Kısmı*, Cilt: 1-2, Çev. Cevat Edege, Ankara 1983, s. 394.

Tek taraflı çatmada kusurlu gemi içindeki yük sahibi yük zararı için kendi donatanına karşı BK m. 55'e müsteniden dava açtığı takdirde, donatanla olan akdî ilişkideki sorumluluk sınırları yukarıda açıklanan nedenlerle cari olmayacaklardır.

Müşterek Kusurlu Çatma:

Tek taraflı kusurlu çatma'ya uygulanması mümkün ve yukarıda açıklanan hükümlerin hepsi müşterek kusurlu çatmada da cari olacaktır. Müşterek kusurlu çatma, çatışan gemilerin her ikisinin (veya üç gemi çarpışmışsa üçünün) gemi adamlarının kusurlu fiillerinin çatmaya sebep olması halidir.

Ancak sözkonusu hükümlerden her birinin uygulanmasında sorumlu donatanın birden fazla olması nedeniyle bazı özellikler ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki:

TTK'nun çatmaya dair hükümleri içinde m.1218 müşterek kusurlu çatmada donatanların sorumluluklarını düzenlemektedir. Maddenin birinci fıkrasına göre, müşterek kusurlu çatmadan doğan yük zararları için donatanlar, kusurların ağırlığı nisbetinde sorumludurlar. Bunun anlamı şudur: Her bir geminin (gemi adamlarının) kusurlu davranışlarının (fiil veya ihmal şeklinde) çatmanın meydana gelmesinde etkisi nisbetinde donatanlar yük zararları için sorumlu olacaklar, tazminat ödeyeceklerdir. Bu, görüldüğü üzere illiyet bağına ilişkin bir meseledir. Buradaki özellik şudur: Kanun hükmü açık ve kesin bir şekilde kusur nisbeti esasını benimsemiş bulunduğu göre, çatışan gemilerin gemi adamlarının kusurlarının çatmaya neden olan nisbetinin mutlaka tesbit edilmesi gerekecektir. Gemilerden birinin kusur nisbeti çok cüz'i de olsa bu gözönünde tutulacaktır. Bu durumda, BK m.43 (Alman hukukunda BGB § 276) uygulanmayacaktır. Bu madde hakime tazminatın miktarını tayinde kusur nisbetinin tayini hususunda takdir yetkisi vermektedir. Bu yetkiye binaen çok cüz'i kusur nisbeti hiç nazara alınmayabilecektir¹⁷.

Müşterek kusurlu çatmada, çatışan gemilerin gemi adamlarının kusurlu davranışlarının çatmanın meydana gelmesindeki nisbetleri tesbit edilemezse, mehz Alman Ticaret Kanununun TTK m.1218'e tekabül eden § 736/1'e göre donatanlar yarı yarıya sorumlu olacaklardır. Bu hüküm eski Deniz Ticareti Kanununun 1277. maddesinde bulunduğu halde Türk Ticaret Kanununa alınmamıştır. Aynı hüküm Çatmalara dair 1910 tarihli Brüksel konvansiyonundan gelmiştir. 7 Temmuz 1996 tarihli Fransız Kanununda da aynı hüküm bulunmaktadır (m.4). Hükümün TTK na alınmamış olması bir noksanlıktır, ancak buna rağmen çatışan gemilerin kusur nisbetlerinin tesbit edilemediği halde sorumluluğun yarı yarıya paylaşılması sonucuna varılması doğru ve isabetli olacaktır.

Müşterek kusurlu çatmada donatanların yük zararları için sorumluluklarında kusur nisbetinin esas alınmasında belki de gerçekten La Haye Kaidelerinin dolanılmasının önlenmesi düşünülmüştür, zira bu şekil bir zarar için birden çok sorumlu bulunması halinde genel hükümlerden ayrı özel bir durum yaratmıştır. Böyle bir halde genel hüküm

17 BGH, 30.4.59 Vers R 59, 504.

müteselsil sorumluluktur. Çatma halinde yük zararları için müteselsil sorumluluk kabul edilse idi, kusurlu gemi içindeki yük sahibi zararının tümünü karşı gemi donatanından talep ve tahsil edebilecek, tazminatı ödeyen donatanın rücu talebine karşı kusurlu gemi donatanı akdî sorumluluğuna dair sınırlamaları ona karşı öne sürmeyecekti. Bunun önlenmesi düşüncesi ile kusur nisbetinde sorumluluk esası getirilmiş olabilir. Ancak, böyle bir sonucun elde edilebilmesi için yukarıdaki açıklamalardan anlaşıldığı üzere, çatma hükümlerinde TTK m.947'e atıf yapılması gerekirdi.

Müşterek kusurlu çatmada zarar gören yük sahipleri çatışan gemilerin donatanlarına m.947'ye müsteniden de talepte bulunabilirler, tek taraflı kusurlu çatmadaki durum burada da söz konusudur. Ancak, bu halde yani çatışan iki geminin donatanına karşı m.947'e müsteniden dava açıldığı takdirde, kusurlu gemi donatanları müteselsilen sorumlu olacaklardır, zira kusur nisbetinde sorumluluk sadece çatma hükümlerinde mevcuttur. Burada BK m.51'de öngörülen teselsül söz konusudur¹⁸. Bununla beraber zarar gören yük sahipleri kendisine karşı yükle ilgili (yani taşıtan, yükleten veya gönderilen) oldukları donatanı şahsî kusuru bulunmadıkça m.947 nin "şu kadar ki" ile başlayan hükmü gereğince sorumlu kılamayacaklarından bu halde teselsül de söz konusu olmayacaktır.

Müşterek kusurlu çatmada da yük zararları için donatanların sorumluluğuna BK m.55'e müsteniden de gidilebilecektir. Yük sahibi çatma zararının tazmini için her iki geminin donatanına karşı BK m.55'e göre dava açtığı takdirde, donatanlardan her biri zararın tamamından sorumlu olacağından burada da teselsül (BK m.51) durumu ortaya çıkacaktır. Ancak bu halde zarar görenler için tehlike yukarıda da açıklandığı üzere donatanın kurtuluş kanıtını getirebilmesidir.

Müşterek kusurlu çatmada zarar gören yük sahipleri her bir sorumlu donatana karşı uygulanması mümkün ayrı hükümlere dayanarak tazminat davası açabilirler. Mesele zarar gören yük sahibi kendi donatanına karşı çatma, diğer donatana karşı m.947'e göre dava açabilir. Zarar gören yük sahibi için uygun yol bu ihtimaldedir, zira kendi donatanı çatma hükmüne göre, akdî sorumluluk hakkındaki sınırları ve m.947 deki sınırları ileri süremeyecektir. Ancak yukarıdaki açıklamalara göre karşı gemi donatanının çatma sorumluluğunda m.947'e gidilmesi, zarar görene çatma hükmüne nazaran bir fayda sağlamayacaktır. Zarar gören yük sahiplerinin sorumlu donatanlara uygulaması mümkün ayrı hükümlere göre dava açtıkları halde BK m.51'e göre teselsül durumu ortaya çıkabilir. Müşterek kusurlu çatmada yük zararları için çatma hükümlerine göre dava açılması en uygun çözümü sağlar.

Tatbikatta çatma zararı için BK m.55'e gidilmesi, -ile sorumluluğun sınırlı olmasını bertaraf etme amacına matuf olabilir. Çatma hükümleri ve m.947'e gidildiği takdirde, donatan şahsî kusuru olmadıkça sınırlı aynî surette sorumludur (m.948).

18 Çağa, T, a.g.m., s. 36.