



CMI *Lex Maritima* 2025 – Deniz Ticareti Hukuku Tokyo İlkeleri

The CMI *Lex Maritima* 2025 – The Tokyo Principles of Maritime Law

Cüneyt Süzel*

Öz:

CMI *Lex Maritima* 2025 (Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Tokyo İlkeleri), Milletlerarası Denizcilik Komitesi Genel Kurulu tarafından 17 Mayıs 2025 tarihinde kabul edilmiştir. Bu metin, deniz ticareti hukukunun evrensel olarak uygulanan temel ilkelerini tespit etmeyi, bu alanın kendine özgü yönlerini açıklığa kavuşturmayı ve deniz ticareti hukukunun milletlerarası yeknesaklığına katkı sağlamayı amaçlamaktadır. CMI *Lex Maritima* bir milletlerarası sözleşme, model kanun veya bağlayıcı hukuk metni değildir. Aksine, pozitif deniz hukukundan türetilmiş, hukuken bağlayıcı olmayan ve ancak yürürlükteki hukukun izin verdiği ölçüde tamamlayıcı ve yol gösterici işlev görebilecek bağlayıcı olmayan bir belgedir. Metin, 5 Kuralı ve 25 İlkeden oluşmaktadır. Bu İlkeler deniz ticareti hukukunun kaynakları, gemi, deniz ticareti hukukunda yükümlülük ve sorumluluk, deniz ticareti sözleşmeleri, deniz kazaları, kurtarma, müşterek avarya, gemi alacaklısı hakkı ve zamanaşımı gibi deniz ticareti hukukunun temel konularını kapsamaktadır. Bu çalışmada CMI *Lex Maritima* 2025'in Türkçe tercümesi sunulmaktadır. Sadece Kurallar ve İlkeler değil, CMI *Lex Maritima*'ya ilişkin "Genel Açıklama" da tercüme edilecektir.

Anahtar Kelimeler: CMI *Lex Maritima*, Tokyo İlkeleri, Deniz Ticareti Hukuku, *Comité Maritime International*, Deniz Ticareti Hukukunun Yeknesaklaştırılması.

Abstract:

CMI *Lex Maritima* 2025 (Tokyo Principles of Maritime Law) was adopted by the General Assembly of the *Comité Maritime International* on 17 May 2025. The text aims to identify the universally applied fundamental principles of maritime law, to clarify the distinctive features of this field, and to contribute to the international uniformity of maritime law. CMI *Lex Maritima* is not an international convention, a model law or a legally binding instrument. Rather, it is a non-binding instrument derived from positive maritime law, which may perform a supplementary and guiding function only to the extent permitted by the applicable law. The text consists of 5 Rules and 25 Principles. These Principles cover the main subjects of maritime law, including the sources of maritime law, ships, obligations and liability in maritime law,

* Doç. Dr., İstanbul Bilgi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku Bilim Dalı Öğretim Üyesi,
E-posta: cuneyt.suzel@bilgi.edu.tr
Orcid ID: <https://orcid.org/0000-0003-4008-3421>.

maritime contracts, maritime casualties, salvage, general average, maritime liens and limitation periods. This study presents the Turkish translation not only of the Rules and Principles of CMI *Lex Maritima* 2025, but also of the General Introduction to the text.

Keywords: CMI *Lex Maritima*, Tokyo Principles, Maritime Law, *Comité Maritime International*, Unification of Maritime Law.

Extended Summary:

CMI *Lex Maritima* 2025 (The Tokyo Principles of Maritime Law) is one of the most recent and significant attempts to express the general principles of maritime law in a systematic written form. The text was adopted by the General Assembly of the *Comité Maritime International* on 17 May 2025. It reflects the idea that maritime law, as a distinct and historically international branch of law, is based not only on national legislation and international conventions, but also on common principles, maritime usages, judicial decisions, doctrine and standard contractual forms widely used in maritime practice.

The main purpose of CMI *Lex Maritima* is to identify and disseminate the universally applied principles of maritime law. In this respect, the text seeks to clarify the distinctive features of maritime law and to promote the international uniformity of this field. However, it is important to emphasise that CMI *Lex Maritima* does not aim to create new binding rules. It is neither an international convention nor a model law. It is a non-binding soft law instrument adopted by an international non-governmental organisation. Therefore, its legal value depends on the applicable positive maritime law. It does not replace, amend or override existing rules of positive law. It may only supplement positive maritime law to the extent permitted by that law.

The methodology of CMI *Lex Maritima* is based on the comparative examination of positive maritime law. The text does not seek to express subjective preferences or *de lege ferenda* proposals. On the contrary, it is intended to reflect principles that already gained a substantial degree of international acceptance. Matters on which there is no sufficient international consensus, or which remain essentially national in character, have generally been excluded from the scope of the text. For this reason, certain important areas of maritime practice, such as marine insurance and multimodal transport, are not included in the current version.

CMI *Lex Maritima* consists of 5 Rules and 25 Principles. The preliminary Rules define the purpose, key concepts, scope, legal nature and possible application of the text. The Principles then address the main subject matters of maritime law. These include the interpretation of maritime law, maritime usages, identification and nationality of ships, ownership and operation of ships, obligations of shipowners and operators, navigation rules, the role of the master and pilot, liability of shipowners and operators, limitation of liability, pollution damage, freedom of contract in maritime commerce, carriage of goods and passengers by sea, charterparties, bills of lading, collision, salvage, general average, maritime liens and limitation periods.

The text may be relevant in several ways. Courts and arbitral tribunals may use it as a supplementary interpretative tool where positive law allows reference to general principles of maritime law, *lex maritima* or *lex mercatoria*. Parties may also incorporate the principles into their contracts, although the text is not designed to function as a detailed set of contractual rules comparable to broader instruments such as the UNIDROIT Principles. Legislators may further use it as a guiding reference when preparing national or international legislation in the field of maritime law.

This study provides general information on CMI *Lex Maritima* 2025 and presents its Turkish translation. The translation aims to make this important soft law instrument accessible to Turkish maritime law scholars, practitioners, courts, arbitral tribunals and legislators. Given the international character of maritime law and Türkiye's position in maritime commerce, the Turkish translation of CMI *Lex Maritima* may contribute to the better understanding of the common principles of maritime law and to the discussion of these principles in Turkish legal literature.

CMI *Lex Maritima* 2025 – Deniz Ticareti Hukuku Tokyo İlkeleri

Genel Açıklama

Arka Plan

CMI *Lex Maritima* 2025 (Deniz Ticareti Hukuku Tokyo İlkeleri), deniz ticareti hukukunun genel ilkelerinin bir ifadesidir. Bu belge, deniz ticareti hukuku uygulayıcılarının milletlerarası üst kuruluşu olan Milletlerarası Denizcilik Örgütü (“CMI”) Genel Kurulu kararı ile kabul edilmiştir¹.

Deniz ticareti hukukunun, küresel ölçekte kabul gören temel ilkelere, ortak teamüllere ve yaygın biçimde uygulanan matbu sözleşme hükümlerine dayandığı yönünde yaygın bir kanaat bulunmaktadır. Bu inanç, ulusal mevzuat hükümlerine, yargı kararlarına ve her şeyden önce doktrine yansımaktadır. Bununla birlikte, deniz ticareti hukukuna ilişkin ortak ilkelerin belirlenip yazılı kurallar hâlinde getirilmesine yönelik bugüne kadar az sayıda girişimde bulunulmuştur. CMI *Lex Maritima*, bu yönde hazırlanmış kapsamlı ilk belge ve aynı zamanda milletlerarası alanda faaliyet gösteren bir kuruluş tarafından kabul edilmiş ilk metindir.

Amaç ve Kullanım Alanı

CMI *Lex Maritima* deniz ticareti hukukunun ortak ve temel ilkelerini mümkün olan en sade şekilde ortaya koymak suretiyle, hukukun özel bir dalı olarak deniz ticareti hukukunun anlaşılmasını kolaylaştırmayı amaçlamaktadır. Bunun yanı sıra, bu belge, eğitim alanında, hükümlerin yorumlanmasında, ulusal mevzuatın hazırlanmasında ve içtihatların oluşturulmasında yardımcı olabilecektir. Deniz ticareti hukukuna ilişkin yazılı mevzuatın, mahkemeye deniz ticareti hukukunun genel ilkelerine göre karar verme imkânı tanıdığı durumlarda (ki bu fiilen söz konusu olabilmektedir), CMI *Lex Maritima* hâkimlerce bir hukuk kaynağı olarak dahi kullanabilir. Özetle, CMI *Lex Maritima*’nın uygulanması tamamen devletlerin yürürlükte olan deniz ticareti hukukuna bağlıdır ve ona tâbidir; ayrıca uygulanacak hukuka karşı herhangi bir önceliği olduğuna yönelik bir iddiası da bulunmamaktadır. Başka bir ifadeyle, CMI *Lex Maritima* her zaman pozitif deniz ticareti mevzuatına tâbidir ve bu mevzuatı değiştirmeyi değil, en fazla, anılan mevzuatın imkân verdiği ölçüde onu tamamlamayı amaçlamaktadır. Bu nedenle CMI *Lex Maritima*, hem esnek hem de normatif iddiası sınırlı bir belgedir. CMI *Lex Maritima* bir milletlerarası sözleşme, bir model kanun yahut hukuken bağlayıcılığı olan bir belge niteliğinde değildir; yalnızca milletlerarası bir sivil toplum kuruluşu tarafından kabul edilen, kendine özgü, hukuken bağlayıcılığı olmayan (*soft law*) bir metindir. Bu İlkelerin hukuki niteliği ve uygulama alanına ilişkin daha ayrıntılı açıklamalar için sırasıyla 4 ve 5 numaralı Kurallara bakınız. CMI, her hâlükârda, CMI *Lex Maritima*’nın; CMI’nin temel amacıyla tamamen uyumlu olarak, deniz ticareti hukukunun milletlerarası alanda yeknesaklığının sağlanmasına olumlu katkı sağlayabileceği kanaatindedir. Bu amaç, CMI *Lex Maritima*’nın 1 numaralı Kuralında da teyit edilmektedir.

¹ Metin için bkz. <https://comitemaritime.org/wp-content/uploads/2018/05/The-CMI-Lex-Maritima-2025-The-Tokyo-Principles-of-Maritime-Law-final.pdf>. (e.t. 1/6/2026).

Metodoloji ve Kriterler

CMI Lex Maritima'nın milletlerarası alanda üzerinde büyük oranda uzlaşının bulunduğu İlkeleri kaleme alma amacı açık bir şekilde vurgulanmalıdır. Başka bir ifadeyle, deniz ticareti hukukunun ortak ve temelini oluşturan hususların ifade edilmesi amaçlanmaktadır.

Milletlerarası düzeyde uzlaşının bulunmadığı hususlar ile ulusal nitelik taşıyan düzenlemeler metnin kapsamı dışında bırakılmıştır. Dolayısıyla denizcilik sektörü bakımından önem arz etmesine rağmen bazı konulara; örneğin deniz sigortası ve değişik tür araçlarla yapılan taşımalar; bu belgede hiç yer verilmemiştir. Her ne kadar bazı Ulusal Deniz Hukuku Dernekleri deniz sigortasına ilişkin kuralların da metne eklenmesini önermiş olsalar da milletlerarası alanda uygulama alanı bulunan ortak hukuk kurallarının tespit edilmesi için daha kapsamlı ve ek çalışma yapılması gerektiği görüşü hâkim gelmiş ve bu yönde çalışmaların uygun görülmesi hâlinde ilerleyen yıllarda yapılabileceği ifade edilmiştir. Değişik tür araçlarla yapılan taşımalar bakımından üzerinde milletlerarası uzlaş sağlanan kuralların mevcut olmadığı düşünülmektedir.

CMI Lex Maritima, ortak kuralları tespit etmek amacıyla farklı devletlerin “pozitif deniz ticareti hukuku” kuralları karşılaştırılarak hazırlanmıştır. Daha sade şekilde ifade etmek gerekirse, “pozitif deniz ticareti hukuku”, *CMI Lex Maritima*'da yer verilmeyen kurallarla birlikte *CMI Lex Maritima*'nın kendisinden türetildiği tüm deniz ticareti hukuku kaynaklarını kapsamaktadır (bkz. Kural 2(4)'teki tanım). *Lex Maritima*'nın geniş kabulünü sağlamak ve temellendirmek amacıyla, metin içinde yer verilen dipnotlarında esas alınan kaynaklara atıf yapılmıştır. Başka bir ifadeyle, *CMI Lex Maritima* nesnel ve bilimsel metodoloji esas alınarak hazırlanmıştır; bu metodoloji mekanik veya kimyasal bir ayrıştırma ya da damıtma sürecine benzetilebilir. Bu nedenle, yürürlükte olmayan yani gelecekte yapılacak düzenleme ve/veya yeknesaklaştırma girişimlerine ilişkin subjektif veya kişisel tercihler ile olması gereken hukuka (*de lege ferenda*) ilişkin beklentiler dikkate alınmamıştır. Ayrıca, kuralların hazırlık çalışmaları yürürlükteki deniz ticareti hukuku kurallarına odaklanmıştır. Yer yer, belirli bazı ilkelerin kökenini daha güçlü şekilde ortaya koymak amacıyla tarihsel açıklamalara yer verilmiş olmakla birlikte, bu husus sistematik bir biçimde yapılmamıştır.

Kurallar ve İlkeler

CMI Lex Maritima, 5 “Kural” ve 25 “İlke”den oluşmaktadır. “Kurallar”, belgenin amacını, belgede yer verilen kavramların tanımlarını, belgenin kapsamını, hukuki niteliğini ve uygulama alanını belirleyen giriş niteliğinde teknik düzenlemelerdir. “İlkeler” ise, deniz ticareti hukukunun genel ilkelerini ortaya koyan maddi nitelikteki düzenlemelerdir. İlkeler üç farklı türdedir: [1] *Lex Maritima*'nın zaten bir parçasını teşkil eden diğer düzenlemelere atıf yapan İlkeler (COLREG ve York-Anvers Kuralları); [2] içeriği doğrudan bu belge tarafından ortaya konulan maddi İlkeler; ve [3] pozitif deniz ticareti hukukunda düzenlenmekle birlikte, bu kuralların içeriği bakımından milletlerarası yeknesaklığın bulunmadığı ve/veya kuralların ancak pozitif deniz ticareti hukukunun bunları benimsemesi hâlinde uygulanabilirlik kazanan İlkeler (örneğin taşıma sözleşmelerine ilişkin emredici hükümler, enkaz kaldırma yükümlülükleri, gemi alacaklısı hakkı ve hak düşürücü süre). Bu konuda daha ayrıntılı açıklamalar Kural 2'ye ilişkin Açıklamalar kısmında yer almaktadır. Bu belge, bilinçli bir tercihle “Maddeler” veya “Bölümler” şeklinde

düzenlenmemiştir; zira belirtildiği üzere, bu metin ne bir milletlerarası sözleşme ne de bir model kanun niteliğindedir.

Hazırlık Süreci

CMI, 2014 yılında *Lex Maritima*'nın hazırlanmasına ilişkin Milletlerarası Çalışma Grubunun ("Çalışma Grubu") kurulmasını onaylamıştır. Akabinde, Çalışma Grubu arka arkaya hazırlanan taslak metinler üzerinde değerlendirme yapmıştır. Taslağın bazı kısımları, 2016 yılında New York'ta ve 2019 yılında Mexico City'de düzenlenen CMI toplantısında sunulmuştur. Tam metni içeren ilk taslak 2022 yılında Anvers'te gerçekleştirilen CMI Konferansında sunulan 8'inci Taslaktır. 9'uncu Taslak, 2023 yılında Montreal'de düzenlenen CMI Kolokyumunda; 15'inci Taslak ise 2024 yılında Göteborg'da düzenlenen CMI Kolokyumunda sunulmuştur. Bu "Göteborg Taslağı", CMI'nin internet sitesi aracılığıyla tüm paydaşların erişimine açılmış ve ayrıca CMI'ye bağlı Ulusal Deniz Hukuku Derneklerine CMI Anketi olarak doğrudan iletilerek, yukarıda açıklanan nesnel ve bilimsel metodoloji doğrultusunda ekleme veya düzeltme yapılması amacıyla görüş istenmiştir.

Çalışma Grubu, kendisine iletilen tüm görüşleri kapsamlı şekilde değerlendirmiş, işlemiş ve yanıtlamıştır. Bu değerlendirmeler ve ayrıca yürütülen kapsamlı karşılaştırmalı hukuk araştırmaları temelinde, "Tokyo Taslağı"nın yaklaşık on farklı taslağı hazırlanmıştır. Nihai metin, 2025 yılında Tokyo'da gerçekleştirilen CMI Konferansına sunulmuş ve CMI Genel Kurulu tarafından "*CMI Lex Maritima 2025*" veya "Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Tokyo İlkeleri" olarak tartışılıp kabul edilmiştir. Nihai metin, 17 Mayıs 2025 tarihinde Genel Kurul tarafından onaylanmıştır.

Çalışma Grubu tarafından hazırlanan taslağın kaleme alınması ve buna ilişkin araştırma çalışmalarının büyük bölümü, Çalışma Grubu Başkanı Eric van Hooydonk tarafından gerçekleştirilmiştir. Çalışma Grubu üyeleri tarafından yapılan yorumlar, öneriler ve sağlanan ulusal mevzuat, Taslakların geliştirilmesine katkı sağlamıştır. Çalışma Grubu şu üyelerden oluşmaktadır: Eric van Hooydonk (Belçika), Başkan; Jesús Casas Robla (İspanya), Raportör; Eduardo Adragna (Arjantin); Aybek Ahmedov (Rusya); Kerim Atamer (Türkiye); Werner Braun Rizk (Brezilya); Javier Franco (Kolombiya); Tomotaka Fujita (Japonya); Andrea La Mattina (İtalya); Luiz Roberto Leven Siano (Brezilya); Filippo Lorenzon (Birleşik Krallık/İtalya); Andreas Maurer (Almanya); Bernardo Melo Graf (Meksika); Mišo Mudrić (Hırvatistan); Gustavo Omaña Parés (Venezuela); Massimiliano Rimaboschi (İtalya); Francis Rose (Birleşik Krallık); Frank Smeele (Hollanda); Michael Sturley (ABD); Lijun Zhao (Çin/Birleşik Krallık).

İnternet sitelerine son erişim tarihi 15 Nisan 2025'tir. IMO Sözleşmelerinin yürürlüğüne ve taraf devletlere ilişkin veriler, 5 Ocak 2024 tarihli bir IMO belgesine dayanmaktadır.

İleride Yapılacak Çalışmalar

Bu metin, *CMI Lex Maritima*'nın ilk sürümüdür. Deniz ticareti hukuku dünyada gelişmeye devam ettikçe, bu belgenin de belirli aralıklarla güncellenmesi uygun olacaktır. Bununla birlikte, *CMI Lex Maritima*'nın görece yeknesaklık arz eden genel ilkeleri içermesi nedeniyle, değişikliklerin

ihtiyatlı biçimde yapılması gerekir. Yukarıda da belirtildiği üzere, gelecekte yeni İlkelerin eklenmesi olasılığı da göz ardı edilmemelidir.

Çok sayıda Ulusal Deniz Hukuku Derneği, *CMI Lex Maritima*'nın İngilizce dışındaki dillere de tercüme edilmesini talep etmiştir. Bu çeviriler, CMI'nın resmî çalışma dillerinden biri olan Fransızca başta olmak üzere, örneğin İspanyolca gibi diğer dilleri de kapsayabilir.

Kısım 1²

Başlangıç kuralları

Kural 1 – Amaç³

CMI Lex Maritima'nın amacı, deniz ticareti hukukunun evrensel olarak uygulanan İlkelerini tespit etmek ve yaymak suretiyle, bu alanın kendine özgü yönlerini açıklığa kavuşturmak ve milletlerarası yeknesaklığının sağlanmasını teşvik etmektir.

² Tercümede yer verilen milletlerarası sözleşmeler ve çeviren tarafından benimsenen kısaltmalar şu şekildedir: COLREG (*Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972*), SOLAS (*International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS), 1974*), 1976 Sınır Sözleşmesi (*Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976*), 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi (*International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage*), 2001 Yakıt Sözleşmesi (*International Convention on Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage*), 2007 Enkaz Kaldırma Sözleşmesi (*Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007*), 1924 Lahey Sözleşmesi (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading*), Lahey/Visby Kuralları (*International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading, signed at Brussels, August, 25, 1924 as Amended by the Protocols Dated February 23, 1968 and December 21, 1979*) Hamburg Kuralları (*United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978*) Rotterdam Kuralları (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*), 1974 Yolcu Sözleşmesi (*Athens Convention relating to the carriage of passengers and their luggage by sea, 1974*), 2002 Yolcu Sözleşmesi (*Protocol of 2002 to the Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974*) 1910 Çatma Sözleşmesi (*Convention for the Unification of Certain Rules of Law with respect to Collisions between Vessels, 1910*) 1989 Kurtarma Sözleşmesi (*The International Convention Salvage*), 1926 Rehin Sözleşmesi (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Maritime Liens and Mortgages, 1926*), 1967 Rehin Sözleşmesi (*International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Maritime Liens and Mortgages, 1967*), 1993 Rehin Sözleşmesi (*International Convention on Maritime Liens and Mortgages, 1993*).

³ Kural 1'e ilişkin açıklamada, *CMI Lex Maritima*'nın yalnızca açıklayıcı nitelikte bir metin olmadığı ve somut amaçlar doğrultusunda kaleme alındığı ifade edilmektedir. Buna göre belgenin ilk amacı, deniz ticareti hukukunun dünya genelinde ortak kabul gören temel ilkelerini tespit ederek bunları sistematik bir biçimde ortaya koymaktır. Bu suretle deniz ticareti hukukuna özgü, kavram ve esasların açıklığa kavuşturulması hedeflenmektedir. Nitekim kurtarma, çatma, müşterek avarya, gemi alacaklısı hakkı ve taşıyanın sorumluluğu gibi konular, özel hukukun genel kurallarından farklılaşmakta ve kendine özgü özellikler taşımaktadır.

Gerekçede ayrıca, belgenin bir diğer amacının milletlerarası deniz ticareti hukukunun yeknesaklaşmasına katkı sağlamak olduğu da belirtilmektedir. CMI'nın kurulduğu tarihten beri temel hedefi deniz ticareti hukukunun yeknesaklaştırılması olduğundan, *Lex Maritima* da farklı hukuk sistemlerinde ortak şekilde benimsenmiş esasları tespit edilmiştir. Bu çerçevede metnin bağlayıcı kurallar ihdas etmekten ziyade, ortak bir şekilde benimsenen yürürlükteki kuralları görünür kılarak mahkemeler, hakem heyetleri, uygulayıcılar ve kanun koyucular bakımından yol gösterme amacı taşıdığı belirtilmiştir.

Öte yandan gerekçede, *CMI Lex Maritima*'nın esas itibarıyla deniz ticareti hukukuna odaklandığı, ancak kaptan, çevresel sorumluluk, enkaz kaldırma veya COLREG kuralları gibi hususlara da değinerek deniz kamu hukuku ile özel hukuk arasındaki kesişim noktalarını tamamen dışlamadığı da vurgulanmaktadır. Buna karşılık deniz hukuku ile iç su taşımacılığı gibi alanların metnin kapsamının dışında bırakıldığı belirtilmektedir. Bu itibarla Kural 1, belgenin hem hedefini hem de maddi sınırlarını ortaya koyan temel bir hükümdür. Kural 1'e ilişkin açıklamalar için bkz. *CMI, Lex Maritima*, s. 8-10.

Kural 2 – Tanımlar⁴

CMI Lex Maritima kapsamında:

- (1) “*CMI Lex Maritima*”, işbu metinde yer verilen Başlangıç Kuralları ile İlkeleri ifade eder;
- (2) “İlkeler”, *CMI Lex Maritima*’nın 2 ilâ 7 nci Kısımlarında düzenlenen İlkeleri ifade eder;
- (3) “gemi”, her türlü deniz aracını kapsar⁵;
- (4) “pozitif deniz hukuku”, deniz ticareti hukukuna ilişkin kamu hukuku ve özel hukuk kurallarını ve ayrıca denizcilik konularına uygulanan deniz ticareti hukuku dışındaki kuralları da içerecek şekilde, yürürlükte bulunan herhangi bir milletlerarası sözleşmeyi, ulusal denizcilik mevzuatı veya kanununu, içtihatları ya da hukuk doktrini ifade eder⁶;
- (5) “benimsemek”, tanımak, uygulamak, yürürlüğe koymak, etki kazandırmak ve/veya somutlaştırmak fiillerini kapsar;
- (6) “deniz ticareti hukuku teamülü”, deniz ticareti hukuku alanında aynı durumda bulunan kişiler veya taraflarca yaygın biçimde bilinen ve düzenli olarak uygulanan her türlü teamül, örf veya âdeti ifade eder;
- (7) “gemi maliki”, geminin maliki olarak sicile kayıtlı kişi veya kişileri ya da sicil kaydının bulunmaması hâlinde geminin maliki olan kişi veya kişileri ifade eder;
- (8) “gemi işleteni”, gemi maliki olmayan, ancak gemiyi işleten kişi veya kişileri ifade eder⁷;
- (9) “mahkeme”, her türlü mahkeme, yargı merci, hâkim, hakem veya diğer herhangi bir uyuşmazlık çözüm makamını ifade eder⁸.

⁴ Kural 2’ye ilişkin genel açıklamalarda, hükmün *CMI Lex Maritima*’da kullanılan temel kavramları açıklığa kavuşturmak ve metnin yeknesak biçimde anlaşılmasını sağlamak amacıyla sevk edildiği belirtilmektedir. Tanım maddesiyle yeni kavramlar oluşturulmasının amaçlanmadığı, metindeki tanımların ulusal hukukun veya milletlerarası sözleşmelerde yer verilen tanımların yerine geçme amacını taşınmadığı belirtilmiştir. Kural 2’ye ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *CMI, Lex Maritima*, s. 11-15.

⁵ “Gemi” kavramının, *CMI Lex Maritima* bakımından mümkün olan en geniş ve yalın biçimde tanımlandığı, gemi kavramı konusunda milletlerarası alanda tam bir görüş birliği bulunmadığı, bu sebeple bağlayıcı ve dar bir tanım yerine “her türlü deniz aracı” ibaresine yer verildiği belirtilmektedir. Gemi tanımının yalnızca *CMI Lex Maritima*’nın uygulanması bakımından kabul edildiği, pozitif hukukta yer alan daha dar veya daha geniş tanımlara halel getirmediği özellikle vurgulanmaktadır.

⁶ “Pozitif deniz hukuku” kavramının, *CMI Lex Maritima*’nın hukuki niteliğini anlamak bakımından merkezi önemde olduğu ifade edilmektedir. Buna göre kavram; deniz hukukuna ilişkin kamu hukuku ve özel hukuk kurallarını, denizcilik uyuşmazlıklarına uygulanan deniz hukuku dışındaki kuralları, yürürlükteki milletlerarası sözleşmeleri, ulusal mevzuatı, yargı kararlarını ve doktrinini kapsayacak şekilde geniş tutulmuştur. Böylece *CMI Lex Maritima*’nın mevcut hukukun yerine geçen değil, onun yanında ve izin verdiği ölçüde tamamlayıcı bir kaynak olduğu ortaya konulmaktadır.

⁷ Açıklamalarda gemi maliki ile işleten ayrımının yalnızca *CMI Lex Maritima*’nın yorumlanmasında kullanılmak üzere tercih edildiği, ulusal mevzuattaki farklı terminoloji ve sorumluluk sistemlerine müdahale amacı taşımadığı vurgulanmaktadır.

⁸ Mahkeme kavramının içeriğinin geniş tutulmasıyla *CMI Lex Maritima*’nın yalnızca mahkeme önünde görülen uyuşmazlıklarda değil, tahkim ve diğer alternatif uyuşmazlık çözüm yollarında da başvurulabilir bir metin olduğunun ortaya konulması amaçlanmıştır.

Kural 3 – Gemi bakımından uygulama alanı⁹

(1) İlkeler, tüm gemilere uygulanır.

(2) Birinci fıkra hükmü, savaş, kamu hizmeti, ticari olmayan ve/veya diğer amaçlarla kullanılan gemileri kapsamı dışında bırakan pozitif deniz hukuku kurallarını etkilemez.

Kural 4 – İlkelerin hukuki niteliği¹⁰

(1) *CMI Lex Maritima*, Milletlerarası Denizcilik Örgütü Genel Kurulu tarafından kabul edildiği hâliyle, deniz ticareti hukukunun evrensel olarak uygulanan İlkelerini ortaya koyar¹¹.

(2) İlkeler, pozitif deniz hukukundan ayrılmayı amaçlamaz; aksine, pozitif deniz hukukunun izin verdiği ölçüde onu tamamlamayı hedefler¹².

(3) İlkelerde yer alan hiçbir hüküm, bir mahkemenin tespit ettiği diğer genel deniz ticareti hukuku ilkelerinin; özellikle aşağıda sayılan genel ilkelerin, uygulamasını engelleyecek şekilde yorumlanamaz¹³:

⁹ Kural 3'e ilişkin hükmün *CMI Lex Maritima*'nın gemi bakımından uygulama alanını belirlemektedir. Buna karşılık, hangi sözleşmelere, kişilere, olaylara veya alacak türlerine uygulanacağı hususlarının ayrıca düzenlenmediği; zira bu konuların ilgili İlkelerin içeriğinden yeterince anlaşılabilirdiği belirtilmektedir.

(1) numaralı paragraf bakımından, İlkelerin kural olarak geminin işlevi, kullanım amacı veya niteliğine bakılmaksızın tüm gemilere uygulanacağını açıkça teyit edildiği ifade edilmektedir. Açıklayıcı gerekçede, böyle bir açıklamanın gerekli görüldüğü; çünkü pozitif deniz hukukunda bazı kuralların belirli gemi türleri bakımından uygulanmadığına sıkça rastlandığı belirtilmektedir. Bu sebeple, *CMI Lex Maritima*'nın kural olarak geniş bir uygulama alanına sahip olduğu, ancak pozitif hukukta öngörülen istisnaları ortadan kaldırma amacı taşımadığı vurgulanmaktadır.

(2) numaralı parafda ise, savaş gemileri, kamu hizmetinde kullanılan gemiler, ticaret gemisi niteliğinde olmayan devlet gemileri veya benzeri bazı gemi türlerinin birçok milletlerarası sözleşme ve ulusal mevzuatta kapsam dışında bırakılabildiği ifade edilmektedir. *CMI Lex Maritima*'nın bu konuda yeknesak yeni istisnalar getirmediği, mevcut pozitif hukukta kabul edilen sınırlamaları saklı tuttuğu vurgulanmaktadır. Hükmün gemi bakımından geniş uygulama alanını koruduğu ve yürürlükteki hukuk düzenleriyle uyum sağladığı belirtilmiştir. Kural 3'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *CMI, Lex Maritima*, s. 16-17.

¹⁰ Hükmün *CMI Lex Maritima* İlkelerinin hukuki niteliğini, pozitif deniz hukuku karşısındaki konumunu ve uygulamadaki işlevini açıklığa kavuşturduğu belirtilmektedir. Düzenleme, İlkelerin bağımsız ve üstün normlar ihdas eden bir metin olmadığını; mevcut pozitif deniz hukukundan alınmış ortak esasları derleyen, tamamlayıcı ve yol gösterici bir çerçeve sunduğu açıklanmıştır. Kural 4'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *CMI, Lex Maritima*, s.18-19.

¹¹ *CMI Lex Maritima*, devletlerin farklılık gösteren mevzuatını yeknesaklaştırmak amacıyla yeni kurallar yaratmamakta; hâlihazırda üzerinde geniş uzlaşa bulunan esasları tespit ederek sistematik biçimde ortaya koymaktadır. Açıklayıcı gerekçede ayrıca, bu İlkelerin karşılaştırmalı ve nesnel bir inceleme yoluyla pozitif deniz hukukundan alındığı, ticari çıkarların veya hukuk politikası tercihlerinin bu süreçte rol oynamadığı vurgulanmaktadır. "Kabul edilmiş" ibaresi ise, metnin CMI tarafından hazırlanmış bir derleme olduğunu, deniz ticareti hukuku ilkelerinin tek ve münhasır kaynağı olma iddiası taşımadığını gösterdiği belirtilmiştir.

¹² İlkelerin, pozitif hukukunun yerine geçme; onu ilga etme, ona aykırı biçimde uygulanma amacının olmadığı belirtilmektedir. CMI kararı niteliğindeki bu metin, ancak destekleyici ve tamamlayıcı bir araçtır. Dolayısıyla sorumluluk, sorumluluğun sınırlandırılması, taşıyanın sorumluluğu veya milletlerarası sözleşmelerle düzenlenmiş diğer alanlarda yürürlükteki bağlayıcı düzenlemeleri değiştirme amacı taşımamakta; yalnızca bu alanlarda müştereken kabul edilmiş ana esasları teyit etmektedir. Sonuç itibarıyla *CMI Lex Maritima* daima pozitif deniz hukukuna tâbidir ve hukuki değerini ancak onun izin verdiği ölçüde kazanabilir.

¹³ Hükme ilişkin yapılan açıklamada, *CMI Lex Maritima*'nın münhasırlık iddiasında bulunmadığının bu düzenleme ile açıkça ortaya konulduğu belirtilmiştir. Buna göre bir kuralın bu metin içinde yer almaması, onun *lex maritima* ilkesi sayılamayacağı anlamına gelmez. Açıklayıcı gerekçede, mahkemelerin özellikle milletlerarası sözleşmelerde ve ulusal

- (a) en yaygın biçimde uygulanan milletlerarası denizcilik sözleşmeleri;
- (b) devletlerin pozitif deniz hukuku.
- (4) İlkeler, ulusal ve milletlerarası yasama faaliyetleri için yol gösterici rehber olarak kullanılabilir¹⁴.
- (5) Bu belge, “*CMI Lex Maritima 2025*” veya “Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Tokyo İlkeleri” olarak anılabilir.

Kural 5 – İlkelerin uygulanması¹⁵

İlkeler aşağıdaki hâllerde uygulanabilir:

- (1) pozitif deniz hukukunun, deniz ticareti hukukunun genel ilkelerine, *lex maritima*’ya veya *lex mercatoria*’ya atıf yapması hâlinde;
- (2) bir mahkemenin deniz ticareti hukukunun genel ilkelerinde, *lex maritima*’da veya *lex mercatoria*’da yol gösterici ilkeler aramayı tercih ettiği durumlarda¹⁶;
- (3) bir sözleşmede tarafların, İlkeleri, deniz ticareti hukukunun genel ilkelerini, *lex maritima*’yı veya *lex mercatoria*’yı sözleşmelerine dâhil etmeyi kararlaştırdıkları durumlarda¹⁷.

hukuktaki ortak esaslardan hareketle başka genel deniz hukuku ilkelerini de tespit edebilecekleri belirtilmektedir. Bu şekilde içtihat yoluyla ortaya çıkan gelişmelerin gelecekte yapılacak değişikliklerde dikkate alınabileceği ifade edilmektedir.

¹⁴ Gerekçede kanun koyucuların ulusal mevzuat hazırlarken bu İlkelerden yararlanabilecekleri belirtilmektedir. Metnin “model kanun” niteliği taşımadığı da özellikle vurgulanmaktadır. Bu sebeple hükümde “model” yerine daha esnek bir kavram olarak “yol gösterici rehber” ifadesi tercih edilmiştir.

¹⁵ Açıklamada metnin hukuken bağlayıcı olmadığına özellikle altı çizilmiştir. Bu sebeple, metinde “emredici kural” olduğu çağrışımı yaratabilecek ibarelerden kaçınıldığı ve “uygulanabilir” gibi terimlere yer verildiği belirtilmiştir. Kural 5’e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *CMI, Lex Maritima*, s. 20-21.

¹⁶ Mahkemenin, pozitif deniz hukuku çerçevesinde ve gerek re’sen gerek tarafların talebi üzerine, genel deniz ticareti hukuku ilkelerinden yararlanmak isteyebileceği belirtilmektedir. Buna göre *CMI Lex Maritima*, mahkemeler bakımından doğrudan bağlayıcı bir belge; yorumda, boşluk doldurmada veya ortak esasların tespitinde başvurulabilecek yardımcı bir kaynak niteliği taşımaktadır.

¹⁷ Bu paragraf bakımından yapılan açıklamada tarafların sözleşmelerinde *CMI Lex Maritima*’nın uygulanabileceğini öngörebilecekleri ifade edilmektedir. Ne var ki, metnin milletlerarası ticari sözleşmelere ilişkin UNIDROIT İlkeleri gibi ayrıntılı düzenleme içermediği; yalnızca deniz ticareti hukukunun evrensel kabul gören temel esaslarını özetleyen sınırlı bir çerçeve teşkil ettiği özellikle vurgulanmaktadır. Bu nedenle bu yönde sözleşmeye dâhil edilmesi durumunda İlkeler tamamlayıcı veya yorumlayıcı bir araç olarak işlev görecektir.

Kısım 2

Deniz ticareti hukukunun kaynakları

İlke 1 – Deniz ticareti hukukunun yorumlanması¹⁸

(1) Pozitif deniz hukukunun yorumlanmasında, bir mahkeme, deniz ticareti hukukunun yeknesaklığının sağlanmasını ve deniz taşımacılığı ile ticaretinin etkin şekilde yürütülmesini gözetmeyi uygun bulabilir¹⁹.

(2) İlkeler, pozitif deniz hukukunun yorumlanmasında kullanılabilir²⁰.

İlke 2 – Deniz ticareti hukuku teamülü²¹

(1) Taraflar, aralarında kararlaştırdıkları veya karşılıklı olarak teyit ettikleri her türlü deniz ticareti hukuku teamülü ile bağlıdır²².

(2) Bir mahkeme, pozitif deniz hukukunun izin verdiği hâllerde deniz ticareti hukuku teamülünü uygulayabilir²³.

¹⁸ İlke 1'e ilişkin gerekçede, hükmün, hâkimleri ve hakemleri, deniz ticareti hukukuna ilişkin kuralları yalnızca ulusal ölçekte değil, deniz ticareti hukukunun milletlerarası niteliğini dikkate alan bütüncül bir anlayışla yorumlamaya davet ettiği belirtilmiştir. Bununla birlikte, bu yaklaşımın pozitif hukukun emredici yorum kurallarını bertaraf etmediği; milletlerarası sözleşmelerin, kanun hükümlerinin veya sözleşme şartlarının yorumuna ilişkin bağlayıcı kuralların saklı olduğu özellikle vurgulanmaktadır. İlke 1'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *CMI, Lex Maritima*, s. 22-25.

¹⁹ (1) numaralı paragraf bakımından yapılan açıklamada, deniz ticareti hukukunun tarihsel olarak milletlerarası nitelik taşıyan ve böylece farklı hukuk düzenlerinde ortak esaslar geliştirmiş bir alan olduğu ifade edilmektedir. Bu sebeple, özellikle yeknesaklaştırma amacı taşıyan milletlerarası denizcilik sözleşmelerinin yorumunda, ulusal hukuk merkezli dar bir yaklaşım yerine milletlerarası ve ortak bir yorum yönteminin benimsenmesinin uygun olduğu belirtilmektedir. Açıklayıcı gerekçede, yabancı mahkeme kararları, hazırlık çalışmaları, ilgili diğer milletlerarası düzenlemeler ve benzer sözleşmeler arasındaki karşılaştırmaların bu yorum sürecinde dikkate alınabileceği ifade edilmektedir. Böylece ulusal mahkemedeki hâkim fiilen milletlerarası alanda bir görev icra edecektir. Açıklayıcı gerekçede, hukuki öngörülebilirlik ve yeknesaklığın, gemi maliklerinden yük ilgililerine, sigortacılaran kamu makamına kadar tüm ilgililer bakımından hukuki güvenliği artıracığı; bunun da milletlerarası deniz taşımacılığını ve ticaretin işleyişini olumlu şekilde destekleyeceği ifade edilmektedir. Bununla birlikte, bu amacın, taraflar arasındaki hak, risk ve sorumluluk dağılımını tek başına belirleyen üstün bir ilke olmadığı; deniz emniyeti, insan hayatının korunması, sosyal menfaatler ve çevrenin korunması gibi diğer meşru amaçlarla birlikte değerlendirilmesi gerektiği de vurgulanmaktadır.

²⁰ Metnin pozitif deniz hukuku kurallarının yorumlanması bakımından da önem arz ettiği, bunun metnin temel amaçlarından biri olduğu, ancak bunun ilgili pozitif hukuk düzeninin izin verdiği ölçüde mümkün olacağı belirtilmektedir. Dolayısıyla İlkelerin, bağlayıcı normların yerine geçen hükümler değil; yorumda yol gösterici, boşluk doldurucu ve ortak esasları görünür kılıcı yardımcı bir kaynak niteliğinde olduğunun bir kere daha altı çizilmektedir.

²¹ Kural 2(6)'da tanımlanan bu kavramın, özellikle milletlerarası sözleşmelerle veya ulusal kanunlarda ayrıntılı biçimde düzenlenmemiş alanlarda önemli bir tamamlayıcı kaynak işlevi gördüğü ifade edilmektedir. İlke 2'ye ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *CMI, Lex Maritima*, s. 26-28.

²² Gerekçede bu düzenlemenin sözleşme özgürlüğünün doğal sonucu olduğu ve milletlerarası ticari sözleşme ilkeleriyle de uyumlu olduğu ifade edilmektedir. Dolayısıyla taraflar arasındaki yerleşik uygulamalar veya açıkça benimsenmiş teamüller, sözleşmesel ilişkinin bir parçası hâline gelebilecektir.

²³ Gerekçede birçok milletlerarası sözleşmende, ulusal mevzuatta teamüle doğrudan veya dolaylı şekilde atıf yaptığı belirtilmektedir. Bu yönüyle hüküm, teamülün bağımsız ve yaygın biçimde tanınan bir hukuk kaynağı olduğunu hatırlatmaktadır. Bununla birlikte, *CMI Lex Maritima*'nın teamülü pozitif hukuka veya geçerli sözleşme hükümlerine aykırı biçimde üstün kılma amacı taşımadığı da özellikle vurgulanmaktadır. Gerekçede ayrıca, açık istişare

(3) Bir mahkeme, deniz ticareti hukuku teamülünü, diğerleri yanında, özellikle aşağıdaki hususlara uygulayabilir²⁴:

- (a) deniz taşıması için eşyanın teslim alınmasına;
- (b) eşyanın geminin güvertesinde taşınmasına;
- (c) eşyanın boşaltma limanında teslim edilmesine;
- (d) bir taşıma senedinin veya elektronik taşıma kaydının düzenlenmesine;
- (e) liman sahasındaki ticari işlemlere.

(a), (c), (d) ve (e) bentlerinde belirtilen hususlar bakımından, yerel teamül veya liman teamülü dikkate alınabilir.

Kısım 3

Gemiler

İlke 3 – Tanımlama, tabiiyet ve bayrak²⁵

(1) Tüm gemiler, bir ad ve bağlama limanı ile tanımlanır²⁶.

(2) Gemiler, bayrağını çekme hakkına sahip oldukları devletin tabiiyetini haizdir. Her devlet, gemilere kendi tabiiyetini kazanma, gemilerin kendi ülkesinde sicile kaydedilmesi ve kendi bayrağını çekme hakkına ilişkin koşulları belirlemelidir. Devlet ile gemi arasında gerçek bir bağın bulunması gerekir²⁷.

süreçleriyle hazırlanan matbu sözleşmelerin ve sektör düzenlemelerinin deniz ticareti hukuku teamülünün oluşumunda önemli rol oynayabileceği ifade edilmektedir. Özellikle charter partiler alanında yaygın kullanılan matbu metinlerin, teamülün tespitinde veya genel deniz ticareti hukuku ilkelerinin belirlenmesinde dikkate alınabileceği belirtilmektedir. Bununla birlikte, bu sözleşme metinlerinin kendilerinin değil, içerdikleri yaygın kabul görmüş esasların teamül niteliği kazanabileceği vurgulanmaktadır.

²⁴ Bu paragrafta sayılan alanlarda özellikle yerel teamülün veya liman teamülünün önem taşıyabileceği, zira uygulamanın çoğu zaman limandan limana değişiklik gösterebildiği belirtilmektedir. Ancak bu örneklerin sınırlayıcı olmadığı da belirtilmiştir.

²⁵ Hükmün gemilerin kimliği, tabiiyeti ve bayrağına ilişkin deniz ticareti hukukunun temel esaslarını ortaya koyduğu belirtilmektedir. Düzenlemenin hem kamu deniz hukuku hem de deniz ticareti hukuku bakımından öneme sahip olduğu; zira geminin hangi devlete ait olduğunun ve ne şekilde tanımlandığının çok sayıda hukuki ilişkinin başlangıç noktasını oluşturduğu ifade edilmektedir. İlke 3'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *CMI, Lex Maritima*, s. 29-30.

²⁶ Gerekçede, gemi adının; sicile kaydının, resmi sertifikaların düzenlenmesinin, charter parti gibi sözleşmelerin kurulması ve deniz ticaretine ilişkin yargısal süreçlerin yürütülmesinin temel bir unsuru olduğu ifade edilmektedir. Gemi malikinin kural olarak gemiye ad verme serbestisine sahip olduğu, ancak bunun çoğu zaman başka gemilerce kullanılmayan bir ad seçilmesi gibi sınırlamalara tâbi olabileceği belirtilmektedir. “Bağlama limanı” kavramının ise dar teknik anlamda değil, geminin kayıt yeri veya sicil limanını da kapsayacak geniş anlamda kullanıldığı vurgulanmaktadır. Gerekçede ayrıca, hükmün bilinçli olarak kısa tutulduğu; bu sebeple gemi adının ve bağlama limanının bordaya yazılması, çağrı işareti, IMO numarası veya ulusal tanıtmı numaraları gibi hususlara ayrıca yer verilmediği ifade edilmektedir. Bununla birlikte, özellikle IMO numarasının ve tonaj bilgilerinin fiili ve hukuki bakımdan önemli tanımlama araçları olduğu da belirtilmektedir.

²⁷ Düzenlemenin milletlerarası deniz ticareti hukukunun temel ilkelerinden biri olduğu ifade edilmektedir. Açıklayıcı gerekçede, her devletin gemilere kendi tabiiyetini verme, bunları siciline kaydetme ve bayrağını çekme koşullarını belirleme yetkisine sahip bulunduğu; ayrıca gemi ile bayrak devleti arasında gerçek bir bağın bulunması gerektiği

İlke 4 – Aynı haklara uygulanacak hukuk²⁸

Gemi üzerindeki mülkiyet hakkı ile ipotek hakkı geminin sicile kayıtlı olduğu devletin hukukuna tabidir. Çıplak gemi kira siciline kayıt yapılması hâlinde, her iki husus asli sicil devletin hukukuna tabidir.

İlke 5 – Malik olma ve işletme²⁹

- (1) Bir gemiye bir gemi maliki ya da iki yahut daha fazla kişi tarafından malik olunabilir³⁰.
- (2) Pozitif deniz ticareti hukukunun, bir geminin paylı maliklerinin³¹:
 - (a) ortak menfaatlerini veya geminin işletilmesini etkileyen kararları çoğunluk oyuyla almaları;
 - (b) üçüncü kişilere karşı gemideki payları oranında sorumlu olmaları;
 - (c) bir yönetici malik, gemi yöneticisi veya gemi müdürü atayabilmeleri,

İlkelerinin benimsenmesi yaygındır.

belirtilmektedir. Bu esasın, yalnızca UNCLOS gereği değil deniz ticareti hukukunun da iyi bir şekilde işlemesi bakımından da önem arz ettiği vurgulanmıştır. Gerekçede ayrıca, bu İlkenin gemi maliklerinin bayrak seçme veya sicil değiştirme serbestisine müdahale etme amacı taşımadığı; yalnızca geminin hukuki statüsünü belirleyen genel esasları ortaya koyduğu ifade edilmektedir.

²⁸ Bu yöndeki kanunlar ihtilafı kuralının birçok ulusal hukuk düzeninde ve milletlerarası sözleşmelerde kabul edilmiş genel bir ilke olduğu; bu nedenle CMI *Lex Maritima*'da yer verilmesinin isabetli görüldüğü belirtilmektedir. Gerekçede, hükmün bir kanunlar ihtilafı kuralı niteliğinde olmasının, CMI *Lex Maritima* içinde yer almasına engel teşkil etmediği özellikle vurgulanmaktadır. Deniz ticareti hukukunun milletlerarası yeknesaklaştırılması düşüncesinin tarihsel gelişiminde, maddi hukuk kuralları yanında ortak bağlama kurallarının da yeknesaklaşma aracı olarak görüldüğü; bu İlkenin de zaman içinde kabul görmüş bir bağlama kuralını yansıttığı ifade edilmektedir. İlkenin gemi alacaklısı hakkını kapsamadığı; gemi alacaklısı hakkına uygulanacak hukuk konusunda milletlerarası alanda yeknesaklık sağlanamadığından bu hususta genel bir ilke ortaya konulmadığı ifade edilmektedir. Bununla birlikte, gemi alacaklısı hakkına ilişkin bazı maddi esaslara İlke 23'te yer verildiği belirtilmektedir. İlke 4'ye ilişkin açıklamalar hakkında bkz. CMI, *Lex Maritima*, s. 31-32.

²⁹ İlke 5 ile ilgili açıklamalarda, gemilerin mülkiyeti, işletilmesi ve yönetimi konularının milletlerarası sözleşmelerle düzenlenmediği, esas itibarıyla ulusal mevzuata tâbi bulunduğu belirtilmektedir. Bununla birlikte, farklı hukuk sistemlerinde ortak şekilde görülen bazı temel esasların tespit edilebildiği ve bu İlkenin de söz konusu müşterek esasları özetlediği ifade edilmektedir. İlke 5'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. CMI, *Lex Maritima*, s. 33-36.

³⁰ Bu paragraf hakkında, gemiler üzerindeki paylı mülkiyetin tarihsel olarak çok eski bir kurum olduğu ve günümüz denizcilik uygulamasında da önemini koruduğu ifade edilmektedir. Birçok ulusal hukuk sisteminde bu konuya özgü özel düzenlemelerin bulunduğu, bazı sistemlerde ise taşınır eşya hakkındaki paylı mülkiyeti düzenleyen genel hükümlerin uygulandığı belirtilmektedir.

³¹ Bu paragraf hakkında yapılan açıklamalarda ortak menfaati veya geminin işletilmesini ilgilendiren kararların çoğunluk esasına göre alınabilmesine ilişkin birçok ulusal mevzuatta düzenleme yer aldığı belirtilmektedir. Bununla birlikte bazı önemli kararlar bakımından oybirliği aranabildiği, bu sebeple mutlak ve değişmez bir kuraldan söz edilemeyeceği belirtilmektedir. Ayrıca paydaşların üçüncü kişilere karşı sorumluluğunun çoğu sistemde payları oranında belirlendiği; bunun yanında paydaşların bir yönetici malik, gemi yöneticisi veya gemi müdürü atayarak temsil edilmelerinin de yaygın uygulama olduğu ifade edilmektedir. Bu kuralların genellikle emredici nitelik taşımadığı da belirtilmektedir. Bununla birlikte, bazı hukuk sistemlerinde belirli hükümler bakımından emredici düzenlemelerin de mevcut olabileceği vurgulanmaktadır.

(3) Gemi malikleri veya gemi işletenleri, gemiyi, çıplak gemi kira sözleşmesi ile kiraya verebilecekleri gibi zaman charteri veya yolculuk charteri sözleşmelerine konu edebilirler.

(4) Gemi malikleri veya gemi işletenleri, geminin ticari, teknik ve/veya gemi adamları yönetiminden sorumlu olabilecek bir gemi yöneticisi atayabilirler³².

(5) Gemi malikleri veya gemi işletenleri, kendilerini limanda temsil etmek üzere bir gemi acentesi atayabilirler³³.

Kısım 4

Deniz ticareti hukukunda yükümlülük ve sorumluluk

İlke 6 - Gemi malikinin ve gemi işleteninin yükümlülükleri³⁴

Gemi maliki veya duruma göre gemi işleteni; başta geminin işletilmesi ve güvenliği, deniz çevresinin korunması, gemi adamlarının istihdamı ve deniz güvenliği olmak üzere ilgili milletlerarası ve ulusal kurallara uyulmasını sağlamakla yükümlüdür.

³² Gemi yöneticisi atanmasının uygulamada son derece yaygın olduğu, buna karşılık milletlerarası veya ulusal düzeyde sınırlı ölçüde düzenlendiği ifade edilmektedir. Buna rağmen matbu sözleşmelerin yaygın biçimde kullanıldığı ve bunların bazı durumlarda deniz ticareti hukuku teamülünün tespitinde dikkate alınabileceği belirtilmektedir.

³³ Açıklamalarda gemi acenteleri hakkında da milletlerarası sözleşme bulunmadığı, bazı ülkelerde bu alanı düzenleyen özel düzenlemeler mevcut olmakla birlikte çoğu sistemde temsil veya ticari acentelik hükümlerinin uygulandığı belirtilmektedir. Bu nedenle İlkenin, gemi acenteliğinin varlığını ve işlevini genel düzeyde teyit etmekle yetindiği vurgulanmaktadır.

³⁴ Hükmün esas itibarıyla, gemi maliki veya duruma göre gemi işleteninin, geminin işletilmesi ve emniyeti, deniz çevresinin korunması, gemi adamlarının eğitimi, yeterliliği ve istihdamı ile deniz güvenliği ile ilgili yürürlükteki milletlerarası ve ulusal kurallara uyumu sağlama sorumluluğuna dikkat çektiği ifade edilmektedir. Gerekçe, bu alanlardaki kuralların büyük ölçüde IMO ile ILO tarafından oluşturulduğu ve düzenli olarak güncellendiği; ayrıca birçok ülkede bunları tamamlayan iç hukuk düzenlemelerinin bulunduğu belirtilmektedir. Bu çerçevede İlkenin, ayrıntılı teknik düzenlemeleri tek tek tekrar eden bir norm koymak yerine, yürürlükteki pozitif deniz hukukundan doğan çok sayıdaki yükümlülüğün kısa ve sistematik bir sentezini sunduğu vurgulanmaktadır. Dolayısıyla hüküm, yeni kurallar ihdas eden bir düzenleme olmayıp, gemi maliklerinin ve gemi işletenlerinin uyması gereken temel standartlara işaret eden genel bir hatırlatma ve yönlendirme işlevi görmektedir. Gerekçede ayrıca, bu yükümlülüklerin önemli ölçüde kamu hukuku karakteri taşımasının, bu İlkenin CMI *Lex Maritima* içinde yer almasına engel teşkil etmediği belirtilmektedir. Deniz ticareti hukukunda kamu hukuku ile özel hukuk arasındaki ayrımın çoğu zaman sınırlı olduğu; geminin emniyeti, çevrenin korunması ve gemi adamlarının çalışma koşulları gibi konuların hem kamusal hem özel hukuki sonuçlar doğurduğu ifade edilmektedir. Bu nedenle söz konusu evrensel yükümlülükler göz ardı edildiği takdirde, CMI *Lex Maritima*'nın deniz ticareti hukukunun ortak esaslarını eksiksiz biçimde yansıtmayacağı vurgulanmaktadır. Son olarak açıklayıcı gerekçede, "gemi maliki" kavramının sicile kayıtlı malik olduğu, "gemi işleteni" kavramının ise malik sıfatı bulunmaksızın gemiyi fiilen işleten kişiyi ifade ettiği hatırlatılmaktadır. Ancak pozitif hukuk kurallarının kapsamı ve farklılığı sebebiyle, her somut yükümlülük bakımından nihai sorumluluğun hangi tarafa ait olduğunun CMI *Lex Maritima* tarafından tek tek belirlenemeyeceği; bu sebeple İlkenin yalnızca yürürlükteki hukuktan doğan asli yükümlülükleri özetleyen genel bir çerçeve niteliğinde olduğu belirtilmektedir. İlke 6'ya ilişkin açıklamalar hakkında bkz. CMI, *Lex Maritima*, s. 37-38.

İlke 7 – Seyir kuralları

1972 Denizde Çatışmanın Önlemesine İlişkin Uluslararası Kurallar (*International Regulations for Preventing Collisions at Sea*) bu hâliyle *lex maritima*'nın bir parçasıdır³⁵.

İlke 8 – Kaptan

(1) Kaptan, geminin sevk ve idaresinden, geminin usulüne uygun işletilmesi ve seyrinden, geminin, gemi adamlarının ve yolcuların güvenliğinden, eşyanın güvenli ve usulüne uygun şekilde yüklenmesi, istifi, taşınması ve boşatılmasından ve gemi üzerinde düzen ve disiplinin sağlanmasından sorumludur³⁶.

(2) Kaptan³⁷:

- (a) denizciliğin gereklerine uygun hareket etmek³⁸,
- (b) gemi adamları ve gemide bulunan diğer kişilere karşı gerekli özeni göstermek³⁹;

³⁵ COLREG'e taraf devlet sayısının ve temsil edilen dünya tonaj oranının son derece yüksek seviyeye ulaşmış olması sebebiyle, COLREG'in dünya deniz ticaret filosunun neredeyse tamamınca benimsenmiş evrensel bir düzenleme niteliği taşıdığı ifade edilmektedir. Birçok ulusal hukuk sisteminde de COLREG kurallarının doğrudan uygulanmakta olduğu veya ihlallerinin yaptırıma bağlandığı hatırlatılmaktadır. Bunun yanında, COLREG'in Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi çerçevesinde genel kabul görmüş milletlerarası kurallardan biri olarak değerlendirildiği ve milletlerarası sularda seyreden deniz gemilerinin farklı kurallara tâbi tutulmasının fiilen düşünülemeyeceği belirtilmektedir. Gerekçede, COLREG'in CMI *Lex Maritima* içinde bağımsız bir İlke olarak düzenlenmesinin bilinçli bir tercih olduğu da belirtilmektedir. COLREG yalnızca kaptanı değil, gemide seyirle görevli gemi adamlarını ilgilendirdiğinden, kaptanın görevlerini düzenleyen İlke 8 içinde değil, bağımsız bir İlke olarak öngörüldüğü belirtilmiştir. COLREG'in açık denizlerde ve bunlarla bağlantılı, deniz gemilerinin seyredebildiği sularda uygulandığı; buna karşılık limanlar, nehirler, göller veya benzeri alanlarda özel yerel kurallar konulabileceği belirtilmektedir. Ancak bu tür yerel kuralların da mümkün olduğu ölçüde COLREG ile uyumlu olması gerektiği ifade edilmektedir. Ayrıca COLREG ihlallerinin çatma sorumluluğu bakımından sonuç doğurabileceği ve bu hususun İlke 19 ile bağlantılı olduğu hatırlatılmaktadır. İlke 7'ye ilişkin açıklamalar hakkında bkz. CMI, *Lex Maritima*, s. 39.

³⁶ Tarihsel olarak kaptanın gemi üzerinde son derece geniş ve neredeyse mutlak bir otoriteye sahip olduğu, hatta bazı dönemlerde "Tanrı'dan sonra gemideki tek hâkim" şeklinde tasvir edildiği; buna karşılık çağdaş deniz ticareti hukukunda kaptanın yetkilerinin hukuki çerçeveye bağlandığı ifade edilmektedir. Bununla birlikte, kaptanın hâlen gemi üzerinde sevk ve idare yetkisini haiz kişi olduğu da belirtilmiştir. İlkenin SOLAS gibi milletlerarası sözleşmelerde ve devletlerin deniz mevzuatında kabul edilen genel esaslara dayandığı belirtilmektedir. Bazı hukuk sistemlerinde kaptanın görevlerine ilişkin daha ayrıntılı hükümler veya müstakil bölümler bulunduğu; buna karşılık CMI *Lex Maritima*'nın yalnızca evrensel nitelikteki temel görevleri özetlemekle yetindiği ifade edilmektedir. İlke 8'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. CMI, *Lex Maritima*, s. 40-43.

³⁷ Gerekçede, gemi malikinin, işletenin, chartererin veya başka herhangi bir kişinin, kaptanın meslekî kanaatine göre emniyetli seyir, gemi emniyeti veya deniz çevresinin korunması için gerekli gördüğü kararları almasını engelleyemeyeceği belirtilmektedir. Kaptanın bu bakımdan takdir yetkisinin, ticari baskılara karşı hukuk düzenince korunması gerektiği; emniyet ve çevre menfaatlerinin ekonomik çıkarlara tâbi kılınamayacağı ifade edilmektedir.

³⁸ Denizciliğin gereklerine uygun olarak Türkçeye tercüme edilen bu kısım "*good seamanship*" olarak ifade edilmiştir. Bunun özellikle seyir, manevra, vardiya disiplini ve denizde emniyetli hareket tarzına ilişkin temel ölçüt olduğu belirtilmektedir. Açıklayıcı gerekçede, bu kavramın COLREG'de, ulusal mevzuatta ve yargı kararlarında açıkça veya zımnen kabul edildiği ifade edilmektedir. Bu standardın, yazılı kurallarla sınırlı olmadığı, tecrübe, ihtiyat ve meslekî özen unsurlarını içerdği belirtilmektedir.

³⁹ Kaptanın yalnızca geminin sevkinden değil, gemide bulunan kişilerin güvenliği, insan onuruna uygun muamele gösterilmesinden, sağlık ve çalışma koşullarının gözetilmesinden de sorumlu olduğu belirtilmektedir. Böylece denizcilik faaliyetinin salt teknik bir işletme faaliyeti değil, aynı zamanda insan unsurunu merkeze alan bir yapı olduğu vurgulanmaktadır.

(c) deniz çevresinin korunması gereğini gözetmek⁴⁰,
ile yükümlüdür.

(3) Gemi kaptanları, gemilerini ve gemide bulunan kişileri ciddi bir tehlike altına atmaksızın mümkün olduğu ölçüde, denizde kaybolma tehlikesi altında bulunan her kişiye ve çatma sonrasında diğer gemiye yardım etmekle yükümlüdür⁴¹.

(4) Kaptan, konişmento düzenlemeye yetkilidir. Pozitif deniz hukukunda, kaptana gemi maliki, gemi işleteni veya diğer kişileri temsilen daha başka hukuki işlem yapma yetkisi tanınması yaygındır⁴².

⁴⁰ Kaptanın seyir ve işletme kararlarını alırken yalnızca ticari verimliliği değil, çevresel riskleri ve kirlenmenin önlenmesini de gözetmek zorunda olduğu ifade edilmektedir. Bu bağlamda, IMO düzenlemeleri kapsamında çevrenin korunmasının deniz hukukunun asli unsurlarından biri hâline geldiği vurgulanmaktadır.

⁴¹ Açıklamalarda, bazı Fransız yazarlarca bu yükümlülüğün denizin kadim geleneklerinden kaynaklanan “zorlayıcı bir ödev” olarak nitelendirildiği hatırlatılmaktadır. Buna göre denizde yardımlaşma, yalnızca modern hukuk kurallarıyla yaratılmış bir yükümlülük değil, denizciliğin tarihsel teamül ve ahlâk anlayışının da ayrılmaz bir parçasıdır. Deniz ortamının doğası, tehlikelerin ani ve ağır sonuçlar doğurabilmesi ve harici yardım imkânlarının sınırlı olması sebebiyle, denizde bulunanların birbirlerine yardım etmesinin temel bir dayanışma ilkesi olarak kabul edilmektedir. Bu paragrafın ilk kısmı bakımından, kaptanların kendi gemileri ve gemideki kişiler bakımından ciddi bir tehlike yaratmadığı ölçüde, denizde kaybolma veya hayatını yitirme tehlikesi altında bulunan kişilere yardım etmekle yükümlü oldukları belirtilmektedir. Bu çerçevede insan hayatının korunmasının, ticari menfaatlerden veya planlanan yolculuktan üstün tutulan asli bir değer olduğu vurgulanmaktadır. Düzenlemenin ikinci kısmı bakımından ise, denizde çatma sonrasında diğer gemiye yardım edilmesi yükümlülüğünün deniz hukukunda özel önem taşıdığı ifade edilmektedir. Çatma sonrası meydana gelebilecek can kaybı, yaralanma, enkaz hâline gelme veya çevresel zarar riskler sebebiyle, olaya karışan geminin mümkün ölçüde destek sağlaması gerektiği belirtilmektedir. Bu yükümlülük, kusur sorumluluğundan bağımsız olarak, öncelikle insan hayatını ve denizde emniyeti korumaya yöneliktir.

⁴² Kaptanın konişmentoyu imzalama yetkisinin tarihsel ve evrensel nitelikte kabul görmüş bir temsil yetkisi olduğu ifade edilmektedir. Açıklayıcı gerekçe, konişmentonun hem taşıma sözleşmesinin hem eşyanın teslim alındığını ispat eden bir belge, hem de birçok durumda kıymetli evrak niteliği taşıyan bir senet olması sebebiyle, kaptanın bu alandaki yetkisinin özel önem taşıdığı vurgulanmaktadır. Hükmün devamı bakımından, pozitif deniz hukukunun kaptana gemi maliki, gemi işleteni veya bazı hâllerde yük ilgilileri gibi diğer kişiler adına başkaca temsil yetkileri tanıyabileceği belirtilmektedir. Açıklayıcı gerekçe, tarihsel olarak kaptanın limandan uzak deniz seferlerinde malik adına geniş ticari ve hukukî yetkiler kullandığı; ancak haberleşme imkânlarının gelişmesi ve gemi acentelerinin yaygınlaşması sebebiyle bu geleneksel temsil fonksiyonunun uygulamadaki öneminin azaldığı ifade edilmektedir. Buna rağmen birçok ulusal hukuk sisteminde kaptanın bazı temsil yetkilerinin açıkça muhafaza edildiği belirtilmektedir. Bununla birlikte, bu alanda milletlerarası yeknesaklığın bulunmadığı; kaptanın temsil yetkisinin kapsamı, sınırları ve hangi kişiler adına kullanılabileceği hususlarının ulusal mevzuatta önemli ölçüde farklılık gösterdiği vurgulanmaktadır. Bu nedenle CMI *Lex Maritima*’nın ayrıntılı ve bağlayıcı kurallar koymak yerine, yalnızca böyle bir temsil yetkisinin genel olarak mevcut olabileceğine işaret etmekle yetindiği ifade edilmektedir. Açıklayıcı gerekçe ayrıca, bazı hukuk sistemlerinde kaptana gemide doğum ve ölüm kayıtlarını düzenleme, vasiyetnameleri resmileştirme, bazı hâllerde evlendirme, disiplin uygulama, soruşturma yürütme veya gemideki kişilere karşı belirli zorlayıcı tedbirler alma gibi kamu hukuku veya özel hukuk karakterli ek yetkiler de tanınabildiği belirtilmektedir. Ancak bu yetkilerin ulusal düzeyde önemli farklılık göstermesi sebebiyle, bunlara ilişkin ayrıca genel İlkeler sevk edilmediği ifade edilmektedir. Son olarak açıklayıcı gerekçe, insansız gemiler ve otonom deniz araçları ile ilgili önemli teknolojik ve hukuki gelişmeler yaşandığı, ancak bu alanın henüz evrensel deniz hukuku ilkeleri üretmeye elverişli bir olgunluğa ulaşmadığı belirtilmektedir. Bu sebeple mevcut İlkelerin, bu tür deniz araçlarının sevk ve idaresi bakımından düzenleme getirmediği açıklanmıştır.

İlke 9 – Kılavuz

Kılavuz kaptan, kaptana bölgesel rehberlik sağlar. Kılavuz kaptan, kaptanın komutası altında gemiyi sevk edebilir⁴³.

İlke 10 – Gemi malikinin ve işletenin birlikte ve başkasının fiilinden doğan sorumluluğu⁴⁴

Pozitif deniz hukukunda, gemi maliklerinin veya duruma göre; gemi işletenlerinin, yalnızca kendi fiillerinin sonuçlarından değil, aynı zamanda geminin işletilmesi ile ilgili diğer kişiler tarafından kurulan sözleşmelerden veya gerçekleştirilen fiillerden de sorumlu oldukları ilkesinin benimsenmesi yaygındır.

⁴³ Kılavuzun çoğu hukuk düzeninde kaptanın danışmanı, yerel sulara rehberi, yardımcısı veya özel uzmanlığı bulunan bir kişi olarak kabul edildiği ifade edilmektedir. Özellikle liman giriş ve çıkışlarında, dar sulara, akıntılı sulara ve yerel risklerin bulunduğu alanlarda kılavuzun bilgi ve tecrübesi sayesinde seyir güvenliğine katkı sağladığı belirtilmektedir. Bu nedenle kılavuzun asli görevinin, geminin güvenli biçimde limana varmasına, limandan ayrılmasına veya liman içindeki hareketlerine yardımcı olmak olduğu vurgulanmaktadır.

Bununla birlikte birçok hukuk düzeninde kılavuzun yalnızca tavsiye veren kişi olmadığı; fiilen geminin sevk ve idaresini üstlenebildiği veya geminin manevrasını yönlendirdiği belirtilmektedir. Açıklayıcı gerekçede, bu fiili sevk ve idarenin kaptanın “komuta yetkisi”nden farklı olduğu, ancak salt danışmanlıktan daha ileri bir rol ifade ettiği belirtilmektedir. Kılavuz geminin sevk tarzını yönlendirse dahi, kaptanın gemi üzerindeki komuta yetkisini ve nihai sorumluluğunu muhafaza ettiği; gerekli hâllerde müdahale edebileceği veya etmesi gerektiği birçok hukuk düzeninde kabul edilmektedir.

Bu rol paylaşımı sıklıkla “kaptanın emirleri, kılavuzun tavsiyesi” anlayışıyla ifade edilmektedir. Yaygın kabule göre kılavuzun fiilen gemiyi sevk etmesi kaptanın hukukî komuta yetkisini ortadan kaldırmamaktadır. Az sayıda mevzuatta son karar yetkisinin açıkça kılavuza verildiği, ancak bu durumun genel kuralı değiştirmeyen istisnalar olduğu vurgulanmaktadır.

Gerekçede, İlkenin kılavuzun, kaptanın, gemi malikinin, gemi işleteninin veya kılavuzluk hizmeti sağlayıcısının deniz kazalarından sorumluluğunu düzenleme amacı taşımadığı özellikle belirtilmektedir. Zira bu hususun ulusal ve hatta yerel düzeyde önemli farklılıklar gösterdiği ifade edilmektedir. İlke 9’a ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *CMI, Lex Maritima*, s. 44-46.

⁴⁴ Bu alanda milletlerarası yeknesaklık bulunmadığı bu sebeple yani malik ve işletenin kendi fiilleri dışında başkalarının fiillerinden de sorumlu tutulabileceği düzenlemesine dikkat çekmekle yetinildiği belirtilmiştir. Açıklayıcı gerekçede, birçok hukuk düzeninde sicile kayıtlı gemi malikinin, kaptan tarafından geminin işletilmesi kapsamında yapılan sözleşmelerle bağlı tutulduğu belirtilmektedir. Aynı şekilde gemi adamlarının, fiilleri sebebiyle gemi malikinin veya gemi işleteninin sorumluluğuna gidilebildiği ifade edilmektedir. Bu düzenlemelerin, zarar gören üçüncü kişilerin korunmasını amaçladığı belirtilmektedir.

Çıplak gemi kira sözleşmesi altında işletilen gemiler bakımından ise, sorumluluğun kime ait olacağı hususunda hukuk düzenleri arasında önemli farklılıkların bulunduğu tespit edilmiştir. Bazı sistemlerde sicile kayıtlı malik, fiili işleten olan çıplak gemi kiracısıyla birlikte müteselsil sorumlu tutulabilmekte; bazılarında ise borçların ve sorumlulukların önemli bir kısmı, hatta tamamı, çıplak gemi kiracısına yüklenebilmektedir.

Anglo-Amerikan hukukunda çoğu zaman gemiye karşı aynı dava açılması yolunun öngörüldüğü, sorumluluğun, yalnızca kişisel borç olarak değil, geminin kendisinin alacağa karşı güvence teşkil ettiği açıklanmıştır.

Bu alanda yeknesaklık bulunmadığından *CMI Lex Maritima*’nın, gemi maliki veya gemi işleteninin müteselsil yahut başkasının fiilinden doğan sorumluluğuna ilişkin özel kuralların pozitif hukukta bulunabileceğini hatırlatan genel bir İlke sevk etmekle yetindiği belirtilmektedir. İlke 10’a ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *CMI, Lex Maritima*, s. 47-48.

İlke 11 – Tonaj üzerinden sınırlı sorumluluk⁴⁵

Pozitif deniz hukukunda, gemi maliklerinin, gemi işletenlerinin ve kurtaranların, belirli alacak istemleri bakımından sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahip oldukları İlkesinin benimsenmesi yaygındır.

Bu amaçla, diğerleri yanında, aşağıdaki İlkeler de benimsenebilir:

- (1) Sorumluluk sınırları, geminin tonajı esas alınarak belirlenir ve genel sorumluluk sınırları ile yolcu istemlerine ilişkin sorumluluk sınırları arasında ayırım yapılır.
- (2) Zarara, kasten veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zararın meydana geleceği bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde sorumlu kişiler, sorumluluklarını sınırlandırma hakkından yararlanamazlar.
- (3) Sorumlu kişi, alacaklılar arasında paylaştırılmak üzere fon kurarak sorumluluğunu sınırlayabilir⁴⁶.
- (4) Fon kurulduğu takdirde, alacaklılar, fonu kuran kişinin veya adına fon kurulan kişinin diğer malvarlığı üzerinde herhangi bir hak ileri süremezler.
- (5) Fon kurulmadan da sorumluluğu sınırlama hakkı ileri sürülebilir.

İlke 12 – Kirlenme zararları⁴⁷

(1) Pozitif deniz hukukunda, petrol kirliliği zararına ilişkin istemler bakımından gemi maliklerinin kusursuz hukuki sorumluluğu İlkesinin benimsenmesi yaygındır.

⁴⁵ Gemi maliklerinin, işletenlerin ve bazı diğer kişilerin sorumluluklarını belirli tutarlarla sınırlayabilmesi düşüncesinin çok eski bir denizcilik geleneğine dayandığı; bu kurumun tarihsel süreç içinde arka arkaya milletlerarası sözleşmelere konu olduğu ifade edilmektedir. Bu alandaki en son tarihli düzenlemenin 1976 Sınır Sözleşmesi olduğu ve bu milletlerarası sözleşmenin de ilerleyen yıllarda tadil edildiği belirtilmiştir.

1976 Sınır Sözleşmesine çok sayıda devlet taraf olma iradesini göstermiş olsa da bazı devletlerin ulusal mevzuatının hâlen farklı yönde olduğu ve milletlerarası sözleşmenin *lex maritima*'nın doğrudan parçası sayılmasının isabetli görülmediği ifade edilmektedir. Bununla birlikte, çok sayıda devletin 1976 Sınır Sözleşmesi hükümlerini kendi iç hukukuna aktardığı, bazı devletlerin ise sözleşmenin doğrudan kapsamadığı alanlara dahi benzer nitelikte sorumluluk sınırları öngördüğü tespit edilmiştir. 1976 Sınır Sözleşmesine taraf olmayan kimi ülkelerde de benzer ulusal düzenlemelerin kabul edildiği saptanmıştır. Bu nedenle CMI *Lex Maritima*'da ayrıntılı sözleşme hükümlerinin aynen benimsenmesi yerine, 1976 Sınır Sözleşmesi sisteminden alınan temel esasların sadeleştirilmiş ve özetlenmiş biçimde ifade edildiği belirtilmektedir. İlkenin amacı, birçok hukuk düzeninde tonaja dayalı genel sorumluluk sınırlandırmasının mevcut olduğunu göstermek olup, somut olayda uygulanacak ayrıntılı kuralların mutlaka ilgili pozitif hukuk düzeninden tespit edilmesi gerektiği özellikle vurgulanmaktadır. İlke 11'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. CMI, *Lex Maritima*, s. 49-50.

⁴⁶ Açıklamalarda bazı hukuk sistemlerinde sorumluluğun yalnızca fon kurularak sınırlandırılabilirdiğini ancak bazılarında ise bu haktan fon kurulmadan da yararlanabildiği açıklanmıştır. İlkenin farklı düzenlemelerin bilincinde olarak, pozitif hukukta farklı düzenlemelerin bulunabileceğine işaret ettiği belirtilmiştir.

⁴⁷ Bu alandaki en önemli düzenlemenin 1992 Petrol Kirliliği Sözleşmesi olduğu bu milletlerarası sözleşmeye çok sayıda devlet taraf olma iradesini göstermiş olsa da milletlerarası sözleşmenin tamamının *lex maritima*'nın doğrudan bir parçası sayılması için henüz erken olduğu, buna karşılık bazı temel hükümlerinin bu İlke içinde sadeleştirilerek yansıtıldığı belirtilmektedir. Ayrıca İlkenin yalnızca hukuki tazmin sorumluluğunu konu aldığı, kirlenmeden doğabilecek cezai sorumluluğa ilişkin düzenleme getirmediği belirtilmektedir. İlke 12'ye ilişkin açıklamalar hakkında bkz. CMI, *Lex Maritima*, s. 51-52.

Bu amaçla, diğerleri yanında, aşağıdaki ilkeler de benimsenebilir:

(a) Mücbir sebep veya üçüncü bir kişinin zarara kasten sebebiyet vermesi gibi belirli hâllerde gemi malikinin sorumluluğu doğmaz.

(b) Tazminat talebi, malikin hizmetlileri veya görevlileri, gemi adamları, herhangi bir charterer, herhangi bir kurtaran veya önleyici tedbirler alan kişiler gibi belirli kişilere karşı yöneltilemez.

(c) Hiçbir hüküm, gemi malikinin rücu hakkına hâlel getirmez.

(d) Gemi malikleri, geminin tonajı esas alınarak belirlenen sorumluluk sınırları çerçevesinde sorumluluklarını sınırlandırma hakkına sahiptir.

(e) Kirlenme zararının, kasten veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zararın meydana geleceği bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde gemi malikleri, sorumluluklarını sınırlandırma hakkından yararlanamazlar.

(f) Gemi malikleri, alacaklılar arasında paylaştırılmak üzere sorumluluğun fon kurarak sorumluluğunu sınırlar⁴⁸.

(g) Gemi maliki sorumluluk sigortası veya başka bir mali teminat sağlamalı; her gemilerde buna ilişkin bir sertifika bulundurulmalıdır ve tazminat talepleri doğrudan sigortacıya veya mali teminat sağlayan diğer kişiye karşı ileri sürülebilir.

(h) Devletler, gemi malikinin kusursuz sorumluluğunun yetersiz kaldığı ölçüde petrol kirliliği zararının tazmini amacıyla uluslararası bir fon sistemine dâhil olabilirler.

(2) Pozitif deniz hukukunda, gemi yakıtından kaynaklanan kirlenme zararı, tehlikeli ve zararlı maddelerden doğan zararlar ile enkaz kaldırma masrafları bakımından da, diğerleri yanında, kusursuz sorumluluk, zorunlu sigorta veya mali teminat sağlanması ve doğrudan dava hakkı İlkelerinin benimsenmesi yaygındır⁴⁹.

⁴⁸ Gerekçede İlkenin bu paragrafında IOPC Fonunun kastedildiği, Fonun petrol kirliliği zararlarının çok büyük boyutlara ulaşabildiği olaylarda tamamlayıcı güvence sağladığı ifade edilmektedir.

⁴⁹ Gerekçede 2001 Yakıt Sözleşmesi, 2007 Enkaz Kaldırma Sözleşmesi gibi nispeten yeni tarihli milletlerarası sözleşmelerin önemine dikkat çekilmekle birlikte, bunların henüz evrensel düzeyde yeknesak *lex maritima* ilkeleri olarak kabul edilmesi için erken olduğu ifade edilmektedir.

Kısım 5

Deniz ticareti sözleşmeleri

İlke 13 – Deniz ticaretinde sözleşme kurma özgürlüğü⁵⁰

Pozitif deniz hukuku tarafından belirlenen sınırlar içinde taraflar, deniz ticareti hukukuna ilişkin bir sözleşme kurup kurmama ve kurulan bu sözleşmenin içeriğini belirleme özgürlüğüne haizdir.

⁵⁰ İlke 13'e ilişkin açıklamada, sözleşme serbestisinin deniz ticareti hukukunda da temel bir ilke olduğu ve *lex mercatoria* niteliğini taşıdığı belirtilmektedir. Milletlerarası deniz ticareti hukukunda bu ilkeyi genel ve açık biçimde ifade eden yeknesak bir milletlerarası sözleşme bulunmamakla birlikte, sözleşme serbestisinin pozitif deniz hukukunun yapısında zımnen mevcut olduğu ifade edilmektedir. Bu sebeple CMI *Lex Maritima*'nın, deniz ticareti hukuku bakımından sözleşme serbestisini açıkça kabul edilen ilke olduğunu teyit etmesinin önemli bir katkı sunduğu vurgulanmaktadır.

Sözleşme serbestisinin charter sözleşmelerinde, gemi yönetimi, gemi inşası, gemi acenteliği, römorkaj, klas kuruluşları ile kurulan sözleşmeleri gibi alanlarda mevcut olduğu belirtilmiştir. Bazı milletlerarası sözleşmelerde ve çeşitli ulusal hukuk sistemlerinde bu serbestinin açıkça tanındığı; kimi ülkelerde deniz ticareti kanunlarında, kimilerinde ise genel borçlar veya ticaret hukuku hükümleri içinde güvence altına alındığı belirtilmektedir.

Ancak bu serbestinin sınırsız olmadığı; pozitif deniz hukukunun çizdiği sınırlar içinde kullanılabileceği özellikle vurgulanmaktadır. Gerekçe, sözleşme serbestisinin bazı alanlarda emredici hükümlerle sınırlandığı izah edilmiştir. Deniz ticareti hukukunda emredici kuralların genel olarak sınırlı sayıda bulunduğu, buna karşılık özellikle eşya taşıma ve yolcu taşıma sözleşmelerinde taşıyan lehine sorumluluğu kaldıran veya azaltan şartların geçersiz sayılabildiği ifade edilmektedir. Aynı şekilde deniz iş hukukunun büyük ölçüde emredici nitelik taşıdığı ve gemi adamlarının korunmasına yönelik hükümler içerdiği belirtilmektedir.

Bunun yanında bazı hukuk sistemlerinde sigorta, kılavuzluk, römorkaj veya acentelik gibi alanlarda sözleşme yapma zorunluluğu bulunabildiği; kabotaj taşımacılığına girişin de kamu politikası gerekçeleriyle sınırlandırılabilirdiği ifade edilmektedir. Ayrıca genel sözleşme hukuku hükümleri, kamu düzeni, rekabet hukuku, tüketici hukuku ve ceza yaptırımı öngören düzenlemeler gibi deniz ticareti hukuku dışında kalan ancak denizcilik faaliyetlerine uygulanan hükümlerle de sözleşme serbestisinin sınırlayabileceği izah edilmiştir.

İlkenin sözleşmelerin ifası veya dürüstlük kuralı hakkında ayrıca bir düzenleme içermediği ifade edilmektedir. Bunun sebebi olarak, dürüstlük kuralının Anglo-Amerikan hukuk sistemlerinde pozitif olarak düzenlenmemesi gösterilmiştir. İlke 13'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. CMI, *Lex Maritima*, s. 53-54.

İlke 14 – Çıplak gemi kira sözleşmesi⁵¹

(1) Çıplak gemi kira veya zilyetliğin devrini öngören diğer charter sözleşmesi, gemi maliki veya gemi işleteni (bundan sonra “malikler” olarak anılacaktır) tarafından, kira bedeli karşılığında, mürettebatsız bir geminin, belirli bir süre için zilyetliğinin, kullanımının, donatılmasının ve işletilmesinin amacıyla kiracılara bırakıldığı sözleşmedir⁵².

(2) Pozitif deniz hukukunda veya kira sözleşmelerinde, diğerleri yanında, aşağıdaki İlkelerin⁵³ benimsenmesi yaygındır:

(a) Sözleşmede sözleşmenin yapıldığı yer ve tarih, tarafların kimliği, geminin özellikleri, teslim yeri, teslim zamanı, kançello tarihi (*cancelling date*), iade yeri, sefer sınırları, kira süresi ve kira bedeli gösterilir.

(b) Malikler, gemiyi denize elverişli durumda, kullanıma hazır, gerekli belgeleri temin edilmiş ve emniyetli bir rıhtım veya yanaşma yerinde teslim ederler.

(c) Gemi, kararlaştırılan sefer sınırları içinde, hukuka uygun eşyanın taşınmasına yönelik hukuka uygun ticari faaliyetlerde kullanılır.

(d) Kiracılar, gemiyi bakımları ve onarımları iyi bir şekilde yapılmış hâlde, işletmeye elverişli şekilde ve ticari bakım standartlarına uygun olarak muhafaza ederler.

(e) Kiracılar, geminin adamlarının istihdamından, geminin kumanyasından, sevk ve idaresinden, işletilmesinden, tedarik hizmetlerinden, yakıt ikmalinden, bakım ve onarım

⁵¹ CMI *Lex Maritima*'nın charter sözleşmelerine ilişkin İlkelerinin, ticari uygulamaya mümkün olduğunca yakın bir yaklaşım benimsediği; bu yaklaşımın, milletlerarası alanda yaygın olarak kullanılan standart sözleşmelerin teamülün ve genel deniz ticareti hukuku ilkelerinin tespitinde dikkate alınabileceğine ilişkin değerlendirmeye de uyumlu olduğu belirtilmektedir. İlkelerin esas itibarıyla eğitim ve bilgilendirme amacı taşıdığı; uygulamada charter sözleşmelerinin neredeyse daima yazılı sözleşmelerle ve çoğunlukla milletlerarası kabul görmüş matbu formlar esas alınarak kurulduğu ifade edilmektedir. Bu nedenle, hâkim veya hakemlerin *Lex Maritima* İlkelerine bağımsız bir hukuk kaynağı olarak doğrudan atıf yapmasının istisnai nitelikte olacağı; bunun ancak yazılı sözleşmenin bulunmadığı veya sözleşmede boşluk bulunan hâllerde söz konusu olabileceği belirtilmektedir. Gerekçede, charter sözleşmelerini milletlerarası düzeyde yeknesak düzenleyen bir belge bulunmadığı, bu alandaki temel yaklaşımın sözleşme serbestisi ilkesi olduğu vurgulanmıştır. CMI *Lex Maritima*'da ise uygulamada en sık karşılaşılan üç temel charter sözleşmesi türü olan çıplak gemi kirasına, zaman charterine ve yolculuk charterine ilişkin İlkeler yer verildiği belirtilmiştir. Ayrıca, bu sözleşme türlerinde yaygın biçimde kullanılan standart matbu sözleşme formlarının bulunduğu ve tarafların sözleşme müzakerelerini çoğunlukla bu formlar üzerinden, ek kayıt ve şartlar da öngörmek suretiyle yürüttükleri ifade edilmiştir. Ulusal hukuk düzenlemeleri incelendiğinde ise bazı ülkelerde charter sözleşmelerinin kanunla düzenlendiği; ancak söz konusu hükümlerin büyük ölçüde yedek hüküm niteliğinde ve taraf iradesinin ön planda tutulduğu bir alan olduğu tespitine yer verilmiştir. İlke 14'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. CMI, *Lex Maritima*, s. 55-57.

⁵² Çıplak gemi kirası sözleşmesi tanımının milletlerarası denizcilik uygulamasında genel kabul gördüğü ifade edilmiştir. Düzenlemedeki “mürettebatsız” ibaresinin, otonom veya uzaktan kumandalı gemileri değil; geminin sevk ve idaresi için gerekli mürettebatı sağlama borcunun kiracıya ait olduğu sözleşmeleri ifade ettiği özellikle vurgulanmaktadır.

⁵³ İlke 14(2)'de yer alan düzenlemelerin esas itibarıyla BIMCO tarafından hazırlanan BARECON 2017 matbu sözleşmesinden alındığı; bunların, çıplak gemi kira sözleşmelerinde yaygın şekilde yer verilen sözleşme hükümlerinin sadeleştirilmiş bir özeti niteliği taşıdığı belirtilmektedir. Bununla birlikte, maddede sayılan unsurların tahdidi olmadığı açıklanmıştır. Ayrıca bazı devletlerin gemilerin çıplak kira siciline kaydedilmesine izin verdiği de hatırlatılmaktadır.

giderlerinden; ayrıca geminin kullanımı ve işletilmesiyle ilgili her türlü masraf ve giderden sorumludurlar. Gemi adamları, her açıdan kiracının adamı sayılır.

(f) Kiracılar, geminin kendileri tarafından işletilmesinden doğan veya bununla bağlantılı olarak maliklerin uğradığı tüm zarar, hasar ve gideri karşılarlar.

(g) Kira süresinin sonunda gemi kiracılar tarafından iade edilir ve maliklerce tayin edilen emniyetli ve her zaman ulaşılabilir bir rıhtım veya yanaşma yerinde teslim alınır.

İlke 15 - Zaman charteri sözleşmesi⁵⁴

(1) Zaman charteri sözleşmesi, gemi maliki veya gemi işleteni (bundan sonra “malikler” olarak anılacaktır) tarafından, tahsis ücreti karşılığında, mürettebatlı bir geminin belirli bir süre için chartererin kullanımına tahsis edildiği sözleşmedir⁵⁵.

(2) Pozitif deniz hukukunda veya zaman charteri sözleşmesinde, diğerleri yanında, aşağıdaki İlkelerin⁵⁶ benimsenmesi yaygındır:

(a) Sözleşmede sözleşmenin yapıldığı yer ve tarih, tarafların kimliği, geminin özellikleri, teslim yeri, teslim zamanı, kançello tarihi (*cancelling date*), iade yeri, sefer sınırları, tahsis süresi ve tahsis ücreti gösterilir.

(b) Gemi, teslim yerinde charterere; denize elverişli durumda, kararlaştırılan tahsis amacına uygun, yeterliliği ve sayısı bakımında ehil kaptan, zabıt ve gemi adamlarıyla donatılmış, ambarları temiz ve eşyanın kabulüne her bakımdan hazır olarak teslim edilir.

(c) Gemi, kararlaştırılan sefer sınırları içinde, hukuka uygun eşyanın taşınmasına yönelik hukuka uygun ticari faaliyetlerde kullanılır.

(d) Gemi, charterer tarafından belirlenen emniyetli bir rıhtım veya yanaşma yerinde yahut başkaca emniyetli bir yerde yüklenir ve boşaltılır, gemi bu yere güvenli şekilde girip kalabilmeli ve daima yüzer şekilde ayrılabilmelidir.

(e) Malikler, geminin sigorta sözleşmelerini, iase giderlerini, kumanyasını, gemi adamı ücretlerini ve gemi adamı masraflarını karşılar; ayrıca geminin klasını muhafaza eder ve tekne, makine ile teçhizat bakımından gemiyi elverişli durumda bulundururlar.

(f) Chartererler, yakıtı, liman ve seyrüsefer resim ve harçlarını, kılavuzluk ve römorkaj ücretlerini temin eder ve öderler.

(g) Kaptan, geminin işletilmesi ve temsil işlemleri bakımından chartererin emir ve talimatları altındadır ve yolculuğu azami süratle yerine getirir; chartererler ise, yükle ilgili tüm

⁵⁴ Gemi kira sözleşmesine ilişkin İlke 14'e ilişkin yapılan genel açıklamaların zaman charteri sözleşmesi için de geçerli olduğu belirtilmiştir. İlke 15'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. **CMI**, *Lex Maritima*, s. 58-59.

⁵⁵ Bu tanımın milletlerarası denizcilik uygulamasında genel kabul gördüğü ifade edilmektedir.

⁵⁶ İlke 15(2)'de düzenlenen hükümlerin ise başlıca matbu zaman charteri formları olan NYPE 46, NYPE 2015 ve 2001 yılında tadil edilmiş BALTIME 1939'un esas alınarak hazırlandığı belirtilmiştir.

işlemleri risk ve masrafları kendilerine ait olmak üzere kaptanın gözetimi altında yerine getirirler.

(h) Gemi, olağan yıpranma ve aşınma hariç olmak üzere, iyi hâl ve durumda iade yerinde maliklere teslim edilir.

İlke 16 – Yolculuk charteri sözleşmesi⁵⁷

(1) Yolculuk charteri sözleşmesi, gemi maliki veya gemi işleteni (bundan sonra “malikler” olarak anılacaktır) tarafından, navlun karşılığında, mürettebatlı bir geminin kararlaştırılan yolculuk için taşıtanın kullanımına tahsis edildiği sözleşmedir⁵⁸.

(2) Pozitif deniz hukukunda veya yolculuk charteri sözleşmesinde, diğerleri yanında, aşağıdaki İlkelerin⁵⁹ benimsenmesi yaygındır:

(a) Sözleşmenin kurulduğu yer ve tarih, tarafların kimliği, geminin ve eşyanın özellikleri, yükleme yeri, yüklemenin gerçekleşmesinin öngörüldüğü tarih, boşaltma yeri, navlun oranı, yükleme ve boşaltma süresi, sürastarya ve kançello tarihi sözleşmede gösterilir.

(b) Gemi, güvenli şekilde ulaşabileceği ve daima yüzer hâlde kalacağı kararlaştırılan yükleme yerine veya en yakın yere gider ve orada taşıtanın yüklemeyi taahhüt ettiği tam ve eksiksiz eşyayı yükler ve yükleme bu şekilde tamamlandıktan sonra gemi, güvenli şekilde ulaşabileceği ve daima yüzer hâlde kalacağı kararlaştırılan boşaltma yerine veya en yakın yere gider ve eşyayı orada teslim eder.

(c) Malikler, eşyanın zıyaı veya hasarı yahut teslimde gecikmeden yalnızca belirli hâllerde sorumludur; bu hâller arasında, zıya, hasar veya gecikmenin, gemiyi denize elverişli hâlde getirilmesi ve gemide gerekli nitelikte gemi adamı bulundurulması, geminin donatılması ve ikmal edilmesinin sağlanması hususunda maliklerin gerekli özeni göstermemesi veya zararın maliklerin kendi fiil ya da kusurlarından kaynaklanması da yer alır. Uygulanabildiği ölçüde, maliklerin taşıyan sıfatıyla dayanabilecekleri savunma hakları saklıdır.

(d) Eşya, maliklere herhangi bir risk, sorumluluk veya masraf yüklemeksizin, taşıtan tarafından ambarlara getirilir, yüklenir, istiflenir ve/veya elleçlenir, sayımı yapılır, bağlanır ve/veya muhafaza altına alınır; ayrıca ambarlardan alınarak boşaltılır.

(e) Malikler, geminin yükleme tertibatının serbest kullanımını ve bunun işletilmesi için yeterli gücü sağlarlar. Bu donanımların iyi hâl ve durumda ve işler vaziyette olması gerekir.

⁵⁷ Gemi kira sözleşmesine ilişkin İlke 14'e ilişkin yapılan genel açıklamaların yolculuk charteri sözleşmesi için de geçerli olduğu belirtilmiştir. İlke 16'ya ilişkin açıklamalar hakkında bkz. **CMI**, *Lex Maritima*, s. 60-61.

⁵⁸ İlke 16(1)'de yer alan yolculuk charteri tanımının milletlerarası denizcilik uygulamasında genel kabul gördüğü; bununla birlikte, bir yolculuk charterinin tek bir seferle sınırlı olmayıp birden fazla yolculuğu da kapsayabileceği belirtilmektedir.

⁵⁹ GENCON 1994 matbu formunun esas alınarak kaleme alındığı belirtilmiştir. *Liner Terms* veya FIO gibi sözleşme kayıtlarına İlkede özellikle yer verilmediği belirtilmektedir.

(f) Malikler, teamülen gemi için öngörülen bütün resim, ücret ve vergileri öderler. Taşıtanlar ise, teamülen eşya için öngörülen yüklenen bütün resim, ücret ve vergileri öderler.

İlke 17 – Eşya taşıma sözleşmesi⁶⁰

(1) Deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi, taşıyanın navlun karşılığında eşyayı deniz yoluyla bir yerden başka bir yere taşımayı ve gönderilene teslim etmeyi üstlendiği sözleşmedir⁶¹.

(2) Yükleten, taşıyandan, deniz yoluyla eşya taşınmasına ilişkin olarak, eşya taşıma sözleşmesini ve taşıyanın bu sözleşme uyarınca eşyayı teslim aldığını ispat eden konişmento gibi bir denizde taşıma senedi isteme hakkına sahiptir. Bu taşıma senedi devredilebilir veya devredilemez nitelikte olabilir⁶².

(3) Deniz yoluyla eşya taşınmasına ilişkin olarak, pozitif deniz hukukunda, diğerleri yanında, aşağıdaki İlkelerin⁶³ benimsenmesi yaygındır:

(a) Taşıyanın sorumluluk süresi sınırlıdır.

(b) Taşıyan, geminin denize elverişli hâle getirilmesi ve gemide gerekli nitelikte gemi adamı bulundurulması, geminin donatılması ve ikmal edilmesinin sağlanması, ayrıca geminin ambarları ve eşya taşımada kullanılan kısımlarını eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli ve emniyetli hâle getirmek hususunda gerekli özeni göstermekle yükümlüdür.

(c) Eşya, yalnızca belirli hâllerde güvertede taşınabilir.

(d) Belirli hâllerde taşıyan sorumluluktan kurtulur.

(e) Taşıyanın eşyanın zıyaı veya hasarından doğan sorumluluğu, koli veya ünite başına yahut zıya ya da hasara uğrayan eşyanın kilogramı başına belirli bir miktarla sınırlıdır.

⁶⁰ 1924 Lahey Sözleşmesi, Lahey/Visby Kuralları, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kurallarının, eşyanın deniz yoluyla taşınmasına ilişkin hukuk kurallarını milletlerarası düzeyde yeknesaklaştırma amacıyla hazırlanmış milletlerarası sözleşmeler olduğu; ancak bu alanda tam anlamıyla yeknesaklığın sağlanamadığı belirtilmiştir. 1924 Lahey Sözleşmesi ve Lahey/Visby Kurallarının bu milletlerarası sözleşmelerden en sık kullanılanı olduğu hatta matbu charter sözleşmelerine de uygulanacak hukuk olarak dâhil edildiği belirtilmiştir. Ne var ki bu alanda milletlerarası hukukun birleştirilememiş olduğu tespit edilmiş ve eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin ayrıntılı ve kapsamlı bir düzenleme öngörülmesi yerine, hemen hemen tüm hukuk düzenlerinde ortak biçimde kabul gören temel esaslara yer verildiği ifade edilmektedir. İlke 17'ye ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *CMI, Lex Maritima*, s. 62-67.

⁶¹ İlke 17(1)'de yer alan deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesine ilişkin tanımın milletlerarası denizcilik uygulamasında genel kabul gördüğü belirtilmektedir.

⁶² Taşıyandan konişmento gibi bir denizde taşıma senedi düzenlenmesinin talep edilebilmesine ilişkin hakkın milletlerarası denizcilik uygulamasında yaygın biçimde kabul gördüğü; geminin zaman charteri yahut yolculuk charteri sözleşmesine konu edildiği hâllerde de taşıma senedi düzenlenmesinin istenebileceği izah edilmiştir.

⁶³ İlke 17(3)'te sayılan hususların milletlerarası sözleşmelerde ve çok sayıda ulusal mevzuatta genel kabul gören esaslar olduğu belirtilmiştir. Buna karşılık, eşyanın geç tesliminden doğan zararlar bakımından milletlerarası deniz ticareti hukukunda yeknesaklığın bulunmaması nedeniyle, bu zararlardan doğan sorumluluğun bilinçli olarak kapsam dışında bırakıldığı ifade edilmiştir. Benzer şekilde, değişik tür araçlarla yapılan taşımalar bakımından da milletlerarası hukukta uygulanan yeknesak bir milletlerarası sözleşmenin bulunmaması sebebiyle bu konuya da İlkelerde yer verilmediği vurgulanmıştır.

(f) Eşya zıya veya hasarının belirli bir süre içinde bildirilmesi gerekir.

(g) Taşıyanı emredici olarak belirlenmiş sorumluluktan kurtaran veya bu sorumluluğu azaltan taşıma sözleşmesindeki her türlü şart geçersizdir.

İlke 18 – Yolcu taşıma sözleşmesi⁶⁴

(1) Deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi, taşıyanın ücret karşılığında yolcuları ve bagajlarını deniz yoluyla bir yerden başka bir yere taşımayı üstlendiği sözleşmedir.

(2) Deniz yoluyla yolcu taşınmasına ilişkin olarak, pozitif deniz hukukunda, diğerleri yanında, aşağıdaki İlkelerin⁶⁵ benimsenmesi yaygındır:

(a) Yolcular, taşıyandan bir yolcu bileti ve bunun içinde yer alsın veya almasın, bagajları bakımından ayrıca bir makbuz talep etme hakkına sahiptir.

(b) Taşıyan, belirli hâllerde ve belirli sorumluluk sınırlarına kadar, bir yolcunun ölümü veya bedensel zarara uğraması sebebiyle doğan zarardan ve bagajının veya araçlarının zıya ya da hasarından sorumludur.

(c) Bagaj zıya veya hasarı belirli bir süre içinde bildirilmelidir.

(d) Taşıyan, sorumluluk sigortası veya başka bir mali teminat sağlamalı ve her gemide buna ilişkin bir sertifika bulundurulmalıdır.

(e) Taşıyanı emredici olarak belirlenmiş sorumluluktan kurtaran veya bu sorumluluğu azaltan taşıma sözleşmesindeki her türlü şart geçersizdir.

⁶⁴ Deniz yoluyla yolcu taşınmasına ilişkin 1974 Yolcu Sözleşmesi ile bu Sözleşmeyi değiştiren 2002 Yolcu Sözleşmesinin milletlerarası hukukta yürürlükte olduğu belirtilmiştir. 2002 Yolcu Sözleşmesine, dünya deniz ticareti filosunun yaklaşık %44'ünü temsil eden 34 devletin taraf olduğu ifade edilmiştir. Bununla birlikte, söz konusu rejimin AB tarafından üye devletler bakımından zorunlu hâle getirilmiş olmasına rağmen, deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmeleri alanında tam anlamıyla yeknesak bir sistemin hâlen sağlanamadığı vurgulanmıştır.

Bu nedenle, CMI *Lex Maritima* İlke 18'in, 2002 Atina Sözleşmesinde yer alan temel ve genel kabul gören esaslarla sınırlı tutulduğu açıklanmıştır. Ayrıca bazı devletlerin ulusal mevzuatlarında tüketicinin korunmasına ilişkin özel ve ek düzenlemelere yer verdikleri; ancak bu düzenlemelerin CMI *Lex Maritima* kapsamına alınmadığı da belirtilmiştir. İlke 18'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. CMI, *Lex Maritima*, s. 68-70.

⁶⁵ 2002 Atina Sözleşmesinde ve ulusal mevzuatta yer alan temel esaslara yer verildiği açıklanmıştır.

Kısım 6

Deniz kazaları

İlke 19 – Çatma⁶⁶

- (1) Çatma gemilerin birinin kusurundan ileri gelmişse zararı kusurlu olan gemi tazmin eder⁶⁷.
- (2) İki veya daha fazla geminin kusurlu olması hâlinde, her bir geminin sorumluluğu, kusuru oranında belirlenir⁶⁸. Ölüm veya bedensel zarar sebebiyle doğan zararlar bakımından ise, kusurlu gemiler iç ilişkide rücu hakları saklı kalmak kaydıyla üçüncü kişilere karşı müteselsilen sorumludur.
- (3) Somut olayın şartları dikkate alındığında kusur oranının tespiti mümkün olmaz veya tarafların aynı derecede kusurlu olduğu ortaya çıkarsa, sorumluluk taraflar eşit oranda sorumlu olurlar⁶⁹.
- (4) Çatma, umulmayan bir hâl veya mücbir sebep yüzünden meydana gelmiş veya neden ileri geldiği anlaşılamamışsa, zarara o zarara uğrayan kişi katlanır⁷⁰.

⁶⁶ Bu İlkenin, CMI tarafından hazırlanan 1910 Çatma Sözleşmesinden alındığı belirtilmektedir. Anılan milletlerarası sözleşmeye taraf olması sayısının CMI tarafından hazırlanan milletlerarası sözleşmeler arasında en yüksek olanı olduğu ve yaklaşık 90 devletin 1910 Çatma Sözleşmesine taraf olduğu ifade edilmektedir. Bununla birlikte, ABD'nin 1910 Çatma Sözleşmesine taraf olma iradesini göstermediği de hatırlatılmaktadır. 1910 Çatma Sözleşmesinin kural olarak bu sözleşmeye taraf devletlerin bayrağını taşıyan gemiler arasındaki çatmalara uygulandığı; ancak birçok devletin 1910 Çatma Sözleşmesinin hükümlerini ulusal mevzuatına aktardığı belirtilmektedir. Ayrıca, İlke 19'un, resmî dili Fransızca olan 1910 Çatma Sözleşmesinin İngilizce tercümesi esas alınarak kaleme alındığı da ifade edilmektedir. İlke 19'a ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *CMI, Lex Maritima*, s. 71-75.

⁶⁷ Kusur sorumluluğu esasını öngören bu İlkenin 1910 Çatma Sözleşmesinin 3'üncü maddesinden alındığı belirtilmektedir. Söz konusu kuralın çok sayıda ülkenin genel haksız fiil hukuku ilkesiyle de örtüştüğü ifade edilmektedir.

⁶⁸ Ortak kusur hâlinde her bir geminin sorumluluğunun kusur oranına göre belirleneceğini öngören İlkenin 1910 Çatma Sözleşmesinin 4'üncü maddesinin birinci fıkrasının ilk cümlesinden alındığı belirtilmektedir.

⁶⁹ İlke 19(3)'ün, kusur oranının saptanamaması veya tarafların aynı derecede kusurlu olduğu ortaya çıkması hâlinde sorumluluğun eşit şekilde paylaştırılacağına ilişkin kuralı yansıttığı; bu düzenlemenin 1910 Çatma Sözleşmesinin 4'üncü maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesinden alındığı belirtilmektedir. Söz konusu kuralın, hem 1910 Çatma Sözleşmesi öncesi hem de günümüzde genel kabul gören ilke olduğu ve ABD yargı kararlarında da genel kabul gördüğü ifade edilmektedir.

⁷⁰ İlkenin 1910 Sözleşmesinin 2'nci maddesinin birinci fıkrasından alındığı haksız fiil hukukundaki kusur sorumluluğunun esas olduğu ve çok sayıda ülkenin haksız fiil hukuku hükümleriyle örtüştüğü ifade edilmiştir.

İlke 20 – Kurtarma⁷¹

- (1) Tehlike altında bulunan bir gemiye gönüllü olarak yardım edilmesi, kurtarma faaliyeti teşkil eder⁷².
- (2) Faydalı bir sonuç vermiş olan kurtarma faaliyetleri, kurtarma ücreti istemine hak kazandırır. Faydalı sonuç vermeyen kurtarma faaliyetleri için kurtarma ücreti isteme hakkı doğmaz.
- (3) Kurtarma ücreti, kurtarılan gemi ve diğer malvarlığı değerlerinin kurtarılmaya sonrasındaki değerini geçemez.
- (4) Kurtarma ücreti, ilgili tüm koşullar dikkate alınarak ve kurtarma faaliyetlerini özendirerek bir amaç gözetilerek belirlenir.
- (5) Pozitif deniz hukukunda veya kurtarma sözleşmesinde, çevreye verilecek zararın önlenmesi veya sınırlandırılması amacıyla kurtaranların yapmış oldukları giderlerin karşılanacağı İlkesinin benimsenmesi yaygındır⁷³.

İlke 21 – Müşterek avarya

- (1) Ortak bir deniz sergüzeştine atılmış malvarlığı değerlerini tehlikeden korumak amacıyla, malvarlığı değerlerinin ortak emniyeti için bile bile olağanüstü bir fedakârlıkta bulunulması veya

⁷¹ CMI tarafından hazırlanan 1910 Kurtarma Sözleşmesinin 80'den fazla devlet tarafından kabul edildiği, 1978 yılında meydana gelen "Amoco Cadiz" deniz kazası sonrası yaşanan çevre felaketinin ardından, IMO'nun talebi üzerine CMI tarafından hazırlanan 1989 Kurtarma Sözleşmesine ise hâlihazırda dünya deniz ticaret filosunun yüzde altmış ikisini aşan tonajını temsil eden 78 devletin taraf olduğu ve bu 1989 Kurtarma Sözleşmesinin bu bakımından önem arz ettiği belirtilmektedir. Ayrıca, Lloyd's Open Form (LOF) ile ABD, Japonya ve Fransa gibi bazı devletlerde kullanılan matbu kurtarma sözleşmelerinin de "No Cure No Pay" ilkesini benimsediği ifade edilmektedir. İlke 20'ye ilişkin açıklamalar hakkında bkz. CMI, *Lex Maritima*, s. 76-81.

⁷² İlke 20(1)'in, kurtarma faaliyetini ilişkin asgari ve genel bir tanım ortaya koyduğu; bu tanım bakımından en önemli unsurun tehlike altında bulunan bir geminin varlığı olduğu belirtilmektedir. Tanımın bilinçli şekilde dar tutulduğu; kurtarmanın gerçekleştirileceği sulara veya kurtarmaya konu olabilecek malvarlığı unsurlarına ilişkin ayrıntılı bir düzenleme öngörülmediği ifade edilmektedir.

Ayrıca, kurtarmada gönüllülük ilkesinin ön planda tutulduğu; önceden kurulmuş bir sözleşmedeki yükümlülüğün ifası kapsamında gerçekleştirilen faaliyetlerin kural olarak kurtarma ücreti talep etme hakkı doğurmadığının hatırlatıldığı belirtilmektedir. Bununla birlikte, özellikle kamu makamları bakımından bazı ulusal hukuk düzenlerinin farklı hükümler öngörebileceği de hatırlatılmaktadır.

⁷³ Pozitif deniz hukuku kurallarının veya sözleşmesel düzenlemelerin, çevreye verilecek zararın önlenmesi yahut sınırlandırılması amacıyla müdahalede bulunan kurtaranın katlandığı giderlerin tazmin edilebileceğini öngörebileceğini ifade etmektedir. Düzenlemenin, yürürlükteki kuralların sadeleştirilmiş bir özeti niteliği taşıdığı belirtilmektedir. Bu kapsamda, 1989 Kurtarma Sözleşmesinin, çevre zararını önlemek veya sınırlandırmak amacıyla faaliyette bulunan kurtarana "özel tazminat" talep etme hakkı tanıdığı; aynı veya benzer nitelikteki düzenlemelerin çeşitli devletin ulusal mevzuatına da aktarıldığı ifade edilmektedir. Öte yandan, uygulamada Lloyd's Open Form'a ekli SCOPIC Klotu gibi özel sözleşmesel düzenlemelerin de yaygın biçimde kullanıldığı belirtilmektedir. Ancak bunların, 1989 Kurtarma Sözleşmesi düzenlemesinden ayrıldığı da belirtilmektedir. Bu nedenle, İlkenin anılan kısmında yalnızca, kurtaranın geleneksel kurtarma ücretinden bağımsız olarak, kanundan veya sözleşmeden kaynaklanan ayrı bir özel tazminat talep hakkına sahip olabileceği hususuna işaret edilmekle yetinildiği izah edilmiştir.

olağanüstü bir gidere katlanması hâlinde ve ancak bu hâlde, müşterek avarya hareketi söz konusu olur.

(2) Müşterek avarya fedakârlıkları ve giderleri, Milletlerarası Denizcilik Komitesi tarafından zaman zaman tadil edilen ve *lex maritima*'nın bir parçasını oluşturan York-Anvers Kurallarının⁷⁴ en çok benimsenmiş metni uyarınca, garmeye iştirak eden farklı menfaat sahipleri arasında paylaştırılır.

İlke 22 – Enkaz kaldırma⁷⁵

(1) Bu İlke bakımından “enkaz”, batmış veya karaya oturmuş bir gemiyi, bunun herhangi bir parçasını ve bir gemiden düşerek karaya oturmuş, batmış veya denizde kontrolsüz biçimde sürüklenmekte olan her türlü nesneyi ifade eder.

(2) Pozitif deniz hukukunda, aşağıdaki ilkelerin benimsenmesi yaygındır:

(a) Bir geminin enkaz hâline gelmesi ile sonuçlanan bir deniz kazasını, gemi maliki, gemi işleteni veya kaptanı gecikmeksizin yetkili makamlara bildirir.

(b) Yetkili makamlarca tehlike teşkil ettiği belirlenen enkaz, gemi maliki veya gemi işleteni tarafından kaldırılır. Bu amaçla, yetkili makamlar makul bir süre tayin edebilir.

(c) Gemi maliki veya gemi işleteni, belirlenen süre içinde enkazı kaldırmazsa veya enkaza derhâl müdahale edilmesi gerekiyorsa, enkaz yetkili makamlar tarafından kaldırabilir.

(d) Belirli hâller saklı kalmak ve sorumluluğun sınırlandırılması hakkına halel gelmemek üzere, enkazın yerinin tespiti, işaretlenmesi ve kaldırılmasına ilişkin giderlerden gemi maliki veya gemi işleteni sorumludur⁷⁶.

⁷⁴ York-Anvers Kurallarındaki maddi düzenlemelerin ayrıca İlkelere aktarılmasının gereksiz olduğu; zira söz konusu Kuralların bizzat ilgili *Lex Maritima* niteliğinde olduğu ulusal mevzuatlarda da son yıllarda bu kuralların içeriğinin kanuna aktarılması atıf yapmakla yetinildiği belirtilmiştir. İlke 21'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. CMI, *Lex Maritima*, s. 82-86.

⁷⁵ Bu alanda 2007 Enkaz Kaldırma Sözleşmesinin bulunduğu bu milletlerarası sözleşmenin hazırlanma sürecinde CMI'nın önemli hazırlık çalışmaları yürüttüğü; hâlihazırda 67 taraf devlet aracılığıyla dünya deniz ticaret tonajının yaklaşık %80,28'ini kapsayan geniş bir uygulama alanına ulaştığı ifade edilmektedir. CMI *Lex Maritima*'da enkaz kaldırmaya ilişkin İlkelerin, Nairobi Enkaz Kaldırma Sözleşmesinin yanı sıra, çeşitli ulusal hukuk düzenlemelerinin de göz önünde tutulduğu belirtilmiştir.

⁷⁶ Enkaz Kaldırma Sözleşmesi, (b), (c) ve (d) paragraflarında sayılan yükümlülükleri geminin sicile kayıtlı malikine yüklemektedir. Bununla birlikte İlkeler, ulusal enkaz kaldırma mevzuatının zaman zaman daha geniş yükümlülükler öngörebildiğini gözetmiş ve gemi işletenine de sicile kayıtlı malik ile birlikte yer vermiştir. Bu hususun, CMI *Lex Maritima*'nın Enkaz Kaldırma Sözleşmesi gibi pozitif deniz hukukunu hiçbir koşulda geçersiz kılamayacağı, zira bu hususun Kural 4(2)'de açıkça ifade olunduğu açıklanmıştır.

Kısım 7

Deniz alacakları

İlke 23 – Öncelikli alacaklar⁷⁷

Pozitif deniz hukukunda, aşağıdaki ilkelerin benimsenmesi yaygındır:

- (1) Bir gemiden kaynaklanan belirli alacakların alacaklılarına, diğer alacaklılara nazaran öncelik sırasına göre üstünlük tanınır. Bu tür öncelikli haklar; kanundan doğan özel haklar, gemi alacaklısı hakkı, gemi ipoteği, gemi siciline kaydedilebilir benzer nitelikteki yükümlülükler ve ikinci derece rehin haklarını kapsayabilir⁷⁸.
- (2) Gemi alacaklısı hakkı ile teminat altına alınmış alacaklar, gemi alacağı türleri arasındaki sıra esas alınarak; duruma göre yolculuk sırası ve alacağın doğduğu tarih dikkate alınmak suretiyle sıralanır⁷⁹.
- (3) Geminin cebrî icra yoluyla satışı saklı kalmak kaydıyla, gemi alacaklısı hakkı, mülkiyet veya sicil kaydı değişse de gemiyi takip eder.
- (4) Gemi alacaklısı hakkı, belirli bir sürenin geçmesiyle sona erer.

⁷⁷ Bu İlke ile ilgili yapılan açıklamada gemiler üzerindeki öncelikli haklar bakımından milletlerarası hukukta yeknesaklığın sağlanamadığı, milletlerarası uyumlaştırma girişimlerinin büyük ölçüde başarısız olduğu; gemi alacaklısı hakkı ve gemi ipoteği hakkındaki 1926 Rehin, 1967 Rehin ve 1993 Rehin Sözleşmelerinin sınırlı etki doğurduğu belirtilmiştir. Devletlerin, belirli alacaklıları diğerlerine nazaran koruma yönündeki tercihlerinin farklı olduğu açıklanmış ve geminin işletilmesinden doğan sözleşmesel alacaklıların menfaatleri ile üçüncü kişi alacaklıların ve gemi finansmanını sağlayan kredi kuruluşlarının menfaatlerinin çatıştığı açıklanmıştır. Bununla birlikte, ulusal hukuktaki farklılıklara rağmen ortak bir esas tespit edilebildiği, bunun da alacaklılar arasında bir öncelik sırası kurulabileceğinin genel olarak kabul edilmiş olması ve bu öncelikli alacakların çoğu hukuk sisteminde belirli ana kategoriler altında düzenlenmiş olmasıdır. İlke 23'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. **CMI, Lex Maritima**, s. 87-89.

⁷⁸ Öncelikli istemlerin veya hakların “gemi alacaklısı hakları ve ipotekler” başlığı altında değil, daha genel bir kavram olan “öncelikli alacaklar” olarak bilinçli bir tercihle ifade edildiği, zira bazı hukuk sistemlerinde, gemi alacaklısı hakkı veya gemi ipoteğinden başka öncelikli hakların da kabul edildiği belirtilmiştir. Açıklamada ayrıca, istemlerin arasındaki önceliğin uygulanacak pozitif deniz hukukuna göre belirlenmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Ancak bu hukukun geminin sicile kayıtlı olduğu devlet hukuku mu, *lex fori* mi yoksa *lex contractus* mu olacağı bakımından milletlerarası düzeyde yeknesaklığın bulunmadığının da altı çizilmiştir.

⁷⁹ İlkenin ikinci ilâ dördüncü paragraflarının, deniz ticareti hukukunun uyumlaştırılmasına yönelik sözleşmelerde ve çok sayıda ulusal mevzuatta veya içtihatla yer alan gemi alacaklısı hakkına ilişkin çeşitli düzenlemeleri teyit ettiği belirtilmektedir. Bu kapsamda özellikle öncelikli alacakların sırasına ilişkin kurallar, gemi alacaklısı hakkının mülkiyet veya sicil kaydındaki değişikliklere rağmen varlığını sürdürmesi ilkesi ve gemi alacaklısı hakkının belirli bir sürenin geçmesiyle sona ermesi esasları bakımından düzenlemeye yer verilmiştir. Bununla birlikte, cebrî satış hâlinde gemi alacaklısı hakkının alıcıya karşı ileri sürülemeyeceğinin yerleşmiş bir kural olduğu tespit edilmiştir. Açıklamada son olarak, bu konularda da uygulanacak düzenlemelerin her somut durumda pozitif deniz hukukuna göre ayrıca tespit edilmesi gerektiğinin de altı çizilmiştir.

İlke 24 – Gemilerin seferden menedilmesi⁸⁰

(1) Gemiler; ihtiyati haciz, haciz, idari alıkoyma veya hapis hakkı uyarınca seferden menedilebilir⁸¹.

İhtiyati haciz, bir alacağın teminat altına alınması amacıyla, alacaklının talebi üzerine yargı kararıyla geminin alıkonulmasıdır.

Haciz, bir mahkeme kararı veya diğer icra kabiliyetini haiz bir belge uyarınca, hükmün icrası veya hüküm konusu alacağın tahsili amacıyla ve geminin cebri icra yoluyla satışı maksadıyla geminin alıkonulmasıdır.

İdari alıkoyma, kamu gücüne haiz bir makam tarafından, bir alacağın teminat altına alınması amacıyla yahut kanun veya düzenlemelerin ihlal edildiği şüphesi veya ihlalin sabit olması sebebiyle geminin alıkonulmasıdır⁸².

Hapis hakkı, gemiyi zilyetliğinde bulunduran alacaklı tarafından, alacağın teminat altına alınması amacıyla geminin alıkonulmasıdır.

(2) Pozitif deniz hukukunda, gemilerin yalnızca belirli deniz alacaklarının teminat altına alınması amacıyla ihtiyaten haczedilebileceği İlkesinin benimsenmesi yaygındır.

(3) Yetkili yargı makamı, yeterli teminat gösterilmesi hâlinde ihtiyaten haczedilen geminin serbest bırakılmasına karar verir⁸³.

İlke 25 – Hak düşürücü süre / Zamanaşımı⁸⁴

Pozitif deniz hukukunda, deniz ticareti hukukuna ilişkin maddi hakların veya dava haklarının, belirli bir süre içinde yargı, tahkim veya alternatif uyuşmazlık çözüm yollarına başvurulmaması ya da benzer etki doğuran diğer işlemlerin gerçekleşmemesi hâlinde zamanaşımına uğrayacağı (düşeceği) ilkesinin benimsenmesi yaygındır⁸⁵.

⁸⁰ Bu İlkeye ilişkin açıklamada, öncelikli alacaklarda olduğu gibi gemilerin ihtiyati haczinin de milletlerarası uyumlaştırma girişimlerine konu olduğu, ancak bu girişimlerin sınırlı başarı sağladığı belirtilmektedir. İlke 24'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *CMI, Lex Maritima*, s. 90-92.

⁸¹ İlkenin birinci paragrafının gerçek anlamda gemi ihtiyati haczi ile haciz, idari alıkoyma ve hapis hakkı arasındaki ayrımı ortaya koyduğu ifade edilmektedir. Bu kavramların deniz ticareti hukukunda uzmanlaşmamış hukukçular tarafından sıklıkla birbirine karıştırıldığı belirtilerek *CMI Lex Maritima*'da bu kurumların temel özelliklerinin hatırlatılması yararlı görüldüğü belirtilmiştir.

⁸² İdari alıkoymanın kamu hukuku kurallarına dayanan tek taraflı bir kamu gücü tedbiri olduğu, liman başkanlığı gibi kamu makamlarının alacakları; örneğin liman tesislerine verilen zarar, enkaz kaldırma giderleri veya liman ücretlerinden kaynaklanabileceği belirtilmiştir.

⁸³ Yeterli teminat gösterilmesi hâlinde gemi üzerindeki ihtiyati haczin kaldırılması gerektiğine ilişkin İlkenin gerek milletlerarası sözleşmelerde gerekse ulusal mevzuatta yaygın kabul edilen bir kural olduğu belirtilmiştir.

⁸⁴ Maddenin başlığı “*Time bars*” şeklindedir. Çalışmanın yazarı tarafından bilinçli bir şekilde bu ibare hem hak düşürücü süre hem de zamanaşımı süresi olarak tercüme edilmiştir. Zira milletlerarası sözleşmelerde hakkın düşmesi yahut zamanaşımına uğraması bakımından farklı düzenlemeler söz konusudur. İlke 25'e ilişkin açıklamalar hakkında bkz. *CMI, Lex Maritima*, s. 93-94.

⁸⁵ Yapılan açıklamada pozitif deniz hukukunun taraflara bu süreleri uzatma imkânı tanıyıp tanımadığı meselesine İlke de değinilmediği ifade edilmektedir. Sürenin işlemlerini durduran veya kesen diğer sebeplerin ise uygulanacak pozitif deniz hukukuna göre önemli ölçüde farklılık gösterdiğinin tespit edildiği izah edilmiştir.