GEMİ ADAMLARININ GEMİ ALACAKLISI HAKKI*

MARITIME LIEN FOR SEAFARER

Enes ALİŞ**

Özet: Deniz ticareti hukukuna has bir kavram olan gemi alacaklısı hakkı, sahibine alacağını diğer tüm rehinli alacaklardan öncelikli olarak isteyebilme imkânı sağlayan kanuni bir rehin hakkıdır. Bu imtiyazlı hakka sahip olabilen alacaklılardan birisi de çalışmasını denizin ihtiyaçlarına uygun olarak, fedakârlık ve özveri ile gerçekleştiren gemi adamlarıdır. Çalışmamızda kısaca gemi alacaklısı hakkından bahsedildikten sonra, Türk Ticaret Kanunu'nun bu imkânı bahşettiği gemi adamlarından bahsedilmiş ve kimlerin bu kavram içinde değerlendirileceği ele alınmıştır. Son olarak da gemi adamlarının gemi alacaklısı hakkı veren alacakları üzerinde durulmuş, tartışmalı hususlara değinilmiş ve bazı özellikli alacaklar için farklı ihtimallerde hangi kanun hükümlerinin uygulanması gerektiği ve çözüm önerilerimizden bahsedilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Ticareti Hukuku, Türk Ticaret Kanunu, Gemi Alacaklısı Hakkı, Kanuni Rehin, Gemi Adamı, Ücret

Abstract: The maritime lien, which is a context specific to maritime law is a equitable lien that gives its owner the opportunity to request it from all other lienor first. One of the creditors who can have this privileged right is the seafarer who perform their work in accordance with the needs of the sea with sacrifice and dedication. In the article, firstly, maritime lien is mentioned briefly, then the seafarer whom the Turkish Commercial Code bestowed this opportunity and who will be evaluated within this concept is discussed. Finally, the claim of the seafarer giving the maritime liens were emphasized and controversial issues about which law provisions should be applied in different possibilities for some spesific claim and our solution suggestions were discussed and mentioned.

Keywords: Maritime Law, Turkish Commercial Law, Maritime Lien, Legal Lien, Seafarer, Fee.

---

* Bu çalışma Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans programında 2019 – 2020 güz döneminde verilen "Gemi ve Yük Alacaklısı Hakkı ve Hukuku" dersi kapsamında hazırlanan çalışmanın makale olarak düzenlenmiş halidir, yayın ve araştırma etiğine uygundur.

** Avukat, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans Öğrencisi, enesalis@kocaeli.av.tr ORCID: 0000-0003-3929-5670, Makale Gönderim Tarihi: 07.06.2020, Makale Kabul Tarihi: 09.06.2020

GİRİŞ

Deniz ticareti insanlık için tarih boyunca önemli bir yere sahip olmuştur. Serbest piyasa ekonomisine geçiş ile birlikte dünya ekonomik olarak tam anlamda küreselleşmiş; ülkeler ve şirketler maliyetleri en aza indirmek ve rekabeti arttırmak için ticarette deniz ulaşımını her zamankinden fazla kullanma ihtiyacı duymuşlardır. Bunun sonucu olarak da günümüzde dünya dış ticaretinin %90'ı deniz yoluyla sağlanmakta ve ticaretin vazgeçilemez bir unsuru halini almaktadır.[1]

Küresel ekonominin vazgeçilemez unsuru olan deniz ticaretinin bel kemiğini ise gemi adamları oluşturmaktadır. Günümüzde bu küresel çarkın dönmesini sağlayan dünya genelinde 1,5 milyondan fazla gemi adamı olduğu tahmin edilmektedir.[2] Deniz iş piyasası işçinin emeğinin en fazla küreselleştiği alanlardan birisidir.[3] Öyle ki dünyada deniz ticareti ile uğraşan gemilerin %65,8'inin personeli birden fazla milletten oluşmaktadır.[4] Denizde yapılan çalışmanın doğası gereği fedakârlık ve özveri ile çalışan gemi adamlarının, emeklerinin karşılıksız kalmaması için gerek taraf olduğumuz 1993 tarihli Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine İlişkin Milletlerarası Sözleşme (1993 Rehin MS) gerekse 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)[5] ile kanundan doğan bir rehin hakkı olan gemi alacaklısı hakkı tanınmıştır.

Gemi adamlarına böylesi bir imtiyazlı hakkın tanınması ile kimlerin gemi adamı olarak değerlendirileceği ve hangi alacaklarının gemi alacaklısı hakkından faydalanma imkânı sağlayacağı gibi sorular ön plana çıkmaktadır. Çalışmamızda bu sorulara cevap aramakla birlikte gemi adamlarının alacakları için açtığı davalarda yabancılık unsurunun bir hayli fazla görülmesi sebebiyle uygulanacak olan hukuk konusunda doktrindeki bazı tartışmalar ve görüşlerimizden de kısaca bahsedilecektir.

---

1 Bihter Kol, Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığını Önemi ve Sorunları, Yüksek Lisans Yeterlik Tezi, 2010 İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 42.

2 https://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/global-supply-and-demand-for-seafarers (E.T: 20.03.2020)

3 Aziz Muslu, "Türk Gemi Adamlarının Uluslararası Deniz İş Gücü Piyasalarında İstihdamı İçin Özel İstihdam Bürolarının Önemi", Gaziantep University Journal of Social Sciences, 2018, C. 17, S. 1, s. 292.

4 Muslu, s. 294.

5 RG 14.02.2011, S. 27846.

I. GEMİ ALACAKLISI HAKKI[6]

A. Kaynağı ve Tanımı

Gemi alacaklısı hakkının kökeni Roma Hukukuna dayanmaktadır. Hakkın kaynağını Roma Hukukuna dayandıran ipotek teorisinin etkisi, mevzuatımızda da yansımalarını göstermektedir.[7] Gemi alacaklısı hakkı hususunda pek çok çalışması bulunan Atamer de gemi alacaklısı hakkının kökenlerini Roma Hukuku'nun *versio in rem ilkesine*[8] *(eşyanın korunması için yapılan harcama)* dayandırmaktadır.[9]

---

6 Gemi alacaklısı hakkını eski Kanun döneminde bulunan ve yine deniz ticareti hukukuna özgü bir kavram olan yük alacaklısı hakkı ile karıştırmamak gerekir. Yük alacaklısı hakkı, Kanunda sınırlı olarak sayılan alacakların doğması halinde alacaklısına zilyetliğindeki yükü teslim etmeme ve yükü satarak alacağını karşılama imkânı sağlamaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. İbrahim Ağsakal, Yük Alacaklısı Hakkı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2011, s. 28.

7 "Gemi alacaklısı hakkının kaynağı hakkında yapılan tarihsel çalışmalarda dört görüş ileri sürülmüştür. Bunlar ipotek teorisi, kişiselleştirme teorisi, usul teorisi ve çatışma teorisi olarak isimlendirilmektedir. İpotek teorisine göre gemi alacaklısı hakkı Roma hukukunda bir teminat türü olan zımni ipotek kavramından ortaya çıkmıştır. Roma hukukunda ipotek (hypothec) kavramının zilyetliğe ya da mülkiyete dayanmayan, anlaşmaya dayanan ayni bir teminat olduğu belirtilmiştir. Roma hukukunda iki tür ipotek bulunduğu, birinin anlaşma ile diğerinin kanun yoluyla doğduğu ifade edilmiştir. İkincisi zımni ipotek olup, tamir eden lehine, borçlunun gemisi ya da evinin onarımından doğmaktadır. Kişiselleştirme teorisine göre gemi hem tüzel bir kişilik hem de haksız fiile sebep olan ya da sözleşmeyi ihlal eden bir insan gibidir. Buna göre zarara neden olan gemi, sorumluluğu üstlenir ve zararı tazmin eder. Usul teorisine göre gemi alacaklısı hakkı borçluyu bulmak ve mahkemeye çıkarmak maksadıyla gemilerin ihtiyaten haciz edilmesi işleminden doğduğu ileri sürülmüştür. Dolayısıyla gemiye karşı yürütülen dava, maddi hukuka değil usule ilişkin bir işlem olduğu belirtilmiştir. Çatışma teorisine göre ise ayni dava (action in rem) denizcilik mahkemeleriyle Anglo-Sakson mahkemeleri arasındaki çatışmadan ortaya çıkmıştır. Eskiden İngiltere'de hakimler sabit bir maaş yerine gördükleri dava sayına göre ücrete hak kazanıyorlardı. Bu mahkeme hakimleri kendi menfaatlerini korumak kaygısı içindeydiler. Bu yüzden denizcilik mahkemeleri şahsi davalar yönünden Anglo-Sakson mahkemelerinin sınırlamalarıyla karşı karşıya kalıyorlardı. Bu sınırlamalar denizcilik yargısının gemi üzerindeki yargılama yetkisine etkili değildi. Bu yüzden denizcilik mahkemeleri ayni dava yoluyla ve gemiyi davalı olarak kullanarak kendini korumuş ve yargı yetkisini genişletme yoluna gitmiştir." Söz konusu görüşler hakkında detaylı bilgi için bkz. M. Barış Günay, ''Türk, İngiliz ve Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkının Tarihçesi''(makale), Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007, s. 927 – 944; Aynı hususta bilgi için yazarın şu eserine bkz. M. Barış Günay, Türk ve Anglo-Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, Yetkin Yayınları, Ankara 2009, s. 33 – 47.

8 Kerim Atamer, Ursprung und historischer Normzweck des Schiffsgläubigerrechts, Schriften des Deutschen Vereins für İnternationales Seerecht, Reihe A-97, Hamburg 2003 (29.10.2002 tarihinde Alman Deniz Hukuku Derneğine sunulan tebliğ), (Türkçe özet için bkz. Kerim Atamer, Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler, XXIII. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (12/06/2009), Ankara 2009, s. 165-274.) Aktaran: Kerim Atamer, Deniz Ticareti Hukuku (Gemilerin Eşya Hukuku), C. II, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2018, s. 130, dn. 5.

9 Gemi alacaklısı hakkının tarihsel gelişimi hakkında detaylı bilgi için bkz. Cüneyt

TTK'nın 1320. maddesinde düzenlenen ve deniz ticaretine has bir kavram ve kurum olan gemi alacaklısı hakkını şu şekilde tanımlamak mümkündür; "*Gemi alacaklısı hakkı, gemi alacaklarından birinin doğması halinde, herhangi bir tescile ihtiyaç duymaksızın, kendiliğinden ve kanun gereği doğan bir rehin hakkı bahşeden, geminin üçüncü kişi zilyedine karşı ileri sürülebilen ve bu hakkın sahibine alacağını diğer bütün adi ve rehinli alacaklardan öncelikli olarak isteyebilme imkânını sağlayan imtiyazlı bir haktır*".[10]

B. İhdas Sebepleri

Eski Ticaret Kanunu (ETK)[11] döneminde 948 ve 1234/1 maddeleri ile donatanın mesuliyeti, deniz serveti[12] ile sınırlanmış ve donatanı alacaklısına karşı tek taraflı olarak korumuştur.[13] Gemi alacaklısı hakkı tek taraflı bu korumaya denge getirmek amacıyla ihdas edilmiştir. Buna göre donatanın sınırlı ayni sorumluluğu nedeniyle, geminin işletilmesi ile ilgili borçlarının alacaklıları, alacaklarını yalnız deniz servetinden alabiliyorken, kara servetine başvuramaması sonucuna karşılık olarak;[14] menfaatler dengesinin korunması düşüncesi ile alacaklarını deniz serveti üzerinden tahsil etme konusunda bu kişilere bir öncelik ve ayni güvence sağlanmıştır.[15] Bu sayede donatanın kara servetine

---

Süzel, Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2012, s. 153 – 174; Bülent Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, C. 2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2016, s. 609 – 614.

10 Aynen alıntı için bkz. Begüm Can, Deniz İcra Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, Yüksek Lisans Yeterlik Tezi, Ankara 2010, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 10. Benzer şekildeki diğer tanımlar için bkz. Tahir Çağa/Rayegan Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, Arıkan Yayıncılık, Ankara 2005, s. 7; İnci Deniz Kaner, Deniz Ticareti Hukuku, Gözden Geçirilmiş 3. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2019, s. 67; Turgut Kalpsüz, Gemi Rehni, Turhan Kitabevi, Ankara 2004, s. 9.

11 RG 09.07.1956, S. 9353.

12 Deniz serveti, gemi, navlun ve surrogatlardan oluşmaktadır. Deniz-kara serveti ayrımı günümüzde kullanılmamaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Rayegan Kender/Ergon Çetingil, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte), Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 8. Bası, Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2007, s. 78.

13 TTK'nin 949. maddesi hükmü uyarınca gemi adamlarının hizmet sözleşmelerinden kaynaklanan sınırsız şahsî sorumluluk halleri gibi istisnaî haller dışında. Can, B., s. 2, dn 1.

14 Sözer, s. 604.

15 Yusuf Ulutaş, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar, Yüksek Lisans Yeterlik Tezi, İstanbul 2010, Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, s. 1.

başvurma imkânından mahrum bırakılan alacaklılara, hiç değilse deniz servetinden öncelikle haklarını alabilme imtiyazı tanınarak menfaatler dengesi bir nebze olsun sağlanmaya çalışılmıştır.[16]

Gemi alacaklısı hakkı alacaklı ile borçlu arasında menfaat dengesi sağlamanın yanı sıra, geminin yolculuk sırasında ihtiyaç duyabileceği giderleri için kredi bulabilmesini kolaylaştırmaktadır. Kılavuz, römorkaj, kurtarma gibi yardım faaliyetlerinde bulunanlara gemi alacaklısı hakkı sağlandığından, bu hizmetlerin icrasına teşvik edilmektedir. Bu hem alacaklıların hem de borçlunun menfaatine bir durum yaratacaktır. Gemi alacalısı hakkının ihdas edilmesinde ayrıca, kamu alacaklarına getirilen imtiyaz bakımından hazinenin menfaati göz önüne alınırken, gemi adamlarının alacaklarına getirilen imtiyaz bakımından ise sosyal düşüncüler rol oynamaktadır. Tüm bu sebepler ile birlikte, gemi alacaklısı hakkının yalnızca sınırlı ayni sorumluluk sistemine denge getirmek için getirilmediğini, deniz ticaretinin sürekliliğini sağlamaya yönelik bir müessese olduğunu kabul etmek gerekir.[17]

Dünyada deniz hukuku alanında vuku bulan gelişmeler ile birlikte donatanın sınırlı ayni sorumluluğu sistemi terk edilmiş ve sınırlı şahsi sorumluluk sistemi benimsenmeye başlanmıştır.[18] Bunun sonucu olarak menfaatler dengesinin tekrar bozulduğu gerekçesi ile bazı imtiyazların uygulanmasına gerek kalmadığı görüşünden yola çıkılarak, uluslararası anlaşmalarla,[19] gemi alacaklısı hakkı tanıyan haklar listesinde yeniden düzenleme yapılmıştır. 1976 tarihli Deniz Alacaklarına

---

16 Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 1 – 2.

17 Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 2; Kender/Çetingil, s. 205; Muhittin Doğrucu, Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı, Alfa Basım Yayım Dağıtım, İstanbul 1997, s. 18; Doğuş Taylan Türkel, Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi, Güncel Yayınevi, İzmir 2008, s. 3-4; Sözer, s. 604, Nuray Barlas, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği, Beta Yayınları, İstanbul 2000, s. 7-8; Ulutaş, s. 4-5; Can, B., s. 9.

18 Türkel, s.5.

19 Donatanın sınırlı ayni sorumluluğu, 19.11.1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Londra Konvansiyonu ile terk edilmiş, sorumluluğun alacaklılara karşı sınırlandırılması, ancak gemi maliki ile yardım ve kurtarma faaliyetlerini gerçekleştiren kişiler bakımından ve Sözleşmenin 2. maddesinde yer alan alacaklar ile sınırlı olmak üzere kabul edilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Hüseyin Ataol, "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 57-85; Rayegan Kender/Ergon Çetingil/Emine Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, C. 1, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 15. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020, s. 262 – 264.

Karşı Mesuliyetin Sınırlandırılması Hakkında Sözleşme'nin 01.07.1998 tarihi itibariyle Türkiye bakımından da yürürlüğe girmesiyle donatanın sorumluluğunu sınırlayan ETK m. 948 hükmü zımnen ilga olmuştur.[20] 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren Türk Ticaret Kanunu ile birlikte 19.11.1976 tarihli *"Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin Milletlerarası Sözleşme"*ye uygun olarak donatanın sınırlı ayni sorumluluğu kaldırılmış ve 06.05.1993 tarihinde kabul edilmiş olan *"Gemiler Üzerindeki İmtiyazlar ve İpotekler Hakkında Milletlerarası Sözleşme"*ye paralel olarak gemi alacaklısı hakkı veren alacakların sayısı azaltılmış ve hakların kapsamında değişiklikler yapılmıştır.[21]

C. Konusu ve Kapsamı

Eski Ticaret Kanunu döneminde gemi alacaklısı hakkının konusunu, *gemi ve eklentisi, navlun* ve bunların *surrogatları*[22] oluşturmaktaydı.[23]

---

20 Kerim Atamer, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra (İcra), Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2006, s.17-18 ve s.37-38; Öte yandan, 1976 tarihli Sözleşme hükümlerinin 1 Temmuz 1998 tarihinde Türkiye bakımından yürürlüğe girdiği ve ancak yabancılık unsuru taşıyan olaylar bakımından uygulanması gerektiği konusunda bkz. Tahir Çağa/Rayegan Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, C. 1, On İki Levha Yayıncılık, 15. Bası, İstanbul 2009 s. 176; Usulüne uygun olarak yürürlüğe konulmuş olan uluslararası sözleşmelerin Anayasa m. 90 uyarınca "kanun" hükmünde olduğu ve 1976 tarihli Sözleşmenin TTK'daki sınırlı sorumluluk rejimini rafa kaldırdığının öne sürülebileceği ancak meselenin Anayasa m. 90'daki "Türk Kanunlarında değişiklik getiren her türlü sözleşmenin ancak TBMM'nin bir kanunla uygun bulması halinde onaylanmış olacağı" hususundaki hükmü çerçevesinde değerlendirilmesi gerektiği konusunda bkz. A. Samim Ünan, "Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulama Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı – Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı – Donatanın Karar Verdiği Kurtarma Yardımın Müşterek Avarya Olup Olmayacağı", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 639 vd.

21 Ulutaş, s. 2; Deniz alacaklarında sorumluluğun sınırlanması hakkında detaylı bilgi için bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 261 – 290; Yeni kanunla gelen değişikliklerin milletlerarası sözleşmeye uyumu hakkında detaylı bilgi için bkz. Süzel, s. 153 – 327.

22 Geminin ortadan kalkması veya değerinin azalması hallerinde gemi alacaklılarının, alacaklarını alabilmesi amacıyla TTK bazı hallerde donatanın gemi ile ilişkisi bulunan bazı hak ve alacaklarını, gemi yerine geçen değerler olarak kabul etmiştir. Bu hak ve alacaklara "surrogat" denilmektedir. Her ne kadar TTK genel olarak surrogatları gemi alacaklısı hakkının kapsamından çıkarmış olsa da TTK m. 1321/3'te sayılan iki tazminat kalemi sınırlı olarak hakkın kapsamında tutulmuştur. Kavram hakkında detaylı bilgi için bkz. Kerim Atamer, Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri (İpotek), On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2012, s. 319; Sözer, s. 640; Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 180 – 181.

23 Türkel, s. 15 – 18; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 8 – 23; Doğrucu, s.

6102 sayılı TTK'nın 1321. maddesinde yalnızca gemi ve eklentisi ile sınırlı sayıda surrogat hakkın konusunu oluşturmaktadır.[24]

Gemi alacaklısı hakkının asıl konusu geminin kendisidir. Buna göre önce bir cismin gemi[25] niteliğinde olup olmadığının tespitini yapmak gerekecektir. Bu tespitin TTK m. 1320/3'ün yollamasıyla TTK m.931/1'e göre yapılması lazım gelir. Maddede yer alan tarife göre Türk hukukunda ''deniz gemisi'' ile "iç su gemisi" ayrımı terk edilmiştir. Her ne kadar Türkiye'nin de taraf olduğu 1993 Rehin MS'de "deniz gemileri" tabiri kullanılmış olsa da m. 1320/3'ün yaptığı yollama dolayısıyla "iç su gemileri" de hakkın konusunu oluşturacaktır.[26]

Gemi alacaklısına tanınan kanuni rehin hakkı ancak gemi alacağının doğumuna sebep olan gemi üzerinde ileri sürülebilir.[27] Buna karşın bazı şartlarda doktrinde "kardeş gemi" olarak isimlendirilen ve söz konusu alacağın şahsi borçlusu konumundaki kişiye ait olan bir başka gemi üzerinde de bu hak ileri sürülebilir.[28]

Donatma iştirakinin malı olan gemilerde, gemi alacaklısı hakkı TTK m. 1322/2 gereği geminin tamamı üzerinde doğar. Donatanların paylarına göre bölünemez ve alacak tamamen ödeninceye kadar da gemi üzerinde etkisini gösterir. Müşterek donatanlardan biri kendi payına düşen borç miktarını ödemiş olsa dahi, borç tamamen ödeninceye kadar, gemi alacaklısı hakkı bu pay üzerinde de etkisini sürdürür.[29]

Bir gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkının doğabilmesi için sicile kayıtlı, bir başka deyişle tescilli bir gemi olması gerekmediği[30] gibi Türk bayrağı taşıması da gerekmez.[31] TTK m. 935/2-a bendine göre,

---

29 – 35; Ulutaş, s. 14 – 23; Barlas, s. 11 – 16.

24 Sözer, s. 635 – 640; Günay, s. 48 – 53.

25 Gemi kavramı hakkında detaylı bilgi için bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 45 vd.; Fehiman Tekil, 6. Bası, Alkım Yayınevi, İstanbul 2001, s. 67 vd.; Mertol Can, Deniz Ticareti Hukuku (Giriş – Gemi – Deniz Hukuku Kişileri), C.1, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, İmaj Yayıncılık, Ankara 2003, s. 1 vd.; Cüneyt Süzel, "Türk Mevzuatında Gemi Tanımı", Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan, C. 2, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010, s. 1615.

26 Sözer, s. 636.

27 Süzel, s. 192, dn. 583.

28 Sözer, s. 636; aksi yönde görüş için bkz. Süzel, s.192 – 193.

29 Sözer, s. 637; Ulutaş, s. 15; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 9; Barlas, s. 12.

30 Günay, s. 48; Türkel, s. 15; Barlas, s. 11; Ulutaş, s. 14.

31 Doğrucu, s. 29.

Kanun'un ''Gemi Alacakları'' ile ilgili hükümlerinin *"yatlar, denizci yetiştirme gemileri gibi sadece gezinti, spor, eğitim, öğretim ve bilim amaçlarına tahsis edilmiş gemilere"* de uygulanacağı belirtilmiştir. Bu sebeple ticaret gemisi vasfında olmayan gemiler üzerinde de gemi alacaklısı hakkı doğacaktır.[32]

Buna karşın TTK m.935/2-b bendinde sayılan *"bir kamu hizmetine tahsis edilen devlet gemileriyle donanmaya bağlı harp gemileri ve yardımcı gemiler"* üzerinde gemi alacaklısı hakkı doğmayacaktır. Ancak TTK m. 1321/4, TTK m. 935/2-b'ye bir istisna getirmiştir. Buna göre maddede sayılan kamu tüzel kişileri, yalnızca alacağın doğduğu sefer sonundaki değer nispetinde, sınırlı şahsi olarak sorumlu olacaklardır.[33]

Gemi ve eklentisi icra takibi açıldığı esnadaki durumu ve değeri ile gemi alacaklısı hakkının konusunu oluşturur. Geminin değerinin geçirdiği kaza sebebiyle veya piyasa şartları gereği düşmesi ya da donatanın gemi üzerinde yaptığı iyileştirmeler sebebiyle değerinin artması sonucu donatan yaptığı masrafları düşemeyeceği gibi geminin değerindeki azalmaları da tamamlama yükümlülüğü altında değildir.[34] Ancak donatanın, geminin değerinde azalmaya sebep olan olayın sorumlusuna karşı sahip olduğu talep hakkı, TTK m. 1321/3 uyarınca gemi alacaklısı hakkı kapsamına girecektir.[35]

Gemi alacaklısı hakkının doğumundan itibaren alacağa konu olan gemi bu vasfını kaybetse[36] dahi gemi alacaklısı hakkı sona ermez. Buna

---

32 Sözer, s. 637; Doğrucu, s. 29; Türkel, s. 15; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 8.

33 Sözer, s. 637; Doğrucu, s. 29 – 30; Türkel, s.15; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 8 – 9.

34 Ulutaş, s. 16; Barlas, s. 12; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 11.

35 Sözer, s. 638.

36 "Kurtarılamayacak şekilde batan veya tamir kabul etmez hale gelen ya da devamlı olarak suda hareket etmesini gerektirmeyen bir amaca tahsis edilen geminin gemi olma niteliği ortadan kalkar. TTK'nın uygulanması bakımından denize elverişsiz hale gelmiş olan bir gemi, tamiri hiç veya bulunduğu yerde mümkün değilse ve tamir edilebileceği bir limana götürülemezse, 'tamir kabul etmez gemi' sayılır (TTK m. 933/1 – a bendi). Denize elverişsiz hale gelmiş olan bir geminin tamir giderleri, eski ve yeni farkı gözetilmeksizin geminin önceki değerinin dörtte üçünü aşacaksa 'tamire değmez gemi' olarak nitelendirilir (TTK m. 933/1 – b bendi). Önceki değer, denize elverişsizlik bir yolculuk sırasında meydana gelmiş ise, geminin yolculuk öncesinde sahip olduğu değerdir; diğer hallerde, gemi denize elverişsiz hale gelmeden önce sahip olduğu veya gereği gibi donatılmış olsa idi sahip olacağı değer, önceki değer olarak kabul edilir (TTK m. 933/2). Tamire

göre tamir kabul etmez hale gelen, bir başka deyişle enkaz haline gelmiş olan gemilerin üzerinde, öncesinde doğmuş olan gemi alacaklısı hakkı devam eder ancak yeni bir gemi alacaklısı hakkı artık doğmaz.[37] Benzer şekilde tamire değmez hale gelen gemiler üzerinde de gemi alacaklısı hakkı sürmeye devam eder.[38]

Gemi alacaklısı hakkına konu olan gemi suda hareketi gerektirmeyen bir amaca özgülenirse gemi vasfı ortadan kalkacaktır. Ancak gemi alacaklısı hakkı etkisini sürdürmeye devam eder. Bu etki devam edecek olsa da enkaz haline gelen gemilerdekine benzer şekilde artık yeni gemi alacaklısı hakkı doğmayacaktır.[39]

Şüphesiz ki pervane, dümen, motor gibi bütünleyici parçalar[40] da gemi kavramı içinde değerlendirilmekte olup gemi alacaklısı hakkının konusudur. TTK m.1321/1 gereğince geminin eklentileri de hakkın konusu teşkil etmektedir. Ancak uygulamadaki sorunları çözmek amacıyla[41] TTK m.1321/2 ile ETK döneminden farklı olarak gemi malikine ait olmayan eklentiler hakkın konusu dışında bırakılmıştır. Bu sayede TTK gemi alacaklıları ile üçüncü şahıslar arasında daha adil bir menfaat dengesi kurmuştur. 1993 Rehin MS'de benzer bir hüküm bulunmamakta ve hüküm bu yönüyle örnek teşkil etmektedir.[42]

D. Hukuki Niteliği ve Özellikleri

1993 tarihli Milletlerarası Sözleşme'den önceki mevzuatlar döneminde gemi alacaklısı hakkının hukuksal niteliği özellikle Alman ve Türk Hukuk sisteminde uzun süre tartışılmıştır.[43] 1993 Rehin MS ve

---

değmez hale gelmiş olma, gemi niteliğini sona erdirmez". Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 54.

37 Doğrucu, s. 31; Türkel, s. 15 – 16; Günay, s. 48; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 10.

38 Sözer, s. 638.

39 Sözer, s. 638.

40 Bütünleyici parça ve eklenti kavramı için bkz. Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 48; Tekil, s. 98 – 99.

41 TTK Madde Gerekçeleri, s. 363.

42 Günay, s. 49.

43 Söz konusu tartışmalar hakkında detaylı bilgi için bkz. Turgut Kalpsüz, "Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Mahiyeti" (Gemi Alacaklısı Hakkı), Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1988, s. 301 – 317; Barlas, s. 81 – 127; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 2 – 5; Günay, s. 34 – 47; Nil Kula-Değirmenci, "Türk Ticaret Kanunu Uygulamalarında Gemi Alacaklısı Hakkının Bir Unsuru Olarak Hakkın Sahibi", *GÜHFD*, Temmuz

2011 tarihli TTK ile birlikte bu tartışmalar son bulmuş ve Türk Hukukunda gemi alacaklısı hakkı "gemi alacağı" (borç) ve bu alacağa güvence sağlayan "kanuni rehin hakkı" (ayni sorumluluk) olarak birbirinden ayrılmıştır.[44] Buna göre gemi alacağı borçlusu aynı kalsa da geminin mülkiyeti el değiştirdikçe kanundan doğan rehin hakkına katlanan kişi değişmektedir. Bunun sonucunda da gemi alacaklısının kanuni rehin hakkı, gemiyi iyi niyet ile iktisap eden üçüncü kişilere karşı da ileri sürülebilmektedir.[45] Kanuni rehin hakkı doğduktan sonra gemi cebri icra dışında bir yolla satılır, kiraya verilir, üzerinde intifa kurulur veya herhangi başka yolla mülkiyeti ya da zilyetliği devredilirse bile, gemiyi devralan üçüncü kişi kanuni rehnin muhatabı olacaktır.[46] Hatta geminin işletilmesi, çalınma ya da gasp gibi gemi malikinin rızası dışında haksız bir sebebe dayansa dahi gemi alacaklısı hakkı veren bir alacağın doğumu ile gemi alacaklısı hakkı ortaya çıkacaktır.[47] Ayrıca 1993 Rehin MS'nin 8. maddesinde *"…gemi alacaklısı hakları, geminin malikinin veya sicilinin ya da bayrağının değişmesine bakılmaksızın, gemiyi takip eder."* denilerek gemi alacaklısı hakkının sağladığı takip hakkının bu durumlar için de devam edeceği belirtilmiştir.[48]

Taşınır rehni[49] niteliğinde olan gemi alacaklısı hakkı diğer rehinlerden farklı olarak teslim gerektirmeksizin, yani geminin zilyetliğinin rehin hakkı sahibine geçirilmeksizin gemi ve eklentileri üzerinde doğar.[50] Gemi alacaklısı hakkından doğan kanuni rehin hakkının kullanılması zilyetliğin devrine ve herhangi bir sicile tescile bağlı olmadığından hak aleniyetten yoksundur.[51] Rehne aleniyeti ancak (sicile tescil

– Ekim 2014 (B.T: 3/2015), C. XVIII, S. 3 – 4, s. 254 – 255; Kerim Atamer, Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra (Gemi ve Yük Alacaklısı Hakkı), XIV. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (4-5.04.1997), Ankara 1997, s. 221.

44 Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 177; SÖZER, s. 606.

45 Sözer, s. 607; Türkel, s. 10 – 11; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 6; Doğrucu, s. 40

46 Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 187.

47 Ulutaş, s. 10.

48 Sözer, s. 608, dn 16.

49 Eşya Hukukunda "taşınır rehni" hususunda daha ayrıntılı bilgi için bkz. M. Kemal Oğuzman/Özer Seliçi/Saibe Oktay- Özdemir, Eşya Hukuku, Yenilenmiş ve Mevzuata Uyarlanmış 17. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2014, s. 995 vd.

50 Türkel, s. 9; Sözer, s. 605; Ulutaş, s. 25; Can, B., s. 21.

51 Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 6; Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 178; Kalpsüz, s. 13; Barlas, s. 9; Sözer, s. 603; Doğrucu, s. 40.

imkânı sağladığından) gemi üzerinde alınacak ihtiyati haciz kararı (TTK m. 1352, 1353) sağlar.[52] Sonuç olarak gemi ihtiyaten haczedilmediği ve hak düşürücü süreler içinde olmak koşuluyla, gemi üzerindeki kanuni rehinler, gemi el değiştirdikçe gemiyi takip edecektir.

TTK m. 1325 hükmünün açık ifadesinden de anlaşılacağı üzere kanuni rehin hakkı veren gemi alacaklısı hakkı fer'i nitelikte bir ayni haktır. Bu nedenle asıl borç ilişkisine sıkı sıkıya bağlıdır ve asıldan ayrı ve bağımsız olarak ileri sürülemez (TTK m. 1377/1).[53] Bunun sonucu olarak bir alacağın gemi alacaklısı hakkı sağlayıp sağlamadığı hakkında tespit davası da açılamaz.[54] Asıl borç ilişkisi sona erdiğinde, gemi alacaklısı hakkı da sona ererken, gemi alacaklısı hakkının sona ermesi halinde asıl borç ilişkisi varlığını sürdürmeye devam edecektir.[55]

Gemi alacaklısı hakkının vermiş olduğu kanuni rehin hakkı, geminin cebri icra yolu ile satılması halinde ihale bedelinden, diğer bütün adi ve rehinli alacaklar ile ihtiyati veya icrai haciz ile temin edilmiş olan alacaklardan ve hapis hakkından önce geleceği, yani imtiyazlı bir alacak hakkı olduğu, bu alanda düzenlenen üç milletlerarası sözleşmede[56] de öngörülmüştür.[57] Ancak müşterek avarya garame payı alacaklılarına hem 1993 tarihli Rehin MS hükümleri hem de TTK m. 1323/2 hükmü gereği bu öncelik hakkı tanınmamıştır.[58]

TTK m. 1320'de 6 bent halinde sayılan gemi alacaklısı hakkı veren gemi alacakları *sınırlı sayı (numerus clausus)* prensibine tâbi olup yargı içtihatları veya doktrin tarafından yeni alacaklar ilave edilemez.[59] 1993 tarihli Rehin MS'de de aynı prensip geçerlidir. Ancak 6. madde ile taraf devletlere milli kanunlarına 4. maddede sayılmış olanlar dışında başka gemi alacaklısı hakkı tanıma yetkisi vermiştir. Fakat bu şekilde getirilen haklar, 4. maddede sayılanlardan ve akdi ipoteklerden sonra

---

52 Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 178.
53 Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 178; Sözer, s. 605; Ulutaş, s. 25;
54 Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 174.
55 Sözer, s. 605
56 1926 Rehin MS, 1967 Rehin MS ve 1993 Rehin MS.
57 Sözer, s. 608; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 6.
58 Ayrıntılı bilgi için bkz. Süzel, s. 282–285.
59 Atamer, İcra, s. 183 – 184; Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 138; Süzel, s. 281 – 282. İstisnai hallerde kıyas yolu ile başka alacaklara da gemi alacaklısı hakkı tanınabileceğine ilişkin görüş için bkz. Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 26.

gelecektir.[60] TTK m. 1320/1-f bendi ile getirilen müşterek avarya garame payı alacakları bu duruma örnektir.

E. Doğumu, Sona Ermesi, Hak Düşürücü Süre ve Zamanaşımı

1. Doğumu

Geminin işletilmesi ile ilgili bir durum sebebiyle,[61] TTK m. 1320'de sayılan gemi alacaklarından birinin doğması ile birlikte gemi alacaklısı hakkı da kanun gereği kendiliğinden doğar.[62] Gemi alacaklısı hakkının doğması için zilyetliğin devrine ihtiyaç olmadığı gibi herhangi bir sicile tesciline de imkân bulunmamaktadır.[63] Bu sebeplerle gemi alacaklısı hakkı aleniyetten yoksun "gizli bir rehin" olarak nitelendirilmektedir.[64]

Gemi alacaklısı hakkının doğumuna sebep olan alacaklar sözleşme, haksız fiil ya da kanundan kaynaklı olabilir.[65] Bununla beraber hakkın doğumu için geminin işletilmesinin hukuka uygun bir sebebe dayanmasına ve gemi malikinin rızasına gerek yoktur. Örneğin, gemi çalınmış ya da gasp edilmiş olsa dahi gemi alacağı niteliğindeki bir alacağın doğmasıyla gemi alacaklısı hakkı doğar ve hak sahibine kanuni rehin hakkını kullanma imkânı sağlar. Her ne kadar gemi alacaklısı hakkının doğmasını engellemese de kanun (TTK m. 1061/2, c. 2), gemi malikine, geminin işletilmesinin haksız ve gemi alacaklısının da kötü niyetli olduğunu kanıtlaması halinde, gemi alacaklısı hakkı sahibinin alacağını gemiden almasını engelleme imkânı vermektedir.[66]

---

60 Sözer, s. 609.

61 Geminin denizde işletilmesiyle doğrudan ilgisi olmayan, geminin satış bedeli, inşa bedeli, tamir bedeli, sigorta primleri gibi alacaklar gemi alacaklısı hakkı kapsamına girmezler. Barlas, s. 27; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 27; Doğrucu, s. 19; Fehmi Ülgener, "Gemi Üzerindeki Rehin Hakkı 'Gemi Alacaklısı Hakkı' ", *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 2, S. 4, Aralık 1997, s. 6; Günay, s. 66; Türkel, s. 5.

62 Türkel, s. 10; Doğrucu, s. 39; Sözer, s. 606; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 7; Barlas, s. 8;

63 Atamer, Gemi ve Yük Alacaklısı Hakkı, s. 221; Barlas, s. 8; Tekil, s. 470; Kalpsüz, Gemi Alacaklısı Hakkı, s. 303; Ulutaş, s. 10; Can, B., s. 11; Kula-Değirmenci, s. 255; Ayrıca bkz. Yargıtay 11. HD K.T: 09.12.1999, 1999/8012 E., 1999/10117 K. (www.sinerjimevzuat.com.tr, E.T: 27.03.2020)

64 Türkel, s. 10

65 Sözer, s. 607; Barlas, s. 9;

66 Türkel, s. 10; Sözer, s. 607; Barlas, s. 8; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 7; Ulutaş, s. 10.

2. Sona Ermesi

Geminin mülkiyeti ya da zilyetliği değişse bile gemi alacaklısı hakkı gemiyi takip etmeyi sürdürür. Gemi satın almayı ya da kiralamayı düşünenler için gemi alacağı ile karşılaşma riski her zaman bulunmaktadır. Bu sebeple gemi alacaklısı hakkının sona erdiği durumlar önem arz etmektedir.

Gemi alacaklısı hakkını sona erdiren hallerden ilki geminin cebri icra yoluyla satılmasıdır. Mehaz 1993 tarihli Rehin MS m. 12'deki düzenleme ile uyumlu olarak TTK m. 1388/2 "*Satış bedeli icra dairesine ödendiği anda, ipotek alacaklısının rızasıyla alıcı tarafından yüklenilenler dışında, gemi üzerindeki bütün ayni ve kişisel haklar, külfetler ve sınırlandırmalar sona erer*" şeklinde düzenlenmiştir. Türk bayraklı gemilerin yurtdışında cebri satışını düzenleyen TTK m. 1350'de yine mehaz ile uyumludur. Buna göre gemi alacaklısının rehin hakkının sona erip ermediği, madde de sayılan diğer şartlar da yerine geldiği vakit, cebri icranın gerçekleştiği ülkenin hukukuna[67] göre belirlenecektir.[68]

Gemi alacaklısı hakkının son bulmasına sebep olan sebeplerden ikincisi ise zapt ve müsaderedir. 3894 sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanunu'nun[69] 79'uncu maddesinin ikinci fıkrasına göre bir nakil vasıtası ya da mal zapt edilirse hükmün kesinleşmesi ile artık Türk Devleti'nin malı haline gelir. Zapt edilmesi ile birlikte kamu malı haline gelen gemi üzerindeki tüm gemi alacakları da son bulur.[70] 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nun[71] 54'üncü maddesine göre iyi niyetli üçüncü kişilere ait olmamak koşuluyla kasıtlı bir suçun işlenmesinde kullanılan veya suçun işlenmesine tahsis edilen ya da suçtan meydana gelen eşya müsadere edilir ve artık kamu malı olan eşya üzerindeki tüm gemi alacakları son bulur. Ayrıca 618 sayılı Limanlar Kanunu'nun[72] 7'nci maddesi uyarınca can, mal ve çevresel risk taşıyan veya seyir ve seferin selametine engel olabilecek suret ve vaziyette karaya oturmuş,

---

67 "İşlemin yapıldığı sırada geminin bulunduğu ülke hukuku" kıstası hakkındaki tartışmalar için bkz. Can, B., s. 31, dn 88.

68 Süzel, s. 335; Ulutaş, s. 99.

69 RG 18.07.1940, S. 4564.

70 Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 71; Günay, s. 64; Barlas, s. 20; Ulutaş, s. 100 – 101.

71 RG 12.10.2004, S. 25611.

72 RG 20.04.1341, S. 95.

yarı batık veya batık halde yahut terk edilmiş veya âtıl halde bulunan gemileri ve eşyasını, geminin donatanı veya kaptanı kendilerine verilen süre içerisinde kaldırmaz ise; liman yönetimi gemileri satmaya ve sattırmaya yetkilidir. Liman yönetiminin söz konusu gemiyi satması halinde üzerindeki tüm gemi alacaklısı hakları sona erer.[73]

Hukukumuza göre kurtarılamayacak şekilde batan veya tamir kabul etmez hale gelen tekne, gemi olma özelliğini kaybeder ve enkaz haline gelir. Doktrinde gemi alacaklısı hakkı doğduktan sonra geminin enkaz haline gelmesi halinde, doğmuş olan alacaklar yönünden rehin hakkının devam edeceği ileri sürülmektedir.[74] Burada hiçbir şekilde kurtarılamayacak ve ekonomik değerini tamamen yitirmiş olan gemiler üzerinde gemi alacaklısı hakkının sona erdiği; buna karşın gemi enkazının tamamının ya da bazı parçalarının kurtarılıp satılabilmesi durumunda ise hakkın devam ettiğinin kabulü gerekir.[75] Gemi alacaklıları gemilerin yok olması ya da ekonomik değerlerinin düşmesi durumunda sigorta tazminatı üzerinde hak iddia edemeseler de[76] TTK m. 1321/3'te sınırlı sayıda sayılan surrogatlar üzerinde kanuni rehin hakkını kullanabileceklerdir.

Feri hak niteliğinde ve asıla tâbi olan gemi alacaklısı hakkı, asıl alacağın son bulması ile sona erer. Buna göre gemi alacağı ödeme, takas ya da başka bir sebeple sona ermesi halinde kanundan doğan rehin hakkı da asıl alacakla birlikte son bulacaktır.[77]

ETK döneminde doktrinde gemi maliki veya üçüncü bir kişinin borca karşılık teminat göstermesi halinde gemi alacağının son bulacağını ve alacağın teminat üzerine geçeceği görüşü kabul görmüştür.[78] Söz konusu görüş 6102 sayılı TTK m. 1370- 1371 ile birlikte hüküm haline gelmiştir. Yine eski kanun döneminde mahkemenin istisnai hallerde teminatın ikmaline karar verebileceği, ikmal edilmemesi halinde

---

73 Doğrucu, s. 47; Günay, s. 64.

74 Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 10 – 11; Barlas, s. 21, dn 45. Geminin zıyaı halinde gemi alacaklısı haklarının düşeceği yönünde görüş için bkz. Tekil, s. 482.

75 Günay, s. 65 – 66.

76 Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 22.

77 Barlas, s. 22; Ulutaş, s. 102; Günay, s. 67; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 73.

78 Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 152.

geminin aynı alacak için tekrar ihtiyati haczine karar verilebileceği görüşü doktrinde ileri sürülmüş[79] ve TTK m. 1375'te sınırlı olarak sayılan haller ile hüküm altına alınmıştır.

Gemi alacaklısı hakkına sahip olan alacaklı tek taraflı bir irade beyanı ile bu hakkından feragat edebilir.[80] Deniz İş Kanunu'na (DİŞK)[81] tâbi olan gemi adamlarının ücret alacağından feragat etmesi hususunda kanunda herhangi bir sınırlama bulunmamaktadır. Doktrinde işveren baskısı altında imzalatılacak feragate karşı gemi adamlarını korumak için önleyici bir hüküm konulması gerektiği savunulmuştur.[82]

ETK döneminde bulunmayan TTK m. 1379 hükmü de önce rehne başvuru zorunluluğu getiren İİK m. 45 gibi kamu düzenine ve maddi hukuka ilişkindir.[83] Buna göre gemi üzerinde kanuni rehin hakkına sahip olan alacaklılar, genel haciz yolu veya kambiyo senetlerine mahsus yollar ile takip yapmaları halinde artık kanun gereği rehin hakkından feragat etmiş olacaklardır. Borçlunun bu takiplere itirazı üzerine takip durduktan sonra, alacaklı aynı alacak için rehnin paraya çevrilmesi yolu ile takipte bulunursa, borçlu süresiz şikâyet yolu ile takibi iptal ettirebilir.[84]

Gemi alacaklısı hakkını sonlandıran hallerden olan hak düşürücü süre ve zamanaşımı konusu ise önemine binaen aşağıda ayrı bir başlık altında değerlendirilmiştir.

---

79 Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 154 – 155; Günay, s. 68.

80 Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 72.

81 RG 29.04.1967, S. 12586.

82 Günay, s. 73 – 74.

83 İİK m. 45'in maddi hukuka ilişkin olduğu hakkında bkz. İlhan E. Postacıoğlu/Sümer Altay, İcra Hukuku Esasları, Güncelleştirilmiş Genişletilmiş 5. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2010, s. 646. Meselenin usul hukuku kuralı olduğu yönündeki aksi görüş için bkz. Saim Üstündağ, İcra Hukukunun Esasları, İstanbul 2004, s. 7. İİK m. 45'in kamu düzenine ilişkin olduğu yönünde bkz. Baki Kuru, İcra ve İflas Hukuku El Kitabı, Türkmen Kitabevi, 2004, s. 840 vd; Hakan Pekcanıtez/Oğuz Atalay/Meral Sungurtekin Özkan/Muhammet Özekes, İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı, 5. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2018, s. 488. Ayrıca bkz. Yargıtay 12. HD, K.T: 27.10.2009, 2009/11706 E., 2009/20653 K. (www.sinerjimevzuat.com.tr, E.T: 01.04.2020)

84 Talih Uyar, "Deniz İcra Hukukunda Kanuni Rehin Hakkına Sahip Alacaklıların Kanuni Rehin Hakkından Feragati (TTK m. 1379)", *Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi*, Prof. Dr. Aydın Zevkliler'e Armağan Özel Sayısı, C. 8, Ekim 2013, s. 2907 – 2914.

3. Hak Düşürücü Süre ve Zamanaşımı

4721 sayılı Türk Medeni Kanunu'na (TMK)[85] göre ayni bir hak olan rehin hakları herhangi bir hak düşürücü süre ya da zamanaşımına tâbi değildir.[86] Ancak sınırlı bir ayni hak olan gemi alacaklısının rehin hakkı belirli sürelerin dolmasıyla sona ermektedir. Aleniyetten yoksun olan bu rehin hakkı ipotekli alacaklıların menfaatlerini ve gemiyi iyi niyetli olarak satın alan üçüncü kişilerin mülkiyet hakkını olumsuz yönde etkilemektedir. Kredi veren kuruluşların ve gemiyi alan iyi niyetli üçüncü kişilerin menfaatlerin korunması amacıyla, bu kişiler tarafından öngörülemeyecek olan gemi alacaklılarının kanuni rehin hakkı, hak düşürücü sürelere tâbi tutulmuştur.[87]

Mülga Kanun döneminde kanuni rehin hakkı (ETK m. 1259) ve rehin hakkı sağlayan gemi alacaklısı hakkı (ETK m. 1260) yalnızca zamanaşımı ile sınırlandırılmaktaydı. TTK m. 1326 ile birlikte 1993 Rehin MS m. 9'a uygun olarak hak düşürücü süreler kabul edilmiştir. Buna göre gemi alacaklısı, kanuni rehin hakkını hak düşürücü sürelerin sonunda ileri süremeyecekken; rehin hakkı sağlayan asıl alacak TTK m. 1327'ye göre zamanaşımına uğramadığı sürece borçluya karşı ileri sürülebilecektir.[88]

1993 Rehin MS'nin 4. maddesinden TTK m. 1320/1'in "a" ila "e" bentlerine aynen alınan gemi alacakları için tanınan kanuni rehin hakkı bir yıllık hak düşürücü süreye tâbi tutulmuştur (TTK m. 1326/1, c. 1). Ancak müşterek avarya garame payı alacakları için 1993 Rehin MS m. 6'ya uygun olarak TTK m. 1326/2 "a" ve "b" bentlerinde belirtilen altı aylık ve altmış günlük süreler uygulanacaktır.[89]

Kanunda belirtilen bu hak düşürücü süreler gemi adamı alacakları bakımından gemi adamlarının gemiden ayrıldığı tarihten (TTK m. 1326/1-a), diğer gemi alacakları için ise alacağın doğduğu tarih esas alınarak başlayacaktır (TTK m. 1326/1).[90]

---

85 RG 08.12.2001, S.24607.
86 Oğuzman/Seliçi/Oktay – Özdemir, s. 29.
87 Süzel, s. 292 – 293.
88 Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 188.
89 Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 191; SÖZER, s. 647.
90 Sözer, s. 647; Süzel, s. 301; Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 189.

Mülga kanun döneminde ihtiyati haczin zamanaşımını kesip kesmeyeceği yönünde tartışmalar bulunmaktaydı.[91] 1993 Rehin MS m. 9/1, c. 1'e uygun olarak düzenlenen TTK m. 1326/1, c. 1 bu tartışmayı sonlandırmıştır. Buna göre bir yıllık süre içerisinde gemi alacaklısı mahkemeden ihtiyati haciz kararı alıp fiilen de uygulanmış[92] olmadıkça hak düşürücü süre işlemeye devam edecektir.[93] Geminin ihtiyaten haczi sonrasında gemi alacağına karşılık güvence verilmesi halinde, alacaklının artık gemi alacağına ihtiyacı kalmayacağından gemi serbest bırakılacaktır. Ancak doktrinde ATAMER bu güvenceye rağmen geminin aynı alacak için yeniden ihtiyaten haczi gerekirse[94] bir yıllık sürenin kaldığı yerden devam etmesi gerektiğini ileri sürmüştür.[95]

1993 Rehin MS m. 9/2'den alınan TTK m. 1326/3 fıkrası daha öncesinde ihtiyaten haczedilen bir geminin diğer bir alacaklı tarafından yeniden ihtiyaten haczedilmesinin hukuken caiz olmadığı durumlarda, bu zaman aralığı için hak düşürücü sürenin duracağı hüküm altına alınmıştır.[96] Zamanaşımının durmasına ya da kesilmesine ilişkin başkaca sebepler kıyasen de olsa burada uygulanamayacaktır.[97]

TTK m. 1326 kanuni rehin hakkına ilişkin bir hak düşürücü süre iken TTK m. 1327 rehin hakkı veren gemi alacağına ilişkin zamanaşımını düzenlemektedir. Buna göre alacak hakkında kendi kanununda özel bir zamanaşımı süresi öngörülmemiş ise TTK m. 1326'da belirlenen süreler asıl alacak yönünden de uygulanacaktır. Örneğin bedensel zararlardan doğan tazminat alacakları için 10 yıllık, çatma ve kurtarmadan doğan tazminat alacakları için 2 yıllık zamanaşımı süreleri uygulanacaktır. Buna göre kanuni rehin hakkından yararlanma imkânı 1 yılın sonunda biterken kalan 9 ve 1 yıllık süre içerisinde borçluya asıl alacağı ileri sürme hakkı devam edecektir.[98]

TTK m. 1327'nin madde gerekçesinde "diğer kanunlardaki" ibaresiyle Deniz İş Kanunu'ndaki özel hükümlerin saklı tutulduğu be-

---

91 Atamer, İcra, s. 268.
92 TTK m. 1366 ve m. 1367'nin uygulanması hakkında bkz. Atamer, İcra, s. 400 vd.
93 Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 189.
94 Atamer, İcra, s. 329 vd.
95 Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 190. Aksi yönde görüş için bkz. Süzel, s. 305, dn 944.
96 Süzel, s. 306; Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 190; Sözer, s. 647.
97 Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 191.
98 Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 191.

lirtilmiş olsa da DİŞK'da gemi adamlarının ücret alacaklarının ilişkin bir zamanaşımı süresi bulunmamaktadır. 4857 sayılı İş Kanunu[99] (m. 32/8) ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'na (TBK)[100] (m. 147/1-b) göre ücret alacaklarında zamanaşımı 5 yıl olarak belirlenmiştir. Buna karşın İş Kanunu m. 4/1-a'ya göre İş Kanunu hükümleri gemi adamlarının alacakları açısından uygulanamaz. Bu durumda iki ihtimal uygulama imkânı bulacaktır. İlki TBK m. 147/1-b'deki 5 yıllık zamanaşımı, ikincisi ise DİŞK'da özel bir hüküm yer almadığından TTK m. 1327'de öngörülen 1 yıllık zamanaşımı süresidir. Yargıtay'ın bu husustaki görüşlerinde tutarlılık bulunmamaktadır.[101] Doktrinde DİŞK'da değişiklik yapılarak gemi adamlarının alacakları için özel bir zamanaşımı kabul edilmesi gerektiği savunulmaktadır.[102] Kanımızca böyle bir kanun değişikliği yapılmasa dahi DİŞK m. 48 ve İş Hukuku kurallarının *nispi emredici*[103] olması sebebiyle TBK m. 147'deki 5 yıllık zamanaşımı süresinin uygulanması yerinde olacaktır.

II. GEMİ ADAMLARININ ALACAKLARINDAN KAYNAKLANAN GEMİ ALACAKLISI HAKKI

A. Gemi Adamı

DİŞK m. 2: *"Bir hizmet akdine dayanarak gemide çalışan kaptan, zabit ve tayfalarla diğer kimselere gemi adamı denir."* şeklinde düzenlenmiştir. TTK m. 934'de ise *"Gemi adamları; kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir."* denilmiştir. Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği[104] m.3/1-s'ye göre *"Gemi adamı, geminin kaptanını, zabitlerini, yardımcı zabitlerini, stajyerlerini, tayfalarını ve yardımcı hizmet personelini, ifade eder"* şeklindedir.

"Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirme ve Vardiya Tutma Standartları" (STCW-1978) ve Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 180 sayılı "Gemi Adamlarının Çalışma Saatleri ve Gemilerin Gemi Adam-

---

99 RG 10.06.2003, S. 25134.

100 RG 04.02.2011, S. 27836.

101 TTK hükümlerinin uygulanacağı yönünde bkz. Yargıtay 9. HD, 1971/12562 E., 1971/13460 K. TBK hükümlerinin uygulanacağı yönünde aksi karar için bkz. Yargıtay 9. HD, 2007/93 E., 2007/663 K. (Kararlar için bkz. Süzel, s. 296, dn. 916).

102 Süzel, s. 296

103 Sarper Süzek, İş Hukuku, Yenilenmiş 12. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul 2016, s. 35.

104 RG 10.02.2018, S. 30328.

ları ile Donatılması Hakkında Sözleşmesi"nin 2/d maddesinde *"Gemi adamı bu sözleşmenin uygulandığı gemilerde belirli bir kapasiteyle istihdam edilen, milli yasa, tüzük veya toplu sözleşmelerle tanımlanan kişilere denir"* şeklinde tanımlanmıştır. Avrupa Birliği'nin 1999/63 sayılı direktifin 2. maddesinde de benzer tanım yapılmıştır.[105]

Deniz Ticareti Hukuku açısından bir çalışanın gemi adamı olarak nitelendirilmesi için şu hususların bulunması gerekir;

- Gemi adamı, donatan tarafından deniz seferinde fiilen çalıştırılmak üzere hizmete alınan kişilerdir.[106] Mühendis, işletme müdürü, muhasebeci, istifçi gibi karada veya geçici olarak gemide bulunan çalışanlar gemi adamı vasfı taşımazlar. Ancak gemi adamlarının bu ve benzeri işleri de yapması gemi adamı sıfatlarını etkilemez.
- Gemi adamı kavramından donatanın kendi gemisinde çalışanları anlamak gerekir. Çalışanların başka bir gemide kurtarma, yardım veya pilotaj gibi sebeplerle kısa bir süre hizmet vermesi o gemi donatanı ile arasındaki hukuki ilişki açısından gemi adamı olarak nitelenemez.[107]
- Gemi adamları güverte sınıfı, makine sınıfı ve yardımcı sınıf olmak üzere üç sınıfa ayrılmaktadır.[108] Buna göre gemi adamları yalnızca geminin sevk ve idaresi ile ilgili bulunan (mürettebat) kişilerden oluşmamaktadır. Hekim, aşçı, garson, kamarot, ütücü, temizlikçi gibi yolculara ve mürettebata fayda sağlamak için hizmet veren yardımcı sınıf personeller de gemi adamı vasfı taşımaktadırlar.[109]

Buna göre *gemi adamı, donatanın denetimi ve talimatı altında, deniz seyrüseferindeki gemide ve gemiye ilişkin hizmetlerde çalıştırılan kişilerdir.*[110] Ayrıca gemi adamlarına DİŞK hükümlerinin uygulanabilmesi için donatan ile arasında bir iş sözleşmesinin bulunması gerekmektedir.[111]

---

105 Esra Dündar, Uluslararası Düzenlemeler ve Avrupa Birliği Çerçevesinde Deniz İş Hukukunda Gemi Adamlarının Çalışma Süreleri, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2012, s. 62.

106 Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 29 – 30; Sözer, s. 619; Barlas, s. 34 – 36; Dündar, s. 58- 59.

107 Tekil, s. 200.

108 Dündar, s. 61.

109 Günay, s. 107 – 109; Tekil, s. 200; Atamer, İcra, s. 185; Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 154 – 155.

110 Sözer, s. 249.

111 Bektaş Kar, Deniz İş Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara 2014, s. 86.

1. Kaptan ve Kılavuz Kaptan

DİŞK m. 2/1-C'ye göre *"Gemiyi sevk ve idare eden kimseye veya zorunlu sebeplerle görevi başında bulunmaması halinde ona vekalet eden kimseye kaptan denir"* Kaptan, tüm geminin sevk ve idaresinden sorumlu, gemide çalışan en yetkili gemi adamıdır.[112] Ayrıca hukukumuzda kaptanın, yolculuk esnasında donatanın, taşıyanın, yükletenin, taşıtanın, gönderilenin ve ilgisi bulunan diğer kişilerin menfaatlerini korumaya yetkili ve sorumlu olan kişi olduğu belirtilmektedir.[113]

Gerek TTK'da gerekse DİŞK ve diğer tüm mevzuatımızda kaptan gemi adamı olarak kabul edilmektedir. DİŞK m. 2/1-Ç'de ise *"Kaptan veya işveren adına ve hesabına harekete yetkili olan kimseye işveren vekili denir."* şeklindeki düzenlemesi ile kaptanın, diğer gemi adamlarına karşı işveren vekili konumunda olduğu belirtilmiştir. Ancak bu durum kaptanın donatan karşısında işçi ve gemi adamı olmasını etkilemez. Kaptanın DİŞK'dan doğan haklarından ve TTK'daki gemi adamlarına tanınan imtiyazlardan yararlanmasına engel olmaz. Buna göre kaptan hem işveren vekili hem de gemi adamı niteliği taşımaktadır.[114] Yargıtay önceleri birinci kaptanın gemi adamı (işçi) sayılmaması yönünde kararlar[115] vermişse de bu kararından dönerek birinci kaptanın da gemi adamı (işçi) niteliği taşıdığını kabul etmiştir.[116] Buna karşın TTK m. 1079 maddesine göre paydaş donatan olan gemi kaptanı, Deniz İş Hukuku kapsamında işçi sayılamayacak ve DİŞK hükümlerinden yararlanamayacaktır.[117]

Sığ, akıntılı ve derinlikleri tam olarak bilinemeyen boğaz ve limanlarda, bu yerel suları iyi bilen ve gemi kaptanlarına yardımcı olan de-

---

112 Tekil, s. 194; Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 299; Mehmet Nusret Bedük, Deniz İş Sözleşmesi, Ekin Yayınevi, Bursa 2012, s. 14.

113 Kar, s. 110; Sezgi Öktem Songu, ''Deniz İş Hukukunda İş Sözleşmesinin Sona Ermesi ve Sonuçları'', *Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi*, 2004, S. 3, s. 840; K. Ahmet Sevimli, İş Hukukunda Kaptan, Yüksek Lisans Yeterlik Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa 1999, s. 49.

114 Süzek, s. 199; Kar, s. 111 – 112; Bedük, s. 14 – 15; Serdar Acar, Gemiadamı Talepleri, Akademi Yayınları, İstanbul 2012, s. 15.

115 Yargıtay HGK, K.T: 15.05.1974, 1970/9-112 E., 1974/520 K. (www.sinerjimevzuat.com.tr, E.T: 10.04.2020).

116 Yargıtay HGK, K.T: 14.01.1981, 1979/11-263 E., 1981/11 K. (www.sinerjimevzuat.com.tr, E.T: 10.04.2020).

117 Kar, s. 112 – 113.

neyimli kişilere *kılavuz kaptan* denir.[118] Kılavuz kaptanların gemi adamı olup olmadığı yönünde doktrinde iki farklı görüş bulunmaktadır.

Bunlardan ilkine göre, gemi kaptanı, merkezinde geminin olduğu bir işletmede gemi adamı olarak görev yaparken; kılavuz kaptan ise, kara merkezli bir işletmede deniz adamı olarak faaliyet göstermektedir.[119] Kılavuzlar devlet tarafından yetkilendirilmiş özel ya da kamu tüzel kişiliği bulunan işletmelerde istihdam edildiklerinden, donatan ile iş sözleşmesi ilişkisi bulunmamaktadır. Kılavuz geçici olarak geminin güvenle ulaşımını sağlamak amacıyla kontrolü gemi kaptanından almaktadır ve bunun karşılığında bağlı bulunduğu işletmeye bedel ödenmektedir. Sorumluluk esas olarak gemi kaptanı üzerinde kalmaya devam eder.[120] Kılavuz kaptan donatanın emir ve talimatı altında olmadığından bir iş ilişkisi için gerekli olan unsurlardan bağımlı şekilde iş görme unsurunu eksik kılmaktadır. Bağımlılık unsuru, hizmet akdi benzeri özel hukuk sözleşmeleriyle çalışanlarla, işçilerin ayırt edilmesinde önem arz etmektedir.[121] Bu sebeplerle kanun gereği zorunlu kılavuz bulundurulması gereken hallerde dahi kılavuzlar gemi adamı sayılamazlar.[122]

İkinci görüşe göre ise, kılavuz kaptan, kılavuzluk hizmetlerini gemide ifa etmek üzere istihdam edilen bir işçi olduğundan gemi adamı sayılması gerektiği yönündedir.[123] DİŞK m. 2/1-C ve m. 27/1 hükümleri bu görüşü destekleyen maddeler olarak ileri sürülmektedir. Yargıtay da bir kararında ilgili hükümlere dikkat çekerek kılavuz kaptanın gemi adamı olduğu ve DİŞK'na tâbi olduğu yönünde karar vermiştir.[124]

---

118 Necmettin Akten, "Kılavuz Kaptan Gemiadamı Mıdır?" (Kılavuz Kaptan), *İstanbul Barosu Dergisi* İş Hukuku Özel Sayısı, Eylül 2007, s. 123 vd.

119 Akten, Kılavuz Kaptan, s. 125.

120 Gemi zorunlu sevk kılavuzunun kontrolündeyken gerçekleşecek çatmadan istisnai olarak TTK m. 1291/2 hükmü gereğince donatan sorumlu değildir.

121 Sevimli, s. 16.

122 Barlas, s. 36; Günay, s. 108; Kılavuz kaptanın doğrudan gemi adamı olamayacağı ancak dolaylı gemi adamı olarak vasıflandırılabileceği yönünde bkz. Necmettin Akten, ''Dolaylı Gemiadamı: Vapur Çaycıları ve Büfeciler'' (Dolaylı Gemiadamı), *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 85, S. 1, Ocak 2011, s. 115, dn 11.

123 Hasan Pekdemir, Uluslararası Boyutları ile Yorumlu Deniz İş Hukuku, Türk-İş Yayınları, Ankara 2011, s. 22; Bedük, s. 19.

124 Yargıtay 9. HD, K.T: 08.10.2007, 2007/11920 E., 2007/29801 K. (www.sinerjimevzuat.com.tr, E.T: 12.04.2020).

Kanımızca, DİŞK'da yer alan hükümler hukuki bir belirsizlik yaratsa da kılavuz kaptanların hizmet akdi benzeri bir sözleşme olan kılavuzluk faaliyeti gerçekleştirmeleri, donatanın emir ve talimatı altında bulunmamaları ve yapılan işin niteliği gereği gemi adamı olarak kabulü mümkün değildir.

2. Gemi Zabitleri

Kaptanın gemideki tüm işleri tek başına organize etmesi mümkün olmadığından gemiyi sevk ve idare görevinde ona yardımcı olan, uluslararası sözleşmeler ve ulusal mevzuata göre belirli yeterlilikleri sağladıklarına dair ehliyetleri bulunan, donatanın ücretli çalıştırdığı kişilere *gemi zabiti* denir.[125]

Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşmeye (STCW-1978) dayanılarak hazırlanan 10.02.2018 tarihli Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'ne göre zabitler yaptığı iş ve önem derecesine göre çeşitli sınıflara ayrılmışlardır.[126] Geminin tek bir kaptanı bulunmaktadır. Ancak kaptana geminin sevk ve idaresinde yardımcı olan geminin 2. kaptanı (birinci zabit), 3. kaptanı (ikinci zabit), 4. kaptanı (üçüncü zabit) gibi zabitler bulunmaktadır. Bunlar gerek duyulması halinde kaptan tarafından verilecek yetkiyle vekaleten geminin başına geçerler (TTK m. 1094/1, c.2).

3. Tayfalar

Gemi Adamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nin 3/1-tt bendine göre *"Geminin güverte, makine ve kamara bölümlerinde çalışan ve gemi kaptanı, gemi zabiti, yardımcı zabitleri ve stajyerler dışında kalan gemiadamı"* şeklinde tanımlanmıştır. Güverte Bölümünde, gemici, usta gemici, güverte lostromosu, miço; Makine Bölümünde, silici, yağcı,

---

125 Dündar, s. 59; Bedük, s. 20; Kar, s. 89

126 Vardiya Zabiti (sınırlı vardiya ve uzak yol vardiya zabiti), Birinci Zabit (ve uzak yol birinci zabiti), Gemi Güvelik Zabiti, Makine Zabiti (ve sınırlı makine zabiti, sınırlı başmakinist, ikinci makinist, uzak yol vardiya makinisti, uzak yol ikinci makinisti, uzak yol başmakinisti) ve Gemi Yardımcı Zabitlerinden oluşmaktadır. Bedük, s. 20.

usta makine tayfası, makine lostromosu, elektro-teknik tayfası; Kamara Bölümünde de kamarotlar çalışmaktadır. Tayfalar, kaptan ve gemi zabitlerinin emir ve talimatı doğrultusunda çalışırlar. Gemideki hiyerarşik yapı içerisinde en altta yer alan gemi adamı sınıfıdır.[127]

4. Gemide Çalıştırılan Diğer Kişiler

Gemi Adamları başlıklı TTK'nın 934. maddesinde 1993 tarihli Rehin MS'ye uygun olarak *"gemide çalıştırılan diğer kişiler"*[128] ibaresi kullanılmıştır. Bu sayede özellikle yolcu gemisinde geminin sevk ve idaresi dışında değişik hizmetlerde bulunan ve geminin yola elverişli hale gelmesi için önem arz eden garson, aşçı, temizlikçi, doktor, hemşire gibi hizmetliler de bu tanım içine alınmıştır.[129]

İç sularda yolcu taşıma işi yapan feribot ya da vapurların büfelerinde çalışan personelin gemi adamı sayılıp sayılmayacağı doktrinde tartışma konusu olmuştur.

Bir görüşe göre bu personel, ticaret gemilerindeki kamarot ve aşçının verdiği hizmeti feribot ve vapur yolcularına vermektedir. Diğer gemi adamları ile birlikte hazır bulunmakta vapur limana varınca da günlük hizmeti son bulmaktadır. Geminin yaptığı yolculukların olağan rizikolarına diğer gemi adamları gibi katlanmaları dikkate alınarak gemi adamı sayılmaları ve Gemi Adamları Yönetmeliği'nde bu personele de yer verilmesi gerektiği savunulmaktadır.[130]

Karşı yöndeki diğer görüşe göre ise yakın mesafelerde sefer yapan gemilerde çalışan büfeci ve çaycılar için ilgili yönetmelikte bir hüküm bulunmamakta ve geminin donatılmasına ilişkin asgari ölçütlerde bu personel sayılmamaktadır. Ayrıca bu personel yeterliliklerini gösterir gemi adamı belge ve cüzdanına da sahip değildirler. Her ne kadar hizmet gemide gerçekleşse de bu personel karada çalışanlar gibi belirli bir mesaiye sahip olup, diğer gemi adamları gibi dinlenme zamanla-

---

127 Bedük, s. 21; Özbay Demirel, Gemi Adamlarının Hizmet Mukavelelerinden ve İş Hukukundan Doğan Hakları, Yüksek Lisans Yeterlik Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2009, s. 5.

128 Terim hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, İcra, s. 185.

129 Süzel, s. 210; Bedük, s. 21; Kar, s. 90 – 91.

130 Akten, Dolaylı Gemiadamı, s. 119 – 110.

rını gemide geçirmemekte, iaşe ve barınmaları karşılanmamaktadır. Gemiyle ilgili hiçbir sorumluluğu bulunmayan bu personelin DİŞK'na tâbi olmayacağı, 4857 sayılı İş Kanunu'na tâbi olacağı haklı olarak ileri sürülmüştür.[131]

B. Gemi Adamlarının Alacakları

1. Gemide Çalıştırılmaları Dolayısıyla Ödenecek Ücretler ve Diğer Tutarlar ile Bu Hallere Yabancılık Unsurunun Etkisi

a. Gemi Adamı Alacaklarının Kapsamı

Mehaz Alman Ticaret Kanunu'na benzer olarak 1929 tarihli ETK'nu m. 1295/1 b. 3 ve 1956 tarihli ETK m. 1235/1 b. 3'te gemi adamlarına "*hizmet ve iş sözleşmelerinden doğan alacakları*" için gemi alacaklısı hakkına başvurma imkânı verilmiştir. 2011'de kabul edilen TTK ile birlikte 1993 tarihli Rehin MS'ye uygun olarak gemi alacağının doğması için "*gemide çalıştırılma*" ölçütü kabul edilmiştir. Bu sayede hükmün kapsamı genişletilerek gemide herhangi bir iş ya da hizmet sözleşmesi olmadan çalışan gemi adamları da ücret alacakları için gemi alacaklısı hakkından yararlanabilecektir.[132]

Gemi adamının, gemi alacaklısı hakkı kazanabilmesi için gereken gemide çalıştırılmakta olma koşulu, tüm hizmetin/çalışmanın aralıksız gemide gerçekleşmesini gerektirmez. Kanun gereği ya da işverenin onayı ile gemiden ayrı geçirilen süreler için doğan alacaklar da bu hükmün kapsamındadır.[133] Örneğin, gemide çalıştırılmak üzere bir otelde bekletilen gemi adamlarının, bu süre zarfında doğan alacakları da gemi alacaklısı hakkı kapsamındadır.[134]

Gemi adamlarının işveren ile olan iş sözleşmesi ve bu sözleşmeye uygulanacak olan mevzuat[135] uyarınca gemide çalışmaları sebebiyle

---

131 Kar, s. 92 – 93; Bedük, s. 11 – 12.

132 Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 156; Sözer, s. 618; Süzel, s. 208; İngiliz ve Amerikan Hukuklarında kabul gören "gemiye sağlanan hizmet neticesinde hak edilen ücret" ölçütünün kabul edilmesinin daha geniş bir koruma sağlayacağı yönündeki görüş için bkz. Günay, s. 109 – 110.

133 Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 157.

134 İngiliz Hukukunda aksi yönde bir uygulama için bkz. Ever Success [1999] 1 Lloyd's Law Reports, s. 833 – 834; detaylı bilgi için bkz. Günay, s. 114; Süzel, s. 215, dn 647.

135 ILO tarafından kabul edilen milletlerarası sözleşmelerde bu mevzuat kapsamın-

doğan her türlü alacak bu hükmün kapsamındadır. DİŞK'nun ücret başlıklı 29. maddesinde ücretin tanımı yapılmamış ve ücret alacağının kapsamı sınırlandırılmamıştır.[136] Buna göre ücret, ikramiye, prim, fazla çalışma, kullanılmayan izin ücretleri, ihbar tazminatı[137] ve kıdem tazminatı bu alacaklara örnek olarak sayılabilir. Gemi adamlarının geminin işletilmesi sırasında gelen bedensel zararlarda TTK m. 1320/1-b bendine dayanarak manevi zararları için gemi alacaklısı hakkına başvurabilecektir. Mevzuatta açık bir hüküm olmamasına karşın doktrinde, *psikolojik taciz (mobbing)* gibi bedensel olmayan zararların da gemi alacaklısı hakkı bahşedeceği ileri sürülmektedir[138].

Mehaz 1993 Rehin MS ve TTK'da yer alan *"diğer tutarlar"* kavramı konusunda bazı tartışmalar bulunmaktadır. Rehin MS'nin görüşmelerinde gemi adamlarının ülkelerine geri gönderilme giderleri ve onlar adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılım payları uygulamada yaşanabilecek sıkıntılar göz önüne alınarak madde metnine açıkça yazılmıştır.[139] Aynı endişe iş ilişkisi sonlandıktan sonra doğan *kıdem tazminatı* için de gündeme getirilmiştir. Ancak kıdem tazminatının *"diğer tutarlar"* kavramı içerisinde değerlendirilmesi gerektiği belirtilerek bu yönde bir ekleme yapılmamıştır.[140]

---

dadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Süzel, s. 217; Demirel, s. 65 – 85.

136 Süzel, s. 217.

137 Sözer, s. 618.

138 SamiAksoy, Gemi Adamının Manevi Tazminat Alacağı Gemi Alacaklısı Hakkı Bahşeder mi?, Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2019, s. 115 – 129. Aksi yönde karar için bkz. "İhtiyati haciz isteyen davacı vekili her ne kadar İstanbul 12. İş Mahkemesine ait 28/02/2017 tarih, 2016/1579 esas 2017/182 karar sayılı ilamıyla verilen 20.000,00 TL manevi tazminat açısından TTK madde 1320 gereğince gemi alacaklısı hakkına sahip olduklarından bahisle davalılar hakkında ihtiyati haciz talebinde bulunmuş ise de, TTK 1320 maddesinde gemi adamlarına gemide çalışmaları karşılığında ödenecek ücret ve diğer tutarlara ilişkin alacaklara gemi alacaklısı hakkı tanındığı, maddede hizmet sözleşmesi kapsamında işçilik ücreti ve diğer tutar olarak kıdem ve ihbar tazminatı gibi ödemelerin kastedildiği, somut olaydaki manevi tazminat alacağının bu kapsamda değerlendirilemeyeceği, bu nedenlerle ilk derece mahkemesince ihtiyati haciz talebinin reddine karar verilmesinde bir isabetsizlik bulunmadığı, davacı vekilinin istinaf sebep ve gerekçelerinin haksız olduğu kanaatine varılmakla, davacı vekilinin istinaf başvurusunun esastan reddine oy birliği ile karar vermek gerekmiş olup, aşağıdaki hüküm kurulmuştur". İstanbul BAM 29. HD, K.T: 31.05.2018, 2018/1743 E., 2018/850 K. (www.sinerjimevzuat.com.tr, E.T: 15.04.2020)

139 Süzel, s. 215.

140 Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 30; Süzel, s. 216; Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 156.

Bağlama limanı dışında bulunduğu zamanlarda geminin iyi halde muhafazası için kaptan tarafından gerçekleştirilen hukuksal işlemlerden doğan masraflar Deniz Vasıtalarının Rehni ve İmtiyazı ile Alâkalı Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (1926 Rehin MS) m. 2 b. 5 uyarınca gemi alacaklısı hakkı ile teminat altına alınmaktaydı. Bu alacak kalemlerine Gemi Alacaklısı Haklarına ve Gemi İpoteklerine Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Milletlerarası Sözleşme (1967 Rehin MS) ve 1993 Rehin MS'de yer verilmemiştir. Buna karşın Alman hukukçular tarafından 1993 Rehin MS görüşmeleri sırasında bu istemlerin *diğer tutarlar* kavramı içine girecek şekilde yorumlanmasından endişe duyularak *diğer tutarlar* ibaresinin metinden çıkarılması önerilmiştir. Ancak gemi adamlarının işverenle iş ilişkisinden doğan alacakları gemi alacaklısı hakkı ile güvence altına alınmıştır. Yoksa kaptanın, donatanı temsil yetkisine dayanarak yaptığı işlemler, iş sözleşmesinden doğan alacak olarak değerlendirilemez. Bu sebeplerle ve gemi adamlarına sağlanan güvencenin daraltılmaması maksadıyla, hükümde herhangi bir değişiklik yapılmamıştır.[141] Buna göre gemi adamlarının donatan adına, hizmet ilişkisi sebebiyle de olsa başka bir hukuki sebepten kaynaklı alacakları TTK m.1320/1-a hükmü kapsamında bir gemi alacağı hakkı vermeyecektir.[142]

Gemi adamlarının ücretinin tespiti ve hesaplama şekli, gemi adamı ücreti kavramı üzerinde bir önem taşımaz. Bu sebeple ücret aylık ya da saat hesabı üzerine tespit edilebileceği gibi sefer başına götürü ücret[143] ya da kârdan pay alma şeklinde de kararlaştırılması gemi adamlarının gemi alacaklısı hakkı imtiyazından yararlanmasına engel olmaz.[144]

b. Yabancılık Unsurunun Gemi Adamlarının Ücret Alacaklarına Etkisi

Gemi adamlarının büyük bir çoğunluğu yaptıkları iş gereği çalışmalarını ya farklı ülkelerde ya da açık denizlerde gerçekleştirmekte-

---

141 Süzel, s. 216; Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 156; Atamer, İcra, s. 186.

142 Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 157; Barlas, s. 37 – 38.

143 Birim saptanmasının güç olduğu veya birbirine benzememesi nedeniyle seri olarak yapılması mümkün bulunmayan ya da devamlılık göstermeyip bir süre sonra biten işlerde işin sonucuna göre ücret kararlaştırılmasıdır. Bkz. Süzek, s. 397.

144 Barlas, s. 36 – 37; Sözer, s. 618; Çağa/Kender, Deniz Ticareti Hukuku III, s. 30 dn 15.

dir. Ayrıca bir gemide çoğu zaman farklı vatandaşlıklara sahip gemi adamları da çalışabilmektedir. Bu durumların hepsi iş ilişkisinde yaşanacak olası bir ihtilafta olaya yabancılık unsuru katmaktadır. Yabancılık unsuru bulunan bir olayda gemi adamının kanuni rehin hakkını kullanarak alacağına ulaşmak istemesi halinde hangi ülke hukukunun uygulanacağı öncelikli olarak belirlenmesi gerekir. Burada iki aşamalı bir tespit yapmak gerekmektedir.

İlk olarak yabancılık unsuru bulunan olaylarda gemi adamlarının işçilik alacaklarının hangi ülke hukukuna göre tespit edileceği sorusuna cevap bulmak gerekmektedir. Bilindiği üzere bir hukuki ihtilafta *yabancılık unsuru*[145] bulunması halinde 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK)[146] uygulanacaktır.[147] Yabancılık unsuru bulunan bir olayda gemi adamının kıdem dahil olmak üzere diğer tüm işçilik alacakları için *"İş Sözleşmeleri"* başlıklı MÖHUK m. 27 hükmü uygulama alanı bulacaktır. Maddenin ilk fıkrasına göre tarafların iş akdinde serbestçe tayin ettiği hukuk hâkim tarafından uygulanacaktır. Ancak gemi adamının *mutad* işyeri hukukunun emredici hükümleri uyarınca sahip olacağı asgari korumaya ilişkin kurallar saklı kalacaktır. Başka bir ifadeyle seçilen hukuk mutad

---

145 Kavram hakkında farklı tanımlar ve ayrıntılı bilgi için bkz. Ersin Erdoğan/Canan Erdoğan, "Türkiye'den Yurtdışına Götürülen İşçiler Hakkındaki Yargıtay Kararının Değerlendirilmesi", *Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi*, 2016, S. 50, C. 13, s. 961 – 964 Belkıs Vural Çelenk, "Yabancı Unsurlu İş Sözleşmelerinde For Devletinin Doğrudan Uygulanan Kurallarının Tespiti ve Uygulanması", *Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi*, 2017, S. 1, C. 3, s. 279 – 280; Kudsiye Nazlı Kafa Karakaya, Roma I Tüzüğü ile Karşılaştırmalı Olarak Yabancı Unsurlu İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, Adalet Yayınevi, Ankara 2020, s. 13 – 18; Doğa Elçin, Milletlerarası Unsurlu Bireysel ve Toplu İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, Adalet Yayınevi, Ankara 2012, s. 39 – 46; Yargıtay HGK, K.T: 07.06.1989, 1989/10-316 E., 1989/411 K. (www.sinerjimevzuat.com.tr, E.T: 16.04.2020); Ayrıca doktrindeki, yabancılık unsuru bulunmaması halinde tarafların yabancı hukuk seçme iradesi, sözleşmeyi yabancı unsurlu hale getirip getirmeyeceği tartışması hakkında bkz. Kafa Karakaya, s. 14 – 17.

146 RG 12.12.2007, S. 26728.

147 Kanun'un uygulanması için yabancılık unsuru şart olsa da herhangi bir tanımı yapılmamıştır. Söz konusu kavrama ilişkin mevzuatımızda yol gösterici ilk tanım 21.06.2001 tarihli 4686 sayılı Milletlerarası Tahkim Kanun'un "Yabancılık Unsuru" başlıklı ikinci maddesinde yapılmıştır. Burada yer alan tanımın yalnızca ticari sözleşmelerden doğan uyuşmazlıklarla sınırlı uygulama alanı bulacağı hakkında bkz. Mesut Aygün, "Yabancılık Unsurunun Mahiyeti ve Yargılamadaki Rolü", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2014, Özel Sayı, Cilt: 16, s. 1032.

işyeri hukukunun işçiye sağladığı korumadan daha az koruma sağlaması halinde, bu hukuk seçimi dikkate alınmayacaktır.[148] Doktrinde iş sözleşmelerinde hukuk seçiminin açık ya da örtülü yapılabileceği gibi; tam veya kısmi yapılabileceği de kabul edilmektedir.[149]

Taraflar iş sözleşmesinde herhangi bir hukuk seçimi yapmamış olmaları halinde MÖHUK m. 27/2 gereği gemi adamının işini mutad olarak yaptığı yer hukuku *(lex loci laboris)*[150] uygulanacaktır. İşin zaman ve içerik olarak çoğunlukla gerçekleştiği yer mutad iş yeri hukuku olarak kabul edilmektedir.[151] Mutad işyerinin uzun bir zaman için dahi olsa geçici olarak değişmesi, bağlama kuralının uygulanmasını engellemeyecektir (MÖHUK m. 27/1-c.2).[152] İşçinin iş görme edimini gerçekleştirdiği mutad bir işyerinin bulunmaması, sürekli olarak farklı ülkede ya da hiçbir ülke egemenliği altında olmayan yerlerde çalışması halinde MÖHUK m. 27/3 gereği *işverenin esas işyerinin*[153] bulunduğu ülke hukuku uygulama alanı bulacaktır. Bu hüküm sürekli olarak açık denizlerde seyrüseferde olan gemi adamları için önem arz etmektedir.[154] Esas işyeri kavramı ile işverenin işyeri merkezinin bulunduğu ülke kastedilmektedir.[155] Ancak Kanun işverenin birden fazla işletme merkezi bulunması ya da işletme merkezi bulunmaması durumunda hangi ülke hukukunun uygulanacağını belirtmemiştir.

---

148 Seçilen hukuk ile mutad işyeri hukuku arasında işçi lehine olan asgari düzenlemenin tespiti "yararlılık ilkesine" göre yapılmaktadır. Buna göre işçi lehine daha elverişli olan hukuk tespit edilmektedir. Yararlılık karşılaştırması yöntemleri ve karşılaştırma ölçütleri hakkında detaylı bilgi için bkz. Vahit Doğan, "5718 sayılı Kanun'a Göre İş Akdine Uygulanacak Hukukun Tespiti", GÜHFD, Dr. İbrahim Ongün Armağanı, 2007, C. XI, S. 1-2, s. 155 – 158; Zeynep Derya Tarman, "Yabancılık Unsuru Taşıyan İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", AÜHFD, 2010, C. 59, S. 3, s. 530 – 533; Kafa Karakaya, s. 42 – 45.

149 Aysel Çelikel/B. Bahadır Erdem, Milletlerarası Özel Hukuk, 14. Bası, Beta Yayınevi, İstanbul 2016, s. 390; Tarman, s. 528 – 529; Kafa Karakaya, s. 23 – 29; Elçin, s. 77 – 79.

150 Mutad işyeri hukuku kavramı hakkında detaylı bilgi için bkz. Elçin, s. 120 – 126; Kafa Karakaya, s. 48 – 58.

151 Tarman, s. 534; Erdoğan/Erdoğan, s. 974

152 Çelikel/Erdem, s. 390. Hangi durumlarda mutad işyerinin geçici olarak değiştiği hususunda farklı görüşler için bkz. Tarman, s. 536 – 537; Elçin, s. 129 – 137.

153 Kafa Karakaya, s. 58 – 62.

154 Gemi adamlarının iş sözleşmesine geminin bayrak ülkesinin uygulanması gerektiği yönündeki tartışmalar için bkz. Elçin, s. 145 – 146.

155 Tarman, s. 537.

Mevcut bütün hal ve şartlara göre mutad mesken ve işverenin esas işyerine uygulanacak olan hukuktan *daha sıkı ilişkili*[156] bir hukuk tespit edilebiliyor ise MÖHUK m. 27/4'e göre hâkim bu hukuku uygulayabilecektir. Doktrinde bir görüş[157] daha sıkı ilişkili hukukun uygulanmasında hâkimin dikkate alması gereken en önemli unsurun işçinin menfaati olduğunu ileri sürerken; bir başka görüşe[158] göre işçinin daha az lehine olsa dahi, daha yakın irtibatlı hukukun uygulanabileceği ileri sürülmüştür. Daha sıkı ilişkili ülke hukukunun uygulanabilmesi için tarafların açık veya örtülü bir hukuk seçimi yapmamış olmaları gereklidir. Aksi halde daha sıkı ilişkili bir ülke hukuku bulunsa dahi seçilen ülke hukukunun uygulanması lazım gelir.[159]

İkinci aşama ise yetkili ülke hukukuna göre tespit olunan işçilik alacaklarının gemi alacaklısı hakkı verip vermediğini hangi ülke hukukuna belirleneceğidir. Türkiye'nin de taraf olduğu 1999 tarihli *"Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşme"*nin[160] (1999 İhtiyati Haciz MS) 3. maddesinin 1. fıkrasının *"e"* bendinde[161] bir alacağın gemi alacağı sayılıp sayılmayacağı, geminin ihtiyati haczi için başvurulan ülke hukukuna göre belirleneceği belirtilmiştir. Ancak 5718 sayılı *Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkındaki Kanun*'un *"Taşıma araçları"* başlıklı 22. maddesinde *"Hava, deniz ve raylı taşıma araçları üzerindeki aynî haklar, menşe ülke hukukuna tâbidir."* denilmektedir. Buna göre, gemi alacaklısı hakları da dahil olmak üzere, gemiler üzerindeki tüm

---

156 Daha sıkı ilişkili hukuk tespit edilirken dikkate alınabilecek kriterler doktrinde; işçinin ve işverenin ortak vatandaşlığı, ücretin ödendiği para birimi, iş sözleşmesi ile söz konusu ülke hukukunda uygulanan daha önceki bir sözleşmeye gönderme yapılmış olması, işçinin ve işverenin yerleşim yeri, işverenin iş faaliyetlerinin merkezi, sözleşmede kullanılan dil veya sözleşmenin şekli, olarak belirtilmektedir. Kafa Karakaya, s. 64 – 65; Elçin, s. 152; Doğan, s. 161 – 162; Erdoğan/Erdoğan, s. 976 – 977.

157 Ergin Nomer, Devletler Hususi Hukuku, Beta Yayınevi, Yenilenmiş 22. Baskı, İstanbul 2017, s. 336; Cemal Şanlı/Emre Esen/İnci Ataman Figanmeşe, Milletlerarası Özel Hukuk, Vedat Kitapçılık, 6. Baskı, İstanbul 2018, s. 293.

158 Elçin, s. 148.

159 Tarman, s. 539; Nomer, s. 336.

160 Gemilerin İhtiyati Haczine İlişkin Milletlerarası Sözleşmeye Katılmamızın Uygun Bulunduğuna dair 6904 sayılı Kanun'un 25.03.2017 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanması ile yürürlüğe girmiştir.

161 1999 İhtiyati Haciz MS m. 3/1-e: "Hakkında deniz alacağı ileri sürülen herhangi bir geminin ihtiyati haczi: istem, geminin malikine, kiracısına, yöneticisine veya işletenine karşı ileri sürülmüş ve ihtiyati haciz için başvurulan Devletin hukukuna göre bir gemi alacaklısı hakkıyla teminat altına alınıyorsa; mümkündür".

aynî haklar gemilerin tescil edildiği devletin hukukuna tâbi tutulmuştur. Bu hüküm, 1999 tarihli Sözleşmenin anılan hükmüyle çelişmektedir. Söz konusu çelişkinin yaratacağı sorunları gidermek için TTK'nun meclisteki görüşmeleri sırasında bir önerge ile gemi alacaklısı hakkı veren alacak kalemlerini düzenleyen 1320. maddeye eski kanunda bulunmayan üçüncü bir fıkra eklenmiştir. Bu fıkraya göre, *"Türkiye'de yargı yoluyla ileri sürülen bir alacağın gemi alacaklısı hakkı verip vermediği, Türk hukuku uyarınca belirlenir"* denilmiştir. Buna göre yabancılık unsuru olan bir olayda, olaya uygulanacak olan hukuktan bağımsız olarak gemi adamları, işçilik alacakları için Türk mahkemelerine başvurduğunda hâkim, TTK m. 1320/3 gereğince bu alacağın gemi alacaklısı hakkı verip vermediğini Türk hukukuna göre belirleyecektir.[162]

c. Özellik Arz eden Bazı Gemi Adamı Ücretleri

Gemi adamlarının gemi alacaklısı veren ücret alacaklarından genel olarak bahsettikten sonra özellik arz etmesi ve birtakım tartışmalar olması sebebiyle bazılarını detaylıca incelemekte fayda vardır.

aa. Kıdem Tazminatı

Kıdem tazminatı;[163] *Kanunda gösterilen fesih hallerinde en az bir yıllık kıdeme sahip işçiye veya işçinin ölümü halinde hak sahiplerine işveren tarafından kanun gereği ödenmesi icap eden, miktarı işçinin kıdemine ve son brüt kazancına göre belirlenen bir miktar paradır.*[164] Kıdem tazminatının hukuki niteliği konusunda doktrinde bir fikir birliği bulunmamaktadır.[165]

---

162 Süzel, s. 169.

163 Kıdem tazminatı ilk kez Fransa'da fabrikada işinden başarıyla ayrılan işçilere işveren tarafından hediye olarak verilmeye başlanmış ve sonraları toplu iş sözleşmelerine bir tazminat olarak girmiş ve en nihayetinde de yasalarla hüküm altına alınmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Tamer Demirbilek, "Kıdem Tazminatına Hak Kazanabilmek İçin Öngörülen Koşullar", *TBB Dergisi*, Aralık 2014, S. 115, s. 432 – 433.

164 Resul Limon, "Türkiye'de Kıdem Tazminatının Tarihi Gelişimi ve Kıdem Tazminatı Fonu", *İş ve Hayat Dergisi*, 2015, C. 1, S. 1, s. 148; F. Kerim Anadolu, "Kıdem Tazminatı Koşulları ve İşçinin Kıdeminin Hesaplanması", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2003, S. 10, s. 241.

165 Kıdem tazminatının ücret niteliğinde olduğu, tazminat niteliğinde olduğu, işsizlik sigortası niteliğinde olduğu, iş güvencesi sağlama niteliğinde olduğu ve ikramiye niteliğinde olduğu görüşleri ileri sürülmüştür. Bu görüşlerin hepsi eleştirilmiş ve bu nitelendirmelerin kıdem tazminatını açıklamada yetersiz kaldığın ve bu sebeple kıdem tazminatının sui generis (kendine özgü) bir kurum olduğu savunulmuş-

aaa. İş Kanunu ve DİŞK'na Tâbi Olmayan Gemi Adamları

4857 sayılı İş Kanunu'nun *"İstisnalar"* başlıklı 4. maddesinde *"deniz ve hava taşıma işlerinde"* İş Kanunu hükümlerinin uygulanmayacağı belirtilmiştir. Buna göre gemi adamlarının kıdem tazminatı için öncelikli olarak 854 sayılı Deniz İş Kanun'u uygulama alanı bulacaktır. Ancak Kanun'un kapsamını belirleyen birinci maddesinde *"Bu kanun denizlerde, göllerde ve akarsularda Türk Bayrağını taşıyan ve yüz ve daha yukarı grostonilatoluk gemilerde bir hizmet akti ile çalışan gemiadamları ve bunların işverenleri hakkında uygulanır"* denilerek bir sınırlama getirilmiştir. Buna göre sınırlamanın dışında kalan çalışanlar bakımından hangi kanun hükümlerinin uygulanacağı sorusu akla gelmektedir. Bu ihtimalde gemi adamı ve işvereni arasındaki iş ilişkisine genel kanun olan TBK'nın 393 ve devamı maddelerinde düzenlenen *hizmet sözleşmesi* hükümlerinin uygulanması lazım gelir.[166] Yargıtay'ın uygulaması da bu yöndedir.[167]

Akla gelen bir başka soru ise hizmet sözleşmelerini düzenleyen TBK hükümlerinde kıdem tazminatı düzenlenmemiştir. O halde İş Kanunu ve DİŞK'na tâbi olmayan işçilerin, iş ilişkileri haksız olarak sona erdirilmesi halinde kıdem tazminatı alamaması gibi bir sonuçla karşılaşılacaktır ki bu durum eşitlik ilkesine aykırıdır. TBK'da kı-

---

tur. Detaylı bilgi için bkz. S. Alp Limoncuoğlu, "Karşılaştırmalı Hukukta Kıdem Tazminatı Uygulamaları", Ankara Sanayi Odası Yayın Organı, Ocak – Şubat 2010, s. 47; Demirbilek, s. 432; Limon, s. 159; Anadolu, s. 241; Süzek, s. 771.

166 Erdal Gökçe, "Deniz İş Kanunu'nun Hukuk Sistemindeki Yeri ve Niteliği", *İstanbul Barosu Dergisi*, 2008, C. 82, S. 2, s. 741 – 742; Süzek, s. 242.

167 "İş ilişkisine dayalı bir uyuşmazlıkta işçi deniz taşıma işinde çalışır, ancak çalıştığı gemi Deniz İş Kanunu kapsamında kalmaz ise uyuşmazlığın Borçlar Kanunu hükümlerine göre genel mahkemede çözümleneceği açıktır". Yargıtay 9. HD, K.T: 15.01.2018, 2015/16211 E., 2018/76 K. (www.sinerjimevzuat.com.tr, E.T: 18.04.2020).
"Ancak, yabancı bayraklı gemide çalışan davacı, davasını hizmet sözleşmesi ve iş hukuku hükümlerine dayalı olarak açmıştır. Hizmetin ifa edildiği geminin, Türk bayraklı olmayıp yabancı bayraklı olması nedeniyle uyuşmazlık, Türk bayraklı gemilerde bir hizmet akdi ile yapılan çalışmaları düzenleyen 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 1. maddesi kapsamı dışında kalmaktadır. Bu durumda, taraflar arasındaki temel ilişki hizmet akdinden kaynaklanıp, uygulanacak hükümleri de hizmet sözleşmesine ilişkin hükümler olduğundan ve uyuşmazlıkta Asliye Hukuk Mahkemesi görevli bulunduğundan yargılamaya devamla hüküm tesisi gerekirken, uyuşmazlığın ticari nitelikte olduğu ve asliye ticaret mahkemesinin görevli bulunduğunun kabulü ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru görülmemiş, kararın bozulması gerekmiştir". Yargıtay 11. HD, K.T: 03.10.2016, 2016/6539 E., 2016/7658 K. (www.sinerjimevzuat.com.tr, E.T: 19.04.2020).

dem tazminatına ilişkin bir düzenleme bulunmasa da kanun koyucu hâkime bu eşitsizliği ortadan kaldırmaya yarayacak bazı özel tazminat imkânları tanımıştır. Bunlardan ilki *"Feshe karşı koruma"* başlığını taşıyan TBK'nın 434. maddesidir. Buna göre, *"Hizmet sözleşmesinin fesih hakkının kötüye kullanılarak sona erdirildiği durumlarda işveren, işçiye fesih bildirim süresine ait ücretin üç katı tutarında tazminat ödemekle yükümlüdür"* denilerek kötü niyetli fesihler için işçiyi koruyan özel bir tazminat türü belirlenmiştir. Kanun koyucu kötüye kullanımları sınırlı olarak sayma yoluna gitmemiş ve hâkime geniş bir takdir hakkı tanımıştır.

Söz konusu eşitsizliği gidermeye yönelik ikinci tazminat ise TBK m. 438'de düzenlenmiştir. Maddenin ilk fıkrasında, *"İşveren, haklı sebep olmaksızın hizmet sözleşmesini derhâl feshederse işçi, belirsiz süreli sözleşmelerde, fesih bildirim süresine; belirli süreli sözleşmelerde ise, sözleşme süresine uyulmaması durumunda, bu sürelere uyulmuş olsaydı kazanabileceği miktarı, tazminat olarak isteyebilir"* denilerek işçinin *müspet zararının*[168] giderilmesi sağlanmıştır. Aynı maddenin üçüncü fıkrasında ise, *"Hâkim, bütün durum ve koşulları göz önünde tutarak, ayrıca miktarını serbestçe belirleyeceği bir tazminatın işçiye ödenmesine karar verebilir; ancak belirlenecek tazminat miktarı, işçinin altı aylık ücretinden fazla olamaz"* şeklindeki düzenleme ile İş Kanunu ve DİŞK hükümlerinden yararlanamayan işçiler açısından eşitsizliğin bir noktaya kadar giderilmesi imkânı sağlamaktadır.[169] Tüm bu tazminat kalemlerine rağmen, kıdemi fazla olan işçiler için eşitsizlik devam edeceğinden TBK'da kıdem tazminatına ilişkin bir düzenleme yapılması en doğru çözüm olacaktır.

bbb. Kıdem Tazminatına Yabancılık Unsurunun Etkisi

Yabancılık unsuru içeren bir hukuki ihtilafta Türk yargı yerinin farklı bir ülke hukukunu uygulaması gerektiğinde, özellikle kıdem tazminatı uygulaması olmayan bir ülkenin hukukunu uygularken hâkim uyuşmazlığı nasıl çözecektir sorusu akla gelmektedir. Dünyada

---

168 Müspet zarar kavramı hakkında detaylı bilgi için bkz. M. Kemal Oğuzman/Turgut Öz, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2013, C. 1, s. 396 vd.

169 Hükümde belirtilen üst sınırın işçinin çıplak ücreti üzerinden mi yoksa İş Kanunu'ndaki gibi giydirilmiş brüt ücreti üzerinden mi hesaplanacağı açık değildir. Hükmün "ratio legis"inden zayıf konumda olan işçinin korunmaya çalışıldığı anlaşıldığından hesaplamanın brüt ücret üzerinden yapılması gerektiği kanısındayız.

kıdem tazminatı uygulaması ülkeden ülkeye değişmekle birlikte bazılarında bu yönde zorunlu bir uygulama bulunmamaktadır.[170] Buna göre yabancılık unsuru içeren bir olayda hâkim, bağlama kuralı olarak tayin ettiği ülkelerden birinin hukukunu uygularken kıdem tazminatı uygulaması bulunmaması halinde, gemi adamı bu alacak yönünden gemi alacaklısı hakkına sahip olamayacak mıdır?

Doktrinde kıdem tazminatı yönünden tartışma Yargıtay 9. Hukuk Dairesi'nin 1992 tarihli kararı[171] üzerinden yapılmaktadır. Yargıtay'ın bu kararı hakkında ileri sürülen bir görüşe göre, kıdem tazminatı hakkı asgari norm niteliğinde olduğundan işçiler için vazgeçilmez niteliktedir. Buna göre 1475 sayılı Kanun'un[172] halen yürürlükte olan 14. maddesi işçiler için asgari koruma sağlamakta olup bu korumanın altına inilmesi kamu düzeni müdahalesini gerektirmektedir.[173] Ancak bizim de katıldığımız diğer bir görüşe göre, yetkili yabancı hukukun kıdem tazminatı miktarını Türk hukukundan farklı düzenlenmiş olması kamu düzeni müdahalesini gerektirmez.[174] Kamu düzeni müdahalesini gerektiren sebepler, yabancı hukukun uygulanmasını gerektiren sebeplerden daha önemli olmalıdır.[175] Kamu düzeni müdahalesi sınırlı

---

170 Limoncuoğlu, s. 48 vd.

171 Olayda, Türk işveren tarafından Libya'da çalıştırılan Türk işçinin kıdem tazminatını Türk hukukuna göre alması üzerine, Libya kanunlarında göre daha az kıdem tazminatı öngörülmesi ve yabancılık unsuru bulunduğundan, yetkili hukukun uygulanarak daha az kıdem tazminatı ödenmesi gerektiğinden bahisle, işveren şirket işçi aleyhine fazla ödemenin iadesi için takip başlatmış ve itiraz üzerine Türk mahkemelerinde dava açmıştır. Yerel mahkeme davacı işvereni haklı bularak dava konusu değerin bir kısmını hüküm altına almıştır. Davalı işçi tarafından yapılan temyiz başvurusu üzerine Yargıtay 9. Hukuk Dairesi "Kıdem tazminatı Türk kamu düzeni ile ilgilidir. Bu itibarla taraflar arasındaki uyuşmazlığın, Türk hukukuna göre çözümlenmesi gerekir" gerekçesiyle kararı bozmuştur. Yargıtay 9. HD, K.T: 06.07.1992, 1992/1621 E., 1992/7890 K. (www.sinerjimevzuat.com.tr, E.T: 22.04.2020).

172 RG 01.09.1971, S. 13943.

173 Tankut Centel, "Türk İşverenin Yabancı Ülkedeki İşyerinde Çalışan İşçinin Kıdem Tazminatı Hakkında Uygulanacak Hukuk- Kamu Düzeni", *İş Hukuku Dergisi*, 1992, S.1, s.605-607; M. Fatih Uşan/Musa Aygül, "İş Güvencesi Hükümlerinin Uygulanmasında 30 İşçi Çalıştırılması Koşulu Açısından Gerekli Sayının Tespitinde Türkiye'de Bulunan İrtibat Bürosunda Çalışan İşçiler İçin Yurtdışındaki İş Yerlerinde Çalışan İşçiler Dikkate Alınabilir mi? (Yargıtay 9. Hukuk Dairesi'nin Bir Kararı Üzerine Değerlendirme)", *Legal YKİ Dergisi*, Mayıs 2007, s. 89; Nuray Ekşi, ''Yabancılık Unsuru Taşıyan İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk'', Prof. Dr. Kenan Tunçomağ'a Armağan, 1997, s. 136.

174 Elçin, s. 202 – 205; Erdoğan/Erdoğan, s. 982; Tarman, s.545.

175 Derya Doğan, "Kıdem Tazminatı Ödenmesinde Türk ve Yabancı Hukuk Normla-

ve istisnai nitelikli olduğundan uygulanmasında çekimser davranılması gerekir.[176] Ancak yetkili yabancı ülke hukukuna göre belirlenen kıdem tazminatı adalet duygusunu zedeleyecek oranda az olması ya da hiç düzenlenmemiş olması halinde kamu düzeni müdahalesi mümkün olabilmelidir.[177]

Bazı durumlarda yabancılık unsuru bulunmasına rağmen yetkili yabancı hukuk uygulanamamaktadır. Buna sebep olan durumlardan ilki MÖHUK m. 6'da sayılan *"doğrudan uygulanan kurallardır"*.[178] İkinci durum ise MÖHUK m. 5'te düzenlenen *"kamu düzenidir"*.[179] Kamu dü-

---

rının Uygulanma Koşulları ve Karar İncelemesi", *İntes İşveren Dergisi*, 1992, S. 12, s. 23

176 Tarman, s. 546; Elçin, s. 202.

177 Erdoğan/Erdoğan, s. 983; Tarman, s. 546. Kıdem tazminatının hiç düzenlenmemiş olması ihtimalinde dahi kamu düzeni müdahalesinin doğmayacağı yönündeki aksi görüş için bkz. Gaye Baycık, "Çalıştırılmak Üzere Yurtdışına Götürülen Türk İşçilerin Açtıkları Davalarda Uygulanacak Hukuk", Elli İkinci Çözüm Arama Konferansı, Yurtdışı Hizmet Sözleşmelerinde Milletlerarası Özel Hukuk Uygulaması İş Hukuku Sorunları, INTES Yayınları, Ankara 2017, s. 119.

178 Doğrudan uygulanan kurallar hakkında detaylı bilgi için bkz. Çelikel/Erdem, s. 153 – 154. İç hukukta kamu menfaati ağırlıklı ve emredici nitelikte olan bu kurallar, ülke hukuku için taşıdıkları önem nedeniyle, yabancılık unsuru bulunan hukuki ilişkilerde, yabancı hukuka bakılmaksızın doğrudan uygulanır. Bu kuralların uygulama imkânı bulabilmesi için işçi lehine olup olmadığına bakılmaksızın devletin önemli ekonomik ve sosyal politikalarına hizmet etmesi gerektiği belirtilmektedir. Vural Çelenk, s. 291; Elçin, s. 164. Doktrinde iş hukuku açısından yabancıların çalışma izinlerine ilişkin hükümler, ücret eşitliğini düzenleyen hükümler, asgari ücret, hamileleri ve çocukları koruyan hükümler, tatil ve bayram izinleri, ihbar süreleri, iş sağlığı ve güvenliği gibi hükümlerin doğrudan uygulanan kural niteliğinde olduğu ileri sürülmüştür. Vural Çelenk, s. 291; Elçin, s. 170. Ancak bu yönde tespitlerin önceden yapılması hatalı uygulamalara götürebileceğinden her somut olay ve şartlara göre tespit yapmak ve yetkili hukuka müdahalenin istisna olduğunu göz önüne alarak dar yorumlamak gerekir. Erdoğan/Erdoğan, s. 966; Elçin, s. 166; Vural Çelenk, s. 288.

179 "Kamu düzeni kuralları, bir memlekette kamu hizmetlerinin iyi yapılmasını, devletin emniyet ve asayişini ve bireyler arasındaki ilişkilerde ahlak kurallarına uygunluğu temine yarayan kural ve kaidelerin tümü" olarak tanımlanmaktadır. Çelikel/Erdem, s. 139. "O halde, iç hukuktaki kamu düzeninin çerçevesi, Türk hukukunun temel değerlerine, Türk genel adap ve ahlak anlayışına, Türk kanunlarının dayandığı temel adalet anlayışına, Türk kanunlarının dayandığı genel siyasete, Anayasa'da yer alan temel hak ve özgürlüklere, milletlerarası alanda geçerli ortak prensip ve özel hukuka ait iyi niyet prensibine dayanan kurallara, medeni toplulukların müştereken benimsedikleri ahlak ilkeleri ve adalet anlayışının ifadesi olan hukuk prensiplerine, toplumun medeniyet seviyesine, siyasi ve ekonomik rejimine, insan hak ve özgürlüklerine aykırılık şeklinde çizilebilir. İç hukukta kamu düzeninin, tarafların uymak zorunda oldukları, kamu hukukundan ve özel hukuktan doğan ancak tarafların üzerinde serbestçe tasarruf edemeyecekleri kurallar olarak anlaşılması gerekir". Yargıtay İBGK, K.T: 10.02.2012, 2010/1 E.,

zeni kurumunun doğrudan uygulanan kurallardan en önemli farkı,[180] maddi olaya uygulanacak hukuk belirlendikten sonra ve Türk kamu düzenine açıkça aykırılık bulunması halinde uygulanma imkânı bulmasıdır.[181] Kamu düzeni müdahalesi halinde önce yetkili yabancı hukukta somut olaya uygulanabilecek başka bir hükmün bulunup bulunmadığı araştırılmalı, bulunamaması halinde Türk hukuku uygulanmalıdır.[182]

Doktrinde kıdem tazminatının doğrudan uygulanan kural niteliğinde olup olmadığı tartışılmıştır. Bir görüş kıdem tazminatı hükümlerinin, işçiyi koruyucu ve işçi açısından asgari koruma standardı sağladığını ve devletin kamu menfaatini gözeten önemli ekonomik ve sosyal politikaları içerisinde değerlendirmiştir. Bunun sonucunda da kıdem tazminatı hükümlerinin doğrudan uygulanan kural olarak uygulanması gerektiği ileri sürülmüştür.[183] Ancak bizim de katıldığımız çoğunluk görüşüne göre, kıdem tazminatı devletin kamu menfaatini gözeten ekonomik ve sosyal politikalarından ziyade, İş Hukukuna hâkim olan işçiyi koruma ilkesinin bir sonucudur.[184] Bu sebeplerle kıdem tazminatına ilişkin yabancılık unsuru bulunan ihtilaflarda doğrudan uygulanan kural müessesesi de uygulanmamalıdır.[185]

2012/1 K. (www.sinerjimevzuat.com.tr, E.T: 21.04.2020).

180 Kamu düzeni uygulaması ile doğrudan uygulanan kurallar arasındaki fark için bkz. Çelikel/Erdem, s. 158 -159; Erdoğan/Erdoğan, s. 965 – 966.

181 Tarman, s. 544.

182 Elçin, s. 201. Kanunda kamu düzenine açıkça bir aykırılık aranması, kamu düzeni müdahalesinin de istisnai olarak uygulanması gerektiğine işaret etmektedir. Çelikel/Erdem, s. 141; Elçin, s. 199; Kafa Karakaya, s. 120; Nomer, s. 163. Doktrinde kamu düzeni müdahalesine örnek olarak hayat boyu çalışma sözleşmesi, kadının iş sözleşmesine kocanın engel olması hakkı, işçiye fesih hakkı tanınmaması, ayrımcılık içeren iş ilişkisi hükümleri örnek olarak sayılmıştır. Ancak bu hallerde dahi kamu düzeni müdahalesi gerekip gerekmediğine her somut olayda yetkili yabancı hukukun uygulanması sonucunda istisnai olarak karar verilmelidir. Elçin, s. 196 – 197. Ayrıca belirtmek gerekir ki, Türk hukukunda çalışma hayatına dair hak ve özgürlüklere yer veren anayasal güvencelere aykırılık halinde uygulanacak hukuk kamu düzeni müdahalesi içerisinde değerlendirilmektedir. Bkz. Elçin, s. 208 – 209.

183 Kafa Karakaya, s. 115.

184 Ersin Erdoğan, Elli İkinci Çözüm Arama Konferansı, Yurtdışı Hizmet Sözleşmelerinde Milletlerarası Özel Hukuk Uygulaması İş Hukuku Sorunları, INTES Yayınları, Ankara 2017, s. 127 – 128; Baycık, s. 119; Elçin, s. 205; Erdoğan/Erdoğan, s. 970; Vural Çelenk, s. 290.

185 İş sağlığı ve güvenliğine ilişkin hükümlerin doğrudan uygulanan kural niteliğinde olduğu yönünde bkz. Zeynep Derya Tarman, "5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) Uyarınca Yabancılık Un-

Kısaca özetlenecek olursa gemi adamlarının kıdem tazminatına ilişkin yabancılık unsuru bulunan ihtilaflarında öncelikli olarak yukarıda da bahsedildiği şekilde MÖHUK m. 27 hükmü uygulanarak yetkili hukuk belirlenmeli ve maddi olaya uygulanmalıdır. Yetkili yabancı ülke hukukuna göre belirlenen kıdem tazminatı adalet duygusunu zedeleyecek oranda az olması ya da hiç düzenlenmemiş olması halinde hâkim, kamu düzeni müdahalesi ile Türk hukukunu uygulamalıdır.

bb. Fazla Çalışma Ücreti

aaa. Genel Olarak

Denizde yapılan çalışma diğer işlerden farklı özelliklere ve ihtiyaçlara sahip olması sebebiyle karada yapılan çalışmalardan farklı düzenlemelere ihtiyaç duyulmuştur. Bu nedenlerle pek çok ülkede gemi adamları için ayrı bir iş kanunu düzenlenmiştir.[186] 4857 sayılı İş Kanunu'nda (m. 63) haftalık çalışma süresi 45 saat olarak düzenlenmesine karşın 854 sayılı DİŞK'da ve Türkiye'nin taraf olduğu 2006 tarihli *Denizcilik Çalışma Sözleşmesinde*[187] bu süre 48 saat olarak öngörülmüştür.

DİŞK m. 28/1'de *"Bu kanuna göre tespit edilmiş bulunan iş sürelerinin aşılması suretiyle yapılan çalışmalar, fazla saatlerde çalışma sayılır"* denilmektedir. Buna göre gemi adamlarının haftalık çalışma sürelerini aşmamış olsalar dahi günlük çalışma sürelerini aşmaları halinde de fazla çalışma yapmış olacaklardır. Tam tersi şekilde günlük çalışma süreleri aşılmadan haftalık çalışma süresinin aşılması halinde de gemi adamları fazla çalışma ücretine hak kazanacaktır.[188]

4857 sayılı İş Kanunu'na göre belli sebeplerin varlığı halinde işçiye fazla çalıştırma yaptırabilmek için yazılı onayının alınması gerekirken, DİŞK'da böyle bir şart aranmamaktadır. Bu sebeple gemi adamı,

---

suru Taşıyan Akdi Borç İlişkilerinde Hukuk Seçimi" (Hukuk Secimi), BATİDER, 2010, C.XXVI, S.1, s. 143-171, s. 161 dn 74; Vural Çelenk, s. 291; Kafa Karakaya, s. 104 – 106. İşçi sağlığı ve güvenliği hükümlerinin doğrudan uygulanan kural olarak kabul edilmesi halinde taraflara tanınan hukuk seçimi imkânının anlamını yitireceği yönündeki aksi görüş için bkz. Çelikel/Erdem, s. 392 – 393.

186 Dündar, s. 141.

187 Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, ILO'nun 36 sözleşmesini ve 1 protokolünü revize eden bir çatı sözleşmesi niteliğindedir. 6898 sayılı uygun bulma Kanunu ile 25.03.2017 tarihli 30018 sayılı Resmî Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

188 Demirel, s. 41.

herhangi bir sebep olmaksızın işveren ya da işveren vekilinden fazla çalışma yönünde bir talimat geldiğinde yerine getirmek zorundadır.[189]

4857 sayılı İş Kanunu fazla çalışma süreleri ile ilgili günde 3 saat, yılda 270 saat gibi sınırlamalar getirirken, DİŞK'da bu yönde bir sınırlama bulunmamaktadır. Bu tarz bir sınırlamanın olmaması gemi adamının sınırsız şekilde çalıştırılabileceği anlamına gelmez.

DİŞK m. 26/2'ye göre *"İş süresi, gemi adamının işbaşında çalıştığı veya vardiya tuttuğu süredir"* şeklindeki düzenlemesi ile gemi adamının gemide geçirdiği tüm süre çalışma süresi olarak değerlendirilemeyecektir. Bir başka ifadeyle gemi adamının çalışma süresi hesaplanırken, gemi seferde olsun ya da olmasın gemide geçirdiği süreyi değil işbaşında çalıştığı ya da vardiya tuttuğu süre dikkate alınacaktır.[190] 4857 sayılı İş Kanunu m. 66/1-c bendinde, *"işçinin işinde ve her an iş görmeye hazır bir halde bulunmakla beraber çalıştırılmaksızın ve çıkacak işi bekleyerek boş geçirdiği süreler"* işçinin günlük çalışma sürelerinden sayılacağını belirtmiştir. Gemi adamları denizde seyir halindeyken ya da gemi limanda demirli iken karaya çıkma olanağı pek çok zaman olmayabilir. Bu durumda bu süreler iş süresinden sayılıp sayılmayacağı sorusu akla gelmektedir. Gemiden ayrılamama denizde çalışmanın doğal bir sonucudur.[191] Gemi adamları denizde çalışmanın bu tabii sonucunu bilerek işe girmekte ve uygulamada karada çalışan işçilerden de bu nedenlerle daha yüksek ücret almaktadırlar.[192]

---

189 Dündar, s. 150; Kar, s. 155.

190 "… 2. Davacı günde 16 saat fazla çalışma yaptığını iddia ederek bunun karşılığının tahsilini istemiştir. Davacı gemi adamıdır. 854 sayılı Deniz İş Kanunu'nun 26/2. maddesine göre iş süresi, gemi adamının iş başında çalıştığı veya vardiya tuttuğu süredir. Davalı idare, davacıya sekiz saat fazla mesai vermiştir. Bu hususta uyuşmazlık yoktur. Gemi adamının gerek seyir halinde gerekse limanda gemi içinde bulunması fazla mesai sayılmaz. Fazla mesai alabilmesi için iş başında çalışması veya vardiya tutması lazımdır. Mahkemenin, başka bir görüşle davacının günde yirmi dört saat çalıştığını kabul etmesi Yasa'ya aykırı olduğu gibi insan takati ile de kabili telif değildir. Temyiz edilen kararın 2. bentte gösterilen sebepten davalı yararına bozulmasına oybirliği ile karar verildi". Yargıtay 9. HD, K.T: 09.07.1975, 1975/4223 E., 1975/37758 K.; Aynı yönde kararlar için bkz. Yargıtay 9. HD, K.T: 14.10.1985, 1985/6928 E., 1985/9281 K.; Yargıtay 9. HD, K.T: 01.06.1995, 1995/18197 E., 1995/19595 K. (www.sinerjimevzuat.com.tr, E.T: 25.04.2020).

191 "Buna karşılık gemi adamının gemide bulunması fiili bir zorunluluktan değil de liman ve tersanelere ilişkin mevzuattan ya da doğrudan işverenin ya da kaptanın buyruğundan kaynaklanıyorsa bu takdirde gemide uyku, yemek gibi zorunlu ihtiyaçlar dışında geçen bölümünü iş süresinden saymak daha isabetli bir yorum olacaktır". Şahlanan, s. 12; Dündar, s. 146.

192 Kar, s. 156; Dündar, s. 145 – 146.

DİŞK m. 28/3 denizde yapılan çalışmanın özelliği dikkate alınarak günlük ve haftalık çalışma süresini aşsa dahi fazla çalışma sayılmayacak işleri düzenlemiştir. Bunlar;

- Geminin, gemideki şahısların veya gemi hamulesinin(yükünün) selameti için kaptanın yapılmasını zaruri gördüğü işler,
- Gümrük, karantina ve sair sıhhi formaliteler dolayısıyla yerine getirilmesinde zorunluluk bulunan ilave işler,
- Gemi seyir halinde veya limanda iken gemide yaptırılan (yangın, gemiyi terketme, denizde çatışma, denizden adam kurtarma ve savunma) talimleridir.

Kanun bu işlerin fazla çalışma sayılmayacağını belirtmiştir. Ancak bu sürelerin normal iş sürelerinin hesaplanmasında dahil edilip edilmeyeceği konusunda bir açıklık bulunmamaktadır. Doktrinde ŞAHLANAN bu sürelerin normal iş süresine dahil olduğu görüşünde[193] iken TUNCAY denizde çalışmanın hem farklı özelliği gereği özveri isteyen karakteri nedeni ile hem de 57 ve 76 sayılı ILO sözleşmeleri bu olağandışı çalışmaları fazla çalışma ve normal çalışma olarak saymaması sebebiyle bu sürelerin iş sürelerine dahil olmaması gerektiğini savunmaktadır.[194]

DİŞK'nun 27. maddesi gemi adamlarından bazılarının yaptıkları işlerin niteliğinden dolayı iş sürelerine ilişkin hükümlerin dışında tutulmuştur. Buna göre birinci kaptan veya vekili, başmakinist, doktor, sağlık çalışanları, hemşire, hasta bakıcılar, kurtarma gemilerinde çalışanlar ve gemide kendi nam ve hesabına çalışanlar kanunda belirtilen iş sürelerine tâbi olmayacaklar.

Uluslararası Çalışma Örgütü'nün 93 ve 109 sayılı sözleşmelerine benzer olarak DİŞK m. 28 uyarınca yapılan fazla çalışmanın her saatine ödenecek ücret normal saat ücretinin %25 fazlasıdır. Doktrinde, 4857 sayılı İş Kanunu ve Basın İş Kanunu'nda fazla çalışma ücreti normal

---

193 Fevzi Şahlanan, "Deniz İş Hukukunda İş Süresi, Fazla Çalışma, Yıllık Ücretli İzin ve Hafta Tatiline İlişkin Sorunlar", *TÜHİS Dergisi*, Kasım 1998, C. 11, S. 7, s. 11 – 16.

194 Can Tuncay, "ILO Normları Işığında Gemiadamının Çalışma ve Dinlenme Süreleri", Devrim Ulucan'a Armağan, Legal Yayınevi, İstanbul 2008, S. 91, s. 115; Dündar, s. 151; Kar, s. 158.

çalışma saat ücretinin %50'si oranında artırım öngörürken, Deniz İş Kanunu'na tâbi çalışanlar için bu oranın %25 olarak belirlenmesinin eşitlik ilkesine aykırı olacağı haklı olarak ileri sürülmektedir.[195]

Hükmün lafzından da anlaşıldığı üzere bu oran alt sınır olup iş sözleşmesi ya da toplu iş sözleşmesi ile arttırılabilecektir. Fazla çalışma ücreti, fazla çalışmanın yapıldığı tarihteki çıplak saat ücreti üzerinden hesaplanmalıdır. DİŞK'da ücret ve ekleri ile fazla çalışma ve diğer işçilik alacakları için bankalarca mevduata uygulanan en yüksek faize karar verileceğine dair bir düzenleme bulunmadığından yasal faiz uygulanmalıdır.[196]

bbb. Fazla Çalışma Ücretine Yabancılık Unsurunun Etkisi

Gerek İş Kanunu gerekse DİŞK'da yer alan fazla çalışmaya ilişkin hükümler işçinin haftalık normal çalışma süresini aşan çalışmaların karşılıksız kalmaması için salt işçi menfaatleri düşünülerek getirilmiş düzenlemelerdir. Yabancılık unsuru bulunan bir ihtilafta gemi adamının fazla çalışma ücreti alacağı için MÖHUK m. 6'da belirtilen doğrudan uygulanan kurallar mekanizması işletilemez.[197] MÖHUK m. 27 hükmü uygulanarak yetkili ülke hukukun tespiti ve olaya uygulanması gerekecektir. Ancak yetkili hukukun uygulanması ile kamu düzeni müdahalesini gerektirecek bir durum ortaya çıkması halinde MÖHUK m. 5 hükmü uygulanabilecektir.[198]

cc. Yıllık İzin Ücreti

aaa. Genel Olarak

Çalışanların dinlenme hakkı Anayasa[199] m.50/3'te *"Dinlenmek, çalışanların hakkıdır."* şeklindeki ifadesiyle güvence altına alınmıştır. Bir çeşit dinlenme hakkı olan *yıllık ücretli izin*, yıl boyunca çalışıp yorulan

---

195 "01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun 402/1 maddesi ile bu oranın %50'den az olamayacağı kuralını getirmektedir. Genel Kanun olan Yeni Borçlar Kanunu'ndaki bu hüküm lehe olduğundan, Deniz İş Kanunu'nun 48. maddesi yollaması ile bu tarihten itibaren fazla mesai ücreti %50 zamlı olarak hesaplanmalıdır". Kar, s. 160.

196 Kar, s. 160.

197 Erdoğan/Erdoğan, s. 971.

198 Erdoğan/Erdoğan, s. 971.

199 RG 09.11.1982, S. 17863(Mükerrer).

işçinin dinlenmesi, bedensel ve ruhsal yorgunluğunu üzerinden atması ve böylece zindeliğini koruyabilmesi amacıyla yılda bir kere, işçinin ücreti kesilmeksizin, birbirini takip eden günler şeklinde sağlanan kanuni bir izindir.[200] Yıllık ücretli izin işçinin kişilik haklarına ilişkin olduğundan işçinin bu hakkından vazgeçmesi hukuken geçerli değildir (DİŞK m. 40/3-c. 2, TMK m. 23/2).[201]

Gemi adamının yıllık ücretli izni farklı ihtimallere göre değişiklik gösterecektir. Gemi adamı DİŞK'na tâbi bir çalışan ise İş Kanunu'nda belirtilen bir yıllık süreden farklı olarak en az altı ay çalışmış olan gemi adamı yıllık ücretli izine hak kazanacaktır. Hak kazanma süresinin aynı işverenin emrinde (aynı işverene ait farklı gemilerde yapılan çalışmalar da dahil olmak üzere) veya aynı gemide bir takvim yılı içinde farklı işveren emrinde geçmesi gerekir.[202] Yıllık ücretli izne hak kazanmak için çalışmanın kesintisiz olması şartı aranmaz.[203]

4857 sayılı İş Kanunu, yıllık ücretli izin sürelerini kıdeme göre artan kademeli bir artış yöntemini seçmesine karşın, DİŞK altı aydan bir yıla kadar çalışması olanlara 15 günden az, bir yıldan fazla çalışması olanlar için ise 30 günden az izin verilemeyeceğini hüküm altına almıştır. Türkiye'nin de taraf olduğu 2006 tarihli Denizcilik Çalışma Sözleşmesine göre gemi adamına her ay için 2,5 gün izin verilmesini öngörülmüştür. Sözleşme altı aylık bir çalışmada 15 gün izin hakkı sağladığından DİŞK ile çelişmemektedir.

2006 tarihli Denizcilik Çalışma Sözleşmesi, sözleşmeye taraf ülkelerin yetkili makamlarının, uluslararası sefer yapmayan ve 200 grostonilatonun altında bulunan gemilere sözleşme hükümlerinin uygulanmamasını kararlaştırabileceğini belirtmiştir. DİŞK'nun *"kanun kapsamı"* başlıklı 1. maddesinde Kanun'un 100 grostonilatonun üzerindeki gemilerde çalışanlar için uygulanacağını belirtmiştir. Buna göre 100 grostonilatonun altında bulunan gemilerde çalışan gemi adamları için hangi kanun hükümlerinin uygulanacağı sorusu gündeme gele-

---

200 Ebru Kılıç, "İş Hukukunda Yıllık Ücretli İzin", *TAAD*, 20 Ocak 2011, C. 2, Y. 2, S. 4, s. 174 – 175; Süzek, s. 863 vd.

201 Yargıtay HGK, K.T: 05.07.2000, 2000/9-1079 E., 2000/1103 K., Yargıtay 9. HD, K.T: 08.07.2010, 2008/33840, 2010/22535 (www.sinerjimevzuat.com.tr, E.T: 28.04.2020); Kar, s. 171.

202 Kar, s. 173.

203 Tuncay, s. 122.

cektir. Bu ihtimalde genel hüküm olan TBK'nun *hizmet sözleşmesi* hükümleri uygulama alanı bulacaktır. Kanun'un 422. maddesinde yıllık izin, *"İşveren, en az bir yıl çalışmış olan işçilere yılda en az iki hafta ve on sekiz yaşından küçük işçiler ile elli yaşından büyük işçilere de en az üç hafta ücretli yıllık izin vermekle yükümlüdür"* şeklinde düzenlenmiştir.

Yıllık ücretli izin temel bir hak olması sebebiyle de iş ilişkisi devam ettiği sürece çalışanlarca kullanılması gereken bir haktır. İş ilişkisi ne zaman son bulursa o zaman iznin ücrete dönüşmesi söz konusu olur. Ancak 4857 sayılı İş Kanunu'nda yıllık ücretli iznin, ücret alacağına dönüşmesi ve talep edilebilmesi tüm fesih hallerinde mümkün iken DİŞK m. 40/7 fıkrasına göre 14. maddenin II, III ve IV numaralı bentlerine göre feshedilen iş ilişkilerinde yıllık izin ücretinin istenebileceği düzenlenmiştir. Buna göre işverenin iş ilişkisini haklı nedenle sonlandırdığı veya gemi adamının sebep göstermeksizin istifa ettiği durumlarda yıllık izin ücretini isteyemeyecektir. Doktrinde bu durum eleştirilmiş ve 6098 sayılı TBK'nın 425/3 maddesinin sonradan yürürlüğe girmesi ile DİŞK m. 40/7 maddesinin düzeltildiği ve buna göre her türlü fesih halinde yıllık izin ücretinin doğacağı ileri sürülmüştür.[204]

bbb. Yıllık İzin Ücretine Yabancılık Unsurunun Etkisi

Anayasa m. 50/4'de yer alan ve temel bir hak olan yıllık ücretli izin hakkı,[205] işçinin bedeni ve ruhsal sağlığını koruyarak sosyal ihtiyaçlarını karşılayabilmesi ve bunun sonucunda toplumsal yararın korunması amacını taşır.[206] Yılık ücretli izne ilişkin hükümler işçinin bireysel menfaati ile birlikte toplumun ekonomik ve sosyal menfaatlerini de ilgilendirir. Bu sebeplerle yıllık izin ve kullandırılmaması halinde ödenecek ücrete ilişkin hükümler doğrudan uygulanan kural niteliğindedir.[207] Ancak bu durum kuralın niteliği gereği yalnızca Türkiye'de yapılan iş-

---

204 Kar, s. 176.

205 "Yıllık izin hakkı Anayasal temeli olan bir dinlenme hakkı olup, işçinin iş sözleşmesinin devamı sırasında ücrete dönüşmez ve bu haktan vazgeçilemez". Yargıtay 7. HD, K.T: 12.04.2016, 2016/12051 E., 2016/8083 K. (www.sinerjimevzuat.com.tr, E.T: 04.05.2020).

206 Ercan Akyiğit, 1475 sayılı İş Kanunu, Deniz İş Kanunu ve Basın İş Kanunu'nda Yıllık Ücretli İzin, Seçkin Yayınları, 1. Baskı, Ankara 2000, s.34.

207 Erdoğan, s. 128.

lerde uygulanma şansı bulacaktır.[208] Yurtdışında yapılan işler için yine MÖHUK m. 27 hükümlerine başvurmak gerekecektir.

2. Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Getirilme Giderleri

Gemi adamlarının ülkelerine geri getirilme giderleri DİŞK'nun 21 ve 25'inci maddeleri arasında işverenin yükümlülükleri arasında sayılmıştır. 1967 Rehin MS'de bulunmayan bu yükümlülük 1993 Rehin MS'nin hem m. 4/1-a hem de m. 12/2, c. 2'de düzenlenmiştir. Sözleşmede tekrara düşüldüğü gerekçesiyle istemin m. 4/1-a'dan çıkarılması teklif edilmiştir. Ancak düzenlemenin iki farklı durumu ihtiva ettiği, yani bilinçli bir tercih olduğu ve tekrar amacı taşımadığı ileri sürülerek teklif reddedilmiştir.[209]

Söz konusu alacak hakkında ILO'nun hazırladığı "Gemi Adamlarının Ülkelerine Geri Gönderilmesine İlişkin 166 Sayılı Sözleşme"de (ILO MS) bulunmaktadır.[210] Sözleşme, yürürlükte olduğu devletin siciline kayıtlı deniz aşırı sefer yapan gemilerde çalışanlar hakkında uygulanır. Gemide çalışan gemi adamlarının uyruğunun önemi yoktur. Türk Bayraklı bir gemi, yurtdışında bulunduğu sırada bir gemi adamı ile iş sözleşmesi sona ererse gemi adamının vatandaşlığına bakılmaksızın ILO MS uygulanacaktır.[211]

Gemi adamlarının ülkelerinde getirilmesi ile ilgili hem DİŞK'da hem de ILO MS'de hüküm bulunmaktadır. Aynı hususu düzenleyen bu iki hukuki normun birbiri ile çelişmesi halinde hangisinin uygulanacağı yönünde tartışmalar bulunmaktadır.[212] Hem uluslararası sözleşme olması hem de gemi adamları lehine hükümler içermesi sebebiyle doktrinde çelişki halinde ILO MS'nin uygulanması gerektiği ileri sürülmüştür.[213]

---

208 Erdoğan, s. 128.

209 Süzel, s. 218; Atamer, İcra, s. 187.

210 Türkiye bu sözleşmeye 17.03.2005 tarihi itibari ile taraftır. Bkz. 15.07.2003 tarihli, 4941 sayılı Uygun Bulma Kanunu (RG 22.07.2003 – 25176)

211 Süzel, s. 219; Sözer, s. 616.

212 Ali Güzel, ILO Normlarının İç Hukuka Etkisi ve Türk İş Hukukunun Gelişmesine Katkısı, ILO Normları ve Türk İş Hukuku, İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Yayını, Ankara 1997, s. 18.

213 Cüneyt Süzel, "Deniz İş Kanunu Kapsamında Kaptan ve Kaptanın İş Sözleşmesi" (Kaptan), Prof. Dr. Saim Üstündağ'a Armağan, Ankara 2009, s. 454 – 457.

3. Gemi Adamları Adına Ödenmesi Gereken Sosyal Sigorta Katılma Payları

Mehaz 1993 Rehin MS ile uyumlu olarak gemi adamları adına ödenmesi gereken sosyal sigorta katılma payları TTK m. 1320/1-a'da düzenlenmiştir. Buna göre Sosyal Sigorta Kurumu tarafından doğrudan gemi adamlarından istenebilecek olan ve işverenin gemi adamlarının ücretinden keserek onlar adına yatırması gereken ancak yatırılmayan prim borçlarının gemi alacağı olacağı kabul edilmektedir.[214] Yoksa kurum lehine, işverenin diğer işçiler adına ödemesi gereken primler ile kendi işletmesine ait prim borçları için, gemi üzerinde gemi alacaklısı hakkı ileri sürülemeyecektir.[215] Yasa değişikliği ile gemi adamı, söz konusu ödemelerden muaf tutulur ya da bu ödemeler ortadan kaldırılırsa artık bu hususta bir gemi alacağından da bahsedilemeyecektir.[216]

SONUÇ

Kaynağı Roma Hukukuna kadar dayandırılan gemi alacaklısı hakkı, koşulların oluşması halinde sahibine herhangi bir tescile gerek olmaksızın kendiliğinden ve kanun gereği bir rehin hakkı bahşeder. Bu öyle bir haktır ki aleniyetten yoksun olmasına rağmen gemiye zilyet olan üçüncü kişilere dahi diğer tüm alacaklardan öncelikli olarak başvurma imkânı sağlamaktadır. Hakkın konusunun gemi ve eklentilerinden oluştuğu gemi alacaklısı hakkı deniz ticaretinin sürekliliği için vazgeçilemez bir hukuki müessesedir. Gemi alacaklısı hakkının doğumuna sebep olan alacaklar sözleşme, haksız fiil ya da kanundan kaynaklı olabilir.

Gemi adamı, donatanın denetimi ve talimatı altında, deniz seyrüseferindeki gemide ve gemiye ilişkin hizmetlerde çalıştırılan kişilerdir. Kanımızca kılavuz kaptanların kara merkezli bir işletmeye bağlı olarak hizmet akdi benzeri bir sözleşme olan kılavuzluk faaliyeti gerçekleştirmeleri, donatanın emir ve talimatı altında bulunmamaları ve gemi kaptanına göre sınırlı sorumlulukları bulunması sebeplerinden dolayı gemi adamı olarak nitelendirilmeleri mümkün değildir. Feri-

---

214 Süzel, s. 221.

215 Atamer, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 159; Süzel, s. 222; Sözer, s. 617; Atamer, İcra, s. 188.

216 Sözer, s. 617.

bot ve vapur büfelerinde çalışanlar da diğer gemi adamlarından farklı olarak belirli bir mesaiye sahip olmaları, dinlenme zamanlarını gemide geçirmemeleri, iaşe ve barınma ihtiyaçlarının karşılanmaması gibi sebeplerle gemi adamı olarak kabul edilmemelidir.

Yeni Türk Ticaret Kanunu Türkiye'nin taraf olduğu 1993 tarihli Rehin MS'ye uygun olarak *"gemide çalıştırılma"* ölçütünü kabul etmiş ve bu sayede herhangi bir sözleşme akdetmeksizin çalışan gemi adamları da ücret alacakları için söz konusu haktan yararlanabilecektir. Kanun gemi adamlarının ücret alacaklarına yönelik herhangi bir sınırlama yapmamış tam tersine diğer tutarlar ibaresi ile iş ilişkisine dayanan tüm alacakları kapsam içerisine alınmıştır.

Deniz ticareti çoğunlukla ülkeler hatta kıtalar arası gerçekleştiğinden gemiler pek çok ülkeye gidebilmekte, seyrüseferin büyük kısmı açık denizlerde geçebilmektedir. Ayrıca gemide çalışan gemi adamları çoğunlukla birden fazla milletten oluşmaktadır. Bu durumların hepsi yabancılık unsuru yaratmaktadır. Yabancılık unsuru bulunan bir olayda gemi alacaklısı hakkının hangi ülke hukukuna göre belirleneceği tespiti zor bir husustur. Olması gereken hukuk açısından gemi alacaklısı hakkının tespitinin iki aşamalı olarak yapılması gerekir. Yabancı unsurlu bir olayda hakim ilk olarak MÖHUK m. 27 hükmünü uygulayacaktır. Yetkili hukuk tespit edilip uygulandığında MÖHUK m. 5'e göre Türk kamu düzeni ihlal ediliyorsa o halde yetkili hukuk yerine Türk hukuku uygulanması lazım gelmektedir. Ayrıca MÖHUK m. 6'da belirtilen doğrudan uygulanan kural niteliğindeki hükümlerin MÖHUK m. 27 hükmü uygulanmaksızın öncelikli olarak uygulanacaktır. İkinci olarak ise bir gemi adamının çalışmasının karşılığı olan ücret alacakları tespit edildikten sonra gemi alacaklısı hakkı verip vermediği TTK m. 1320/3 gereğince Türk hukukuna göre tespit edilecektir.

Doktrinde tartışma Yargıtay'ın 1992 tarihli kıdem tazminatına ilişkin bir kararı üzerinden yapılmaktadır. Çokça eleştirilen söz konusu kararda kamu düzeni müdahalesi yanlış olarak uygulanmıştır. Katıldığımız görüş uyarınca kıdem tazminatı doğrudan uygulanan kural niteliği taşımamaktadır ve uygulanacak yetkili hukuk kuralının Türk hukukundan farklı olması tek başına kamu düzeni müdahalesini gerektirmemelidir. Aynı durum fazla çalışma ücreti için de geçerlidir.

Yıllık ücretli izne ilişkin hükümler ise işçinin bireysel menfaati ile birlikte toplumun ekonomik ve sosyal menfaatlerini de ilgilendirdiğinden doğrudan uygulanan kural niteliğinde olduğu ileri sürülmüştür. Ancak kuralın niteliği gereği yalnızca Türkiye'de gerçekleşen çalışmalar için uygulanmalıdır. Yurtdışında yapılan çalışmalar için MÖHUK m. 27 hükmünü uygulamak gerekecektir.

Yapılan işin niteliği gereği gemi adamları yaşadıkları şehirden uzaklara yolculuk etmekte hatta çoğunlukla yurtdışına çıkmak zorunda kalmaktadırlar. Gerek taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerde gerekse milli mevzuatımızda gemi adamlarının yurda dönüş için gerekli olan ücret gemi alacaklısı hakkı ile güvence altına alınmıştır. Ayrıca işverenin gemi adamı adına ücretinden keserek ilgili sosyal sigorta kurumuna ödemesi gereken primler de gemi alacaklısı hakkı verdiği kabul edilerek kanuni rehin hakkından faydalanması sağlanmıştır.

Kaynakça

Kitaplar

Acar Serdar, Gemiadamı Talepleri, Akademi Yayınları, İstanbul 2012

Ağsakal İbrahim, Yük Alacaklısı Hakkı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2011

Akyiğit Ercan, 1475 Sayılı İş Kanunu, Deniz İş Kanunu ve Basın İş Kanunu'nda Yıllık Ücretli İzin, Seçkin Yayınları, 1. Baskı, Ankara 2000

Atamer Kerim, Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra, Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2006

Atamer Kerim, Gemi ve Uçak İpoteğinin Hukuksal Temelleri, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2012

Atamer Kerim, Ursprung und historischer Normzweck des Schiffsgläubigerrechts, Schriften des Deutschen Vereins für Internationales Seerecht, Reihe A-97, Hamburg 2003 (29.10.2002 tarihinde Alman Deniz Hukuku Derneğine sunulan tebliğ), Aktaran: Atamer Kerim, Deniz Ticareti Hukuku (Gemilerin Eşya Hukuku), C. 2, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2018, s. 130

Barlas Nuray, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Niteliği, Beta Yayınları, İstanbul 2000

Bedük Mehmet Nusret, Deniz İş Sözleşmesi, Ekin Yayınevi, Bursa 2012

Can Mertol, Deniz Ticareti Hukuku (Giriş – Gemi – Deniz Hukuku Kişileri), C.1, Gözden Geçirilmiş 2. Baskı, İmaj Yayıncılık, Ankara 2003

Çağa Tahir/Kender Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku III, Arıkan Yayıncılık, Ankara 2005

Çağa Tahir/Kender Rayegan, Deniz Ticareti Hukuku, C. 1, On İki Levha Yayıncılık, 15. Bası, İstanbul 2009

Çelikel Aysel, /Erdem B. Bahadır, Milletlerarası Özel Hukuk, 14. Bası, Beta Yayınevi, İstanbul 2016

Doğrucu Muhittin, Deniz Taşımacılığında Kanuni Rehin Hakkı, Alfa Basım Yayım Dağıtım, İstanbul 1997

Dündar Esra, Uluslararası Düzenlemeler ve Avrupa Birliği Çerçevesinde Deniz İş Hukukunda Gemi Adamlarının Çalışma Süreleri, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2012

Elçin Doğa, Milletlerarası Unsurlu Bireysel ve Toplu İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, Adalet Yayınevi, Ankara 2012

Günay M. Barış, Türk ve Anglo-Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, Yetkin Yayınları, Ankara 2009

Kafa – Karakaya Kudsiye Nazlı, Roma I Tüzüğü ile Karşılaştırmalı Olarak Yabancı Unsurlu İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk, Adalet Yayınevi, Ankara 2020

Kalpsüz Turgut, Gemi Rehni, Turhan Kitabevi, Ankara 2004

Kaner İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku, Gözden Geçirilmiş 3. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2019

Kar Bektaş, Deniz İş Hukuku, Yetkin Yayınları, Ankara 2014

Kender Rayegan/Çetingil Ergon, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte), Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 8. Bası, Arıkan Yayıncılık, İstanbul 2007

Kender Rayegan/Çetingil Ergon/Yazıcıoğlu Emine, Deniz Ticareti Hukuku, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş 15. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020, s. 262 – 264.

Kuru Baki, İcra ve İflas Hukuku El Kitabı, Türkmen Kitabevi, 2004

Nomer Ergin, Devletler Hususi Hukuku, Beta Yayınevi, Yenilenmiş 22. Baskı, İstanbul 2017

Oğuzman Kemal/Öz Turgut, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2013, C. 1

Oğuzman M. Kemal/Seliçi Özer/Oktay – Özdemir Saibe, Eşya Hukuku, Yenilenmiş ve Mevzuata Uyarlanmış 17. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2014

Pekcanıtez Hakan/Atalay Oğuz/Sungurtekin Özkan Meral/Özekes Muhammet, İcra ve İflas Hukuku Ders Kitabı, 5. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2018

Pekdemir Hasan, Uluslararası Boyutları ile Yorumlu Deniz İş Hukuku, Türk-İş Yayınları, Ankara 2011

Postacıoğlu İlhan E./Altay Sümer, İcra Hukuku Esasları, Güncelleştirilmiş Genişletilmiş 5. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2010

Sözer Bülent, Deniz Ticareti Hukuku, C. 2, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2016

Süzek Sarper, İş Hukuku, Yenilenmiş 12. Baskı, Beta Yayıncılık, İstanbul 2016

Süzel Cüneyt, Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2012

Şanlı Cemal/Esen Emre/Ataman – Figanmeşe İnci, Milletlerarası Özel Hukuk, Vedat Kitapçılık, 6. Baskı, İstanbul 2018

Tekil Fehiman, 6. Bası, Alkım Yayınevi, İstanbul 2001

Türkel Doğuş Taylan, Gemi Alacaklısı Hakkının Paraya Çevrilmesi, Güncel Yayınevi, İzmir 2008

Üstündağ Saim, İcra Hukukunun Esasları, İstanbul 2004

Makaleler

Aksoy Sami, "Gemi Adamının Manevi Tazminat Alacağı Gemi Alacaklısı Hakkı Bahşeder mi?", Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2019, s. 115 – 129.

Akten Necmettin, "Kılavuz Kaptan Gemiadamı Mıdır?" (Kılavuz Kaptan), *İstanbul Barosu Dergisi* İş Hukuku Özel Sayısı, Eylül 2007

Anadolu F. Kerim, "Kıdem Tazminatı Koşulları ve İşçinin Kıdeminin Hesaplanması", *Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 2003, S.10

Atamer Kerim, "Gemi ve Yük Alacaklısı Haklarının Kullanılmasında Yargılama Usulü ve İcra", XIV. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu (4-5.04.1997), Ankara 1997

Ataol Hüseyin, "Deniz Alacaklarına Karşı Sorumluluğun Sınırlandırılmasına İlişkin 1976 Londra Konvansiyonu'nda Öngörülen Sınırlı Sorumluluğun Kapsamı", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000

Aygün Mesut, "Yabancılık Unsurunun Mahiyeti ve Yargılamadaki Rolü", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 2014, Özel Sayı, Cilt: 16, s. 1025- 1066

Baycık Gaye, "Çalıştırılmak Üzere Yurtdışına Götürülen Türk İşçilerin Açtıkları Davalarda Uygulanacak Hukuk", Elli İkinci Çözüm Arama Konferansı, Yurtdışı Hizmet Sözleşmelerinde Milletlerarası Özel Hukuk Uygulaması İş Hukuku Sorunları, INTES Yayınları, Ankara 2017

Centel Tankut, "Türk İşverenin Yabancı Ülkedeki İşyerinde Çalışan İşçinin Kıdem Tazminatı Hakkında Uygulanacak Hukuk- Kamu Düzeni", *İş Hukuku Dergisi*, 1992, S.1

Demirbilek Tamer, "Kıdem Tazminatına Hak Kazanabilmek İçin Öngörülen Koşullar", *TBB Dergisi*, Aralık 2014, S. 115

Doğan Derya, "Kıdem Tazminatı Ödenmesinde Türk ve Yabancı Hukuk Normlarının Uygulanma Koşulları ve Karar İncelemesi", *İntes İşveren Dergisi*, 1992, S. 12

Doğan Vahit, "5718 sayılı Kanun'a Göre İş Akdine Uygulanacak Hukukun Tespiti", *GÜHFD,* Dr. İbrahim ONGÜN Armağanı, 2007, C. XI, S. 1-2, s. 147- 163

Ekşi Nuray, "Yabancılık Unsuru Taşıyan İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", Prof. Dr. Kenan Tunçomağ'a Armağan, 1997

Erdoğan Ersin/Erdoğan Canan, "Türkiye'den Yurtdışına Götürülen İşçiler Hakkındaki Yargıtay Kararının Değerlendirilmesi", *Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi*, 2016, S. 50, C. 13, s. 955 – 988

Erdoğan Ersin, Elli İkinci Çözüm Arama Konferansı, Yurtdışı Hizmet Sözleşmelerinde Milletlerarası Özel Hukuk Uygulaması İş Hukuku Sorunları, INTES Yayınları, Ankara 2017

Gökçe Erdal, "Deniz İş Kanunu'nun Hukuk Sistemindeki Yeri ve Niteliği", *İstanbul Barosu Dergisi*, 2008, C. 82, S. 2

Günay M. Barış, "Türk, İngiliz ve Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkının Tarihçesi", Prof. Dr. Hüseyin Ülgen'e Armağan (makale), Vedat Kitapçılık, İstanbul 2007

Güzel Ali, "ILO Normlarının İç Hukuka Etkisi ve Türk İş Hukukunun Gelişmesine Katkısı, ILO Normları ve Türk İş Hukuku", İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Yayını, Ankara 1997

Kalpsüz Turgut, "Gemi Alacaklısı Hakkının Hukuki Mahiyeti" (Gemi Alacaklısı Hakkı), Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65. Yaş Armağanı, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, Ankara 1988

Kılıç Ebru, "İş Hukukunda Yıllık Ücretli İzin", *TAAD*, 20 Ocak 2011, C. 2, Y.2, S.4

Kula-Değirmenci Nil, "Türk Ticaret Kanunu Uygulamalarında Gemi Alacaklısı Hakkının Bir Unsuru Olarak Hakkın Sahibi", *GÜHFD*, Temmuz – Ekim 2014 (Basım Tarihi: 3/2015), C. XVIII, S. 3 – 4

Limon Resul, "Türkiye'de Kıdem Tazminatının Tarihi Gelişimi ve Kıdem Tazminatı Fonu", *İş ve Hayat Dergisi*, 2015, C. 1, S. 1

Limoncuoğlu S. Alp, "Karşılaştırmalı Hukukta Kıdem Tazminatı Uygulamaları", Ankara Sanayi Odası Yayın Organı, Ocak – Şubat 2010

Muslu Aziz, "Türk Gemi Adamlarının Uluslararası Deniz İş Gücü Piyasalarında İstihdamı İçin Özel İstihdam Bürolarının Önemi", *Gaziantep University Journal of Social Sciences*, 2018, C. 17, S. 1, s. 291 – 302

Songu Sezgi Öktem, "Deniz İş Hukukunda İş Sözleşmesinin Sona Ermesi ve Sonuçları", *Legal İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi*, 2004, S. 3

Süzel Cüneyt, "Deniz İş Kanunu Kapsamında Kaptan ve Kaptanın İş Sözleşmesi", Prof. Dr. Saim Üstündağ'a Armağan, Ankara 2009

Süzel *Cüneyt, "Türk Mevzuatında Gemi Tanımı", Prof. Dr. Rona* Serozan'a Armağan, C.2, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul 2010

Şahlanan Fevzi, "Deniz İş Hukukunda İş Süresi, Fazla Çalışma, Yıllık Ücretli İzin ve Hafta Tatiline İlişkin Sorunlar", *TÜHİS Dergisi*, Kasım 1998, C. 11, S. 7

Tarman Zeynep Derya, "5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun (MÖHUK) Uyarınca Yabancılık Unsuru Taşıyan Akdi Borç İlişkilerinde Hukuk Seçimi" (Hukuk Secimi), *BATİDER*, C.XXVI, S.1, Yıl: 2010, s. 143-171

Tarman Zeynep Derya, "Yabancılık Unsuru Taşıyan İş Sözleşmelerine Uygulanacak Hukuk", *AÜHFD*, 2010, C. 59, S. 3, s. 521 – 550.

Tuncay Can, "ILO Normları Işığında Gemiadamının Çalışma ve Dinlenme Süreleri", Devrim ULUCAN'a Armağan, Legal Yayınevi, İstanbul 2008, S. 91

Uşan M. Fatih/Aygül Musa, "İş Güvencesi Hükümlerinin Uygulanmasında 30 İşçi Çalıştırılması Koşulu Açısından Gerekli Sayının Tespitinde Türkiye'de Bulunan İrtibat Bürosunda Çalışan İşçiler İçin Yurtdışındaki İş Yerlerinde Çalışan İşçiler Dikkate Alınabilir mi? (Yargıtay 9. Hukuk Dairesi'nin Bir Kararı Üzerine Değerlendirme)", *Legal YKİ Dergisi*, Mayıs 2007

Uyar Talih, "Deniz İcra Hukukunda Kanuni Rehin Hakkına Sahip Alacaklıların Kanuni Rehin Hakkından Feragati (TTK m. 1379)", *Yaşar Üniversitesi Elektronik Dergisi*, Prof. Dr. Aydın Zevkliler'e Armağan Özel Sayısı, C. 8, Ekim 2013, s. 2907 – 2914.

Ülgener Fehmi, "Gemi Üzerindeki Rehin Hakkı 'Gemi Alacaklısı Hakkı'", *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 2, S. 4, Aralık 1997

Ünan A. Samim, "Üç Güncel Deniz Hukuku Sorunu: 1976 Sorumluluğu Sınırlama Sözleşmesinin Uygulama Alanı ve Sorumluluğu Sınırlama Fonunun Nasıl Kurulacağı – Tazminatın Hangi Para Üzerinden Karara Bağlanacağı – Donatanın Karar Verdiği Kurtarma Yardımın Müşterek Avarya Olup Olmayacağı", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000

Vural Çelenk Belkıs, "Yabancı Unsurlu İş Sözleşmelerinde For Devletinin Doğrudan Uygulanan Kurallarının Tespiti ve Uygulanması", *Yıldırım Beyazıt Hukuk Dergisi*, 2017, S. 1, C. 3, s. 277 – 296

Tezler

Can Begüm, Deniz İcra Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı, Yüksek Lisans Yeterlik Tezi, Ankara 2010, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Demirel Özbay, Gemi Adamlarının Hizmet Mukavelelerinden ve İş Hukukundan Doğan Hakları, Yüksek Lisans Yeterlik Tezi, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2009

Kol Bihter, Türkiye'nin Dış Ticaretinde Deniz Taşımacılığını Önemi ve Sorunları, Yüksek Lisans Yeterlik Tezi, 2010 İzmir, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Sevimli K. Ahmet, İş Hukukunda Kaptan, Yüksek Lisans Yeterlik Tezi, Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Bursa 1999

Ulutaş Yusuf, Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar, Yüksek Lisans Yeterlik Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2010

İnternet Kaynakları

https://www.ics-shipping.org/shipping-facts/shipping-and-world-trade/global-supply-and-demand-for-seafarers

https://www.sinerjimevzuat.com.tr/