T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK (DENİZ HUKUKU)
ANABİLİM DALI

SATICININ GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN MÜLKİYETİ NAKİL BORCU VE BU BORCUN İFASI

Yüksek Lisans Tezi

Alper Hakkı YAZICI

Ankara - 2008

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK (DENİZ HUKUKU)
ANABİLİM DALI

SATICININ GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN MÜLKİYETİ NAKİL BORCU VE BU BORCUN İFASI

Yüksek Lisans Tezi

Alper Hakkı YAZICI

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Hakan KARAN

Ankara - 2008

T.C.
ANKARA ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK (DENİZ HUKUKU)
ANABİLİM DALI

SATICININ GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNDEN DOĞAN MÜLKİYETİ NAKİL BORCU VE BU BORCUN İFASI

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Hakan KARAN

Tez Jürisi Üyeleri

Adı ve Soyadı	**İmzası**
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....
.....	.....

Tez Sınavı Tarihi .....

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR.....IV

GİRİŞ……...1

BİRİNCİ BÖLÜM
GEMİ

I. GEMİ KAVRAMI VE GEMİNİN HUKUKÎ MAHİYETİ….....4

A) GEMİ KAVRAMI……..4
B) GEMİNİN HUKUKÎ MAHİYETİ……....12

İKİNCİ BÖLÜM
GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİ

I. GENEL OLARAK……..……...……19

II. TANIMI VE UNSURLARI……..…….21

A) TANIMI……....21
B) UNSURLARI……23
1- Gemi…….……..……...…23
2- Satış Parası (Semen)……...……...…….26
3- Anlaşma……...…….26

III. GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNİN HUKUKî MAHİYETİ……..……...27

1- Gemi Satım Sözleşmesi Geminin Zilyedliğini ve Mülkiyetini Nakil Borcu Doğuran Bir Sözleşmedir……..……..……..…27
2- Gemi Satım Sözleşmesi Borç Doğurucu Nitelikte Bir Sözleşmedir….....27
3- Gemi Satım Sözleşmesi Tam İki Tarafa Borç Yükleyen Bir Sözleşmedir…...……28
4- Gemi Satım Sözleşmesi Ani Edimler İhtiva Eden Bir Sözleşmedir.....….29

IV.GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI VE BORÇLARI….....29
A) GENEL OLARAK…...…..……..29
B) SATICI VE BORÇLARI……...…….…..31
C) ALICI VE BORÇLARI…...…….32

V. GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNİN KURULUŞU……..……....33
A) GENEL OLARAK……...…….33
B) İCAP…...……..…….……35
C) KABUL……..…….……..36
D) UYGULAMADA GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNİN KURULUŞU……..38
VI. TİP GEMİ SATIM SÖZLEŞMELERİ……...……..……42
A) GENEL OLARAK……...…….….42
B) *NORWEGIAN SALEFORM 93* (NSF 93)……43

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNDE SATICININ GEMİYİ TESLİM VE MÜLKİYETİ NAKİL BORCU VE BU BORCUN İFASI

I. GENEL OLARAK……..53
II. SİCİLE KAYITLI GEMİLERDE……..56
A) SİCİLE KAYITLI GEMİ KAVRAMI……..57
B) ZİLYEDLİĞİ VE MÜLKİYETİ NAKİL BORCUNUN İFASI……...63
1- Uygulanacak Hukuk……..…63
2- Mülkiyeti Nakil Borcunun İfası……..…..70
a) Genel olarak……70
b) Uygulamada Kullanılan Tip Sözleşmelere Göre İfa……....74
c) Türk Ticaret Kanununun gemi mülkiyetinin devrine ilişkin 868. maddesi hükmünün eleştirisi……...76
3- Teslim Borcunun İfası……..……82
C) MÜLKİYETİN DEVRİNİN KAPSAMI…….....84
D) GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNDE NEFİ VE HASARIN İNTİKALİ……...87
1- Genel Olarak…….87
2- Gemi Satım Sözleşmelerinde……91
E) SATICININ GEMİYİ TESLİM VE MÜLKİYETİNİ NAKİL BORCUNU İFADA TEMERRÜDÜ……..…95

1- Genel Olarak Satıcının Temerrüdü……...97
2- Gemi Satım Sözleşmesinde Satıcının Temerrüdü……..….104
a) Genel olarak……...104
b) Gemi Mülkiyetini Nakil Borcu İfa Edilmişken, Gemiyi Teslim Borcunda Satıcının Temerrüdü……...……105
i. Aynî hakka dayanan ifa talebi……106
ii. Sözleşmeye dayanan ifa talebi……...…108
c) Satıcının Hem Gemi Mülkiyetini Nakil Hem de Gemiyi Teslim Borcunu İfada Temerrüdü……110
d) Uygulamada Kullanılan Tip Sözleşmelerde Satıcının Temerrüdünün Düzenlenişi (Norwegian Saleform 93)……..…….111
F) SATICININ ZAPTA KARŞI TEKEFFÜL BORCU…….…..113
1- Genel olarak……113
2- Şartları…….114
3- Geminin zaptı hâlinde alıcının hakları……119
a) Geminin Tamamen Zaptı Durumunda Alıcının Hakları…….119
b) Geminin Kısmî Zaptı Durumunda Alıcının Hakları……...120
III. SİCİLE KAYITLI OLMAYAN GEMİLERDE…….……120
A) GENEL OLARAK…….…….120
B) TESLİM VE MÜLKİYETİ NAKİL BORCUNUN İFASI…….……121
1- Uygulanacak Hukuk……..……..121
2- Mülkiyeti Nakil Borcunun İfası……..……124
3- Teslim Borcunun İfası…….....127
4- Mülkiyetin İntikalinin Kapsamı ve Nefi ve Hasarın İntikali……..128
5- Satıcının Gemiyi Teslim ve Mülkiyeti Nakil Borcunu İfada Temerrüdü...128
C) ZAPTA KARŞI TEKEFFÜL…….…….129

SONUÇ…….……130
ÖZET…….……...…135
SUMMARY……...……...…137
KAYNAKÇA…….....139
Ekler……..146

KISALTMALAR

age.	: adı geçen eser
agm.	: adı geçen makale
agt.	: adı geçen tez
Ank. Huk. Fak. Der.	: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
aşa.	: aşağı
BIMCO	: The Baltic and International Maritime Council
Bkz.	: Bakınız
BK.	: Borçlar Kanunu
C.	: Cilt
Deniz Tic. Huk.	: Deniz Ticaret Hukuku
dn.	: dipnot
Drl.	: Derleyen
DTH.	: Deniz Ticareti Hukuku
f.	: fıkra
HD.	: Yargıtay Hukuk Dairesi
HUMK.	: 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu 1927
IACS	: International Assocation of Classification Societies
İBK.	: İçtihadı Birleştirme Kararı
İİK.	: 2004 sayılı İcra ve İflâs Kanunu 1932
İst. Bar. Der.	: İstanbul Barosu Dergisi
İst. Huk. Fak. Mec.	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
m.	: madde
MGS.	: Milli Gemi Sicili
MÖHUK.	: Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında :Kanun
NSF. 87	: Norwegian Saleform 87
NSF. 93	: Norwegian Saleform 93
S.	: Sayı
s.	: sahife
sy.	: sayılı

TD.	: Yargıtay Ticaret Dairesi
TTK.	: 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu 1956
TMK.	: 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu 2001
TUGS.	: Türk Uluslararası Gemi Sicili
TUGSK.	: 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu 1999
vd.	: ve devamı
Yg.	: Yargıtay
YHGK.	: Yargıtay Hukuk Genel Kurulu
yuk.	: Yukarı

GİRİŞ

İşbu tezin konusu satıcının gemi satım sözleşmesinden kaynaklanan mülkiyeti nakil borcu ve bu borcun ifasıdır. Önemli bir ekonomik değer arz eden gemi, her eşya gibi üzerindeki mülkiyet hakkının nakli amacıyla bir takım hukukî işlemlere konu edilebilmektedir. Bu amaçla düzenlenen hukukî işlemlerden birisi ve hatta en önemlisi satım sözleşmesidir. Gemi satım sözleşmesi adı altında ayrı bir sözleşme tipi öngörülmediğinden, bu sözleşme de esas olarak Borçlar Kanununun satım sözleşmesine ilişkin hükümlerine tâbidir.

Satım sözleşmesi hukukî niteliği itibariyle borçlandırıcı bir işlem olduğundan, gemi mülkiyeti sözleşmeyle birlikte alıcıya geçmemektedir. Bu sözleşme satıcıyı sözleşmeye konu gemiyi teslim ve mülkiyetini nakil borcu altına sokmaktadır. Satıcının aslî edim borcu olarak ortaya çıkan bu borcun ifası için tasarrufî nitelikte, mülkiyetin naklini sağlayan ikinci bir hukukî işleme ihtiyaç vardır. Genel mülkiyet hukukuna göre iktisabî nitelikteki bu tasarruf işlemi taşınmazlarda tescil (22 Kasım 2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu[1] – TMK m. 705) taşınırlarda ise zilyedliğin nakli (TMK. m. 763) olarak ortaya çıkmaktadır. Satım sözleşmesinin konusu gemi olduğunda ise, mülkiyetin naklini sağlayan tasarruf işlemi, Türk Medeni Kanununda hükme bağlanan genel düzenlemelere değil, Türk Ticaret Kanununun gemi mülkiyetine ilişkin hükümlerine tâbidir. Burada da geminin sicile kayıtlı olup olmaması, gerçekleştirilecek işlemin tespiti açısından ayrıca önem arz eden bir husus olarak ortaya çıkmaktadır. Dolayısıyla gemi satım sözleşmesi, Borçlar

---

[1] Kanun metni için bkz. 08.12.2001 tarihli ve 24607 sayılı Resmi Gazete.

Kanununun satım sözleşmesine ilişkin hükümlerine konu iken, bu sözleşmenin ifası kapsamında mülkiyetin nakline, Türk Ticaret Kanununun gemi mülkiyetinin temliki hükümleri uygulanır.

Meselenin bu surette düzenlenmiş olması sebebiyle, konunun izahında, borçlar hukuku müessesesi olarak satım sözleşmesi, bu sözleşmenin ifası ve tasarrufî muamele olarak mülkiyetin nakli hususunda eşya hukuku müesseseleri ve yukarıda bahsi geçen özel düzenlemeler öngören deniz hukuku müesseseleri incelemeye konu edilmiştir. Tez konusu tümdengelim yöntemiyle ele alınmış olup, öncelikle gemi satım sözleşmesi incelemeye konu edilmiş, dünya denizcilik uygulamalarında sıklıkla kullanılan matbu sözleşme örneklerinden de bahisle, satıcının aslî edim borcu olan mülkiyeti nakil borcu ile bu borcun ifası izah edilmeye çalışılmıştır.

Satım sözleşmesine konu olması hâlinde, sözleşmenin hukukî çerçevesini tamamen değiştiren, daha doğrusu genel satım hukukundan daha özel hukukî düzenlemelere tâbi kılan ve gerçek satımın konusu olan geminin, eşya olarak sahip olduğu özellikler önemlidir. Bu sebeble tezde öncelikle geminin hukukî mahiyetine yer verilmiş, ancak her gemi değil, Türk ticaret gemileri üzerine açıklamalarda bulunulmuştur. Buna karşılık, gemi payının ve inşâ halindeki gemilerin satımı teze dahil edilmemiştir.

Sözleşmenin ifası kapsamında da, uygulanacak hükümlere yol gösterdiğinden sözleşme konusu geminin sicile kayıtlı olup olmaması hususuna yer verilmiştir. Bir Türk gemi siciline kayıtlı olan gemiye ilişkin mülkiyet ve diğer aynî haklarla ilgili

hususlar, 29 Haziran 1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun "Deniz Ticareti" başlıklı dördüncü kitabının, birinci faslının "Mülkiyet ve Aynî Haklar" başlıklı dördüncü kısmı hükümlerine tâbidir[2]. Buna karşılık sicile kayıtlı olmayan gemiler hakkında ise Türk Ticaret Kanununun 867. maddesinin (TTK. m. 867) yollaması dolayısıyla genel hükümler uygulanır.

Belirtilen konularda, halihazırda Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda bulunan ve kısa bir süre zarfında kabul edilerek yürürlüğe girmesi beklenen yeni Türk Ticaret Kanunu Tasarısında[3] öngörülen düzenlemelere de getirmesi beklenen yenilikler ölçüsünde değinilmiştir.

---

[2] Kanun metni için bkz. 09.07.1956 tarihli ve 9353 sayılı Resmi Gazete.

[3] Bundan böyle kısaca "Tasarı" olarak anılacaktır. Tasarı metni için bkz. http://www.kgm.adalet.gov.tr/ttk.htm.

BİRİNCİ BÖLÜM

GEMİ

I. GEMİ KAVRAMI VE GEMİNİN HUKUKÎ MAHİYETİ

A) GEMİ KAVRAMI

Deniz hukukunun temel kavramlarından biri olan[1] gemi, uygulama sahasına girdiği uluslararası sözleşme, kanun gibi düzenlemelerin amacına göre farklı şekillerde tanımlanmaktadır. Bu sebeble, geminin ulusal ve uluslararası anlamda tek ve standart bir tanımından bahsetmek mümkün değildir.[2] Tezde Türk Ticaret Kanununa tâbi gemiler dikkate alındığından, kanunun 816. maddesindeki tanım esas alınmıştır. Binaenaleyh gemi; "*Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne*'dir.[3] Dolayısıyla, "gemi" kavramı gündelik hayat telakkilerinin ötesinde kanunen tanımı yapılmış, hukukî bir kavramdır. Bu tariften hareketle bir şeyin gemi vasfını kazanabilmesi için şu nitelikleri haiz olması gerekmektedir:

---

1 "*Gemi deniz ticaretinin en mühim unsurunu teşkil ettiği gibi "gemi" mefhumu da deniz ticareti hukukunun temel taşıdır.*" Türk Ticaret Kanunu, Gerekçe, Eriş, G.: *Türk Ticaret Kanunu Şerhi*, C, III, *Deniz Ticareti ve Sigorta*, Ankara 1990, s. 16.

2 Uluslararası sözleşmeler kapsamında, gemi, meselâ Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Milletlerarası Konvansiyonun (Lahey Kaideleri 1924) 1/d maddesinde "*deniz yoluyla mal nakli için kullanılan her türlü vasıta*" olarak tanımlanmışken, Yolcu ve Yük Taşımacılığıyla İlgili 1974 tarihli Atina Sözleşmesinin 1/III maddesinde "*hava yastığı üzerinde hareket edenler hariç, denizde yol alan araçlar*" olarak tanımlanmaktadır. Bkz. Ekşi, N.: *Uluslararası Ticaret Hukukuna İlişkin Mevzuat ve Anlaşmalar*, İstanbul, 1999, s. 580, 609. Bunun gibi daha pek çok uluslararası anlaşma ve çok çeşitli ulusal mevzuatın öngördüğü farklı tanımlamalar ile ilgili karşılaştırmalı açıklamalar için bkz. Tetley, W.: *International Maritime And Admiralty Law*, Montreal 2002, s. 33.

3 Geminin tanımlandığı bir diğer kanun da 10 Haziran 1946 tarihli ve 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanundur (Kanun metni için bkz. 10.06.1946 tarihli ve 6333 sayılı Resmi Gazete). Bu Kanunun, 1. maddesinin (A) bendinde gemi; "*Denizde kürekten başka aletle yola çıkabilen her araca, adı tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun gemi denir*" şeklinde tanımlanmıştır. Ancak bu tanım yalnız bu kanunun uygulama yeri bulduğu hususlarda geçerlilik kazanacaktır.

1) Gemi olarak nitelendirilecek şey, bir tekne[4] olmalı ve bu tekne "pek de küçük" sayılmamalıdır. Teknenin büyüklüğü veya küçüklüğüne ilişkin uzunluk, ağırlık veya diğer bir objektif kritere göre saptama yapmayı mümkün kılan hukukî bir düzenleme bulunmadığından, bu husus deniz nakliyat ve ticareti ile ilgili çevrelerin anlayışı dikkate alınarak tespit edilir.[5] Bu kapsamda, normal bir deniz yolculuğunun tehlike ve risklerine dayanıklı ve böyle bir yolculuğu sorunsuz gerçekleştirebilecek donanıma ve gemi adamlarına sahip teknelerin "pek küçük" sayılmadıkları söylenebilir.[6]

Tasarının getirmiş olduğu gemi tanımında göze çarpan esaslı farklılıklardan biri, tanımlamada "tekne"den bahsedilmemiş olmasıdır. Tasarının 931. maddesinde öngörülen tanımlama; "*Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç kendiliğinden hareket etmesi olanağı bulunmasa da, bu Kanun bakımından "gemi" sayılır*" şeklindedir. Dolayısıyla Tasarı'nın kanunlaşmasıyla birlikte, mevcut düzenleme gereğince tekne formunda olmadıklarından gemi kabul edilmeyen yüzer havuzlar, mavnalar, şatlar,

---

[4] Tekne içi boş ve suda yüzme kabiliyetini haiz, hacimli bir cisim olduğundan, sallar suda yüzebilmelerine rağmen gemi sayılmamaktadır: Kalpsüz, T.: *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I, *Giriş - Gemi*, Ankara, 1971, s. 76; Çağa,T / Kender, R.: *Deniz Ticaret Hukuku* I*, Giriş, Gemi, Donatan*, İstanbul, 2004, s. 46 vd.; Okay*,* S.: *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul. 1965, s. 73; Kender, R. / Çetingil*,* E.: *Deniz Ticareti Hukuku*, *(Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte) Temel Bilgiler*, İstanbul, 2007, s. 33.

[5] Can, M.: *Deniz Ticareti Hukuku,* C. I (*Giriş, Gemi, Deniz Hukuku Kişileri,TK 816 – 1015*), Ankara, 2003, s. 16. Daha isabetli bir düzenleme Yunan Özel Deniz Hukuku Kanununda mevcuttur. Buradaki tanıma göre ancak en az on tonilatoluk net tonaja sahip tekneler gemi niteliğini haiz olacaktır: Kuran*,* S.: *Uluslararası Deniz Hukuku*, İstanbul, 2006, s. 13., dn. 2.

[6] Kalpsüz, T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s. 76. Bu sebeble sandallar, küçük yelkenliler, kanolar, filikalar, ufak deniz motorları gemi sayılmamaktadır. Çünkü bu tekneler denizin tehlikelerine karşı koyabilecek nitelikte olmayıp, ancak belli hava şartlarında veya dalga yüksekliğinde denizde yolculuğa müsaittir: Can, M.: age. s. 17; Kaner, İ. D.: *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul, 2005, s. 13; Okay*,* S.: age., s. 74; İzveren, A.: *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara, 1975, s. 37; Tekil*,* F.: *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul, 1973, s. 27.

hovercraftlar da gemi niteliğini kazanacaktır.[7] Her ne kadar gemi tanımlamasındaki bu değişikliğe gerekçe olarak, gemi kavramının dar yorumlanmasının yarattığı sakıncaların bertaraf edilmek istendiği ve bu sebeble olabildiğince geniş bir gemi tanımının kabul edilmeye çalışıldığı ifade edilmişse de, yerleşik uygulamalar karşısında, tekne kavramının tamamen dışlanarak her aracın gemi sayılması ve kavramsal olarak geminin bu denli kapsayıcı olması pek de isabetli olmamıştır.[8] Zira mevcut gemi tanımından kaynaklanan ve bu denli radikal bir gemi tanımı yapmayı gerektirir ciddi hukukî sorunların olduğu müşahede edilmemektedir. Tasarının gerekçesinde her ne kadar mevcut gemi tanımı sebebiyle geminin saptanmasında yaşanan duraksamalara engel olmak amacıyla tanımın geniş tutulduğu belirtilmiş olsa da, hemen hemen yüzme kabiliyetini haiz her şeyi gemi tanımına dahil etmek bu sorunun halli yöntemi olmasa gerektir. Öngörülen bu tanımın kanunlaşmasıyla birlikte, amacıyla mütenasip olmayan derecede Türk Ticaret Kanununun uygulanma kapsamının genişleyeceği muhakkaktır.

2) Bu kanunî tanım, "pek küçük" olmayacak olan teknenin denizde hareket edebilme imkanına sahip olmasını şart koşmaktadır. Türk Ticaret Kanununun 816. maddesinde "*denizde hareket etmesi imkanı"*ndan bahsedildiğinden, ancak deniz gemilerinin gemi olarak nitelendirilebileceği, sadece nehir ve göllerde kullanılmak üzere inşa edilen teknelerin gemi vasfını haiz olamayacağı muhakkaktır. Bu sebeble hukukumuzda iç su gemileriyle ilgili özel hükümler bulunmadığından, bu gemiler

---

[7] Light, A. D.: "TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2006, Yıl:5, Sayı:10, Güz 2006/2, s.126.

[8] Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu: "TTK Tasarısının "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında", Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı, İstanbul, 2006, s. 7.

Türk Medeni Kanununun taşınır mülkiyetine ilişkin hükümleri gereğince temlik edilebilir.[9]

Tasarının 931. maddesinde öngörülen gemi tanımlamasında mevcut gemi tanımından farklı olarak dikkati çeken bir diğer husus da "denizde hareket" yerine "suda hareket" kriterine yer verilmiş olmasıdır. Dolayısıyla, suda hareket kıstası öngörülmüş bulunduğundan, Tasarının kanunlaşmasıyla birlikte iç su gemileri de gemi vasfını kazanacaktır.[10]

Türk Ticaret Kanununun 816. maddesi I. fıkrasında yapılan gemi tanımından ortaya çıkan bir diğer sonuç da, ancak hareket kabiliyetini haiz tekneler gemi olarak nitelendirilebilir. Hareketi sağlayan gücün kaynağı gemi vasfının kazanılması için önem arz etmez. Teknenin gerek motor gücü, gerek kendinden kaynaklanmayan rüzgar gibi bir haricî güç ile hareketini sağlaması, gemi vasfının kazanılması için önemli değildir. Bu sebeble, pek küçük olmayan yelkenli bir balıkçı teknesiyle, nükleer yakıt ile hareketini sağlayan bir gemi arasında gemi niteliğini haiz olma

---

[9] Kalpsüz, T.: age. (Deniz Tic. Huk.), s. 79; Can, M.: age., s. 17,18; Okay, S.: age., s. 80; İzveren, A.: age., s. 37.

[10] Ancak, "suda hareket" kavramı alışık olunmadığından bahisle eleştirilmektedir. Bkz. Ünan, S.: "Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Deniz Ticareti Hukuku Bölümünün Değerlendirilmesi", Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2005, C. II., S. 1, s. 577. Light da ayrıca makalesinde tasarının başlığı "Deniz Ticaret" iken "denizde hareket" yerine "suda hareket" kavramının uygunsuz olduğunu, bu uygunsuzluğun "denize elverişlilik" yerine "suda elverişlilik" gibi kavramlarda da kendini gösterdiğini belirterek, içsularda yapılan taşımaların deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tâbi kılınması isteniyorsa, bunun ayrıca başka bir kanun hükmünde öngörülerek gerçekleştirilmesi gerektiğini haklı olarak ifade etmektedir. Bkz. Light, A. D.: agm., s. 126. Gemi tanımının iç su gemilerini de kapsayacak derecede genişletilmesinin denizde seyrüsefer esas alınarak öngörülmüş olan hükümlerin iç su gemilerine de uygulanıp uygulanmayacağı konusunda duraksamalara yol açacağı da belirtilmektedir. Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu : agm., s. 8., Demirkıran, İ. / Demirkıran, H. M.: "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler", Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı, İstanbul, 2006, s. 340; Koyuncu, İ. S.: "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler", Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı, İstanbul, 2006, s. 351.

anlamında bir fark yoktur.[11] Bununla birlikte, hareket kabiliyetinden anlaşılması gereken seyrüsefer kabiliyetidir. Bu sebeble, seyrüsefer kapsamında değerlendirilemeyecek hareketler, Türk Ticaret Kanununun 816. maddesi anlamında hareket olarak değerlendirilemez.[12]

3) Son olarak bir teknenin gemi vasfını kazanabilmesi için bir gayeye tahsis edilmesi ve bu gayeye uygun kullanımın, denizde hareket imkanına bağlı olması gerekmektedir. Bu koşula göre teknenin hareket gerektiren bir gayeye özgülenmesi şarttır. Tekne denizin altında veya üstünde hareket kabiliyetini haiz olmakla birlikte hareket gerektiren bir gayeye tahsis edilmemişse gemi vasfını kazanamaz. Bu sebeble, sabit otel, ambar, depo ve sair hareket gerektirmeyen gayelere tahsis edilmiş olan tekneler gemi olarak nitelendirilemez. Ancak, hareket gerektiren bir gayeye tahsis edilmiş olmakla birlikte, geçici olarak otel, misafirhane, depo vs. şeklinde kullanılan tekneler gemi vasfını kaybetmez.[13] Yukarıda da belirtildiği gibi kanunî tanımdaki "hareket"ten kast olunan "seyrüsefer"dir. Yani teknenin tahsis gayesinin seyrüsefer gerektiren bir gaye olması gerekmektedir. Dolayısıyla yüzer otel gemiler, yüzer havuzlar ve sair denizdeki hareketi seyrüsefer olarak nitelendirilemeyecek tekneler gemi sayılamaz.[14] Bu sebeble her ne kadar Kaner, yüzer dokların, açıkta bulunan gemilerin tamirine hizmet ettiği gerekçesiyle hâkim fikrin aksine gemi olduğunu ileri sürmüşse de, yüzer dokların tahsis edildiği gaye seyrüsefere yönelik

---

[11] Bu kriterden yola çıkılarak hareket kabiliyetini haiz olmadıklarından gemi olarak nitelendirilemeyecek şeyler şunlardır: sabit duba ve tombazlar, bunlar üzerine oturtulmuş iskeleler, köprüler, fenerler, devamlı surette karaya sabitlenmiş yüzer vinçler, krikolar, deniz hamamları, havuzlar vs: Bkz. Kalpsüz, T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s. 81, 82; Çağa, T / Kender, R.: age.(C.I.), s. 47. Kendi kendine hareket kabiliyetleri olmamasına rağmen mavnalar, barj ve layterler de gemidir: Okay, S.: age., s. 76, 77.

[12] Okay, S.: age., s. 75; Can, M.: age., s. 18.

[13] Kalpsüz. T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*) s. 82, 83; Çağa, T / Kender, R.: age.(C.I.), s. 46.

[14] Tekil, F.: age., s. 26.

olmadığından bunların gemi niteliğini haiz olduklarını ifade etmek güçtür.[15] Tahsis gayesinin mahiyeti gemi vasfının kazanılabilmesi için önem arz etmemekle birlikte, tezin de münhasıran inceleme konusu olan ticaret gemilerinin Türk Ticaret Kanununun 816/II. maddesi gereğince denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilmiş olmaları gerekmektedir.

Gemi vasfı yukarıda belirtildiği üzere, teknenin mülkiyetinin devrine uygulanacak hükümler yönünden önem arz etmektedir. Bu sebeble bir teknenin Türk Ticaret Kanunu anlamında gemi vasfını haiz olması - bir Türk gemi siciline kayıtlı ticaret gemisi olması hâlinde - onun üzerinde tesis edilecek mülkiyet ve diğer bir takım aynî haklara ilişkin konularda, bu kanunun uygulanması sonucunu doğurmaktadır. Aksi hâlde, gemi hakkında taşınırlara ilişkin genel düzenlemeler yürürlük kazanmaktadır. Teknenin gemi vasfına sahip olduğu an, Türk Ticaret Kanununun uygulanabilmesi açısından önem arz ettiğinden, ayrıca bu hususun da tespiti gerekmektedir. İnşa hâlindeki teknenin hangi andan itibaren gemi vasfını haiz olduğu bu açıdan ayrıca önemlidir.

Bu konuda ortaya atılmış çeşitli görüşler mevcuttur. Özellikle mehaz Alman hukuk doktrininde genel kabul gören bir görüşe göre, inşâsı bitmekle birlikte tekne ancak denize indirildiği andan itibaren gemi vasfını kazanır. Buna karşılık, diğer bir görüşe göre inşânın tamamlandığı an, gemi vasfının kazanıldığı andır. Türk Ticaret Kanununda açık bir düzenleme olmamakla birlikte, "*inşa hâlindeki gemilere mahsus sicil*" (TTK. m. 855. vd.); *"inşa hâlindeki gemiler üzerinde ipotek"* (TTK. m. 941. vd.) ve "*yapı ortaklığı"* (TTK. m. 971 vd.) ile ilgili hükümler incelendiğinde, inşa

---

[15] Kaner, İ. D.: age. s. 14,15; karş. Çağa, T / Kender, R.: age. (C.I.), s. 46.

işinin devam ettiği süre zarfında teknenin – daha doğru bir ifadeyle yapının – gemiler için öngörülenden daha farklı bir hukukî rejime tâbi tutulduğu, dolayısıyla bu süreçte gemi vasfının kazanılmadığı anlaşılmaktadır. Bu düzenlemeler ışığında gemi vasfının kazanılabilmesi için inşa işinin tamamen bittiği anın esas alınması gerektiği, dolayısıyla bu an itibariyle gemi vasfını haiz olan yapının artık Türk Ticaret Kanunu hükümlerine tâbi olacağı söylenebilir.[16] Ancak, Türk Ticaret Kanununun 816. maddesinde öngörülen gemi tanımı dikkate alındığında, inşaatın bitmiş olmasının yanı sıra, teknenin hareket - yani seyrüsefer - kabiliyetini haiz olup olmadığının tespiti açısından denize indirilmiş olması da gerekmektedir.[17]

Yukarıdaki üç şartı taşıyan teknenin, bu niteliklere sahip olduğu sürece gemi vasfı devam etmekte, bu niteliklerden birini devamlı surette kaybetmesi hâlinde ise ortadan kalkmaktadır. Bu durum, teknenin denizde hareket ve seyrüsefer kabiliyetini kaybetmesi yahut da denizde hareket etme imkânına bağlı olmayan bir gayeye sürekli olarak tahsisi suretiyle meydana gelebilir.[18]

Tezde ele alınan gemiler, Türk tabiîyetindeki ticaret gemileridir. Bu sebeble, geminin milliyeti ve türüne de değinilmelidir. Geminin milliyeti kapsamında, hangi gemilerin Türk gemisi sayılacakları Türk Ticaret Kanununun 823. maddesinde düzenlenmiştir. Bu madde hükmüne göre, bir geminin Türk gemisi olarak kabul

---

[16] Can, M.: age., s. 19; Kalpsüz, T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s. 84.

[17] Okay, S.: age., s. 78'de "*... Denizde seyrüsefer kabiliyetini kazandığı andan itibaren gemi sayılması iktiza eder. Mamafi tatbikatta yapı denize indirildikten sonra ikmal edildiğinden denize indirilmedikçe, fiilen seyrüsefer kabiliyetini kazanamayacaktır."* şeklinde konuya ilişkin görüş beyan etmekle, uygulamada inşa işi denizde tamamlandığından her iki görüşün de doğruluğunu belirtmektedir. İzveren, inşa hâlindeki geminin tamamlanmış olarak denize indirildikten sonra, hareket edebilme ve taşımaya tahsis olunabilme vasıflarını kazandığı andan itibaren gemi vasfını kazanacağını belirtmektedir. İzveren, A.: age., s. 37; Tekil, F.: age., s. 26.

[18] Okay, S.: age., s. 83; Kalpsüz, T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s. 86.

görmesi için, geminin maliki gerçek kişiyse, maliki Türk vatandaşı olmalıdır. Birlikte mülkiyet esaslarına göre birden fazla malik var ise, pay çokluğunun Türk vatandaşlarına ait olması şarttır. Eğer bu gemi donatma iştiraki olarak işletiliyorsa, donatma iştirakinin Türk Ticaret Siciline tescil edilmiş olması şartıyla, gemi paylarının yarısından fazlasının Türklere ait bulunması ve donatma iştirakini idare ve temsile yetkili olan müşterek donatanların çoğunluğunun Türk olması gerekmektedir.

Geminin maliki bir tüzel kişi ise, öncelikle tüzel kişinin Türk kanunlarına göre kurulmuş olması aranmaktadır. Tüzel kişi, teşekkül, müessese, dernek veya vakıf niteliğindeyse, idare organını teşkil eden kişilerin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması gerekmektedir. Tüzel kişi bir Türk ticaret şirketiyse, şirketi idare ve temsil etmeye yetkili ortakların çoğunluğunun Türk vatandaşı olması ve şirket sözleşmesine göre oy çoğunluğunun Türk ortaklarda bulunması, ayrıca anonim ve sermayesi paylara bölünmüş komandit şirketlerde payların çokluğunun nama yazılı ve bir başkasına devri şirket yönetim kurulunun iznine bağlı bulunması gerekmektedir. Ancak bu madde hükmünde öngörülen şartları haiz gerçek ve tüzel kişilere ait gemiler Türk gemisi sayılır.[19]

"Ticaret gemisi" tanımının yapıldığı Türk Ticaret Kanununun 816. maddesinde; "*Denizde kazanç elde etme maksadına tahsis edilen veya fiilen böyle bir maksat için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin nam ve hesabına kullanılırsa kullanılsın, "Ticaret gemisi" sayılır"* şeklinde tanımlanmıştır. Tasarıda da benzer bir hüküm öngörülmekle birlikte, tanımlamada bazı önemli farklılıklar

---

[19] Çağa, T / Kender, R.: age. (C.I), s. 63 – 66; Kender, R. / Çetingil, E.: age., s. 41, 42; Kaner, İ. D.: age., s. 18, 19; Can, M.: age., s. 38 – 41; Kalpsüz, T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s. 124 – 131.

göze çarpmaktadır. Tasarının ticaret gemisi tanımı; "*Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın "ticaret gemisi" sayılır*" şeklindedir. Görüleceği üzere hâlihazırdaki tanımlamadan farklı olarak "denizde kazanç" unsuru yerine "suda ekonomik menfaat" unsuru kabul edilmektedir. Buna göre, tasarının kanunlaşmasıyla birlikte yalnız deniz gemileri değil, iç su gemilerinin de ticaret gemisi vasfını kazanması mümkün hâle gelecektir.[20] Dolayısıyla, mevcut "kazanç elde etme maksadı" yerine "ekonomik menfaat" kıstasının öngörülmesiyle birlikte amaç noktasında da tanımlama oldukça genişletilmiştir. Çünkü "kazanç elde etme maksadı" kavramıyla ifade edilenin ötesinde, neredeyse her türlü fayda sağlayıcı faaliyet "ekonomik menfaat" kapsamında değerlendirilebilir.[21]

B) GEMİNİN HUKUKÎ MAHİYETİ

Geminin hukukî mahiyetinin tespitiyle eşya[22] olarak aynî hakların konusu olan gemiye uygulanacak hükümlerin tespiti amaçlanmaktadır. Böylece, geminin aynî

---

[20] Yukarıda tasarının öngörmüş olduğu gemi tanımlamasında "denizde hareket" unsuru yerine "suda hareket" unsurunun kabul edilmiş olmasına getirilen eleştiriler, tasarının "ticaret gemisi" tanımlamasında var olan "suda ekonomik menfaat" ifadesine de yöneltilmektedir. Özellikle ülkemizdeki içsu taşımacılığının sahip olduğu ticaret hacmi dikkate alındığında madde gerekçesinde belirtildiği gibi bu yöndeki bir ihtiyacın giderilmesine gerek olmadığı, ticaret gemisi kavramının bu denli genişletilmesinin uygun olmayacağı belirtilmektedir: Bkz. Demirkıran, İ. / Demirkıran, H. M.: agm., s. 340; Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu : agm., s. 9.

[21] Meselâ bir gezinti teknesinde, gemi sahibinin oltayla balık tutma faaliyetinin ona ekonomik menfaat sağladığı düşünüldüğünde, bu gezinti gemisini de ticaret gemisi saymak gerekecektir. Bu sebeble , tasarının kanunlaşmasıyla birlikte düzenlemenin amacıyla bağdaşmayan kimi sorunlarla karşılaşılması muhtemeldir: Bkz. Koyuncu, İ. S.: agm., s. 352. Tasarının geminin tanımında da yansıtmış olduğu kapsamlı düzenleme yapma düşüncesi, ticaret gemisinin tanımında da kendini göstermektedir. Her türlü ekonomik menfaati ticarî faaliyet olarak addetmek ve buna göre ticaret gemisini tanımlamak, kanunun kabul ediliş amacıyla bağdaşmamaktadır.

[22] Oğuzman, M. K. / Seliçi, Ö.: *Eşya Hukuku*, İstanbul, 1992, s. 6, "*Hukukî anlamda eşya; üzerinde ferdi hâkimiyet sağlanabilecek, iktisadî bir değer taşıyan, şahıs dışı cismani varlıklardır*."

hakkın konusu olan eşyaya ilişkin yapılan en temel ayrımdaki – taşınır, taşınmaz ayrımı – yeri bulunabilmekte ve bir aynî hak olan mülkiyetin, gemi üzerindeki tezahürü açıklanabilmektedir. Çünkü mülkiyetin iktisabı hususu, eşyanın taşınır veya taşınmaz olması durumuna göre esaslı farklılıklar arz etmektedir.

Özüne zarar vermeksizin bir yerden başka bir yere taşınabilen eşya "taşınır", taşınamayanlar ise "taşınmaz"dır.[23] Bu tanımdan hareketle, bir nakil vasıtası olan gemi doğal olarak taşınır eşya hükmündedir.[24] Gemi, Türk Ticaret Kanununun 816. maddesi hükmünce hareket edebilme kabiliyetini haiz olması mecburiyetinden dolayı kanunen de, taşınır eşya hükmündedir. Ancak hâl böyleyken, bazı özel hükümler ile gemilerin taşınır eşya niteliğine birtakım istisnalar getirilmiştir.[25]

Türk Ticaret Kanununda gemiler, gemi mülkiyeti ve diğer aynî hakların hükme bağlandığı Türk Ticaret Kanununun 866 – 945. maddeleri arasında (Dördüncü kitap, dördüncü kısım) sicile kayıtlı olup olmamalarına göre farklı hükümlere tâbi tutulmuştur. Bir Türk gemi siciline kayıtlı olmayan gemilere, Türk Ticaret Kanununun 867/I. maddesi gereğince mülkiyet ve sair aynî haklar hususunda, Türk Medeni Kanununun taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanır.[26] Bir Türk gemi siciliyle kastedilen, Türk hukukunda gemiler için öngörülmüş olan sicillerdir. Türk

---

Ekonomik değer taşımayan varlıkları da eşya olarak değerlendiren Ünal'ın tanımı için bk. Ünal, M.: *Şeklî Eşya Hukuku*, Ankara, 1994, s. 19.

23 Oğuzman, M. K. / Seliçi, Ö.: age., s. 8; Ünal, M.: age., s. 22.

24 Doğanay, İ.: *Türk Ticaret Kanunu Şerhi* C. III, Ankara, 1981, s. 2310.

25 Şeker, Z.: "Taşınmaz Mülkiyetiyle Karşılaştırmalı Olarak Sicile Kayıtlı Gemi Mülkiyetinin Hukukî İşlem Yoluyla Kazanılması", Prof. Dr. Tahir ÇAĞA Anısına Armağan, İstanbul, 2000, s. 465.

26 Dolayısıyla yabancı bir gemi siciline kayıtlı gemi de Türk hukukunda mülkiyet ve diğer aynî haklar yönünden taşınır hükmünde sayılacaktır. Sicile kayıtlı olmayan gemilerin taşınır hükümlerine tâbi olması keyfiyetinin istisnaları için bkz. Akıncı, S.: "Gemi Mülkiyeti", İst. Huk. Fak. Mec., 1958, C. 3-4, s. 293 vd.

hukukunda gemiler için, Milli Gemi Sicili (MGS)[27], İnşa Hâlindeki Gemilere Mahsus Sicil (TTK. m. 858 - 864) ve Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) adlarıyla üç ayrı sicil öngörülmüştür. Bu sicillerden birisine kayıtlı olan gemi, sicile kayıtlı gemi vasfını haiz olacaktır.[28] Sicile kayıtlı olmayan gemiler taşınırlara ilişkin hükümlere tâbi tutulurken, sicile kayıtlı gemilerin tâbi tutulacağı aynî haklar rejimi, Türk Ticaret Kanunu'nun gerekçesinde, şu şekilde ifade edilmiştir:

> "Tescil olunan gemi ise, aynî haklar bakımından ne menkul ve ne de gayrimenkul sayılmayıp nev'i şahsına münhasır bir rejime bağlanmıştır. Bundan dolayıdır ki gemi üzerindeki mülkiyet ve diğer haklara dair olan 866 – 945 inci maddeleri kendi kendine yetecek ve Medeni Kanunun dördüncü kitabından müstakil bir nevi eşya hukuku münasebesindendir. Binaenaleyh, zikri geçen maddelerde Medeni Kanununa atıflar yapılmadıkça, kayıtlı bulunan gemiler hakkında Medeni Kanunun aynî haklara müteallik hükümleri kıyasen dahi uygulanamaz." [29]

Dolayısıyla, Türk Ticaret Kanununun getirmiş olduğu aynî haklar sisteminin müstakil bir niteliğe sahip olduğu düşüncesiyle ancak açıkça atıfta bulunulan durumlarda Türk Medeni Kanununun aynî haklara ilişkin hükümlerinin uygulama yeri bulabileceği kabul edilmiştir. Nitekim, Türk Ticaret Kanununun 891. maddesinde, burada belirtilen hususlarla sınırlı olarak sicile kayıtlı gemiler için de uygulanmak üzere, Türk Medeni Kanununun bir takım hükümlerine atıfta bulunulmuştur. Yani sicile kayıtlı gemiler ile taşınmazlar arasında sınırlı da olsa

---

[27] Türk Ticaret Kanununun 839. maddesi gereğince tutulan sicildir. Doktrinde Türk Gemi Sicili olarak da anılmakla birlikte, 16 Aralık 1999 tarihli ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunun 2(c) maddesinde (TUGSK. m. 2/c) "Milli Gemi Sicili" olarak adlandırılmıştır. Kanun metni için bkz. 21.12.1999 tarihli ve 23913 sayılı Resmi Gazete.

[28] Can, M.: age., s. 27, 28.

[29] Eriş G.: age., s.17; Doğanay, İ.: age.(*Şerh*), s. 2310, dn. 70.

nitelik olarak sicile kayıt noktasında bir benzerlik olduğu, Türk Ticaret Kanununun kabul ettiği bir olgudur. Mülkiyet ve diğer aynî hakların düzenlendiği, Türk Ticaret Kanununun 866 – 945. maddeleri arasında yer alan hükümler de nitelikleri bakımından taşınmaz hukuku kurallarıdır.[30] Bu hükümlerin çoğu, Türk Medeni Kanununda taşınmazlar hakkında öngörülmüş bulunan hükümler ile büyük ölçüde benzerlik arz eder.[31] Buna rağmen sicile kayıtlı gemilerin taşınmaz niteliğinde olduğunu ifade etmek mümkün değildir.

İstisnaî nitelikteki hükümlerden bir diğeri, 09 Haziran 1932 tarihli ve 2004 sayılı İcra ve İflâs Kanununun[32] 23/IV. maddesidir (İİK. m. 23/IV). Burada "*(Taşınmaz) tâbiri, gemi siciline kayıtlı olan gemilere de şamildir. Diğer gemiler bu kanun hükmünce taşınır sayılır*" denilmek suretiyle gemiler, sicile kayıtlı olup olmamalarına göre, bu kanunun uygulanması bakımından, taşınırlara veya taşınmazlara ilişkin hükümlere tâbi tutulmuştur.

Geminin bir nakil vasıtası dolayısıyla taşınır bir eşya olduğu muhakkak iken taşınırlara ilişkin genel düzenlemelerin ötesinde gemilere bazı hususlarda taşınmazlara benzer, kendine özgü bir statünün tanınmasının altında yatan sebep, onun temsil ettiği ekonomik değerdir.[33] Hatta gemiler pek çok taşınmazdan bile daha değerlidir. Hâl böyleyken, eşya hukukunun taşınırlara ilişkin getirmiş olduğu düzenlemelerin istisnasız gemilere uygulanmasının bir takım sakıncalara yol açacağı muhakkaktır. Meselâ, İcra ve İflâs Kanununun uygulamasında sicile kayıtlı gemilerin

---

30 İzveren, A./ Franko, N / Çalık, A.: *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara,1994, s. 53.
31 Can, M.: age., s. 103,104.
32 Kanun metni için bkz. 19.06.1932 tarihli ve 2128 sayılı Resmi Gazete.
33 Şeker, Z.: agm., s. 465.

taşınmazlara ilişkin hükümlere tâbi kılınmasının sebebi, gemilerin alelâde taşınırlar gibi rehnedilmelerinin yaratacağı sakıncaları önlemektir. Sicile kayıtlı gemilerin akdî rehni, sadece gemi ipoteği tesisi ile mümkündür.[34] Gemiler belirtildiği üzere fiziken ve de hukuken taşınır olmalarına rağmen, kanun koyucu bunların, genel olarak taşınırlar gibi zilyedliğin teslimi suretiyle rehnedilmelerini ve bu nedenle âtıl bir vaziyette beklemelerini istememiştir. Bununla birlikte, gemisini rehneden borçlunun, almış olduğu krediyi ödeyebilmesi için, geminin faaliyetlerine devam etmesi şarttır. Öte yandan, zilyedliğin rehnalana devri hâlinde, onun son derece ağır muhafaza ve bakım masraflarına katlanması söz konusu olacaktır. Bu nedenlerle, geminin zilyedliğini devretmeksizin rehnedilebileceği bir sistem, geminin sicile kaydı ve bu sicil üzerinde taşınmazların rehnine benzer bir rehin tesisi ile mümkün olmaktadır.[35] Belirtilen sebeblerle, gemi ipoteği deniz hukukuna özgü bir hukukî müessese olarak ortaya çıkmıştır. İcra hukukunda da sicile kayıtlı gemilerin taşınmazlara benzetilmelerinin sebebi gemi ipoteğidir. Gemiler için öngörülen tek akdî rehin yolu gemi ipoteği olunca, Atamer'in de işaret ettiği gibi icra hukukunda da – ana hatlarıyla – taşınmazların rejimine benzer bir düzenlemenin kabul edilmesi zorunlu olmuştur.[36]

---

[34] Kalpsüz, T.: *Gemi Rehni*, Ankara, 1990, s. 30. Sicile kayıtlı gemilerin bir diğer akdî rehin hâli, geminin karşılık gösterilerek deniz ödüncü alınmasıdır. Ancak, bu durum son derece istisnaî olup, uygulamada yerinin bulunmadığı ifade edilebilir.

[35] Kalpsüz, T.: age., (*Gemi Rehni*), s.31, 32.

[36] Bu esası getiren İcra ve İflâs Kanununun 23/IV. maddesi hükmünün tarihi kökenleri ile ilgili oldukça ayrıntılı bir çalışma Atamer'in makalesinde mevcuttur. Bkz. Atamer, K.: "Gemilerin İhtiyati Haczinde, Seferden Men Önleminin Uygulanması", İst. Huk. Fak. Mec. – CLV, s. 3 – 4, 1995 – 1996, s. 310 – 332. Gemilerin alelâde taşınırlar gibi rehnedilmelerinin yarattığı sakınca yüzer havuzlar için de geçerlidir. Gemi olmamakla birlikte yüzer havuzlar da önemli bir ekonomik değer arz etmekte ve ancak yüksek meblağlı krediler ile inşa edilebilmekte veya satın alınabilmektedir. Bu sebeble , yüzer havuzlar için de gemilere benzer bir sistemin gerekliliği hususunda bkz. 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu Semineri, Tartışmalar, 5 – 6 Aralık 1998, İstanbul, 1998, s. 115, 116.

Gemilerin taşınır niteliğine getirilen bu istisnaî düzenlemeler onların hukukî mahiyetinin izahında farklı görüşlerin ortaya atılmasına sebep olmuştur. Meselâ Okay, geminin hukukî mahiyetini izah ederken onun sicile kayıtlı olup olmamasına özel bir önem atfetmiştir. Yazar sicile kayıtlı olmayan gemileri taşınır, kayıtlı olanları ise tam ve mutlak olarak ne taşınır ne de taşınmaz kategorilerine dahil etmenin doğru olmayacağını belirterek nev'i şahsına münhasır bir mal olarak nitelendirmektedir.[37] Serozan da taşınır - taşınmaz eşyaya ilişkin açıklamalarında "arada kalanlar: taşınmaz mı taşınır mı belli olmayanlar" başlığı altında sicile kayıtlı gemilere de yer vermektedir.[38]

Türk Ticaret Kanununu ve diğer kanunlarda sicile kayıtlı gemiler için taşınmazlara ilişkin hükümlere benzer hükümler öngörülmüş veya bu hükümlere atıfta bulunulmuş olsa dahi, sicile kayıtlı bir geminin hukukî niteliğini taşınır olarak belirtmek gerekmektedir. Çünkü sicile kayıt olgusu başlı başına geminin hukukî niteliğinin tespitini sağlamaz. Yukarıda da belirtildiği üzere gemiler için bir takım sicillerin öngörülmüş olması pratik ihtiyaçlardan kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın, bütün gemilerin taşınır olduğunu kabul etmek yerinde olacaktır. Bu fikrin aksini iddiaya imkân veren herhangi bir hukukî temel mevcut olmamasına rağmen, bu tarz değerlendirmeler Türk Ticaret Kanunu Tasarısının hazırlanmasında kanun koyucuyu geminin hukukî mahiyetini açıkça düzenlemeye sevk etmiştir. Tasarının 936. maddesinde, sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın bütün gemilerin taşınır hükmünde olduğu belirtilmiş, 937. maddede ise bu genel kurala istisna getiren durumlar gösterilmiştir.

---

[37] Okay, S.: age., s. 102. Eriş de aynı görüşü desteklemektedir. Bkz. Eriş, G.: age.,s. 158.
[38] Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.: *Eşya Hukuku*, İstanbul, 1991, s. 305.

Kısacası sicile kayıtlı gemilerin taşınır vasıflarına İcra ve İflâs Kanununun 24. maddesi ve başka düzenlemelerle istisna getirilmesi işlevsel olup, geminin hukukî niteliğini belirleyici özelliğe sahip değildir. Türk Ticaret Kanununun gemi üzerindeki aynî haklara ilişkin hükümlerinde de gemilerin hukukî mahiyetinin genel esaslara göre tespitini engeller nitelikte bir hüküm mevcut değildir. Bununla birlikte, nelerin taşınmaz mülkiyetine konu olabileceğini gösteren Türk Medeni Kanununun 704. maddesinde gemilerden bahsedilmemiştir. Bütün bu gerekçelerle, sicile kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın geminin, taşınır niteliğinde olduğunu kabul etmek gerekmektedir.[39]

[39] Gürsoy, K. / Eren, F. / Cansel, E.: *Türk Eşya Hukuku*, Ankara, 1978, s. 500; Çağa,T / Kender, R.: age.(C.I), s. 54.

İKİNCİ BÖLÜM

GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİ

I. GENEL OLARAK

Gemi satım sözleşmesi adı altında düzenlenmiş olan ayrı bir sözleşme tipi bulunmamaktadır. Bu sebeble , gemi satım sözleşmesi olarak isimlendirilebilecek bu sözleşmeyi, Borçlar Kanununun satım sözleşmesine ilişkin hükümleri dahilinde ele almak gerekmektedir.[1] Satım sözleşmesi, Borçlar Kanununun 182 – 231. maddeleri arasında "Aktin Muhtelif Nevileri" başlıklı ikinci kısmının altıncı babında, umumî hükümler, menkul satımı, gayrimenkul satımı, satımın bazı çeşitleri başlıklı fasılları ile düzenlenmiştir.

Sözleşmenin düzenlenmesinde Kanun, satıma konu eşyanın hukukî niteliğine ayrıca bir önem atfederek, satılanın taşınır veya taşınmaz olmasına göre özel hükümler öngörmüştür. Gemi satım sözleşmesini de Borçlar Kanununun satım sözleşmesine ilişkin hükümleri dahilinde ele almak gerektiğinden, hangi hükümlerin bu sözleşmede uygulama yeri bulacağını tespit etmek gerekmektedir. Gemi kira sözleşmeleriyle ilgili olarak Borçlar Kanununa atıfta bulunan Türk Ticaret Kanununun 890. maddesi[2] hükmüne benzer bir yedek hüküm Türk Ticaret Kanununda gemi satım sözleşmeleri için öngörülmemiştir. Böyle bir açık hüküm bulunmaması sebebiyle, Borçlar Kanununun taşınmaz satımına mı, yoksa taşınır

---

1 İzveren / Franko / Çalık.: age., s. 59.

2 TTK. m. 890 : "Sicile kayıtlı gemilerin kiralanmasında Borçlar Kanununun gayrimenkul kiralarına mütaallik hükümleri kıyas yolu ile tatbik olunur."

satımına ilişkin kurallarının mı uygulanacağının tartışılmasında yarar vardır. Bu konuda yukarıda geminin hukukî mahiyeti bahsinde de belirtildiği üzere, sicile kayıtlı olsalar dahi gemiler taşınır niteliğinde olduğundan ve taşınmazlara ilişkin hükümlerin uygulanması istisnaî nitelik arz ettiğinden, gemi satım sözleşmesine Borçlar Kanununun taşınır satımına ilişkin hükümlerinin uygulanması gerekmektedir.[3]

Satım sözleşmesi hukukî niteliği itibariyle bir borçlandırıcı işlem (taahhüt işlemi) hükmündedir. Bu sebeble, satım sözleşmesinin kurulmasıyla birlikte mülkiyet alıcıya intikal etmez. Mülkiyetin nakli için bu sözleşmenin ifası kapsamında bir tasarruf işlemi niteliğindeki ikinci bir sözleşmeye ihtiyaç vardır. Gemi satım sözleşmesi için de aynı sistem söz konusu olduğundan, sözleşme ile sözleşmenin ifasını ayrı ayrı ele almak gerekmektedir. Geminin sicile kayıtlı olup olmaması hususu borçlandırıcı işlem niteliğindeki gemi satım sözleşmesi kapsamında herhangi bir önem arz etmemekle birlikte, sözleşmenin ifası kapsamında tasarruf işleminin şekliyle ilgili olarak oldukça önemlidir. Bu hususlar aşağıda diğer bölümlerde ayrıntılı olarak izah edilecektir. Bu kısımda borçlandırıcı işlem olarak gemi satım sözleşmesinin incelenirken sicile kayıtlı gemiler ile kayıtlı olmayan gemiler birlikte ele alınmıştır.

---

[3] Atamer, K.: "TTK. m. 867 – 871 Hükümlerinin Tarihçesi ve Gemi Satım Sözleşmelerine Uygulanması", Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'e Armağan, Ankara, 2003, s. 384.

II. TANIMI VE UNSURLARI

A) TANIMI

Sözleşmeler çeşitli açılardan, çeşitli ayrımlara tâbi tutulabilir. Bu ayrımlardan belki de en önemlisi Borçlar Kanununun da esas aldığı sözleşmenin amaç ve içeriğine göre yapılan ayrımdır. Buna göre sözleşmeler, bir şeyin mülkiyetini devir, kullandırma, iş görme, saklama ve teminat amacı güden sözleşmeler gibi sözleşmeyle birlikte ulaşılmak istenilen amaca göre farklı başlıklar altında sınıflandırılabilir. Bu sınıflandırmada, satım sözleşmesi mülkiyetin devri amacını güden sözleşmelerden biri olarak ortaya çıkmaktadır.[4]

Satım sözleşmesinin, esasen hükümleriyle birlikte düzenlendiği Borçlar Kanununda unsurları belirtilerek tanımlanması yoluna gidilmiştir. Satım sözleşmesiyle ilgili olarak Borçlar Kanununun 182. maddesinde; "*Beyi (satım) bir akittir ki onunla bayi (satıcı), satılan malı müşterinin iltizam ettiği semen mukabilinde müşteriye teslim ve mülkiyeti ona nakleylemek borcunu tahammül eder"* şeklinde tanımlanmıştır. Buna göre sözleşmenin unsurları;

- Satılan şey (mebi, mal, eşya, satım konusu),
- Satım parası (semen, fiyat) ve

---

[4] Zevkliler, A.: *Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri*, Ankara, 2002, s. 47; Arsebük, E.: "Hususi Akit Tipleri Etrafında İncelemeler", Ank. Huk. Fak. Der., 1948, C. V, S. 1 – 4, s. 87; Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.: *Borçlar Hukuku Özel Bölüm*, İstanbul, 1992, s. 61; Bilge, N.: *Borçlar Hukuku Dersleri, Hususî Borç Münasebetleri*, Ankara, 1958, s. 19; Tunçomağ, K.: *Borçlar Hukuku Dersleri, Özel Borç İlişkileri* C. II., İstanbul, 1967, s. 17.

- Satılan ile satım parasının birbirleriyle değiştirilmesi hususunda tarafların anlaşmaları,

olarak ortaya çıkmaktadır.[5] Sözleşmenin kanunî tanımından hareketle ortaya çıkan bu unsurlardan herhangi birinin yokluğu hâlinde sözleşme kurulmamış sayılır.

Satım sözleşmesinin bir alt türü olarak nitelendirebileceğimiz gemi satım sözleşmesinin kurulmuş sayılabilmesi için de, aynı unsurların varlığı gereklidir. Yani satım konusu bir gemi, bu geminin teslimi ve mülkiyetinin nakline karşılık ödenecek para cinsinden bir bedel ve gemi ile satım parasının sözleşme gereğince değiştirilmesi hususunda tarafların anlaşmaları, gemi satım sözleşmesinin zorunlu unsurlarındandır.

Bu unsurlardan hareketle Borçlar Kanununun satım sözleşmesine ilişkin tanımlamasına benzer bir tanımlama gemi satım sözleşmesi için de yapılabilir. Binaenaleyh, gemi satım sözleşmesi; "*alıcının borçlandığı satım parası karşılığında, satıcının sözleşme konusu gemiyi teslim ve mülkiyetini nakil borcu altına girdiği bir sözleşme*"dir. Gemi satım sözleşmesinin tespit edilen bu unsurlarına ilişkin şu açıklamalar yapılabilir:

---

[5] Yavuz, C.: *Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler,* (C.I), İstanbul, 1994, s. 39 – 43; Tandoğan, H.: *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, C. I. Ankara, 1985, s. 41 – 56; Zevkliler A.: age., s. 52 – 59; Arsebük, E.: agm., s. 91 vd.; Doğanay, İ.: "Ticarî Menkul Mal Alım – Satım Akdinin Unsurları ve Alıcının Mal Bedelini Ödeme Borcu", Batider, 1969, C. V., S. 1. s. 196 – 204; Olgaç, S.: *Kazaî ve İlmî İçtihatlarla Türk Borçlar Kanunu ve İlgili Hususî Kanunlar*, C. II, *Madde : 182 – 371*, İstanbul, 1966, s. 7.

B) UNSURLARI

1- Gemi

Bu unsurlardan, sözleşmenin konusu olan gemi, sözleşmeye hukukî karakterini veren en önemli unsurdur. Zira bir satım sözleşmesinin gemi satım sözleşmesi olarak isimlendirilebilmesi için sözleşmenin konusunun bir gemi olması başlı başına yeterlidir. Gemi satım sözleşmesinin konusu ismi, sicil kayıtları ve sair ayırıcı özellikleri tespit edilen tek bir gemi olabileceği gibi, örneğin bir anonim şirkete ait gemiler veya herhangi bir veya birden fazla gemi olarak da tespit edilebilir. Bu durumda, bir parça satımı mı, yoksa çeşit (cins) satımı mı yapıldığı hususu akla gelebilecek sorulardandır. Bilindiği üzere, satıma konu eşyanın çeşidiyle (veya cinsiyle, örneğin herhangi bir yat gibi) belirlendiği hâllerde çeşit satımı, ferdî özellikleriyle belirlendiği hâllerde ise parça satımı söz konusu olmaktadır.[6] Buna göre, gemi satım sözleşmesine konu edilen geminin ne nispette muayyen hâle getirildiği, satıcının borcunun, bir cins borcu mu, yoksa bir parça borcu mu, yahut da sınırlı bir cins borcu mu olduğunun tespiti açısından önemlidir. Eğer sözleşmeye konu gemi şüpheye yer bırakmayacak derecede tespit edilebiliyorsa ortada bir parça borcunun, tespit edilemiyorsa veya yalnız çeşidiyle belirlenmişse çeşit borcunun, yukarıda ki anonim şirkete ait gemiler örneğinde belirtildiği gibi belirli bir stok veya kaynaktan borçlanma hâlinde ise sınırlı cins borcunun varlığından bahsedilebilir. Borcun niteliğinin tespiti özellikle ifa ve hasar konularında önemlidir.

---

[6] Eren, F.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, C. I., Ankara, 1994, s. 132 – 140; Aral, F.: *Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri*, Ankara, 2006, s. 64, 65; Tandoğan, H.: age. (C. I), s. 44 – 46.

Ancak tezin inceleme konusuna münhasıran ticaret gemileri dahildir ve bir ticaret gemisinin uygulamada çeşit borcuna vücut verecek şekilde satımı alışıldık bir durum değildir. Nitekim, tip gemi satım sözleşmelerinde de satıma konu gemilerin ferdileştirildikleri görülmektedir. Bu sebeble, aşağıda sadece parça borcunun ifasıyla alâkalı değerlendirmelerde bulunulacaktır.

Sözleşmeye konu geminin, sözleşmenin kurulması aşamasında mevcut bulunması şart değildir.[7] Satıcı henüz maliki olmadığı bir geminin satışını taahhüt edebileceği gibi, daha inşaı tamamlanmamış bir geminin satımını da üstlenebilir. Bu son durumda, ortada bir gemi satım sözleşmesi mi, yoksa istisna sözleşmesi niteliğinde bir gemi inşa sözleşmesi mi olduğu yönünde ihtilâf ortaya çıkabilir.

Müteahhidin kendisine ait malzemeyle, kendi tesisinde bir şey imal etmeyi taahhüt ettiği durumlarda, satım sözleşmesinin mi, yoksa bir istisna sözleşmesinin mi akdedildiği hususu tartışmalıdır. İstisna sözleşmesiyle, satım sözleşmesinin ayrımında akılda tutulması gereken husus, sözleşmenin amacına göre yapılan sınıflandırmada istisna sözleşmesinin bir iş görme sözleşmesi olarak nitelendirilmesi, buna karşılık satım sözleşmesinin mülkiyetin nakli amacını güden sözleşmeler arasında gösterilmesidir. Dolayısıyla, istisna sözleşmesinde, sözleşmeye karakterini veren, onun hukukî niteliğini tespit eden en önemli husus, iş görme yani emek unsurudur. Sözleşmenin hukukî niteliğinin tespitinde tereddüt oluştuğu takdirde, esas olarak sözleşmede baskın olan unsurun emek olduğu durumlarda istisna, malzeme olduğu durumlarda ise satım sözleşmesinin varlığından bahsetmek gerekmektedir. Müteahhit sözleşmeyle kendi malzemesi ve iş görmesi ile üreteceği bir eserin

---

[7] Tandoğan, H.: age. (C. I), s. 43; Aral, F.: age., s. 67; Bilge, N.: age., s. 21.

teslimini taahhüt etmekteyse, iş görme edimi sözleşmedeki edim yükümlülüğünün asli karakterini oluşturuyor ve eser teslim borcundan bağımsız olarak iş görme ve imal etme edimleri dava edilebiliyorsa, ortada bir istisna sözleşmesinin bulunduğunu belirtmek gerekir. Bu bağlamda, konuyu somutlaştırmak gerekirse, eğer müteahhit kendi üretim tesisinde, kendi malzemesiyle cinsiyle belirli bir şeyi seri olarak üretme taahhüdü altına girmişse, burada malzeme unsuru baskın olduğundan ileride üretilecek eşyanın satımı söz konusu olacaktır. Buna karşılık, sipariş üzerine ferden muayyen bir şeyin üretimi taahhüt edilmekteyse, iş görme - emek unsuru ağır bastığından istisna sözleşmesinin varlığından bahsetmek gerekmektedir.[8]

Sözleşmenin konusu gemi olduğunda da aynı esastan hareketle sözleşmenin bir gemi satım sözleşmesi mi, yoksa gemi inşa sözleşmesi mi olduğu tespit edilebilir. Genel olarak uygulamada, tersane sahibi müteahhidin kendi tersanesinde, kendisinin sağlayacağı malzemelerle gemi inşa taahhüdü altına girdiği görülmektedir. Bu durumda, geminin sipariş üzerine ferden muayyen olarak üretilmesi söz konusuysa ortada bir gemi inşa sözleşmesi bulunmaktadır. Özellikle, yukarıda da belirtildiği üzere tezin de münhasıran incelemeye konu edindiği ticaret gemilerinin yapımı bu surette gerçekleşmektedir.[9] Eğer seri hâlde, çeşidi ile belirli gemi veya gemilerin inşası söz konusuysa, sözleşme gemi satım sözleşmesi niteliğinde olacaktır.

---

[8] Tandoğan, H.: "İstisna Akdi Kavramı, Unsurları ve Benzeri Akitlerden Ayırdedilmesi", İmran Öktem'e Armağan, Ankara, 1970, s. 329 – 331; Tandoğan, H.: *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, C. 2, Ankara,1987, s. 42 – 47; Zevkliler A.: age., s. 326; Durusoy, E. A.: "Gemi İnşasına Müteallik Akitlerin Hukukî Karakter ve Şartları", İst. Bar. Der., 1948, S. 12., s. 745 – 749; Çağa, T / Kender, R.: age. (C. I), s. 102.

[9] Akıncı bu hâlde, ferden muayyen bir geminin hazırlanması ve teslimi borcunun söz konusu olduğunu, bu durumda inşa sözleşmesinin muhtelit bir akid mahiyetini aldığını ve bazı hususlarda satım akdi hükümlerinin, bazı hususlarda da istisna akdi hükümlerinin uygulanmasının söz konusu olabileceğini belirtmektedir: Bkz. Akıncı, S.: agm., ("Gemi Mülkiyeti"), s. 333, 334. Okay ise bu nitelikteki bir sözleşmenin ileride hazırlanacak veya imal edilecek bir şeyin satışına (alivre satış) müstenid bir satım akdi olduğunu belirtmektedir: Okay, S.: age., s. 154 – 156.

Günümüzde özellikle dünya denizcilik uygulamalarında gemi inşa sözleşmelerinin hazırlanmasında yaygın olarak kullanılan tip sözleşmelerde, inşası taahhüt edilen gemiler ayrıntılı bir şekilde tanımlanarak ferdîleştirilmektedir.[10] Dolayısıyla uygulamada, gemi üretimine ilişkin sözleşmeler hukukî nitelikleri itibariyle genelde bir istisna sözleşmesi niteliğinde olan gemi inşa sözleşmesi olarak ortaya çıkmaktadır.

2- Satış Parası (Semen)

Gemi satım sözleşmesinde satıcının gemiyi teslim ve mülkiyeti nakil borcuna karşılık, alıcı belirli veya objektif olarak belirlenebilir bir miktar para ödeme borcu altına girmektedir. Eğer alıcı, sözleşmede para ödemek dışında, meselâ bir eşya teslimi gibi başka bir borç altına giriyorsa, sözleşmeyi gemi satım sözleşmesi değil, trampa veya bir karma sözleşme olarak nitelendirmek gerekir.

3- Anlaşma

Genel satım sözleşmesinde olduğu gibi gemi satım sözleşmesinde de tarafların semen karşılığında geminin zilyedliğinin ve mülkiyetinin nakli hususunda anlaşmalarıyla sözleşme kurulmuş sayılır.[11] Gemi satım sözleşmesinin kurulması için

---

[10] Gemi inşa sözleşmelerinin hazırlanmasında kullanılan bu formlardan en yaygın olarak kullanılanları, özellikle uzakdoğu ülkelerinde kullanılan Japon Gemi İnşacıları Birliği (*Shipbuilders' Assocation of Japan*) tarafından hazırlanan 1974 tarihli form (*SAJ 1974*) ile Avrupa ülkelerinde kullanılan Avrupa Gemi İnşa ve Tamircileri Birliğinin (*Assocation of European Shipbuilder and Shiprepairers*) 1999 tarihli (*AWES 1999*) formudur. Bu formlar dışında dünyada yaygın olarak kullanılan ulusal nitelikli formlarda bulunmaktadır. Bunlardan en önemlileri 1999 tarihli "*Norwegian Shipbuilding Contract*" ile "*MARAD 1980*" olarak anılan Amerika Birleşik Devletleri Ticaret Bakanlığı Denizcilik İdaresince yayımlanan form olarak gösterilebilir. Bu formlarla ve gemi inşa sözleşmeleriyle ilgili ayrıntılı açıklama için bkz. Curtis, S.: *The Law of Shipbuilding Contracts*, London – Hong Kong, 2002; Mandaraka – Sheppard, A.: *Modern Admiralty Law*, London, 2001, 409 – 454.

[11] Zevkliler A.: age., s. 58; Tandoğan, H.: age.(C. I), s. 51.

tarafların anlaşmaları yeterli olup, paranın veya geminin teslimine gerek yoktur. Bu da gemi satım sözleşmesinin rızaî bir sözleşme olduğunu göstermektedir.[12]

III. GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNİN HUKUKî MAHİYETİ

Yukarıdaki açıklamalar ışığında, gemi satım sözleşmesinin hukukî niteliğine ilişkin şu tespitlerde bulunulabilir:[13]

1- Gemi Satım Sözleşmesi Geminin Zilyedliğini ve Mülkiyetini Nakil Borcu Doğuran Bir Sözleşmedir

Gemi satım sözleşmesinin akdedilmesindeki amaç, gemi üzerindeki mülkiyet hakkının el değiştirmesidir. Bu sözleşmeyle satıcı, geminin zilyedliğini ve mülkiyetini nakil borcu altına girmekte olup, aşağıda detaylı olarak ele alınacağı üzere mülkiyet sözleşmeyle birlikte alıcıya intikal etmemektedir.

2- Gemi Satım Sözleşmesi Borç Doğurucu Nitelikte Bir Sözleşmedir

Borç doğurucu hukukî işlemler, işlemi gerçekleştiren şahsın mal varlığının pasif kısmını artırmaktadır. Bu nitelikteki hukukî işlemlerin meydana getirdiği ilk ve en önemli hukukî sonuç, aslî edim yükümü ihtiva eden bir borç ilişkisi kurmasıdır. Bu nitelikteki hukukî işlemler bir hakka veya hukukî bir ilişkiye doğrudan değil,

---

[12] Yavuz, C.: age., s. 36; Tandoğan, H.: age. (C. I), s. 51; Olgaç, S.: age., s. 1, 2.; Esener, T.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 20.

[13] Yavuz, C.: age., s. 35.

dolaylı olarak etkide bulunmaktadır. Dolayısıyla, bu işlemler, işlemin konusu olan hakkı devir, sınırlama, değiştirme veya ortadan kaldırma taahhüdünü içerir.[14]

Sözleşmenin ifası ve dolayısıyla gerek satış parasının gerekse geminin mülkiyetinin devri ayrıca bir tasarruf işlemiyle gerçekleştiğinden, satım sözleşmesiyle taraflar, ifaya ilişkin bir taahhüt, bir borç altına girmektedir. Bu sebeble gemi satım sözleşmesi, mülkiyet hakkı üzerinde bir hak değişikliği, daha doğru bir ifadeyle aynî bir etki yaratmadığından, aynî değil ancak bir borç doğuran sözleşme niteliğindedir.[15] Genel satım sözleşmesinin ifasında, taşınır satımlarında zilyedliğin nakli (TMK. m. 763/I.), taşınmaz satımlarında ise tapu siciline tescil (TMK. m. 705) mülkiyetin devrini sağlayan tasarrufî nitelikteki işlemlerdir. Gemi satım sözleşmesinde ise aşağıda izah edileceği üzere geminin mülkiyetinin devrini sağlayan tasarruf işleminin şekli geminin sicile kayıtlı olup olmamasına göre farklılık göstermektedir.

3) Gemi Satım Sözleşmesi Tam İki Tarafa Borç Yükleyen Bir Sözleşmedir

Tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde, taraflar, karşılıklı borç altına girmekte; taraflardan birinin borcu, diğer tarafın borcunun sebep ve karşılığını oluşturmaktadır. Dolayısıyla tarafların borçları arasında mutlak anlamda karşılıklılık ve bağımlılık ilişkisi vardır. Karşılıklı borçlar arasındaki bu karşılıklılık ilişkisi aynı zamanda "*synallagma*" olarak da adlandırılmaktadır. [16]

---

[14] Eren, F.: age., (C. I.), s. 228.
[15] Yavuz, C.: age., s. 36; Aral, F.: age., s. 61; Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 64.
[16] Eren, F.: age. (C. I), s. 273, 274; Esener, T.: *Borçlar Hukuku* I, Ankara, 1969, s. 18.

Gemi satım sözleşmesinde de tarafların karşılıklı borçları birbirlerinin sebebi ve karşılığı olduğundan, satıcının gemi mülkiyetini nakil borcu ile alıcının satım parasını ödeme borcu arasında bir mübadele ilişkisi söz konusudur. Tarafların edimleri arasındaki bu bağımlılık ve karşılıklılığa hem borçların doğumunda, hem de devamı ve ifasında rastlanmaktadır. Dolayısıyla taraflardan birinin ediminin doğumu, diğerininkinin de geçerli olarak doğumuna ve mevcudiyetine, edimlerden birinin ifası da diğerinin ifasına bağlıdır (BK. m. 81, 182/II).[17]

4- Gemi Satım Sözleşmesi Ani Edimler İhtiva Eden Bir Sözleşmedir

Sürelerine göre edimler, sürekli, ani (bir defalık) ve dönemli (devri) edimler olmak üzere üçe ayrılmaktadır. Ani edimde, borçlanılan edimin tek seferde, tek eylemle yerine getirilir.[18] Gemi satım sözleşmesinde de taraflar, borçlarını tek seferde, yani ani edimler halinde ifa etmektedir.[19]

IV. GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI VE BORÇLARI

A) GENEL OLARAK

Sözleşmeyle birlikte taraflar arasında alacak haklarından, edim yükümlerinden oluşan, inşaî hak ve def'i hakkı gibi tali hakları ve bazı yan yükümleri ihtiva eden bir borç ilişkisi meydana gelmektedir.[20] Bu borç ilişkisinde, edim yükümleri de aslî edim yükümleri ve yan edim yükümleri olmak üzere bir ayrıma tâbi tutulabilmektedir. Bu ayrımda aslî edim yükümleri, sözleşmenin karakterini ortaya koyan, onun tipini

---

17 Aral, F.: age., s. 62.
18 Eren, F.: age. (C. I), s. 129.
19 Aral, F.: age., s. 63; Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 62.
20 Eren, F.: age. (C. I), s. 26.

belirleyen edim yükümleridir. Yan edim yükümleriyse, sözleşmeye karakterini vermeyen, aslî edime tâbi ve ikinci derecedeki edimlerdir. Aslî edime tâbi olsalar dahi, yan edim yükümleri de aslî edim yükümleri gibi ayrıca dava ve talep konusu edilebilmektedir. Yan edim yükümleri kanundan, sözleşmeden ve dürüstlük kuralından kaynaklanabilmektedir. Meselâ, satım sözleşmesinde Borçlar Kanununun 185. maddesinde[21] öngörülen yükümler, kanundan kaynaklanan yan edim yükümleridir.[22]

Satım sözleşmesini – ve gemi satım sözleşmesini - de diğer sözleşmelerden ayıran, ona karakterini veren şey, onun ihtiva ettiği aslî edim yükümleridir. Satım sözleşmesinin taraflarından satıcının aslî edim yükümü sözleşmeye konu şeyin teslimi ve mülkiyetinin nakliyken, alıcının aslî edim yükümü, bir miktar paranın ödenmesidir. Ancak, yukarıda da belirtildiği üzere tarafların borçları yalnız aslî edim yükümlerinden müteşekkil olmayıp, borç ilişkisi dahilinde yan edim yükümlülükleri de bulunmaktadır.

Sözleşmenin tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerden olması sebebiyle, sözleşmenin tarafları karşılıklı olarak hem borçlu hem de alacaklıdır. Her ne kadar Borçlar Kanununda, bayi, müşteri gibi terimler kullanılmışsa da, sözleşmenin tarafları genel olarak satıcı ve alıcı olarak adlandırılmaktadır.

---

[21] BK. m. 185: **"**Hilafına adet veya mukavele mevcut değil ise ölçmek ve tartmak gibi teslim masrafları bayie, senet yapmak ve mebii kabzetmek için yapılan masraflar müşteriye aittir."

[22] Eren, F.: age. (C. I), s. 37.

B) SATICI VE BORÇLARI

Gemi satım sözleşmesinin taraflarından biri olan satıcının geminin maliki olması şart değildir. Zira, satıcı objektif imkânsızlık olmadığı sürece herhangi bir geminin, bu anlamda başkasına ait olan bir geminin de satımını taahhüt edebilir. Dolayısıyla sözleşmenin kurulması aşamasında, satıcının tasarrufunda olmayan bir gemi dahi sözleşmeye konu edilebilir. Geminin sözleşmenin ifası esnasında satıcının tasarrufunda olması yeterlidir. Ancak olmasa dahi, bunun sonucu sözleşmenin geçersizliği değil, aksine satıcının ifa etmemenin (BK. m. 96) hüküm ve sonuçlarına katlanmak zorunda kalmasıdır.[23]

Gemi satım sözleşmesinde satıcının borçları kısaca;

1) satılanı teslim ve mülkiyeti nakil borcu,

2) zapta karşı tekeffül borcu,

3) ayıba karşı tekeffül borcu,

4) yan borçlar (yan edim yükümleri)

olarak belirtilebilir.[24] Tez de satıcının, gemi satım sözleşmesinden doğan aslî edim yükümü, yani gemi mülkiyetini nakil borcu ve bu borcun ifası incelenmektedir. Bu borcun ifasında önem arz eden diğer hâller de ilgili olduğu nispette ele alınmaktadır.

---

[23] Tandoğan, H.: age. (C. I), s. 43; Aral, F.: age., s. 67.

[24] Yavuz, C.: age., s. 44; Tandoğan, H.: age. (C. I), s. 76 vd.; Bilge, N.: age., s. 35; Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Özel*), s. 39.

C) ALICI VE BORÇLARI

Gemi satım sözleşmesinde, satıma konu geminin mülkiyetini elde etme maksadıyla sözleşmeyi akdeden diğer taraf alıcı olarak adlandırılır. Alıcının gemi satım sözleşmesinden kaynaklanan borçları kısaca;

1) satım parasını ödeme borcu,

2) satılan gemiyi tesellüm borcu ve

3) diğer yan borçlar

olarak belirtilebilir.[25] Alıcının sözleşmeye konu gemiyi tesellüm borcu esasında genel satım sözleşmesindeki alıcının satılanı kabzetme borcunun bir yansımasıdır ve satıcının gemiyi teslim borcunun karşılığıdır. Alıcının kabız borcunun bir borç mu yoksa külfet mi olduğu hususu tartışmalıdır. Çünkü satılanı kabız aynı zamanda alıcı yönünden bir haktır.[26] Bu durumda, alıcının satılanı teslim alma hakkını kullanmaması hâlinde satıcının bunu dava ve talep edebilmesinin izahında yaşanan zorluk, kabzın bir külfet olduğu fikrini doğurmuştur. Zira külfetin karşılığı olan davranışın yerine getirilmemesi hâlinde, alacaklı bu davranışın yerine getirilmesini bağımsız bir talep konusu yapamaz. Ancak bir borçtan kaynaklanan davranışın yerine getirilmemesi hâlinde ise, alacaklı borcun ifasını bağımsız olarak talep edebilir. Satılanı teslim alma veya kabzın külfetten ziyade bir borç olduğu doktrinde genel olarak kabul görmektedir. Satılanı kabız borcu, sözleşme konusu şeyin, sözleşmede kararlaştırılan şartlara uygun olarak satıcı tarafından teslim edilmesi

---

[25] Yavuz, C.: age., s. 44; Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Özel*), s. 39.
[26] Tandoğan, H.: age. (C.I.), s. 147.

hâlinde, alıcının bunu ifaya yönelik kabul borcu olarak nitelendirilebilir.[27] Konu gemi satım sözleşmesi yönünden ele alındığında da, gemiyi teslim alma hususunun alıcı yönünden bir borç olduğunun kabulü gerekmektedir. Zira sözleşmeye konu gemiyi teslim borcunu ifa etmek isteyen satıcının, bu ifanın kabulünde önemli menfaatleri bulunmaktadır. Satıcı gemiyi teslim etmekle her şeyden önce geminin bakım, işletim ve gözetim masraflarından kurtulmaktadır.

V. GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNİN KURULUŞU

A) GENEL OLARAK

İki taraflı bir hukukî işlem olan satım sözleşmesi, diğer sözleşmeler gibi işlemin taraflarının icap ve kabulleriyle kurulur. Borçlar Kanununun 1/I. maddesi gereğince, her sözleşmede olduğu gibi satım sözleşmesinde de sözleşmenin kurulabilmesi için tarafların karşılıklı ve birbirlerine uygun irade beyanlarında bulunmaları şart ve yeterlidir. Prensip olarak, sözleşmenin kurulmuş sayılabilmesi için tarafların sözleşmenin bütün unsurları üzerinde anlaşmaları gerekmektedir. Tarafların sözleşmenin bir kısım unsurlarında mutabakata varamamaları hâlinde, sözleşmenin kurulmuş sayılıp sayılmayacağı hususunda uyuşmazlık ortaya çıkabilir. Bu durumda, çeşitli hukuk sistemlerinde, farklı çözüm şekilleri geliştirilmiştir. Hukukumuzda Borçlar Kanununun 2. maddesi hükmü bu meseleye ilişkindir. Bu madde hükmüne göre, sözleşmenin kurulmuş sayılabilmesi için tarafların irade beyanlarının sözleşmenin bütün esaslı noktalarında uyuşması yeterlidir.

---

[27] Tandoğan, H.: age. (C.I), s. 147, 148; Zevkliler A.: age., s. 135,136; Yavuz, C.: age., s. 151.

Sözleşmenin esaslı noktaları, objektif ve subjektif esaslı noktalar olmak üzere iki farklı kategoride ele alınmaktadır. Objektif esaslı noktalar, sözleşmenin türünü belirleyen noktalardır. Buna göre, satım sözleşmesinin objektif nitelikli esaslı noktaları tarafların aslî edim yükümlerinin belirtildiği Borçlar Kanununun 182/I. maddesine göre, mal (eşya, hak vs.), semen ve bunların birbirleriyle mübadelesidir. Bu hususlar satım sözleşmesinin kurulduğu ve bağlayıcı nitelik kazandığının kabulü için gerekli olan asgarî unsurlardır. Subjektif esaslı noktalar ise objektif esaslı noktalar dışında olması sebebiyle ikinci derecede, yan noktalar olarak nitelendirilebilecek noktalar arasında, taraflarca sözleşmenin esaslı unsurları, yani sözleşme iradesinin zorunlu şartı olarak kararlaştırılmış olan noktalardır. Bu hususlardan birisinin sözleşmede subjektif esaslı nokta mı yoksa yan nokta mı olduğu hususunda uyuşmazlık ortaya çıkması hâlinde, sözleşme görüşmeleri esnasında tarafların tutumları ve bu noktaya atfettikleri önemin güven teorisine göre yorumlanmasıyla bir sonuca varılması gerekir.[28] Meselâ, gemi satım sözleşmesinde geminin havuzlanması ve su altı parçalarının muayenesine ilişkin masrafların hangi tarafa ait olacağı hususu sözleşmede kararlaştırılmamışsa, tarafların sözleşme görüşmeleri esnasında bu hususa ilişkin iradeleri araştırılarak, bu noktanın subjektif esaslı nokta mı, yoksa bir yan nokta olarak mı ele alındığı hususu, güven teorisine göre tespit edilir. Sözleşmenin kurulmuş sayılabilmesi için, tarafların satım sözleşmesine ilişkin karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının tüm objektif ve subjektif nitelikteki esaslı noktalar üzerinde uyuşmuş olması şarttır.

---

[28] Esener, T.: "Akitlerde Esaslı Noktalar ile İkinci Derecedeki Noktaların Tefriki Meselesi", Ank. Huk. Fak. Der., 1959, C. XVI., S. 1 – 4., s. 267; Esener, T.: "Borçlar Hukuku Sistemimize Göre Akitlerin İn'ikadında İtimat Prensibinin Ehemmiyeti", Ank. Huk. Fak. Der., 1952, C. IX., S. 3 – 4., s. 166; Eren, F.: age, (C. I), s. 284 – 299; Aral, F.: age., s. 59, 60; Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 62, 63; Esener, T.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 30.

B) İCAP

İcap, alıcı veya satıcının sözleşme yapma teklifi veya çağrısını içeren, zaman itibariyle daha önce yapılan, tek taraflı kesin ve bağlayıcı nitelikte olması sebebiyle muhatabın kabulüyle birlikte sözleşmenin kurulmasını sağlayan bir irade beyanı olarak tanımlanabilir.[29] İcabın kesin ve bağlayıcı nitelikte olması, onu icaba davetten ayırır. İcaba davette, irade beyanında bulunan tarafın ilk ve yakın amacı, muhatabın kabul beyanıyla birlikte sözleşmenin kurulmasını sağlamak değil, sözleşme görüşmelerini başlatmaktır. Bu sebeble, icaptan farklı olarak icaba davet, sözleşmenin objektif ve subjektif yönden bütün esaslı noktalarını kapsamayabilir.

İcap, ferdî veya alenî olarak yapılabilir. Ferdî icapta, irade beyanı belli bir kişi veya kişileri muhatap almaktayken, alenî icap ise, umuma veya topluluğa yöneliktir. Gazete, televizyon veya internet yoluyla umuma yapılan ilânların hukukî niteliğinin tespitinde, ilân sahibinin ilân vermekteki amacı hemen her zaman bir sözleşme kurma iradesini kesin olarak bildirmekten ziyade, ilke olarak bir gemi satım sözleşmesi yapmaya hazır olduğunu göstermek ve bu bağlamda sözleşme görüşmelerini başlatmaktır. Binaenaleyh, bu tarz ilânların icap değil, icaba davet niteliğinde olduğunu kabul etmek gerekmektedir (BK. m. 7).[30]

İcapta bulunan, icabıyla bağlı sayılacağı süreyi irade beyanında açıkça gösterebileceği gibi, bundan kaçınmış da olabilir. Sürenin açıkça gösterildiği hâllerde (süreli icap), icapçı, icabın hazırlar arasında veya hazır olmayanlar arasında olup

---

[29] Eren, F.: age. (C. I), s. 304; Esener, T.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 40, 41.
[30] Eren, F.: age. (C.I), s. 304 – 316., Esener, T.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 42.

olmadığına bakılmaksızın bu sürenin sonuna kadar icabıyla bağlıdır.[31] Eğer icapçı bağlanma süresini gösterir sarih bir irade beyanında bulunmamışsa, ortada bir süresiz icabın varlığından bahsedilebilir. Bu durumda, icabın hazırlar arasında yapılıp yapılmadığı hususu bağlayıcı olduğu sürenin tespiti açısından önem arz etmektedir. Tarafların telefonla yahut temsilcileri vasıtasıyla yapmış oldukları icap hazırlar arasında sayılırken, tellâl veya diğer bir aracı vasıtasıyla yaptıkları icap, hazır olmayanlar arasında cereyan etmiş sayılır. Süresiz icabın hazırlar arasında yapılmış olması hâlinde, muhatap derhâl kabul beyanında bulunmadığı takdirde, Borçlar Kanununun 4. maddesi gereğince icapçı icabıyla bağlı kalmaz.[32] Süresiz icap eğer hazır olmayanlar arasında yapılmışsa, icapçının icabıyla bağlı olduğu süre, bu hususu hükme bağlayan Borçlar Kanununun 5. maddesi[33] hükmüne göre tespit edilir. Bu hâlde icapçı, makul bir süreyle icabıyla bağlıdır. Bu makul sürenin tespitinde icabın muhataba ulaşması, muhatabın icap üzerine düşünmesi ve kabul haberinin icapçıya ulaşması için geçecek süreleri dikkate almak gerekmektedir.[34]

C) KABUL

İcaba karşılık muhatabın kabul beyanıyla birlikte sözleşme kurulmuş sayılır. Ancak bunun için kabul beyanının icap ile esaslı noktalar dairesinde uygunluk göstermesi gerekmektedir. Eğer muhatabın kabul beyanı icap ile birlikte yöneltilen

---

[31] BK. m. 3: "Kabul için bir müddet tayin ederek başka kimseye bir akdin yapılmasını teklif eden kimse, bu müddetin hitamına kadar icabından dönemez. Bu müddet bitmeden evvel kabul haberi kendisine yetişmezse, icap ile bağlı kalmaz."

[32] BK. m. 4 : "Kabul için bir müddet tayin olunmaksızın hazır olan bir şahsa karşı vaki olan icap derhâl kabul olunmadığı takdirde, anı yapan bağlı kalmaz.

İki taraf yahut vekillerinin bizzat telefon ile yaptıkları akitlere hazırlar arasında icra olunmuş nazariyle bakılır." Eren, F.: age. (C. I), s. 313; Esener, T.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 47.

[33] BK. m. 5/I : "Hazır olmıyan bir şahsa karşı müddet tayin olunmaksızın dermeyan olunan icap, zamanında ve muntazam surette irsal olunmuş bir cevabın vusulüne intizar edebileceği dakikaya kadar, onu yapan hakkında lüzum ifade eder."

[34] Eren, F.: age. (C.I), s. 314; Doğanay, İ.: age., s. 77; Esener, T.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 47.

esaslı noktaları daraltıyor, genişletiyor yahut başka bir surette değişmesini içeriyorsa, bu beyan kabul olarak değil, icabın reddi veya yeni bir icap olarak değerlendirilmelidir. Esaslı noktalar dışındaki yan noktalarda öngörülen değişiklikler ise, muhatabın icaba karşı irade beyanının kabul beyanı olarak vasıflandırılmasını engellemez. [35]

Kabul beyanıyla birlikte sözleşme kurulmuş olmakla birlikte, sözleşmenin hüküm ve sonuçlarını doğurduğu an farklılık gösterebilir. Dolayısıyla sözleşmenin kurulduğu an ile hüküm ve sonuçlarını doğurduğu anın kavramsal olarak farklı olduklarına dikkat etmek gerekmektedir. Sözleşmenin kurulduğu an, taraflar arasındaki hukukî ilişkinin meydana geldiği ana işaret etmekteyken, hüküm ve sonuçlarını doğurduğu an, sözleşmenin uygulanmaya başladığı anla alâkalıdır.[36]

Sözleşmenin kurulduğu an, kabulün hazırlar arasında olup olmadığına bağlı olarak farklılık göstermektedir. Hazırlar arasında, gemi satım sözleşmesi, kabul beyanının yapıldığı anda kurulmuş sayılır. Hazır olmayanlar arasında ise konuya ilişkin çeşitli teoriler ortaya atılmıştır.[37] Bu teoriler içerisinde Borçlar Kanunu, varma (ulaşma) teorisini esas almıştır. Bu görüşe göre, kabul beyanının icapçıya ulaşmasıyla birlikte sözleşme kurulur. Eğer açık bir kabul beyanına ihtiyaç yoksa, meselâ tarafların susma beyanına kabul anlamı yükleneceği yönünde anlaşmış olmaları veya Borçlar Kanununun 6. maddesinde belirtildiği üzere sair bir surette sarih bir kabul beyanının icapçıya gönderilmesine gerek olmadığı durumlarda, icap

---

[35] Eren, F.: age. (C.I), s. 316, 317; Doğanay, İ.: age., s. 84, 85; Esener, T.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 53 vd.

[36] Esener, T.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 65.

[37] Açıklama teorisi, gönderme teorisi, varma teorisi ve öğrenme teorisi isimleriyle doktrinde ifade edilen bu teoriler için bkz. Esener, T.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 66 vd.; Eren, F.: age. (C. I), s. 324.

makul süre içerisinde muhatabı tarafından açıkça reddedilmediği takdirde sözleşme, icabın muhatabın hakimiyet alanına ulaştığı anda kurulmuş sayılır. Dolayısıyla zımnî kabul hâlinde, sözleşmenin kurulduğu an, icap beyanının muhatabın hakimiyet alanına ulaştığı ana tekabül etmektedir (BK. m. 10/II).[38]

Sözleşmenin hüküm ve sonuçlarını doğurduğu anın tespiti hususunda da beyanın hazırlar arasında mı yoksa hazır olmayanlar arasında mı yapıldığı önem arz etmektedir. Kabul beyanı hazırlar arasında yapılmaktaysa, sözleşmenin kurulduğu an ile hüküm ve sonuçlarını doğurmaya başladığı an aynı zamana denk gelmektedir. Kabul beyanı hazır olmayanlar arasında ise, konu yine yukarıdaki gibi kabulün açık veya zımnî olması noktasında bir ayrıma giderek ele almayı gerektirmektedir. Açık kabulde Borçlar Kanununun kabul ettiği teori bu defa gönderme teorisidir. Buna göre, sözleşme kabul beyanının icapçıya gönderildiği andan itibaren hüküm ve sonuçlarını doğurmaya başlar (BK. m 10/I). Dolayısıyla hazır olmayanlar arasında sözleşme açık kabulün icapçıya ulaştığı anda kurulmuş olmakla birlikte, etkisini geçmişte kabulün gönderildiği andan itibaren gösterir. Zımnî kabulde ise sözleşmenin kurulduğu an ile hüküm ve sonuçlarını doğurduğu an aynı ana tekabül etmekte olup, bu an icabın muhataba gönderildiği andır.[39]

D) UYGULAMADA GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNİN KURULUŞU

Uygulamada gemi satım sözleşmesinin kuruluşunda, ilk olarak icaba davet niteliğinde bir irade beyanının yapıldığı, bu beyanla birlikte tarafların sözleşme müzakerelerine başladıkları ve müzakereler sonucunda taraflardan birinin

---

[38] Eren, F.: age. (C. I), s. 325.
[39] Eren, F.: age. (C. I.), s. 325, 326; Esener, T.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 69, 70.

sözleşmenin esaslı noktalarını içeren bir icapta bulunduğu ve bu beyana karşı diğer taraf muhatabın kabul niteliğindeki beyanıyla birlikte sözleşmenin kurulduğu görülmektedir. Günümüz denizcilik uygulamalarında gemiler genelde, gemi satımı işlemlerine aracılık eden tellâllık (*brokerage*) kuruluşları vasıtasıyla satım sözleşmesine konu edilmektedir. Bu sebeble, sözleşmenin tarafları adına sözleşme görüşmelerini aracılar yürütmektedir.

Gemilerinin uluslararası piyasalarda da alıcı bulabilmesini isteyen satıcılar, gemileriyle ilgili geminin adı, önceki adı, bayrağı, bağlama limanı, sınıflandırma kuruluşu ve notu, inşa yeri ve tarihi, tipi, tescil edilmiş tonajı, ölü ağırlığı, hızı, yakıt tüketimi, makine durumu, yük kapasitesi, sınıflandırma kuruluşunun raporu gibi bilgilerle birlikte gemisinin satımı konusunda bir veya birden fazla alım – satım tellâlını (*sale and purchase broker – S&P brokers*) görevlendirmektedir. Gemiye ilişkin gerekli tüm bilgilerle donanmış olan bu aracılar, icaba davet niteliğinde bir teklif hazırlayarak muhtemel alıcıları satış konusunda haberdar eder. Sahip oldukları tonajı arttırmak isteyen muhtemel alıcılar da bu isteklerinin takibini, aracılar vasıtasıyla yerine getirmektedir. Bu şekilde, özellikleri ve niteliği bildirilerek satışa arz edilen gemiyle ilgilenen muhtemel alıcılar ile satıcılar arasında, aracılar vasıtasıyla ön müzakereler için uygun bir ortam hazırlanmaktadır.

Uygulamada gemi satım sözleşmesinin kuruluş müzakereleri kapsamında alıcı veya temsilcisi ilk iş olarak gemi malikinden geminin planlarını ve gemiye ilişkin kayıtlı olduğu sınıflandırma kuruluşunun kayıtlarını incelemeyi ister.[40] Bu bağlamda,

---

[40] Goldrein, I. / *Turner* P.: *Ship Sale And Purchase*, London Hong – Kong, 2003, s. 1, 2; Hill, C.: *Maritime Law*, London – Hong Kong, 2003, s. 68.

uygulamada gemi satım sözleşmesinin hazırlanışında olduğu kadar, gemi sigortası, çarter sözleşmeleri ve gemi finansmanında da önemli olan gemi sınıflandırma kuruluşlarının kayıtları oldukça önemlidir.

Gemi sınıflandırma kuruluşları, geminin yapımı, bakımı ve tamiriyle ilgili konularda, tersanelerle, gemi malikleriyle, sigorta şirketleriyle ve resmî kuruluşlarla iş yapan denizcilik eksperlerini istihdam eden, bağımsız, ticarî müesseselerdir. Bu kuruluşlar özellikle denizde can ve mal güvenliğinin sağlanması için gerekli olan yüksek teknik standartların tespiti ve gemilerin bu standartlara ne derece uygun olduklarının takibi konularında önemli faaliyetler yürütmektedir.[41] Bu bağlamda, gemiler kayıtlı oldukları müessesenin standartlarına göre bir sınıfa dahil olmaktadır. Sınıflandırılan gemi, ayrıca belirli aralıklarla muayene edilerek sınıfının standartlarını taşıyıp taşımadığı araştırılmaktadır. Her bir sınıflandırma kuruluşunun farklı standartlar tespit etmiş olması sebebiyle, bu standartların uyumlaştırılması amacıyla Uluslararası Sınıflandırma Kuruluşları Topluluğu (*International Assocation of Classification Societies* – IACS) kurulmuştur. Bu topluluk içerisinde, dünya denizciliğinde söz sahibi olan önemli gemi sınıflandırma kuruluşları bulunmaktadır.[42] Gemi satım sözleşmesinde de alıcılar, sözleşme konusu geminin ondan bekledikleri

---

41 Goldrein, I. / Turner P.: age., s. 2. Bu bağlamda hukukumuzda 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun 5. maddesi "Milli ve Milletlerarası tanınmış tasnif kurumlarından verilen ve hükmü olan bir belgeyi haiz gemilere, belgesinde yazılı süre ve görev için, ayrıca denetleme yapılmadan, denize elverişlilik belgesi verilir. Ancak bu gibi kurumların tüzük ve kurallarınca denetleme dışında bıraktıkları kısımlarının denetlenmesi bu kanun hükümlerine göre yapılır" hükmüyle denize elverişlilik belgesi verilmesi hususunda gemi sınıflandırma kuruluşlarının hazırladıkları belgelere önem atfetmektedir: Kalpsüz, T.: age. (Deniz Tic. Huk.), s. 154.

42 Bu kuruluşlardan en eskisi ve en bilindik olanı merkezi İngiltere'de bulunan *Lloyd's Register* ile birlikte *Bureau Veritas, American Bureau of Shipping, China Classification Society, Germanischer Lloyd,* gibi bu topluluğun üyesi olan sınıflandırma kuruluşları, dünya gemi filosunun toplam tonajının yaklaşık % 90'ının sınıflandırma işlemlerini yürütmektedir. Goldrein, I. / Turner P.: age., s. 2, 3.

niteliklere sahip olup olmadığını ilk olarak geminin sınıfı ve sınıflandırma kayıtlarını araştırmak suretiyle tespit etmeye çalışmaktadır.

Ön müzakereler neticesinde, taraflar daha fazla mesafe kat edebileceklerine kanaat getirmekteyse, müvekkilleriyle de temas hâlinde sözleşme şartlarının belirlendiği esas müzakere aşamasına geçilmektedir. Bu müzakereler genelde teleks veya diğer bir yazılı iletişim vasıtasıyla yürütülmektedir. Bu müzakereler sonucunda sözleşmenin esaslı unsurlarında (*basic terms*) uyuşma sağlanması hâlinde, gemi malikinin temsilcisi müzakereler neticesinde üzerinde anlaşmaya varılan tüm hususları yazılı hâle getirerek (*recap message, recap telex*), müzakere aşamasının bir özeti niteliğindeki teyit mesajı olarak isimlendirilebilecek yazılı belgeyi alıcının temsilcisine göndermektedir. Bu belge, genelde gemi satımına ilişkin tarafların uyuşma sağladıkları esaslı unsurları içermekte olup, ayrıntı niteliğindeki diğer hususların daha ileri müzakerelerde sonuca bağlanması kararlaştırılmaktadır. Dolayısıyla uluslararası literatürde *recap telex (*veya *recap message*) olarak adlandırılan bu belge, sözleşmenin esaslı unsurlarıyla, yan noktalarını birbirinden ayıran bir özelliğe sahiptir.[43] Alıcının da bu belgeyi kabulü üzerine, daha ileri müzakerelere bırakılan yan noktaların görüşülmesine geçilmektedir. Sözleşme detayları üzerinde temsilciler vasıtasıyla sürdürülen sözleşme müzakereleri sonucunda bir anlaşmaya varılması hâlinde, sözleşme niteliğinde yazılı bir belge (*Memorandum of Agreement*) imzalanarak, gemi satım sözleşmesi akdedilmektedir.[44]

---

[43] Mandaraka – Sheppard, A.: age., s. 455.

[44] Goldrein, I. / Turner P.: age, s. 1 – 15; Aybay, A. / Aybay A. / Aybay G. / Aybay R.: *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku*, (Editör: Gündüz AYBAY), İstanbul, 1998, s. 521, 522; Mandaraka – Sheppard, A.: age., s. 455.

Taraflar sözleşme müzakerelerini Türk Medeni Kanununun 2. maddesi gereğince dürüstlük kuralı çerçevesinde yürütmek zorundadır. Buna göre tarafların aydınlatma ve bilgi verme yükümü gereğince, sözleşme müzakereleri esnasında sözleşmenin aslî ve önemli unsurları hakkında birbirlerine gerekli ve doğru bilgileri verme yükümlülükleri vardır.[45]

VI. TİP GEMİ SATIM SÖZLEŞMELERİ

A) GENEL OLARAK

Sözleşme müzakereleri sonucunda taraflarca kararlaştırılan *"Memorandum of Agreement"* hukukî niteliği itibariyle bir gemi satım sözleşmesidir. Sözleşme niteliğindeki bu belge genelde uygulamada kullanılan tip sözleşme formları örnek alınarak hazırlanmaktadır.[46] Tüm dünyada büyük kabul görmüş "*Norwegian Saleform*", "*Nipponsale*", "*DEMOLİSHCON*" gibi isimlerle anılan tip sözleşmeler, uygulamada gemi satım sözleşmelerinin hazırlanmasında sıklıkla kullanılmaktadır. İlk olarak Norveçli Gemi Tellâlları Birliği (*Norwegian Shipbrokers' Assocation*) tarafından oluşturulan ve daha sonra BIMCO (*The Baltic and International Maritime Council*) tarafından kabul edilen ve yayımlanan "*Norwegian Saleform"* batıda bu standart formlardan en yaygın olarak kullanılanıdır. Bu form, ilk olarak 1948 yılında hazırlanmış olup, zaman içerisinde çeşitli tadilatlar ile birlikte bugüne kadar gelmiştir. Bugün uygulamada, "*Norwegian Saleform 87*" ve "*Norwegian Saleform*

---

[45] Eren, F.: age., (C. I.), Ankara, 1994, s. 45. Uluslararası gemi satımına hakim olan İngiliz "*Common Law"* hukuk sisteminde dürüstlük kuralına yer verilmemiştir. Bu hukuk sisteminde üzerinde en fazla tartışılan konulardan birisi olan dürüstlük kuralı ile ilgili olarak bkz. Sims, V.: "*Good Faith in English Contract Law: Of Triggers and Concentric Circles*", Ankara Law Review, Vol. 1 No. 2, Ankara, Winter 2004, s. 213 – 232.

[46] Mandaraka – Sheppard, A.: age., s. 455; Hill, C.: age., s. 70.

93" adıyla iki farklı form kullanılmakta olup, bunlardan ekseriyetle ikincisi tercih edilmektedir.[47] "*Nipponsale*"[48] olarak adlandırılan ve Japon Denizcilik Birliği tarafından ilk olarak 1965 yılında yayımlanan ve son olarak 1999 yılında değişikliğe uğrayan formdan ise Japonya ve diğer güneydoğu Asya ülkelerinde faydalanılmaktadır.[49] *DEMOLİSHCON* olarak anılan ve yine BIMCO tarafından 2001 yılında yayımlanan formdan ise hurdaya çıkartılmak ve parçalanmak üzere satılan gemilerin satımı konusunda istifade edilmektedir.[50]

Tip sözleşmeler, geminin satımı konusunda anlaşmaya varan ve sözleşme hazırlama aşamasında bulunan satıcı ve alıcıya başlangıç için kapsamlı bir metin sunmaları sebebiyle uygulamada tercih edilmektedir. Taraflar, seçmiş oldukları tip sözleşmeye, bir takım eklemelerde bulunarak veya yayımlanmış formdan farklı düzenlemeler benimseyerek kendi sözleşmelerini daha kolay bir şekilde oluşturabilir.[51] Bu sebeblerle, günümüzde standart formların uluslararası gemi satım sözleşmelerinin hazırlanmasında temel alınan metinler oldukları ifade edilebilir.

B) *NORWEGIAN SALEFORM 93* (NSF. 93)

NSF. 93, *Norwegian Saleform* olarak bilinen standart gemi satım sözleşmesi formunun en son tadil edilmiş şekli olup, günümüzde özellikle batıda en yaygın

---

47 Sözleşme formu için bkz. www.bimco.org/Corporate%20Area/Documents/Document_samples/Sundry_Other_Forms.aspx ve ayrıca tezin sonunda formun bir örneği eklenmiştir.

48 Sözleşme formu için bk. http://www.jseinc.org/document/sales/nipponsale/nipponsale1999sample.pdf ve ayrıca tezin sonunda formun bir örneği eklenmiştir.

49 Bununla birlikte Atamer, özellikle dökme yük gemilerinin genelde Japonya'dan satın alındığını, bu sebeble *Nipponsale'*in de uygulamada *Norwegian Saleform 93* kadar sıklıkla karşılaşılan bir form olduğunu belirtmektedir. Bkz. Atamer, K.: agm. ("Gemi Satım Sözleşmesi"), s. 372, 373.

50 Strong, M. / Herring, P.: *Sale of Ships, The Norwegian Saleform*, London, 2004, s. 1; Goldrein, I. / Turner P.: age., s. 69.

51 Goldrein, I. / Turner P.: age., s. 70, 71.

olarak kullanılan formdur. İngilizce kaleme alınan 16 maddelik bu formun her satırı, kullanım kolaylığı sağlamak maksadıyla numaralandırılmıştır. Formda ilk olarak, tarafların kimlikleri ve satıma konu geminin adı, sınıflandırma kuruluşu, inşa yeri ve tarihi, bayrağı, tanınma işareti, sicil numarası, tescil tarihi ve tonajı gibi gemiyi ferdileştirici bilgilerin bulunduğu ve formda kullanılan bir takım terimlerin tanımlarının yapıldığı bir başlangıç kısmına yer verilmiştir. Bu başlangıç kısmından sonra maddeler hâlinde sözleşmenin hükümlerine geçilmektedir.

NSF. 93'ün 1. maddesi; satım bedelini (*Purchase Price*) hükme bağlamakta, taraflarca kararlaştırılan satım bedelini göstermektedir. Teminat (*Deposit*) olarak satım bedelinin % 10'una denk gelecek miktardaki avansın alıcı tarafından ödeneceği ve sözleşmenin anlaşmaya uygun ifasını güvence altına almak maksadıyla, tarafların ortak hesaplarında muhafaza edileceği formun 2. maddesinde hükme bağlanmaktadır. Taraflar sözleşmede, sözleşme tarihinden itibaren ne kadar süre zarfında bu teminatın ödeneceğini kararlaştırır. Ayrıca bu madde metninde, teminat parasının faizinin alıcıya ait olacağı, teminatın muhafazasından kaynaklanan masraflara ise tarafların eşit olarak katlanacakları öngörülmüştür. Diğer taraftan, NSF. 93'ün 2. maddesinde öngörülen teminat parası (*deposit*) hukukî niteliği itibariyle, Borçlar Kanununun 156. maddesinde hükme bağlanan pey akçesi değildir. Çünkü pey akçesinin, alıcının ediminin ifasına teminat teşkil etme fonksiyonu yoktur. Borçlar Kanununun 156. maddesine göre pey akçesi, sözleşmenin kuruluşuna delil olarak verilen bir miktar paradan ibarettir.[52]

---

[52] BK. m. 156/I : **"***Bir kimse pey akçesi verdiği takdirde, bunu zamanı rücu olarak değil;* ***belki akdin inikadına delil olmak üzere vermiş addolunur***." Her ne kadar Borçlar Kanununun 156/I.

Satım bedelinin ödenmesi NSF. 93'ün 3. maddesinde düzenlenmiştir. Bu madde hükmüne göre, satım parası tüm banka harçlarından muaf olarak, geminin teslimi anında ve fakat en geç sözleşme hükümlerine göre teslime hazır olduğu andan ve NSF. 93'ün 5. maddesi gereğince satıcı tarafından yapılacak teslim ihbarından itibaren üç banka günü içerisinde ödenir. Buna göre NSF. 93'te, Borçlar Kanununun 182/II maddesinde de kabul edildiği üzere aynı anda ifa prensibinin kabul edildiği belirtilebilir.[53]

Geminin muayenesi, NSF. 93'ün üzerinde ayrıntılı bir şekilde durduğu hususlardan birisidir. Formun 4. maddesi, geminin muayenesini (*inspection*) iki alternatif seçenek halinde düzenlemektedir. Maddeye göre sözleşmenin akdedilmesinden önce geminin muayenesi mümkündür. Muayene sonrası geminin aranılan özelliklere sahip olduğu tespit edilmişse, alıcı sözleşme görüşmelerine devam edebilir ve daha sonra sözleşme kat'i olarak bağlayıcı surette akdedilebilir.[54] Buna göre, NSF. 93'ün 4(a) maddesinde öngörülen seçenekte, alıcının sözleşme müzakereleri aşamasında gemiyi ve sınıflandırma kayıtlarını muayene ve kabul ettiği tespit edilerek, sözleşmenin bağlayıcılık vasfı belirtilmektedir. Buna karşılık, NSF. 93'ün 4(b) maddesinde öngörülen seçenekte ise, sözleşmenin bağlayıcılık kazanması, alıcının gemiyi ve sınıflandırma kayıtlarını muayene ederek kabul etmesi taliki şartına bağlanmıştır. Dolayısıyla taraflar sözleşme müzakereleri sonucunda

---

maddesinde pey akçesinin bir teminat veya kaparo fonksiyonundan bahsedilmemişse de, satım sözleşmesi uygulamasında, genelde taraflar bu madde hükmünün aksine pey akçesine bu manada bir fonksiyon yüklemektedir. Bkz. Eren, F.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, C. III., s. 376. Atamer de uygulamadaki bu yaklaşım sebebiyle olsa gerek, makalesinde NSF. 93'ün 2. maddesinde düzenlenen *"deposit"*i pey akçesi olarak nitelendirmektedir. Bkz. Atamer, K.: agm. ("Gemi Satım Sözleşmesi"), s. 376.

53 Strong, M. / Herring, P.: age., s. 57.

54 Atamer, K.**:** agm. ("Gemi Satım Sözleşmesi"), s., 374, 375.

sözleşmeyi (*memorandum of agreement, NSF. 93*) akdetmiş olduklarından, sözleşme geçerli olarak kurulmasına rağmen sözleşmenin hüküm ve sonuçlarını doğurması ertelenmektedir. Bu düzenlemeye göre, satıcı sözleşmede tayin olunan bir yerde gemiyi, gemi ve makine jurnalleri de dahil olmak üzere muayeneye hazır hâlde bulundurmakla yükümlüdür. Alıcı da geminin muayenesini geciktirmekten kaçınmakla mükelleftir. Aksi takdirde, satıcının gecikmeden mütevellit tüm zararlarının tazmini zorunda kalır. Alıcı muayene sonrasında gemiyi kabul ettiği takdirde, satıcıya yazılı bir kabul bildiriminde bulunmak zorundadır. Sözleşmenin hüküm ve sonuçlarını doğurabilmesi için bu bildirimin, muayenenin tamamlanması anından itibaren en geç 72 saat içerisinde satıcının hâkimiyet alanına ulaşması gerekmektedir. Aksi takdirde sözleşme hükümsüz hâle gelecek olup, NSF. 93'ün 2. maddesi gereğince müşterek hesapta muhafaza altında tutulan teminat parası, işlemiş faiziyle birlikte alıcıya iade edilecektir. NSF. 93'ün 4(b) maddesi bu hâliyle Borçlar Kanununun 219. ve 220. maddelerinde hükme bağlanan "satıcının nezdinde muayene şartıyla satım" sözleşmesine benzer bir düzenleme getirmektedir.[55] Genel olarak bu form örnek alınarak hazırlanan gemi satım sözleşmelerinde NSF. 93'ün 4(a) maddesinde öngörülen seçenek tercih edilmektedir. Çünkü uygulamada genelde, alıcı sözleşme görüşmeleri esnasında geminin beklediği nitelikleri haiz olup olmadığını anlamak için geminin muayenesi yoluna gitmekte ve buna göre sözleşmeyi bağlayıcı olarak akdetmektedir.[56] Taraflar hazırlamış oldukları gemi satım sözleşmesinde, bu

---

[55] Atamer, K.: agm. ("Gemi Satım Sözleşmesi"), s. 374, 375.
[56] Strong, M. / Herring, P.: age., s. 66; Goldrein, I. / Turner P.: age., s. 184.

alternatif düzenlemelerden birisini seçmedikleri takdirde, (a) bendinde yazılı olan düzenlemeyi kabul etmiş sayılır. [57]

NSF 93.'ün 5. maddesi, bildirimler, teslim yeri ve zamanı başlığını taşımaktadır. Bu maddede satıcının gemiyi teslim borcu düzenlenmektedir. Aşağıda gemi satım sözleşmesinde satıcının mülkiyeti nakil borcu kapsamında, NSF 93.'ün 5. maddesinin getirmiş olduğu düzenleme tarzı da incelemeye konu edileceğinden, bu maddeye ilişkin ayrıntılı açıklamaya bu bölümde yer verilmiştir.[58]

NSF. 93'ün 4. maddesindeki düzenleme dışında, geminin muayenesiyle ilgili bir diğer düzenleme NSF 93.'ün 6. maddesinde bulunmaktadır. Burada geminin havuzlanmak suretiyle veya dalgıç vasıtasıyla, sualtı parçalarının muayenesi (*Drydocking/Divers Inspection*), ele alınmaktadır.[59] NSF 93.'ün 4. maddesinde düzenlenen muayene, sözleşmenin kuruluşu aşamasında geminin alıcı tarafından kabulü ve sözleşmenin hüküm ve sonuçlarını doğurması ile ilgili olarak yapılmakta olan bir muayenedir. NSF 93.'ün 6. maddesinde öngörülmüş olan muayene ise, sözleşmenin ifası ile ilgili olarak geminin tesliminden önce sınıflandırma kuruluşu tarafından yapılacak olan bir muayenedir.[60] Burada oldukça ayrıntılı bir düzenleme öngörülmüş olup, taraflara alternatif düzenlemelerden birisini seçme imkanı tanınmıştır. NSF. 93'ün 6. maddesinde öngörülen seçeneklerden birisi (a) bendinde

---

57 Strong, M. / Herring, P.: age., s. 63 – 68.

58 Bkz. aşa. s. 74.

59 NSF. 87'de öngörülmeyen dalgıç vasıtasıyla muayene imkanı ve bir takım diğer yenilikler 1993 yılında yapılan tadilat ile *Norwegian Saleform*'a dahil edilmiştir. NSF. 87'de geminin su altı muayenesi hususu 24 satırdan müteşekkil iken, NSF. 93'te 73 satırlık bir metinle ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir: Strong, M. / Herring, P.: age., s. 38.

60 NSF. 87'nin 6. maddesinde bu muayenenin geminin teslimiyle ilgili (*in connection with the delivery*) olduğu açıkça belirtilmektedir. Ancak Atamer makalesinde, NSF. 93'ün 6. maddesinde öngörülen sualtı muayenesini de NSF. 93'ün 4(b) maddesinde öngörülmüş olan muayenenin bir devamı veya daha da ayrıntılı bir biçimi olarak değerlendirmektedir. Bkz. Atamer, K.: agm. ("Gemi Satım Sözleşmesi"), s. 376.

düzenlenmiştir. Buradaki düzenlemeye göre, satıcı, su altı parçalarının sınıflandırma kuruluşu tarafından muayenesine imkân sağlayacak şekilde, gemiyi teslim limanında bulunan bir havuza yerleştirecektir. Muayene sonrasında geminin dümeni, pervanesi veya başka bir su altı parçasında[61], geminin mevcut sınıfını etkileyecek nitelikte bir arıza tespit edilirse, satıcı sınıflandırma kuruluşunu tatmin edecek şekilde bu arızayı gidermekle yükümlüdür. Bu muayenenin süresini belirleme yetkisi, muayeneyi yürüten sınıflandırma kuruluşunun kurallarına bırakılmıştır. Diğer alternatif hüküm ise, maddenin (b) bendinde öngörülmüştür. Buradaki düzenlemeye göre, alıcı havuza alınmaksızın gemiyi teslim alabilecektir. Ancak alıcı teslimden önce gemiyi havuzlanmaksızın, sınıflandırma kuruluşunun da onayını alacak bir dalgıç vasıtasıyla, muayene ettirme imkânına sahiptir. Alıcı bu hakkını kullanmak isterse satıcı muayene için gerekli olan ortamı sağlamak ve muayene masraflarını karşılamak durumundadır.[62] Öyle ki, sözleşmede (NSF 93. m. 5/b) belirtilen teslim limanında, bu muayenenin icrası mümkün değilse, satıcı teslim limanına yakın başka bir limanda gemiyi hazır etmek zorundadır.[63] Muayenenin süresi ve yapılış tarzı sınıflandırma kuruluşunu tatmin edecek nitelikte olmalıdır. NSF 93.'ün 6(b) – ii. maddesine göre, dalgıç vasıtasıyla yapılan bu muayene sonucunda geminin dümeni, pervanesi veya başka bir su altı parçasında, geminin mevcut sınıfını etkileyecek nitelikte bir arıza tespit edilirse ve bu arızanın sınıflandırma kuruluşunu tatmin edecek surette tamiratı suda mümkün değilse, gemi havuzlanacaktır. Bu hâlde, geminin havuzlanması masraflarına satıcı katlanır. Geminin havuzlanmasından sonra

---

[61] Geminin diğer su altı parçaları tabirinin, geminin görünmeyen iç parçalarını da kapsayıp kapsamadığı hususu tartışmalıdır. Bkz. Strong, M. / Herring, P.: age., s. 79.

[62] Goldrein, I. / Turner P.: age., s. 190.

[63] Teslim limanında şartların uygun olup olmadığına kimin karar vereceğinin gösterilmemiş olması eleştirilmektedir. Bkz. Strong, M. / Herring, P.: age., s. 82.

NSF. 93'ün 6(a) maddesinde ki usul takip edilerek, geminin sınıflandırma kuruluşu tarafından muayenesi gerçekleştirilir. Bu muayene sonrasında da belirtilen parçalarda bir arıza ve bu arızanın geminin sınıfını etkileyecek ciddiyette olduğu tespit edilirse, satıcının bu arızayı giderme yükümlülüğü söz konusu olacaktır.[64] NSF. 93'ün 6(b) – iii. maddesine göre de, geminin havuzlanması gerektiği anlaşılmış olup da, teslim limanında uygun havuzlama imkânı yoksa, satıcının gemiyi bu imkâna sahip uygun bir limanda hazır etme yükümlülüğü vardır. Bu durumda NSF. 93'ün 5(b) maddesinde öngörülmüş olan kançello tarihi (*cancelling date*) meydana gelen bu gecikme nispetinde uzatılacaktır; ancak bu gecikme süresi 14 iş gününü geçmemelidir.[65] Geminin NSF 93.'ün 6(a) veya (b) maddeleri gereğince havuzlanması durumunda, hâlin icabına göre maddenin (c) bendinde bulunan düzenlemelerden birisi uygulama yeri bulabilir. Buradaki düzenlemeler, geminin kuyruk düzeneğinin muayenesi, muayene ve havuzlama masraflarının hangi tarafa ait olacağı ve alıcının havuzlama işlerine katılımı gibi hususları konu edinmektedir.[66] Sözleşmenin hazırlanmasında taraflar, NSF. 93'ün 6(a) veya (b) maddelerinde öngörülen alternatif düzenlemelerden birisini seçmedikleri takdirde, (a) bendinde öngörülen düzenlemeyi kabul etmiş sayılırlar.

---

[64] Gemi dalgıç muayenesinden sonra havuzlanır ve sınıflandırma kuruluşunca muayene edildikten sonra bir arıza tespit edilemez veya dalgıcın tespit ettiği arızanın geminin sınıfını etkileyecek ciddiyette olmadığı anlaşılırsa, geminin havuzlanma masraflarını ve sınıflandırma kuruluşunun muayeneye müdahil olması masraflarını hangi tarafın karşılayacağı hususu formda belirtilmemiştir. Strong, M. / Herring, P.: age., s. 83; Mandaraka – Sheppard, A.: age., s. 480 – 483.

[65] "*Cancelling date*": Sözleşmede geminin teslimi tarihi konusunda belirli bir vade tespit edilmekle birlikte, bu tarihte teslimin gerçekleşememesi ihtimaline binaen kararlaştırılan ifanın muhtemel ertelenme tarihi olarak belirtilebilir. Hill, C.: age., s. 68.

[66] Goldrein, I. / Turner P.: age., s. 191.

NSF. 93'ün 7. maddesi, gemi satım sözleşmesinin kapsamını belirlemektedir. Buradaki düzenlemeye göre satım sözleşmesine konu gemi alıcıya, üzerindeki ve karadaki tüm eklenti ve bütünleyici parçalarıyla birlikte teslim edilir.

Sözleşmenin ifası aşamasında taraflarca düzenlenecek ve temin edilecek belgeler ise NSF. 93'ün 8. maddesinde belirtilmektedir. Buradaki düzenlemede öngörülen hususlara, gemi satım sözleşmesinin ifası kapsamında aşağıda ayrıca değinilmiştir.[67]

Satıcının zapta karşı tekeffül borcuna düzenleme getiren madde NSF. 93'ün 9. maddesidir. Buradaki düzenlemeyle satıcı, geminin teslim anında tüm çarter sözleşmelerinden, ipotek, gemi alacaklısı ve diğer yüklerden bağışık olduğunu taahhüt eder. Satıcı ayrıca geminin tesliminden önce doğmuş olup da alıcıya karşı da ileri sürülebilecek olan tüm talep ve iddiaların alıcıya etki edecek menfî sonuçlarını gidermeyi de taahhüt etmektedir.

Vergiler, harçlar ve diğer bu türden masrafların paylaşımını düzenleyen NSF. 93'ün 10. maddesine göre, alım ve alıcının bayrak devletinde yapılacak sicil masraflarına alıcı, buna mukabil satım ve geminin sicilinde yapılacak terkin masraflarına satıcı katlanır.

NSF. 93'ün 11. maddesi, hasarın geçişini düzenlemektedir. Bu düzenlemeye ilişkin ayrıntılı açıklama aşağıda "hasarın intikali" bahsinde yapılmıştır.[68]

---

[67] Bkz. aşa. s. 74 vd.
[68] Bkz. aşa. s. 94.

NSF. 93'ün 12. maddesinde, alıcının gemiyi teslim almakla birlikte, geminin ismini değiştirme yükümlülüğü altına girdiği belirtilmektedir.

NSF. 93'ün 13. maddesi, alıcının temerrüdüyle alâkalıdır. Buradaki düzenlemeye göre, alıcı NSF. 93'ün 2. maddesi gereğince şart koşulan teminat parasını (*deposit*) yatırmadığı takdirde, satıcı sözleşmeyi feshedebilir ve alıcının sözleşmeye aykırı davranışı sebebiyle uğradığı tüm zararlarını faiziyle birlikte talep edebilir. Alıcının satım parasını ödeme borcunu NSF. 93'ün 3. maddesine uygun surette ifa etmemesi hâlinde de, satıcının sözleşmeyi fesih hakkı doğmaktadır. Bu durumda, satıcı NSF. 93'ün 2. maddesinde öngörülen teminat parasını işlemiş faiziyle birlikte almaya hak kazanacaktır. Eğer satıcı, alıcının temerrüdü sebebiyle zarara uğramışsa ve bu zarar satıcıya ödenecek olan teminat parasını aşıyorsa, satıcı bakiye zararını faiziyle birlikte talep edebilir.

Satıcının temerrüdü ise NSF. 93'ün 14. maddesinde düzenlenmektedir. Buradaki düzenleme, aşağıda satıcının temerrüdü bahsinde ayrıca ele alınmıştır.[69]

Alıcının sözleşmenin imzalanmasından sonra gemiye aşinalık kazanmak maksadıyla güverteye temsilci çıkartma hakkı, NSF 93.'ün 15. maddesiyle ayrıca tanınmıştır.

Bu tip sözleşme örnek alınarak oluşturulan sözleşmeye ilişkin doğabilecek ihtilâfların çözümü hususunda öngörülen tahkim şartı, formun 16. maddesinde düzenlenmiştir. Formda taraflara alternatif hükümlerden birisini seçme imkanı tanımıştır. Buradaki düzenlemenin (a) bendinde, sözleşmeyi idare edecek hukukun

---

[69] Bkz. aşa. s. 111.

İngiliz hukuku olduğu ve uyuşmazlığın İngiliz tahkim hukukuna göre Londra'da kurulacak bir hakem heyeti tarafından halledileceği belirtilmektedir. Maddenin (b) bendinde de benzer bir düzenleme bulunmaktadır. Burada da, gemi satım sözleşmesine uygulanacak hukukun Amerikan hukuku ve New York Eyaleti hukuku olduğu, uyuşmazlığın New York'ta bir hakem heyeti tarafından çözüleceği belirtilmektedir.[70] Maddenin (c) bendinde ise, taraflara sözleşmeye uygulanmasını istedikleri üçüncü bir hukuku seçme imkânı tanınmıştır. Taraflar buradaki düzenlemede boş bırakılan kısımları doldurarak farklı bir düzenleme tarzı da benimseyebilirler. Bu alternatif seçenekler arasında bir tercihte bulunulmamışsa, NSF. 93'ün 16(a) maddesindeki düzenleme kabul edilmiş sayılır.

[70] Hakem heyetinin ne surette teşkil edeceği yine buradaki madde hükümlerinde düzenlenmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNDE SATICININ GEMİYİ TESLİM VE MÜLKİYETİ NAKİL BORCU VE BU BORCUN İFASI

I. GENEL OLARAK

Satım sözleşmesinin tanımını, tarafların aslî edim yükümlerinden hareketle ortaya koyan Borçlar Kanununun 182/I. maddesi hükmü gereğince satıcının aslî borcu, satılanı teslim ve mülkiyeti nakil borcu olarak ortaya çıkmaktadır. Borçlar Kanununun 182/I. maddesinde öngörülen bu düzenleme gemi satım sözleşmesine uyarlanacak olursa satıcı, gemiyi teslim ve mülkiyeti nakil borcu altındadır.

Borçlandırıcı işlem niteliğindeki satım sözleşmesinin, satılan eşyanın mülkiyetini nakil fonksiyonu söz konusu olmadığından, satıcının teslim ve mülkiyeti nakil borcunu ifası bir tasarruf işlemi vasıtasıyla gerçekleşir. Taşınır mülkiyetinin iktisabı kapsamında mülkiyetin intikalini hükme bağlayan Türk Medeni Kanunun 763. maddesi hükmü satım sözleşmesinin ifası bağlamında mülkiyetin intikali hakkında da cari olacaktır. Bu madde hükmüne göre, taşınır mülkiyetinin nakli için zilyedliğin devri gereklidir (TMK. 763/I). Ancak, başlı başına zilyedliğin devredilmiş olması mülkiyetin nakli için yeterli değildir. Taraflar, ayrıca zilyedliğin mülkiyeti nakil amacıyla alıcıya geçirildiği konusunda anlaşmalıdır (aynî akit).[1]

---

[1] Aral, F.: age, s. 90; Ertaş, Ş.: age., s. 437.

İfanın hukukî mahiyetiyle ilgili olarak çeşitli görüşler ortaya atılmıştır.[2] Bu görüşlerden bizim de katıldığımız sınırlı akit görüşüne göre; satım sözleşmesinin ifası, maddi bir fiil ile değil, bir aynî akitle gerçekleşmektedir. Her ne kadar Türk Medeni Kanununun 763. maddesinde taşınır mülkiyetinin nakli için yalnızca zilyedliğin devrinden bahsedilmiş olsa da, zilyedliğin mülkiyeti nakil gayesiyle devredildiği konusunda da tarafların anlaşmaları gerekmektedir.[3]

Tarafların zilyedliğin nakli hususundaki iradeleri birbiriyle uyuşmuyorsa, meselâ taraflardan birisi kullandırma amacıyla zilyedliği devrederken, diğeri mülkiyeti iktisap ettiği düşüncesiyle eşyayı kabul ediyorsa, zilyedlik devredilmiş olsa dahi, bu ifa geçerli bir ifa olmayacaktır. Dolayısıyla mülkiyetin alıcıya nakli de gerçekleşmez. Tarafların zilyedliğin nakli hususundaki iradelerinin birbirleriyle uyuşması gerektiğinden, yani satıcının satılanın mülkiyetini nakil niyetiyle teslim etmiş, alıcının da mülkiyeti iktisap iradesiyle satılanı teslim almış olması

---

[2] Eren, F.: age., (C. III.), Ankara, 1994, s. 82 – 89. İfanın hukukî niteliğini açıklayan görüşler, ifayı bir akit olarak değerlendiren genel akit görüşü, borcu sona erdiren maddi bir fiil olduğunu öne süren maddi fiil görüşü ve bu iki görüşün uzlaşısı niteliğinde bulunan sınırlı akit görüşüdür. Sınırlı akit görüşüne göre, ifa temelde bulunan akdî ilişkinin mahiyetine göre, yapma, yapmama, katlanma gibi maddi bir fiilden ibaret olabileceği gibi, akit veya diğer surette bir hukukî işlem de olabilir. Eğer ifa maddi bir fiilden ibaret olarak değerlendirilirse ifada bulunan borçlunun fiili ifa amacıyla gerçekleştirip gerçekleştirmediğinin veya hukukî işlem ehliyetini haiz olup olmadığı hususlarının bir önemi olmayacaktır. Buna karşılık ifa bir hukukî işlem olarak nitelendirilirse, hukukî işlemlerin geçerliliği için önem arz eden tüm hususların varlığı aranacaktır. İfanın hukukî mahiyetiyle ilgili bu görüşlerle ilgili olarak bkz. İnceoğlu, E.: "İfanın Hukukî Niteliği ve Borçlunun Edime Uygun Eyleminin İfa Teşkil Edip Etmeyeceği Sorunu", Ank. Huk. Fak. Der., C. 54, S. 4, 2005, s. 150; Tekinay, S. S.: *Borçların İfası, İhlâlı, Sona Ermesi*, İstanbul, 1967, s. 4; Tekinay, S. S.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul, 1993, s. 758; Tunçomağ, K.: *Borçlar Hukuku Dersleri, Genel Hükümler* C. I., İstanbul, 1965, s. 374; Esener, T.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 16; Cansel makalesinde taşınır mülkiyetinin naklinde ifanın hukukî mahiyetiyle ilgili olarak bunun bir aynî akit olduğu yönündeki görüşlere ciddi eleştiriler getirmektedir. Yazara göre taşınır mülkiyetinin devrinde tasarruf işlemi taşınırın zilyedliğinin karşı tarafa geçirilmesinden ibarettir. Tasarruf işlemiyle zilyedliğin geçirilmesi ayrı şeyler değildir. Dolayısıyla "aynî sözleşme" kavramı tamamen bir faraziyeden ibarettir. Bkz. Cansel, E.: "Menkul Mülkiyetinin Geçişinin İlliliği Meselesi ve Aynî Sözleşme Kavramı", İmran Öktem Armağanı, Ankara, 1970, s. 350 vd.

[3] Türk Medeni Kanununun 763. maddesinde anlaşmadan söz edilmemiş olmasının sebebi olarak, rızalarda uyuşma unsurunun esasen zilyedliğin devrinde yer alması gerektiği de belirtilmektedir. Bkz. Oğuzman, M. K. - Seliçi, Ö. - Özdemir, S. O.: *Eşya Hukuku*, İstanbul, 2006, s. 570.

arandığından, tarafların iradelerinin tasarruf işlemi bağlamında ayrıca uyuşmasına ihtiyaç vardır. Bu sebeble, ifa yani mülkiyetin nakli bir anlaşmayla - daha doğrusu - bir aynî akitle gerçekleşmektedir.[4]

Gemi satım sözleşmesi söz konusu olduğunda da aynı prensipler geçerlidir. Yani gemi satım sözleşmesi gereğince gemi mülkiyetinin nakli de taraflar arasında yapılacak bir aynî sözleşmeyle gerçekleşir. Ancak, genel taşınır satımından farklı olarak gemi mülkiyetinin nakli, Türk Medeni Kanununun 763. maddesine değil, Türk Ticaret Kanununun ilgili hükümlerine tâbidir.

Gemi üzerindeki mülkiyet ve diğer aynî haklar, Türk Ticaret Kanununun, Deniz Ticareti kitabının birinci faslı, dördüncü kısmında (TTK. m. 866 – 945) özel olarak düzenlenmiştir. Buradaki özel düzenlemelerin uygulama yeri Türk Ticaret Kanununun 866 maddesinin I. fıkrasında, "*Kanunda aksine hüküm olmadıkça bu kısım hükümleri yalnız bir Türk gemi siciline kayıtlı bulunan gemiler hakkında tatbik olunur*" şeklinde belirtilmiştir. Dolayısıyla, gemi satım sözleşmesine konu edilen gemi, sicile kayıtlı bir gemiyse, sözleşmenin ifası kapsamında mülkiyetin nakli Türk Ticaret Kanununun. 866/I. maddesi gereğince Türk Ticaret Kanunu hükümlerine tâbidir. Sicile kayıtlı geminin mülkiyetinin ne surette nakledileceği hususu, gemi

---

[4] Yavuz, C.: age., s. 61, 62; Ertaş, Ş.: age., s. 437; Saymen, H. / Elbir, H. K.: *Türk Eşya Hukuku Dersleri*, İstanbul, 1963, s. 393, 394. Serozan taşınır mülkiyetinin geçişindeki hukukî süreci iki aşamalı ve üç istasyonlu bir iktisap süreci olarak nitelendirmektedir. Yazara göre taşınır mülkiyetinin intikali şu aşamalardan meydana gelmektedir. İlk olarak bir borçlandırıcı işlem bulunmalı, bu borçlandırıcı işlem gereğince mülkiyetin nakledildiği hususunda tarafların ayrıca anlaşmaları, yani bir aynî akit yapmaları ve son olarak teslim daha doğrusu zilyedliğin devri şeklindeki maddi fiil ile intikalin tamamlanması gerekmektedir. Yazara göre zilyedliğin devri, aynî tasarruf sözleşmesinin hukukî sonuçlarını doğurması için gerekli olan yasal bir geciktirici şarttır. Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.: age. (*Eşya Hukuku*), s. 308, 309; Oğuzman, M. K. / Seliçi, Ö. / Özdemir, S. O.*:* age., s. 570; Gürsoy, K. / Eren, F. / Cansel, E.: age., s. 714.

mülkiyetinin devren iktisabı yolu olarak Türk Ticaret Kanununun 868. maddesi ve devamında düzenlenen gemi mülkiyetinin temlikine ilişkin hükümlerine göre tespit edilir. Sicile kayıtlı olmayan gemilere ise, Türk Ticaret Kanununun 867. maddesi uygulanır.

Türk Ticaret Kanununun 867. maddesine göre, sicile kayıtlı olmayan gemiler üzerindeki mülkiyet ve sair ayni haklar hususunda, Türk Medeni Kanununun taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanır. Ancak gemi mülkiyetinin temlikine ilişkin bir hukukî işlem söz konusuysa, sözleşmenin taraflarına Türk Medeni Kanununun öngördüğü düzenlemelerden farklı bir düzenleme tarzı benimseme imkânı da tanınmıştır.

Görüldüğü üzere, gemi satım sözleşmesinin ifası kapsamında gemi mülkiyetinin nakli, geminin sicile kayıtlı olup olmamasına göre farklılık arz etmektedir. Bu sebeble, Türk Ticaret Kanunun öngördüğü bu ayrımı konunun izahında da benimseyerek, gemi mülkiyetinin naklinin sicile kayıtlı gemilerde ve sicile kayıtlı olmayan gemilerde olmak üzere ayrı ayrı izahı yoluna gidilmiştir.

II. SİCİLE KAYITLI GEMİLERDE

Bu bölümde, satıcının, bir Türk gemi siciline kayıtlı gemiyi teslim ve mülkiyeti nakil borcunun ifası açıklanmaya çalışılmıştır. Bunun için ilk olarak sicile kayıtlı gemi kavramı üzerinde durulacaktır.

A) SİCİLE KAYITLI GEMİ KAVRAMI

Gemiler için taşınırlara ilişkin genel nitelikli düzenlemelerden farklı düzenlemeler getirilmesinin sebebi, gemilerin önemli bir ekonomik değer arz ediyor olmasıdır. Bu gerekçe, gemiler için bir sicil düzeninin öngörülmesinde de geçerlidir. Tarihsel olarak gemiler anavatanın yüzen parçaları olarak nitelendirildiklerinden, tâbiîyet, bayrak çekme ve sair kamusal hususların tespiti açısından öngörülen siciller, zamanla mülkiyet ve diğer sınırlı aynî haklar bakımından da önem arz eder hâle gelmiştir.[5] Bugün dünya denizciliğinde beş ayrı türde sicilin varlığından bahsedilebilir. Bunlar; geleneksel ulusal gemi sicilleri, yapı sicilleri, gemi kira sicilleri, açık - elverişli siciller ve uluslararası siciller olarak isimlendirilmektedir.[6]

Bu sicillerin tümü bu tezin ilgi alanına girmemektedir. Bu yüzden, sicile kayıtlı gemi kavramından anlaşılması gerekenin ne olduğu ortaya konulmalıdır.

Türk hukukunda gemiler için üç farklı sicil öngörülmüştür. Bunlar; Milli Gemi Sicili (MGS),[7] Türk Uluslararası Gemi Sicili (TUGS) ve İnşa Hâlindeki Gemilere Özgü Sicil (TTK. m. 858 – 864) olarak adlandırılmaktadır. İnşa hâlindeki gemilerin satımı tezin inceleme konusuna dahil olmamakla birlikte, diğer sicillerden farklı olarak bu sicile sınırlı bir işlev bahşedilmiştir. Bu sicil, henüz gemi vasfını

---

5 Coles / Ready.: *Ship Registration*, London, Hong Kong, 2002, s. 6, 7; Şeker, Z.: "Türk Hukukunda Gemi Sicillerinin Düzenlenişi ve Sahip Olduğu Fonksiyonlar", Cumhuriyet'in 75. Yıl Armağanı, İstanbul, 1999, s. 879; Çağa, T / Kender, R.: age.(C.I), s. 72; Kender, R. / Çetingil, E.: age., s. 46.

6 Demirkıran, H.M.: "Avrupa Topluluğu Gemi Sicili Çalışmaları ve Türk Uluslararası Gemi Sicili İle Karşılaştırılması", Deniz Hukuku Dergisi yıl: 5 sayı: 1 – 4, ocak – aralık 2000 (Gündüz Aybay'ın Anısına), s. 132.

7 Türk Ticaret Kanununun 839 – 865. maddeleri arasında bulunan üçüncü kısımda düzenlenen sicildir. 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunun 2. maddesinde bu sicil "Milli Gemi Sicili" olarak adlandırılmıştır.

kazanmamış yapı üzerinde bir ipotek hakkı tesisi veya yapının ihtiyatî veya icraî haczinin temini amacına hizmet eder.

Tezde "bir Türk gemi sicili" kavramında bahsi geçen siciller gemiler için öngörülmüş olan "Milli Gemi Sicili" ve "Türk Uluslararası Gemi Sicili" isimli siciller olarak anlaşılmalıdır. Buna göre yabancı bir devletin gemi siciline kayıtlı bir gemi, Türk hukukuna göre sicile kayıtlı olmayan gemi hükmünde olup[8], üzerindeki zilyedlik ve mülkiyet hakkına, siciline kayıtlı olduğu ülke hukuku uygulanır. Bunlar sicile kayıtlı olmayan Türk gemileri ile bir tutulup Türk Ticaret Kanununun 867. maddesi hükmü gereği, haklarında Türk Medeni Kanununun taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanmaz. Zira, yabancı sicile kayıtlı geminin mülkiyetinin nakliyle ilgili olarak, bu nakli mümkün kılan tasarruf işlemlerinin yabancılık unsuru taşımaları dolayısıyla mesele milletlerarası özel hukuk bağlama kuralları çerçevesinde ele alınmalıdır.[9]

---

[8] 12 .HD. 7.7.1997, E. 745 / K. 8062 : "TTK.nun 866. ve 867. maddeleri hükümlerine göre Türk Gemi Siciline kayıtlı bulunmayan gemilere ilişkin olarak mülkiyet vs. ayni haklar yönünden M.K.nun menkullere ilişkin hükümleri uygulanır. Türk Gemi Siciline kayıtlı görünmeyen gemiye ilişkin verilen rehin hakkı menkul hükmünde sayılmak zorunda bulunduğundan kararın kesinleşmesi gerekmez. Kesinleşme ile ilgili kural İİK.nun 23. maddesi son fıkrasında belirtilen Türk Gemi Siciline kayıtlı gemiler için geçerlidir."

[9] Atamer, K.: agm. ("Gemi Satım Sözleşmesi"), s. 387. Bu sebeble Yargıtay 11. H.D.'sinin 7.7.1998 tarihli, 1998/5679 E., 1998/5232 K., sayılı kararına katılmak mümkün değildir. Karara konu olayı kısaca özetlemek gerekirse; S. W. Tarafından inşa ettirilen yatlardan B. isimli olanı H.S.'ye, G. ise W.D.H.'ye malik tarafından devredilmiştir. Yeni malikler yatları yine ilk malik S.W.'ye kiralamışlar, eski malik yeni kiracı S.W. de yatları *S. C. Yachting and Shipping International*'a satmıştır. İhtilâf sebebiyle davacı *S. C. Yachting and Shipping International* mülkiyet hakkının tespiti talebiyle davalılar H.S. ve W.D.H'ye karara konu davayı açmıştır. Alt derece mahkemesi davalıların geminin dava dışı S.W. tarafından davacıya usulsüz olarak satıldığı yönündeki savunmalarını haklı bulmuş, davanın reddine karar vermiştir. Daire ise bu kararı bozmuştur. Bozma gerekçesi "*... Avusturya gemi sicilinde ve Avusturya bayraklı iken S.W.'nin yatları davalılara sattığı, Türk gemi siciline kayıtlı olmayan gemilerin taşınır mal hükümlerine tâbi olduğu, davacının satıcı ile aralarındaki ilişkiyi bilemeyeceği bu suretle iyiniyetli olarak tekneleri satın aldığı gerekçesiyle yatların mülkiyetinin davacıya ait olduğunun tespitine karşı davanın reddine karar verilmiştir*" şeklindedir. Daire, bozma kararı verirken geminin halihazırda

Gemi siciline itimad prensibi yalnızca sicilin hukukî içeriğiyle ilgili olduğundan, sicile kaydedilmiş olan geminin adı, tonilatosu, bağlama limanı gibi maddi olgular bakımından güvence getirmemektedir (TTK. m. 885). Bu sebeble , gemi niteliğinde olmayan bir yüzer dokun, gemi siciline tescili ona gemi vasfını kazandırmaz. Böyle bir şey gemi olarak sicile tescil edilmiş olsa dahi diğer taşınırlar gibi işlem görür.[10]

Türk Uluslararası Gemi Sicili 16.12.1999 tarih ve 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunun (TUGSK)[11] kabulüyle birlikte kurulmuştur. Bu sicilin kurulmasıyla ulaşılmak istenilen amaç, milli gemi siciline kayıtlı gemilerin elverişli bayrak sicillerine kaçışını engellemektir.[12] Zaman içerisinde gemi sicillerinin aslî fonksiyonlarından ziyade gelir getirici özelliğini önemsemeye başlayan özellikle Bahama, Barbados, Belize gibi olabildiğince fazla sayıda gemiyi kendisine bağlayarak tescil ve diğer harçlardan ekonomik gelir elde etmeyi amaçlayan ülkeler, gemi sicillerini yabancı gemilere de açmıştır.[13] Gerek tescile ilişkin esnek kurallar öngörmeleri, gerekse bir takım mâli kolaylıklar sağlamaları sebebiyle açık / elverişli

---

Avusturya Gemi Siciline kayıtlı olup olmadığı hususu üzerinde durmamış, bir Türk gemi siciline kayıtlı olmaması sebebiyle gemiyi diğer taşınırlar gibi değerlendirmiştir. Oysa ki, geminin Avusturya Gemi Siciline kayıtlı olması ihtilâfa yabancılık unsuru katmakta ve konunun kanunlar ihtilâfı dairesinde ele alınmasını gerekli kılmaktadır. Yargıtay'ın bu kararı için bkz. 11. HD. 7.7.1998, 5679 E./ K. 5232 (Drl. *Kırca, İ.*), Batider, 1998, C. XIX, S. 4, s. 296, 297. Bu kararın tetkiki ve kararla ilgili bizim de katıldığımız tespitleri için bkz. Öğüz, Z. Ş.: "Sicile Kayıtlı Olmayan Gemi Mülkiyetinin İktisabı (Karar Tahlili)" Prof. Dr. Necip Kocayusufpaşaoğlu İçin Armağan, Ankara, 2004, s. 635.

10 Çağa, T / Kender, R.: age.(C.I), s. 80; Kalpsüz,T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), sh. 293.

11 Kanun metni için bkz. 21.12.1999 tarihli ve 23913 sayılı Resmi Gazete.

12 "*…Hal böyle iken, Türk donatanlarının kolay bayrak ülkelerinin sağladığı avantajlardan yararlanmak için bayraktan kaçmaları filomuzun küçülmesine neden olacaktır. Bunu önlemek, Türk Uluslararası Gemi Sicilinin kurulması ve kolay bayrak ülkelerindeki ayrıcalıkların buraya kaydolan Türk gemi ve yatlarına tanınması ile mümkün olabilecektir.*" : TUGSK. genel gerekçe için bkz. http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem21/yil01/ss217m.htm.

13 Elverişli sicil ülkeleri için bkz. http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-183.cfm (11/08/2008)

siciller olarak adlandırılan bu siciller, gemi işletme maliyetlerini düşürmek isteyen donatanlar tarafından tercih edilmiştir. Bu durum pek çok geleneksel denizci ülkelerin sicillerine kayıtlı olan gemilerin açık / elverişli sicillere kaçışı sonucunu doğurmuştur. Açık / elverişli sicillerin yarattığı bu gelir ve tonaj kaybını engellemek isteyen ülkeler, milli gemi sicillerinin yanı sıra elverişli sicillerin sağladığı muafiyet ve kolaylıklara benzer şartların öngörüldüğü uluslararası gemi sicilleri ihdas etmiştir. Türk Uluslararası Gemi Sicili de bu ihtiyaçtan hareketle kabul edilmiştir.[14] TUGS.'a kaydedilmiş gemiler de sicile kayıtlı gemi kavramına dahildir. Bu sicile kaydedilebilecek gemiler, Türkiye'de mukim Türk ve yabancı uyruklu gerçek kişiler ile Türkiye'de Türk mevzuatına göre kurulmuş şirketlere ait (TUGSK. m. 5/I);

1) Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihte Milli Gemi Siciline kayıtlı bulunan, Kanunun 1 inci ve 2 nci maddesi kapsamındaki bütün gemiler ve yatlar,

2) Yurt içinde inşa edilen gemiler ve yatlar,

3) Yurt dışından ithal edilecek 3.000 DWT'nin (yolcu gemileri ile özel maksatlı, özel yapılı gemilerde ise 300 grostonun) üzerindeki gemilerdir (TUGSK. m. 4).

---

[14] Ekşi, N.: "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunun Hazırlanmasına Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, s. 201 vd.; Ülgener, F.: "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmelik Tasarısı İle İlgili Bir Değerlendirme", Deniz Hukuku Dergisi, Yıl: 4 sayı: 3 – 4, eylül – aralık 1999, s. 15 vd.; Aybay, G.: "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmeliği Hakkında", Deniz Hukuku Dergisi, Yıl: 4 S. 3 – 4, eylül – aralık 1999, s. 61 vd.; Şeker, Z.: "Üzerinde İpotek Tesis Edilmiş Gemilerin Türk Gemi Sicilinden Terkin Edilerek Türk Uluslararası Gemi Siciline Kaydedilmesi Sorunu", Deniz Hukuku Dergisi, 1999, S. 3-4, s. 83 – 92.

Görüldüğü üzere Türk Uluslararası Gemi Siciline tescil edilen gemilerin Milli Gemi Sicilinden farklı olarak Türk gemisi olması şart değildir. Dolayısıyla TUGS.'a kayıtlı gemiler Türk gemileri ve yabancı gemiler olarak tasnif edilebilir. Her ne kadar bu gemiler de sicile kayıtlı gemi kavramına dahil edilseler de TUGSK.'da mülkiyet ve sair aynî hakların devriyle ilgili bir hüküm öngörülmediğinden, bu hususta bir boşluk bulunmaktadır. Bu sebeble, TUGS.'a kayıtlı bir geminin devir ve temlikinin hangi hükümler dahilinde gerçekleşeceği konusunda tereddüt hasıl olmaktadır. Bu hususta ileri sürülebilecek görüşlerden birisi, TUGSK.'dan sürece çok daha önce kabul edilmiş olan Türk Ticaret Kanununun 866. maddesinin I. fıkrasında belirtilen "bir Türk gemi sicili" kavramına TUGS.'da dahil edilerek, buraya kayıtlı gemilerin devri hususunda da Türk Ticaret Kanununun 866. ve devamı maddelerinin uygulanması olabilir. Buna karşılık akla gelebilecek diğer bir görüş, TUGS.'a kayıtlı gemileri sicile kayıtlı gemi vasfında olsalar dahi, MGS.'ne kayıtlı olmamaları sebebiyle Türk Ticaret Kanununun 867. maddesi dahilinde ele alarak, Türk Medeni Kanununun taşınırlara ilişkin hükümleri kapsamında ele almak olarak belirmektedir. Mevcut düzenleme karşısında bu görüşün daha mantıkî olduğu ifade edilebilir. Çünkü TUGS.'a kayıtlı gemiler her ne kadar sicile kayıtlı olsalar da mevcut hükümler değerlendirildiğinde, bu gemiler hakkında Türk Ticaret Kanununun sicile kayıtlı gemiler için öngördüğü hükümlerin uygulanmasını destekler hukukî bir dayanak yoktur. Hâl böyle olunca bu gemiler hakkında, mülkiyet hukukuna ilişkin genel hükümlerin öngörüldüğü Türk Medeni Kanununa müracaat etme zorunluluğu doğmaktadır. Diğer taraftan bu gemiler MGS.'ne kayıtlı olmamaları sebebiyle Türk Ticaret Kanununun 867. maddesi kapsamına da dahil edilebilir. Aşağıda ayrıntılı surette incelendiği üzere, sicile kayıtlı olmayan gemilerin temlikinde uygulanacak

kanun esas olarak Türk Medeni Kanunu olmakla birlikte, taraflar geminin anlaşma yoluyla temlikini de benimseyebilir. Kısacası TUGS.'a kayıtlı gemilerin aynına ilişkin hususlarda açıkça Türk Ticaret Kanununun 866. maddesine atıfta bulunulmadığından, bu gemiler sicile kayıtlı olmayan gemiler gibi değerlendirilmeli ve mülkiyetin devri hususunda Türk Ticaret Kanununun 867. maddesine tâbi oldukları kabul edilmelidir. Bu kabule mevcut düzenlemeler ışığında ulaşılmakla birlikte, sonucun yerinde olmadığı ortadadır. Dolayısıyla mevcut yasal boşluğun, kanun niteliğinde bir düzenlemeyle doldurulması ihtiyacı muhakkaktır. Buna rağmen Tasarıda da bu hususun halli yönünde herhangi bir açık hüküm bulunmamaktadır. Tasarının mülkiyet ve diğer aynî haklar hususunda uygulanacak hükümleri belirten 996. maddesinde "Türk Gemi Sicili"ne kayıtlı gemilerin burada öngörülen düzenlemelere tâbi olduğu belirtilmiş, madde ve gerekçesinde "Türk Gemi Sicili" kavramının TUGS.'u da kapsayıp kapsamadığı hususunda bir açıklamaya yer verilmemiştir. Dahası Tasarının "Deniz Ticareti" kitabının gemi sicilini düzenleyen üçüncü bölümünün son maddesi olan 995. maddesinde TUGS. ile ilgili hükümlerin saklı tutulduğu belirtilerek, TUGSK. ile Türk Ticaret Kanununu hükümleri arasında da her hangi bir irtibat kurulmaktan kaçınılmıştır.

B) ZİLYEDLİĞİ VE MÜLKİYETİ NAKİL BORCUNUN İFASI

1- Uygulanacak Hukuk

Gemi satım sözleşmesinin yabancılık unsuru[15] taşıması hâlinde, borçlandırıcı nitelikteki bu sözleşmeye uygulanacak hukuk sözleşmeler hakkındaki kanunlar ihtilâfı kurallarına bakılarak tespit edilir. 27 Kasım 2007 tarihli ve 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk Ve Usul Hukuku Hakkında Kanunun[16] 24. maddesinde (MÖHUK m. 24) sözleşmelerden doğan borç ilişkilerinde uygulanacak hukukun tespiti şu şekilde hükmü bağlanmıştır: ilk olarak tarafların sözleşmeye uygulanacak hukuku açık veya örtülü surette seçip seçmedikleri araştırılır. Tarafların hukuk seçimi yapmamış olmaları hâlinde sözleşmeden doğan ilişkiye, o sözleşmeyle en sıkı ilişkili olan hukuk uygulanır. MÖHUK.'un 24/IV. maddesinde en sıkı ilişkili hukukun, karakteristik edim borçlusundan hareketle tespit edileceği belirtilmiştir. Bu maddenin gerekçesinde karakteristik edim; genel olarak, sözleşmeye sosyal içeriğini ve karakterini veren edim olarak belirtilmiş ve bu edimin borçlusunun karakteristik edim borçlusu olacağı doğal olarak tespit edilmiştir. Madde gerekçesinde ayrıca bazı sözleşme tiplerinde karakteristik edim borçlusunun kim olacağı örnek kabilinden gösterilmiş, bu örnekleme içerisinde satım sözleşmesinde satıcının borcunun karakteristik edim borcu olduğu açıkça ifade edilmiştir.[17] Bu tespitten hareketle gemi

---

[15] "Yabancılık unsuru" kavramıyla ilgili olarak bkz. Özdemir, H.: "MÖHUK Kapsamına Giren Sözleşmelerin Tespit Bağlamında "Yabancılık Unsuru Taşıyan Sözleşme Ve "Uluslararası Sözleşme" Kavramları", İst. Bar. Der. 1999, C. 73., S. 1 – 2 – 3, s. 926 – 941.

[16] Kanun metni için bkz. 12.12.2007 tarihli ve 26728 sayılı Resmi Gazete.

[17] Karakteristik edim teorisi için bkz. Tekinalp, G.: "Akdî İlişkide Objektif Genel Kural ve « En Yakın İrtibatlı Hukuk» Uygulaması", Prof. Dr. Ernst E. Hırsch Hatırasına Armağan (1902 – 1985), Ankara, 1986, s. 443; Sargın, F.: "Karakteristik Edim Teorisine Eleştirel Bir Yaklaşım", Ank. Huk. Fak. Der., 2001, C. 50, S. 2, s. 37. 5718 sayılı MÖHUK'un gerekçesi için bkz.http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss47m.htm

satım sözleşmesinde de karakteristik edim borçlusunun satıcı olduğu belirtilebilir. Gemi satım sözleşmesinde de taraflar uygulanacak hukuku seçmemişlerse, sözleşmeden doğan borç ilişkisine karakteristik edim borçlusu olan satıcının, sözleşmenin kuruluşu sırasındaki mutad meskeni hukuku, ticarî veya meslekî faaliyetler gereği kurulan sözleşmelerde ise işyeri, bulunmadığı takdirde yerleşim yeri hukuku, birden çok işyeri varsa söz konusu sözleşmeyle en sıkı ilişki içinde bulunan işyeri hukuku uygulanacak hukuk olarak kabul edilir (MÖHUK. m. 24/IV). Ancak hâlin bütün şartlarına göre sözleşmeyle daha sıkı ilişkili bir hukukun bulunması hâlinde sözleşme, bu hukuka tâbi olur.

Burada incelenecek olan ise borçlar hukuku sözleşmesinden doğan borç ilişkisine değil, geminin mülkiyetinin naklini sağlayan tasarruf işlemine uygulanacak hukukun tespitidir. Genel olarak taşınır eşyaya ilişkin aynî haklara uygulanacak hukuk, "*lex rei sitae*" prensibine göre, sözleşmenin yapıldığı anda eşyanın bulunduğu yer hukukudur.

Sözleşmenin konusu sicile kayıtlı bir gemi olduğunda, "*lex rei* sitae" hukukunun tespiti konusunda çeşitli görüşler ortaya atılmıştır.[18] Kısaca bahsetmek gerekirse bu görüşler; taraf iradelerini temel alan iradenin muhtariyeti esası, geminin bulunduğu yer kanunu esası, geminin bayrağı kanunu esası, geminin bulunduğu yer kanunu ile bayrak kanununun birlikte uygulanması esası ve geminin tescil edilmiş olduğu sicil kanununa yetki tanıyan görüş olarak sıralanabilir. Genel kabul gören görüş, sicile kayıtlı nakil vasıtaları – ve dolayısıyla gemiler – için "*lex rei* sitae" yani

---

[18] Göğer, E.: *Deniz Hukukundan Doğan Kanunlar İhtilafı*, Ankara, 1969, s. 17 – 23.

eşyanın bulunduğu yer hukukunun, sicil hukuku olduğu yönündedir. Yani bu görüşe göre, devamlı hareket hâlinde bulunan bu nevi eşya için kayıtlı oldukları sicilin, bulunma yeri anlamını taşıdığı kabul edilmektedir.[19] Türk hukukunun benimsediği görüş de, geminin tescil edilmiş olduğu sicil kanununa yetki tanıyan görüştür. Nispeten yeni bir tarihte yürürlüğe giren 5718 sayılı MÖHUK'un. 64. maddesi II. fıkrasıyla yürürlükten kaldırılmadan önce konuya ilişkin düzenleme getiren kural Türk Ticaret Kanununun 866/II maddesiydi. Bu madde hükmü yalnızca Türk gemilerine ilişkin hüküm öngörmesi sebebiyle tek taraflı bir kanunlar ihtilâfı kuralı olarak nitelendiriliyordu ve bir Türk gemi siciline kayıtlı bulunan gemi üzerindeki mülkiyetin iktisap ve ziyaının Türk kanunlarına tâbi olduğunu açıkça öngörmekteydi. Bu madde hükmü, doktrinde yalnızca Türk gemileri için uygulanabilmesi ve dolayısıyla tek taraflı bir kanunlar ihtilâfı kuralı olması noktasında eleştirilmekte ve bu hükmün geniş yorumlanarak çok taraflı bir kanunlar ihtilâfı kuralı olarak yabancı sicile kayıtlı gemiler için de uygulanması gerektiği belirtilmekteydi.[20]

Gemilerle ilgili olarak da uygulama yeri bulacak olan taşıma araçlarına ilişkin yeni kanunlar ihtilâfı kuralı, MÖHUK.'un 22. maddesi hükmüdür.[21] Taşıma araçlarının aynına ilişkin konularda uygulanacak hukuku belirleyen bir kanunlar ihtilâfı kuralı olan MÖHUK.'un 22. maddesi hükmü, "menşe ülke" kavramını ihdas

---

[19] Çelikel, A.: age. (*Milletlerarası Özel*), s. 246; Nomer, E. / Şanlı, C.: age., s. 287; Göğer, E.: *Devletler Hususî Hukuku*, Ankara, 1971, s. 280; Tekinalp, G.: *Milletlerarası Özel Hukuk, Bağlama Kuralları*, İstanbul, 2006, s. 267; Seviğ, M. R. / Seviğ, V. R.: *Devletler Hususî Hukuku*, İstanbul, 1962, s. 537; Kalpsüz,T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s. 292.

[20] Tekinalp, G.: *Türk Devletler Hususî Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı*, İstanbul, 1967, s. 35, 36; Nomer, E. / Şanlı, C.: age., s. 288; Tekinalp, G.: age. (*Bağlama Kuralları*), s. 268.

[21] MÖHUK. m. 22 : "(1) Hava, deniz ve raylı taşıma araçları üzerindeki aynî haklar, menşe ülke hukukuna tâbidir.

(2) Menşe ülke, hava ve deniz taşıma araçlarında aynî hakların tescil edildiği sicil yeri, deniz taşıma araçlarında bu sicil yeri yoksa bağlama limanı, raylı taşıma araçlarında ruhsat yeridir."

etmiştir. Gemiler açısından menşe ülkenin tespiti hususunda, geminin sicile kayıtlı olup olmaması noktasında bir ayrım kabul edilmiştir. Bu ayrımda, sicile kayıtlı geminin menşe ülkesi, gemiye ilişkin aynî hakların tescil edildiği sicil ülkesi olup, ihtilâf hâlinde bu haklarla ilgili uygulanacak hukuk da bu ülke hukuku olacaktır. Bu düzenleme şekline göre, bir Türk gemi siciline kayıtlı olup olmadığına bakılmaksızın bütün sicile kayıtlı gemilere uygulanacak hukuk, geminin sicil hukuku olarak belirmektedir. Dolayısıyla, yeni kanunlar ihtilâfı kuralı Türk Ticaret Kanununun ilga edilen 866. maddesinin aksine tüm gemiler için uygulama kabiliyetini haiz, çok taraflı bir kanunlar ihtilâfı kuralı olarak göze çarpmaktadır. Neticede, Türk gemi siciline kayıtlı olan bir geminin satımında mülkiyetin naklini sağlayan tasarruf işlemine uygulanacak hukuk, MÖHUK. un 22. maddesi gereğince Türk hukuku ve dolayısıyla Türk Ticaret Kanunudur.

Gemi taşıma aracı olarak kullanılmıyorsa, MÖHUK.ta uygulanacak hukukun tespiti noktasında bir boşluk bulunmaktadır. Bu noktada uygulanacak hukukun tespiti hususunda iki görüş ileri sürülebilir. Bunlardan ilki, Türk Ticaret Kanununun 816. maddesi hükmü esas alınarak geminin hareket gerektiren bir gayeye özgülenmemiş olması sebebiyle ortada hukukî anlamda bir geminin bulunmadığını kabul etmek ve teknenin aynına ilişkin ihtilâfta uygulanacak hukuku aynî haklara ilişkin genel bir kanunlar ihtilâfı kuralı olan MÖHUK.'un 21. maddesine göre tespit etmek olabilir. Buna karşılık ortaya atılacak diğer bir görüş ise her hukukî düzenlemenin kendi uygulama amacına göre bir gemi tanımında bulunduğunu akılda tutarak, her ne kadar MÖHUK.'ta bir gemi tanımına yer verilmemiş olsa dahi, fizikî anlamda gemi olarak nitelendirilebilecek eşyayı bir taşıma aracı olarak kabul etmek ve uygulanacak hukuku yine MÖHUK.'un 22. maddesine göre tespit etmektir. Bu iki görüş arasında

kendisine üstünlük tanınması gerekeni ikinci görüş olmalıdır. Çünkü MÖHUK. Türk kanunlar ihtilafı kaidelerini sistematik bir şekilde düzenleme ve yabancılık unsuru taşıyan uyuşmazlıklarda uygulanacak hukuku belirleme amacıyla kabul edilmiş olan bir kanundur. Taşıma araçlarının aynına ilişkin uygulanacak hukuku belirleme amacıyla kabul edilen 5718 sayılı MÖHUK'un 22. maddesi mülga 20 Mayıs 1982 tarihli ve 2675 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanunda[22] öngörülmemiş olan yeni bir hükümdür. Bu hükmün kabul edilmesinin altında yatan sebep, kanun koyucunun nakil vasıtalarının aynına ilişkin çıkabilecek bir uyuşmazlıkta sicil veya bağlama limanı gibi istikrar arz eden bir bağlanma noktası belirleme ve taşıma aracıyla en sıkı ilişki hâlinde bulunan hukuka üstünlük tanıma iradesidir. MÖHUK.un 22. maddesinde fiilen kullanılıp kullanılmama yönünde herhangi bir ayrım yapılmamışken, taşıma aracı olarak kullanılmaması sebebiyle sicile kayıtlı bir gemiyi alelâde taşınırlarla bir tutmak, bu iradeye uygun düşmeyecektir.[23]

Her ne kadar, mülkiyetin naklini sağlayan tasarruf işlemiyle, temelde bulunan borçlandırıcı nitelikteki gemi satım sözleşmesine uygulanacak hukukun tespiti ayrı ayrı hususlar olup, farklı kanunlar ihtilâfı kurallarına bağlı olsa da, bu farklılık bir takım sorunlara yol açabilmektedir.[24] Bunlardan biri ihtilâfa konu hususun

---

[22] Kanun metni için bkz. 22.05.1982 tarihli ve 17701 sayılı Resmi Gazete.

[23] Maddenin gerekçesindeki şu ifade kanun koyucunun iradesini ortaya koyması açısından önemlidir: "…hava, deniz ve raylı taşıma araçları üzerindeki mülkiyet ve diğer aynî haklar, "menşe ülke hukuku"na tâbi kılınmıştır. Böylece söz konusu taşıma araçlarıyla bunların mâliklerinin en sıkı ilişkili oldukları kabul edilen hukuka bağlanma imkânı doğmuştur."

[24] Buna karşılık Tiryakioğlu, satım akdinde satıcının satım konusu malların mülkiyetini alıcıya geçirmesine ilişkin ihtilâfların (hem akdî hem de aynî etkileri bakımından) satım statüsünün kapsamına girmesi gerektiğini savunmaktadır: Bkz. Tiryakioğlu, B.: *Taşınır Mallara İlişkin Milletlerarası Unsurlu Satım Akitlerine Uygulanacak Hukuk*, Ankara, 1996, s. 252, 253.

sözleşmeye mi, yoksa aynî hakka mı ilişkin olduğu noktasında ortaya çıkabilir. Bu bir vasıflandırma sorunu olduğundan, genel olarak kabul edilen "*lex fori*" prensibine göre ihtilâfı ele alan hâkim kendi hukukuna göre bu tefriki yapmaya yetkilidir.[25] Meselâ, gemi satım sözleşmesi kapsamında hasarın intikali konusundaki ihtilâfa bakan Türk hâkimi "*lex fori*" prensibi gereğince Türk hukuk anlayışına göre vasıflandırmada bulunacak ve hukukumuzda "hasar" sözleşmeyle ilgili bir mesele olarak kabul edildiğinden "*lex rei sitae*" hukukuna göre değil, akit statüsüne göre ihtilâfı ele alacaktır.[26]

Aynî haklar konusunda uygulanacak hukuku belirleyen "*lex rei sitae*" kaidesi, eşyaya ilişkin bütün konuları kapsamaktadır. Bu bağlamda, aynî haklara ilişkin olması sebebiyle, aynî hak kavramı, niteliği, gemi niteliğinin kazanılmasına ilişkin hususlar, geminin bütünleyici parçaları ve eklentileri, zilyedlik, gemi üzerindeki aynî haklardan doğan uyuşmazlıklar da *"lex rei sitae"* hukuku olarak tespit edilen sicil hukukuna, yani Türk Ticaret Kanununa tâbidir.[27] Buna göre, mülkiyetin geçişinin illîliği meselesi de "*lex rei sitae*" kaidesine göre tespit edilir. Bu kaideye göre mülkiyetin geçişini sağlayan tasarruf işleminin sebebe bağlı olduğu kabul edilirse, tasarruf işleminin sebebini teşkil eden borçlandırıcı işlemin muteber olup olmadığına ilişkin olarak ortaya bir ön mesele çıkmaktadır. Bu ön meselenin çözümünde

---

[25] Nomer, E. / Şanlı, C.: age., s. 102. Çelikel vasıflandırma konusunda her ihtilâfın kendine özgü şartları göz önünde bulundurularak hakkaniyetli bir tefrikin yapılması gerektiğini belirtmektedir. Bkz. Çelikel, A.: age. (*Milletlerarası Özel*), s. 69 – 85. Göğer de benzer bir görüş beyanında bulunarak vasıflandırma meselesinde kararların milletlerarası geçerliliği ve taraflar arasındaki çıkar dengesi ilkeleri esas alınarak *"lex fori*", "*lex causae*" arasında tercih yapılması gerektiğini ifade etmektedir. Bkz. Göğer, E.: *Kanunlar İhtilâfı*, Ankara, 1973, s. 11, 12.

[26] Çelikel, A.: age. (*Milletlerarası Özel*), s. 247; Çelikel, A.: *Menkul Eşya Üzerinde Aynî Haklardan Doğan Kanunlar İhtilafı*, İstanbul, 1972, s. 118.

[27] Çelikel, A.: age.(*Milletlerarası Özel*), s. 241.

uygulanacak hukuk konusunda "*lex fori*" hukuku, "*lex causae*" hukuku olmak üzere çeşitli görüşler bulunmaktadır.[28]

Tezin de inceleme konusu olan bir Türk gemi siciline kayıtlı geminin satımı hâlinde mülkiyetin geçişinin illî olup olmadığı hususu da "*lex rei sitae*" kaidesi gereğince, geminin sicil hukuku olan Türk hukukuna göre ele alınır.[29] Türk hukukunda, taşınmaz mülkiyetinin illîliği, Türk Medeni Kanununun 705/I, 716 ve 1024 – 1025 maddeleri hükümleriyle açıkça kabul edilmiştir.[30] Buna karşılık, taşınırlar yönünden buna benzer açık bir hükme rastlanmamaktadır.[31] Bu sebeble , taşınır mülkiyetinin geçişinin sebebe bağlılığı tartışmalıdır. Doktrinde genel olarak taşınmazlarda olduğu gibi taşınırlarda da mülkiyetin intikalinin illî, yani sebebe bağlı olduğu kabul edilmektedir.[32] Gemi mülkiyetinin naklini sağlayan tasarruf işleminin, yani Türk Ticaret Kanununun 868. maddesi II. fıkrası gereğince temlikin, sebebe

---

[28] Göğer, E.: age. (*Devletler*), s. 271; Nomer, E. / Şanlı, C.: age., s. 138.

[29] Tekinalp, G.: age, s. 259; Nomer, E. / Şanlı, C.: age., s. 283.

[30] Aral, F.: age., s. 63.

[31] Taşınır mülkiyetinin nakli hususunda Alman hukuku "ayrılık" olarak isimlendirilen prensibi benimsemiştir. Bu prensibe göre borçlandırıcı işlem niteliğindeki satım sözleşmesi, bu sözleşmenin ifasını teşkil eden teslim ve teslimin mülkiyeti nakil maksadıyla yapıldığı hususunda tarafların anlaşmaları, yani bir aynî sözleşmeye ihtiyaç vardır. Ayrılık prensibinde mülkiyetin geçişini sağlayan aynî sözleşme temeldeki satım sözleşmesinden mücerettir. Bu prensibe karşılık Fransa'da benimsenmiş olan "birlik prensibi"ne göre ise mülkiyetin nakli satım sözleşmesinin akdedilmesiyle birlikte gerçekleşir. Dolayısıyla ayrıca bir aynî sözleşmeye gerek bulunmamaktadır. Türk/İsviçre hukuk sistemlerinde de Alman hukukuna benzer bir şekilde ayrılık prensibi hakimdir. Ancak Alman hukukundan farklı olarak, taşınır mülkiyetinin devrinde aynî sözleşmenin – ki aşağıda görüleceği üzere zilyedliğin nakli dışında ayrıca bir de aynî sözleşmeye lüzum bulunmadığını ileri süren görüşler de bulunmakla birlikte - satım sözleşmesinin geçerliliğine dayanıp dayanmadığı, yani illî olup olmadığı açıkça bir hükme bağlanmamıştır. Bu durum bir eksiklik olarak göze çarpmaktadır. Bkz. Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Özel*), s. 20.

[32] Aral, F.: age., s. 63; Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 53, 54; Cansel, E.: agm, s. 350; Esener, T.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 186; Gürsoy, K. / Eren, F. / Cansel, E.: age., s. 716; Akipek, J.: age. (*Mülkiyet*), s. 252; Edis, S.: "Menkullerde Mülkiyetin İntikali, Hususiyle İlliyet Meselesi", Ank. Huk. Fak. Der., 1957, C. XIV., S. 1 – 4., s. 278. Karşı görüş belirten yazarlar için bkz. Akıncı, S.: agm., s. 348: Yazar makalesinde konuyla ilgili olarak "*TK. m. 868 / II hükmü karşısında mülkiyetin intikali için daha fazlasını aramak, yani muteber bir muamelenin, hukukî sebebin mevcudiyetini aramak bizce lüzumsuz ve imkânsızdır*" şeklinde görüş belirtmektedir. Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 66.; Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.: age. (*Eşya Hukuku*), s. 312, 313; Oğuzman, M. K. / Seliçi, Ö. / Özdemir, S. O.*:* age., s. 572, 573.

bağlı olduğu kabul edildiğinde, bu tasarruf işleminin sebebini teşkil eden gemi satım sözleşmesinin muteber olup olmadığının da bir ön mesele olarak incelenmesi gerekmektedir. Ön meselenin hâllinde uygulanacak hukuk konusunda "*lex fori*", yani hâkimin hukuku ve "*lex causae*", yani esas meseleye uygulanacak hukuk olmak üzere iki farklı hukukun uygulanması söz konusudur. Bu hukuklardan birinin tercihi iç karar ahengi ile milletlerarası karar ahengi arasında yapılacak seçime bağlıdır. Bu bağlamda, her olayın kendine özgü şartları değerlendirilerek bir tercihte bulunulmasının daha hakkaniyetli olacağı belirtilmektedir.[33] MÖHUK.'un 22. maddesine göre, ön meseleyi çözmekle yükümlü yargı makamı "*lex causae*" hukukunu uygulamayı tercih ederse, gemi satım sözleşmesinin muteber olup olmadığı yönündeki ön mesele Türk borçlar hukukuna göre ele alınır. Diğer hâlde, yani "*lex fori*" prensibinin uygulanması tercih edilirse, ön meseleye bakacak olan yargı makamı meseleye kendi hukukuna göre bir çözüm getirir.

2- Mülkiyeti Nakil Borcunun İfası

a) Genel olarak

Sicile kayıtlı bir geminin gemi satım sözleşmesine konu edilmesi hâlinde, borçlandırıcı işlem niteliğindeki satım sözleşmesi Borçlar Kanununun hükümlerine tâbiyken, gemi mülkiyetinin naklini sağlayan tasarruf işlemi hakkında Türk Ticaret Kanunu hükümleri uygulanır. Taşınır satımında, mülkiyetin alıcıya devri için satılanın zilyedliğinin nakliyle birlikte, tarafların zilyedliğin naklini mülkiyeti alıcıya

---

[33] Nomer, E. / Şanlı, C.: age., s. 140; Çelikel, A.: age. (*Milletlerarası Özel*), s. 125.

devretmek maksadıyla yaptıkları hususunda anlaşmaları da gerekmektedir.[34] Doktrinde tasarrufî nitelikteki bu işlem bir aynî akit olarak nitelendirilmektedir. Sicile kayıtlı bir geminin satımında aynî akdin şekli ise, Türk Ticaret Kanununun. 868. ve devamı maddelerine tâbidir.

Sicile kayıtlı bir geminin satımına ilişkin sözleşmenin ifası ve bu bağlamda mülkiyetin nakline de uygulanacak olan "temlik" başlıklı Türk Ticaret Kanununun 868. maddesi I. fıkrası hükmü şu şekildedir:

> "Gemi siciline kayıtlı bulunan bir geminin temliki için malik ile iktisap edenin, mülkiyetin iktisap edene intikal edeceğine dair anlaşmaları lazım ve kafidir. Taraflardan her biri, masrafını çekmek şartiyle kendisine temlike dair resmi veya imzası noterce tasdikli bir senet verilmesini isteyebilir."

Bu madde hükmüne göre, alelâde taşınırların satımından farklı olarak sicile kayıtlı geminin mülkiyeti, zilyedliğin devrine gerek olmaksızın yalnızca tarafların bu konudaki anlaşmalarıyla alıcıya geçmektedir. Böylelikle gemi mülkiyeti şekle bağlı olmayan bir anlaşma, bir diğer ifadeyle tasarruf işlemi niteliğindeki bir aynî sözleşmeyle alıcıya devredilmektedir. Bu sözleşme, temelindeki gemi satım sözleşmesinden farklı olup onun ifasına hizmet eden bir tasarruf işlemidir. Gemi üzerindeki mülkiyet hakkının alıcıya devrini sağlayan bu sözleşme, gemi satım

---

[34] Yavuz eserinde "… *işte taşınır mülkiyetinin geçişini konu edinen bu ifa muamelesi, tasarruf muamelesidir ve kurulması için yukarıda belirtildiği şekilde borçlandırıcı muamele olan satım sözleşmesinden bağımsız bir icap ve kabule ihtiyaç gösterir*" şeklinde görüş belirterek taşınır mülkiyetinin intikalini sağlayan tasarruf işleminin aynî sözleşme niteliğini vurgulamaktadır: Bkz. Yavuz, C.: age., s. 62.

sözleşmesinin ifasını sağlayan, yeni bir borç doğumuna yol açmayan aynî bir sözleşmedir.[35]

Mülkiyetin bu şekilde sadece anlaşmayla devri, anlaşmanın yapıldığı anda tamamlanmaktadır. Taraflar gemi satım sözleşmesini akdetmekle birlikte, Türk Ticaret Kanununun 868/I. maddesi gereğince mülkiyetin devri hususunda anlaşmamışlarsa, geminin mülkiyeti teslimle intikal eder. Zira, geminin teslimi, zımnî anlamda geminin temlikine ilişkin bir anlaşma olarak değerlendirilir.[36] Gemi mülkiyetinin devri, aynî sözleşmenin kurulduğu anda meydana gelmekte olduğundan, gemi sicilinde yaptırılacak tescilin kurucu değil, ancak açıklayıcı etkisi bulunmaktadır.[37] Buna rağmen, iyiniyetli müktesiplerin mülkiyet iddialarını engelleyecek olması nedeniyle, anlaşmayla mülkiyet hakkını iktisap eden yeni malikin geminin sicil kaydında temlike ilişkin gerekli düzeltmeleri yaptırması menfaatinedir.[38] Gemi sicili aleniyet prensibinden istifade eden resmî sicillerden

---

[35] Tekil, F.: age., s. 42; Eriş, G.: age.,s.161; Akıncı, S.: agm., sh. 301, dn. 13: Yazar makalesinde, geminin temlikini sağlayan bu tasarrufî nitelikteki aynî sözleşmenin, temelde bulunan gemi satım sözleşmesinden mücerret olduğu görüşünü ileri sürmekteyse de, doktrinde genel olarak taşınır satımının illî yani sebebe bağlı olduğu kabul edilmektedir. Şeker de makalesinde geminin temlikinin temelde bulunan sözleşmeden soyut olduğu düşüncesindedir: Bkz. Şeker, Z.: agm. ("Gemi Mülkiyeti"), s. 474. Tartışmalı olan bu konuyla ilgili olarak bkz. yuk. s. 69 vd.

[36] Akıncı, S.: agm., sh. 353; Okay, S.: age., s. 162.

[37] "*...gemi mülkiyetinin devren iktisabı, sicil dışında vuku bulur ve bunda husule gelecek değişikliklerin tescili, maddi vakıalarla ilgili bir kaydın tashihi mahiyetindedir.":* Kalpsüz, T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s. 236; Akıncı, S.: agm., S. 301, dn. 13; Kaner, İ. D.: age., s. 41; Eriş, G.: age., s.161; Can, M.: age., s. 138; Kender, R. / Çetingil, E.: age., s. 53.

[38] 15. HD., 15.3.1984 E. 349 / K. 891 (Drl. *Eriş*, G.: age., s.163.): "*TTürk Ticaret Kanununun 868 inci maddesi gemi sicilinde kayıtlı geminin temliki için malik ile iktisap edenin mülkiyetin intikaline ilişkin anlaşmalarını yeterli saymış ise de, bu temlikin sicile tescili için resmi veya noterden tasdikli bir belgenin varlığını zorunlu saymıştır. İki taraf arasında yapılan satışın üçüncü kişiye dermeyanı için bu işlemin gemi siciline tescili şarttır."*; Çağa, T / Kender, R.: age. (C. I), s. 98.

olup, iyiniyet iddiasında bulunan üçüncü şahıslar, sicil kaydını bilmediklerini ileri sürerek hak iddiasında bulunamazlar.[39]

Kanun koyucunun gemi söz konusu olduğunda, mülkiyetin devri için taşınmazlarda tescil, taşınırlarda ise zilyedliğin naklini şart koşan genel düzenlemelerden ayrılmasının altında yatan sebep, Türk Ticaret Kanununun gerekçesinde şu şekilde izah edilmiştir:

> "… Bu suretle kayıtlı bulunan gemi üzerindeki mülkiyetin iktisabı gerek menkul gerek gayrimenkul iktisap tarzlarından bariz bir şekilde ayrılmaktadır. Fakat teklif edilen hüküm denizciliğin icabatından ileri gelir. Temlikin muteberiyeti tescil şartına bağlanacak olursa, bağlama limanı dışında temlik muamelesinde bulunmak hemen hemen imkânsız olacaktır. Teslimi şart kılmak demek, yolculukta bulunan gemi üzerinde âni tasarrufları imkânsız kılmak demektir. Binaenaleyh sadece anlaşma ile iktifa etmekten başka bir çare yoktur."[40]

Kanunun gerekçesinde belirtilen bu sebeblerden de anlaşılacağı üzere, gemi mülkiyetinin devrinin bu kadar basitleştirilmesinin altında yatan sebep, mülkiyetin süratli bir şekilde devrine imkân tanımaktır. Zira, savaş hâlinde geminin zapt edilmesi tehlikesi, geminin seferdeyken hasara uğraması ve tamirinin çok masraflı

---

[39] Resmî siciller, aleniyet prensibine tâbi olanlar ve olmayanlar şeklinde ikiye ayrılabilir. Aleniyet prensibine tâbi olan siciller de aralarında, sicile düşürülen kayıt ile aleniyetin sağlandığı siciller ve sicile düşürülen kayıt ve onun ilânı ile aleniyetin sağlandığı siciller olarak ikiye ayrılabilir. Sadece kayıt edilmenin aleniyeti sağladığı siciller arasında, tapu sicili ve gemi sicilini; kaydın yanında, aleniyeti sağlamak için ilânın da gerekli olduğu siciller arasında ticaret sicilini saymak mümkündür: Erten, A.: "İyiniyetin Korunmadığı Hukukî Durumlar", H. C. Oğuzoğlu'na Armağan, Ankara, 1972, s. 184; Tekil, F.: age., s. 42, 43; Can, M.: age., s. 138, 139; Kender, R. / Çetingil, E.: age., s. 54.

[40] Eriş, G.: age., sh: 20.

olması gibi kimi durumlarda, geminin bir an önce elden çıkartılabilmesine imkan tanınmak istenmiştir.[41]

b) Uygulamada Kullanılan Tip Sözleşmelere Göre İfa

Gemi mülkiyetinin temlikine ilişkin Türk Ticaret Kanununun yukarıda belirtilen düzenleme tarzı uygulamada kabul görmemiş ve gemilerin sözlü bir anlaşmayla devir ve temlikine ihtiyatla yaklaşılmıştır. Uygulamada sıklıkla kullanılan tip gemi satım sözleşmelerinde, satıcının gemiyi teslim ve mülkiyeti nakil borcunun ifasına ilişkin kapsamlı düzenlemeler bulunmaktadır. Bu standart sözleşmelerden en yaygın olarak kullanılan NSF. 93'te ki düzenleme tarzı incelenecek olursa, öncelikle bu sözleşme formunda satıcı ve alıcının aslî nitelikteki borçlarının aynı anda ifası ilkesinin kabul edildiği söylenebilir.[42]

Taraflar sözleşmede bir ifa tarihi (*closing* – kapanış, bitirme) belirlemiş olabilir. Böyle bir tarih kararlaştırılmışsa, satıcının gemiyi bu tarihte teslime hazır hâle getirmesi gerekmektedir. Böyle bir tarih sözleşmede kararlaştırılmamışsa, satıcının bir ifa teklifinde bulunması şarttır.[43] Bu konuda düzenleme getiren "bildirimler, teslim yeri ve zamanı" başlıklı NSF. 93'ün 5(a) maddesi gereğince, satıcı, alıcıyı geminin rotasıyla ilgili bilgilendirecek ve geminin kararlaştırılan teslim yerine ulaşacağı tahmin edilen günü önceden alıcıya bildirecektir. Gemi teslim yerine geldiğinde ve sözleşmeye uygun olarak teslime elverişli olduğunda, satıcı alıcıya

---

41 Çağa, T / Kender, R.: age.(C.I), s. 98; izveren / Franko / Çalık.: age., s. 60; Şeker, Z.: agm. ("Gemi Mülkiyeti"), s. 471.

42 Borçlar Kanunu da prensip olarak, satım sözleşmesinde tarafların borçlarını aynı anda ifa etmelerini öngörmüştür. BK. m. 182/II : "Hilafına adet veya mukavele mevcut değil ise bayi ile müşteri borçları aynı zamanda ifa etmekle mükelleftirler"

43 Atamer, K.: agm. ("Gemi Satım Sözleşmesi"), s. 377.

yazılı ihbarda bulunarak ifa teklifinde (*notice of readiness* – hazırlık ihbarı) bulunacaktır. Taraflar sözleşmede, NSF. 93'ün 5. maddesi (b) bendi gereğince geminin zilyedliğinin nakledileceği yeri ("*place of delivery"* – teslim yeri) ve aynı anda ifa prensibine uygun olarak NSF. 93'ün 8. maddesi gereğince semenin ödeneceği ve geminin mülkiyetinin nakledileceği yeri ("*place of closing"* - ifa yeri) belirtmektedir. İfa gününde ("*closing day"*) tarafların temsilcileri teslim yerinde ve ifa yerinde bir araya gelirler. Aynı anda ifanın NSF. 93'e göre günümüzde gerçekleştiriliş tarzı şudur:

Teslim yerinde, yani gemide, gemide bulunan planlar, çizimler sertifikalar ve diğer gemi evrakı, alıcıya teslim edilir. İfa yerinde de ("*place of closing"*) taraflar, karşılıklı sunulması gereken belgeleri tetkik eder ve anlaşmaya uygun olduklarını tespit ederler.[44] Mutabakatın sağlanmasıyla birlikte taraflar gemide, zilyedliğin nakledildiğine dair bir tutanak düzenler ve cep telefonlarıyla ifa yerinde bulunan temsilcilerini haberdar ederler. İfa yerinde NSF. 93'ün 8/I. maddesi gereğince semen karşılığında satıcı, alıcıya teslim belgeleri ("*delivery documents")* olarak adlandırılan ve bu maddede sayılan belgeleri teslim eder.

Burada ismi geçen belgeler içerisinde (a) bendinde belirtilen "satım senedi" (*bill of sale*) adındaki belgenin özel bir önemi vardır. Uygulamada genelde matbu formlar kullanılarak düzenlenen ve noter tasdikli olması öngörülen bu belgeyle satıcı, semen karşılığında geminin mülkiyetini tüm yükümlülüklerden bağışık olarak alıcıya temlik ettiğini beyan eder. NSF. 93 gereğince tanzimi öngörülen bu senet, Türk

---

[44] Atamer, K.: agm. (Gemi Satım Sözleşmesi), s. 379; Goldrein, I. / Turner P.: age., s. 198; Hill, C.: age., s. 73.

Ticaret Kanununun 868. maddesi I. fıkrası 2. cümlesinde belirtilen temlike dair resmi veya imzası noterce tasdikli bir senet hükmündedir.[45] Zilyedliğin nakledildiğinin tespitinden, semenin ödenmesinden ve sözleşmede teslimi öngörülen belgeler teslim edildikten sonra, son olarak bir teslim ve kabul tutanağı ("*Protocol of delivery and acceptance"*) tanzim edilir ve imzalanır.[46] Bu protokol geminin mülkiyetini nakleden tasarruf işlemi niteliğindeki aynî sözleşme hükmündedir. Böylelikle zilyedlik gemide nakledilirken, semen karşılığında geminin mülkiyeti başka bir yerde alıcıya devredilmektedir.[47]

c) Türk Ticaret Kanununun gemi mülkiyetinin devrine ilişkin 868. maddesi hükmünün eleştirisi

Geminin mülkiyetinin nakli usulündeki bu sadelik, hukukî güvenlik bakımından sorunlara yol açabileceği gerekçesiyle eleştirilmektedir.[48] Gerçekten,

---

45 Atamer, K.: agm. ("Gemi Satım Sözleşmesi"), s. 378.

46 Atamer, K.: agm. ("Gemi Satım Sözleşmesi"), s. 379, 380.

47 NSF. 93'ün zilyedliğin tesliminin gerçekleşeceği yerin belirtildiği 5. maddesi b bendi 57. satırında *"afloat at a safe and accesible berth or anchorage at/in*" (yüzer vaziyette güvenli ve ulaşılabilir bir rıhtımda) denilerek bu duruma işaret edilmiştir.

48 Kalpsüz, T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s. 311; Akıncı, S.: agm., sh. 302, 303. Bu konudaki tartışmalar için bkz. *40. Yılında Türk Ticaret Kanunu Semineri, Tartışmalar, 5 - 6 Aralık 1998*, İstanbul, 1998, s. 120. Bahsi geçen seminerde bu konuda görüş beyan eden katılımcılardan Çetingil, hiç olmazsa iyiniyetli iktisaplarda ortaya çıkabilecek problemleri önlemek üzere temlik için yazılı şekil şartının aranmasını önermiş, Eriş, mevcut düzenlemenin her hangi bir soruna sebebiyet vermediğini beyan ederek muhafazası yönünde fikir beyan etmiş, Ülgen, âdi yazılı şeklin de, üçüncü kişilerin iyiniyetinin korunması ve ispat kuvveti gibi bazı hususlarda sorunlara yol açabileceğini belirtmekle birlikte mevcut düzenlemelerin muhafazasını savunmuş, Hatem, gemi alacaklısı hakkı bahşetmeyen alacakların takibi bakımından uygulamada karşılaşılan sorunların çözümü bakımından gemi siciline tescilin şart koşulmasını önermiş, katılımcılardan Kender, aynî anlaşmanın sıhhat şartı bakımından yazılı şekle tâbi tutulmasının faydalı olabileceğini beyan ederken, gemi siciline tescil şartının öngörülmesi önerisine karşı çıkmış, Ünan, günümüzde geminin siyasi sebeblerle müsadere edilmesi tehlikesinin oldukça azalmış olduğunu, bu sebeble geçmişte ihtiyaç duyulan mülkiyetin süratle intikali imkânının bugün önemli ölçüde önemini yitirdiğini belirterek, gemi mülkiyetini konu alan bir sözleşmenin taraflarının korunması amacıyla bir şekil şartının öngörülebileceğini beyan etmiş, buradaki görüşünden ayrı olarak da Tasarıyla ilgili bir seminerde açıkladığı ve Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisinde yayımlanan görüşünde de "sicile kayıtlı geminin mülkiyetinin devrinde zilyedliğin nakli şartı getirilmiş. Şimdi

önemli bir ekonomik değeri haiz gemi üzerinde mülkiyet hakkının devrini sağlayan tasarrufî nitelikteki aynî sözleşmenin, özellikle mülkiyetin iyiniyetle iktisabı hâlleri de düşünülerek en azından âdi yazılı şekle tâbi tutulması hukukî güvenlik açısından daha sağlıklı olabilirdi. Çünkü Türk Ticaret Kanununun 868/I. maddesi gemi malikine, sicilde malik olarak göründüğü sürece geminin mülkiyetini sayısız kişilere devretme imkânı vermektedir. Gemi sicilinde malik olarak kayıtlı bulunan kimsenin, geminin maliki sayılacağı karinesini öngören Türk Ticaret Kanununun 884/I maddesi ve Türk Ticaret Kanununun 885/I maddesi[49] hükümleriyle, MGS. kamu güvenine sahip sicillerden kılınmıştır. Gerçek malik olsun olmasın, gemi sicilinde malik olarak kayıtlı bulunan bir şahıs, farklı kişilerle gemi mülkiyetini nakleden aynî sözleşmeler yapabilir. Sicilin kamu güvenine sahip sicillerden olması sebebiyle de bu şahıslar gemi üzerinde hak iddiasında bulunabilir. Bu durum, pek çok mülkiyet iddiasında bulunanlar arasında kimin gerçek malik olduğunun tespiti sorununa yol açacaktır.[50]

Bu noktada, sicile kayıtlı gemi mülkiyetinin iyiniyetli iktisabından da kısaca bahsedilmelidir. Konuyu somutlaştırarak izah etmek gerekirse, sicilde malik olarak görünen A, satım sözleşmesi kapsamında gemisini Türk Ticaret Kanununun 868/I.

---

sicile kayıt söz konusu olduğu zaman sicile güven esasına göre yani aleniyeti sicil sağlıyor. Zilyedliğin devri şartı da bir sicilin söz konusu olmadığı hallerde menkuller bakımından aleniyeti sağlamaya hizmet eden bir kavram. Neden sicile kayıtlı gemilerin mülkiyetinde aynı zamanda zilyedliğin naklinin de şart koşulduğu pek manasını kavrayamadığımız bir husus" diyerek dolaylı olarak mülkiyetin tescil ile devri yönünde görüş belirtmiştir: Bkz. Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2005, C. II., S. 1, s. 577, 578.

[49] TTK. m. 885/I : "Hukuki bir muamele ile bir geminin mülkiyetini, intifa hakkını, gemi ipoteğini veya ipotek üzerindeki bir hakkı iktisap eden kimse lehine, gemi sicilinin muhtevası, bu haklara taalluk ettiği nispette doğru sayılır; meğer ki, sicile bir itiraz kaydedilmiş veya iktisap eden suiniyet sahibi bulunmuş olsun. Hak sahibinin müseccel bir hak üzerindeki tasarruf salahiyeti muayyen bir kimse lehine tahdit edilmiş ise bu tahdit keyfiyeti iktisap eden hakkında ancak gemi sicilinde yazılı olması veya kendisinin suiniyet sahibi bulunması hâlinde hüküm ifade eder."

[50] Kaner, İ.D.: age., s. 32, 33; Çağa, T / Kender, R.: age.(C.I), s. 78; Akıncı, S.: agm., sh. 304 vd.; Kalpsüz, T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s. 241 vd.

maddesi hükmü gereğince şekle bağlı olmayan bir anlaşmayla önce B'ye, daha sonra da önceki devir işleminden haberdar olmayan iyiniyetli C'ye temlik etmiş olsa, her iki alıcı da gemi üzerinde mülkiyet iddiasında bulunabilir. Esasında B'ye yapılan temlik ile birlikte mülkiyet B'ye geçmiş olup, ilk malik A'nın gemi üzerindeki tasarruf yetkisi de sona ermektedir. Ancak yeni malik B, geminin sicil kaydında mülkiyetin devriyle ilgili gerekli düzeltmeleri yaptırmadığından, geminin sicilde hâlihazırda malik olarak görünen A tarafından üçüncü bir şahsa temlik edilmesi tehlikesiyle karşı karşıyadır. Bu durumda, mülkiyet hakkına ilişkin aleniyetin sicil ile sağlanmış olması ve bu sicilin aynı zamanda kamu güvenine mazhar bir sicil olması sebebiyle, iyiniyetli son alıcı C, gemi mülkiyetini iktisap eder. Kanun koyucu, böyle bir düzenlemeyi öngörürken, mülkiyeti iktisap etmesine rağmen sicilde gerekli düzeltmeleri yapmakta ihmal gösteren alıcının bu ihmalinin sonuçlarına katlanması gerektiği fikrinden hareket etmiştir.[51] Dolayısıyla, gemi satım sözleşmesiyle gemiyi devralan yeni malikin, sicil kaydını bir an önce düzelttirerek, gemiyi iyiniyetle iktisap ettiğini ileri sürmek suretiyle mülkiyet iddiasında bulunacak üçüncü şahısların ortaya çıkmasına engel olması gerekmektedir.

Sicile kayıtlı gemi mülkiyetinin şekle bağlı olmayan bir anlaşmayla devir edileceğini öngören Türk Ticaret Kanununun 868. maddesinin uygulanmasının zorluğunu göstermesi açısından, 31 Aralık 1956 tarihli ve 4/8520 Bakanlar Kurulu

---

[51] Kanun koyucunun bu yaklaşımı kanunun gerekçesinde şu şekilde ifade edilmiştir; *"...gemi üzerinde herhangi bir hakka sahip olan kimse, gemi sicil muhtevasının gerçek hukukî duruma uygun olmasına bilhassa dikkat etmelidir. Aksi takdirde hakkını kaybetmek tehlikesine maruzdur. Çünkü gemi üzerindeki mülkiyet şekilsiz bir anlaşma ile iktisap edilirse de iktisap eden kimse malik sıfatıyla gemi siciline kaydolunmadıkça, eski malik ile hüsnüniyet sahibi üçüncü kişiler arasında aktedilip hemen tescil olunacak muameleler sebebiyle iktisabında himaye görmeyebilir. Binaenaleyh mülkiyeti iktisap eden kimse temlikten hemen sonra gemi siciline geçirilmesine ehemmiyet vermelidir..."* Eriş, G.: age. (Gerekçe), s. 21.

karar sayılı Gemi Sicili Nizamnamesinin[52] 27. maddesinde (GSN. m. 27) öngörülen düzenlemeden ayrıca bahsetmek gerekmektedir. Bu düzenlemeye göre, sicile kayıtlı bir gemiyi satım sözleşmesiyle devralan yeni malik, sözleşme taraflarca sicil memuruna beyan edilmemiş veya sicil memuru tarafından tanzim edilmemiş ise ancak imzaları noterce tasdikli bir mukavelename ile sicil memurluğuna başvurarak, sicil kaydının malik sıfatıyla adına tashihini talep edebilir. Benzer şekilde, 18 Haziran 1927 tarihli ve 1086 sayılı Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanununun[53] senetle ispatı öngören 288. maddesi (HUMK. m. 288) de sicile kayıtlı geminin temliki kapsamında yapılan anlaşmayı yazılı bir şekle bağlamayı elzem kılmaktadır. Yani neticede sıhhat şartı olarak öngörülmemiş olsa dahi, pratik zorunluluklar ve de bir takım hukukî düzenlemeler mülkiyetin temlikini yazılı şekle bağlamaya tarafları zorlamaktadır.[54]

Bununla birlikte, yeni malikin sicil kaydını adına tashih ettirmemiş olması her hâlde onun ihmalinden kaynaklanmayabilir. Meselâ, geminin bağlama limanı dışında, zorunluluk hâline binaen kaptan tarafından bir Türke veya bir yabancıya satılması hâlinde, yeni malikin bir an önce sicil kaydını tashih ettirmesi veya gemiyi sicilden terkin ettirmesi mümkün olmayabilir. Bu durumda, yeni malikten sicil kaydını tashih ettirememiş olmasının sonuçlarına katlanmasını beklemek hakkaniyete uygun olmaz.[55]

---

[52] Nizamnamenin metni için bkz. 04.02.1957 tarihli ve 9526 sayılı Resmi Gazete.
[53] Kanun metni için bkz. 02,03,04.07.1927 tarihli ve 622, 623, 624 sayılı Resmi Gazete.
[54] Eriş, G.: age., s.161; Şeker, Z.: agm. ("Gemi Mülkiyeti"), s. 477, 478; Çağa, T / Kender, R.: age. (C. I), s. 99; Can, M.: age., s.139.
[55] Akıncı, S.: agm. S. 305; Kalpsüz, T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s. 311; Okay, S.: age., s.164.

Türk Ticaret Kanununun 868/I. maddesi hükmünün mahsurlarından birisi iyiniyetli iktisap halinde kendisini göstermektedir. Bu düzenleme tarzının, gemi malikine, sicilde malik olarak göründüğü sürece, geminin mülkiyetini sayısız kişilere devretme imkanı vermekte olduğunu yukarıda belirtmiştik. Bu durumun kötüniyetli maliklerin, üçüncü şahısları suistimaline uygun bir ortam hazırladığı muhakkaktır. Özellikle, geminin şekle bağlı olmayan aynî sözleşmelerle birden fazla iyiniyetli şahsa temlik edilmesi hâlinde, kötüniyetli malikin üçüncü şahıslara karşı sebep olacağı mağduriyetin boyutları daha da artmaktadır. Böyle bir durumda, en son tasarrufî nitelikteki işlem ile gemiyi devralan iyiniyetli alıcı mülkiyeti iktisap eder. Hatta kendisinden sonra geminin bir başka şahsa temlik edildiğini bilmeyen iyiniyetli alıcı adına, daha sonraki bir tarihte sicil kaydı tashih edilse dahi, bu alıcı mülkiyeti iktisap edemez. Bu durumu bir örnekle açıklamak gerekirse; malik A'nın gemiyi birinci gün B'ye, ikinci gün iyiniyetli C'ye ve üçüncü günde iyiniyetli D'ye şekle bağlı olmayan anlaşmayla temlik ettiğini, dördüncü günde de gemi sicilinde B adına geminin tescil edildiğini varsaydığımızda, sicil kaydı B lehine tashih edilmesine rağmen son iyiniyetli alıcı D mülkiyeti iktisap etmektedir.[56] Diğer taraftan iyiniyetin arandığı an, mülkiyetin devrini sağlayan tasarruf işlemi niteliğindeki aynî sözleşmenin yapıldığı andır. Ancak bu işlemin, şekle bağlı olmaksızın yapıldığı hâllerde bu anın tespiti güçtür.[57] Mevcut düzenleme tarzının hukukî güvenliği zedeler nitelikteki bu mahsurlarının bertaraf edilebilmesi için, mülkiyetin en azından adi yazılı şekle tâbi bir aynî sözleşmeyle devredeceğinin kabulü yerinde olacaktır.

---

[56] Akıncı, S.: agm. S. 305; Okay, S.: age., s.164, 165; Şeker, Z.: agm. ("Gemi Mülkiyeti"), s. 477.

[57] Çetingil, E.: *40. Yılında Türk Ticaret Kanunu Semineri, Tartışmalar, 5 – 6 Aralık 1998*, İstanbul, 1998, s. 122.

Bu noktada, "Tasarı" ile getirilmesi düşünülen yeni düzenleme, mevcut düzenlemeye getirilen eleştirilerin kabul gördüğünü göstermektedir. Gemi mülkiyetinin devren iktisabında, devrin şeklini hükme bağlayan Tasarının 1001. maddesiyle [58] taşınır mülkiyetinin naklini düzenleyen Türk Medeni Kanununun 763. maddesi hükmüne benzer bir düzenleme tarzı getirilmiştir. Taşınır mülkiyetinin naklini genel olarak hükme bağlayan Türk Medeni Kanununun 763. maddesinden farklı olarak, Tasarıda, gemi siciline kayıtlı gemi mülkiyetinin devrine ilişkin anlaşmanın yazılı şekilde yapılması ve imzaların noter tarafından tasdiki öngörülmüştür. Bu farklılığın sebebi Tasarının 1001. maddesinin gerekçesinde, "…*Mülkiyeti iktisap edilecek olan taşınırın büyük bir ekonomik değer taşıması ve hukuk emniyeti bakımından mülkiyetin intikaline ilişkin anlaşmanın yazılı şekilde ve imzaların noterce tasdikli olarak akdedilmesi gerekli görülmüştür…"* şeklinde belirtilmiştir.

Tasarının 1001. maddesiyle birlikte sicile kayıtlı geminin devrinde getirilmek istenilen bu köklü değişiklik, özellikle mülkiyetin devri için zilyedliğin nakledilmesini öngörmesi sebebiyle eleştirilmektedir.[59] Ancak, mülkiyetin salt anlaşmayla devrinin kabulü, hukukî güvenlik açısından tehlikeli olduğu kadar, bu kuralın kabul edilmesinde gerekçe olarak gösterilen müsadere ve benzeri tehlikelere karşı gemi malikine bir an önce gemiyi elden çıkartma imkanı tanınmasına günümüzde gerek de kalmamıştır. Atamer'in de makalesindebelirttiği gibi günümüz

---

[58] Tasarı m. 1001: "Gemi siciline kayıtlı olan bir geminin devri için, malik ile iktisap edenin, mülkiyetin iktisap edene devri hususunda anlaşmaları ve geminin zilyedliğinin geçirilmesi şarttır.
Mülkiyetin devrine ilişkin anlaşmanın yazılı şekilde yapılması ve imzaların noterce onaylı olması gerekir. Bu anlaşma gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilir."

[59] Çetingil / Kender / Ünan / Yazıcıoğlu : agm., s. 47.

koşullarında seferdeki bir gemiyi alıcıların, seferin risklerini üstlenerek temellük etmesi ve böyle bir satınalma işleminin kredi yoluyla finansmanında bankaların alıcıya kredi kullandırması mümkün görünmemektedir.[60] Halihazırda gemi satım işlemleri ekseriyetle tip sözleşme formları kullanılmak suretiyle gerçekleştirilmekte olup, uygulamada geliştirilmiş olan sistemde gemi uzun bir muayene ve müzakere sürecinden sonra el değiştirmektedir. Uygulamada kabul edilen sistemde de geminin zilyedliğinin nakliyle birlikte imzası noterce tasdikli senet (*bill of sale*) tanzimi öngörülmektedir. Bu bağlamda, Tasarıyla getirilmek istenilen düzen, günümüz denizcilik uygulamalarına uygundur.

3- Teslim Borcunun İfası

Yukarıda da belirtildiği üzere, sicile kayıtlı geminin temlikinde mülkiyetin devri için tarafların karşılıklı olarak anlaşmaları yeterli olup, ayrıca geminin teslimine ihtiyaç bulunmamaktadır. Satıcının aslî edim borcunu düzenleyen Borçlar Kanununun 182. maddesinde satılanın teslimi, mülkiyetin nakli borcundan ayrı olarak belirtilmiş olmakla birlikte, genel taşınır satımında, satılanın teslimiyle mülkiyetin nakli genelde aynı zamanda gerçekleşmektedir. Daha doğrusu, kural olarak teslim borcunun ifasıyla birlikte, mülkiyeti nakil borcu da ifa edilmiş olmaktadır.[61] Ancak, her ne kadar satıcının satılanı teslim ve mülkiyeti nakil borcu birbirlerine sıkı sıkıya bağlı olsalar da, bunlar içerik olarak birbirlerinden bağımsızdır. Çünkü satıcı sadece mülkiyeti nakletmekle değil, satılanı doğrudan

---

[60] Atamer, K.: agm. (Gemi Satım Sözleşmesi), s. 382.
[61] Zevkliler, A.: age., s. 106, 107; Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 74.

doğruya, vasıtasız bir surette alıcının eline geçmesini sağlamakla da yükümlüdür.[62] Zira mülkiyetin iktisabı için gerekli olan zilyedliğin nakli doğrudan doğruya teslim dışında, zilyedliğin havalesi ve hükmen teslim gibi başka şekillerde de gerçekleştirilebilmektedir (TMK. m. 979). Mülkiyetin karşı tarafa devri için zilyedliğin teslim, hükmen teslim, kısa elden teslim veya zilyedliğin havalesi yolları ile devri arasında bir fark yoktur.[63] Ancak satıcı, alıcıyı satılanın hükmen teslimini kabule zorlayamaz. Satım sözleşmesinden doğan satılanı teslim borcu sebebiyle, satıcı, alıcının eşya üzerindeki doğrudan doğruya fiili hakimiyetini sağlamakla da yükümlüdür.

Gemi satım sözleşmeleri bakımından konu ele alındığında da aynı sonuca ulaşılabilir. Gemi satım sözleşmesinde, sözleşme konusu gemi sicile kayıtlı bir gemiyse Türk Ticaret Kanununun 868/I. maddesi gereğince, alelâde taşınır satımlarından farklı olarak mülkiyetin nakli anlaşmayla gerçekleşeceğinden, geminin teslimi borcu ayrıca önem kazanmaktadır. Çünkü genel taşınır satımında, mülkiyet kural olarak teslimle birlikte devredilirken, gemi satım sözleşmelerinde mülkiyet devredilmesine rağmen, temlik esnasında seferde olması gibi bir sebeble geminin teslim edilmemesi mümkündür. Tarafların mülkiyetin devri konusunda anlaşmalarıyla, mülkiyet hakkıyla birlikte geminin aslî zilyedliği de aslında alıcıya geçmiş sayılmalıdır. Zira bu anlaşmada tarafların ayrıca zilyedliği nakil iradesi taşıyıp taşımadıklarını araştırmaya gerek yoktur. Çünkü gemi mülkiyetini nakil ve iktisap iradesi, bu iradeyi de kapsar niteliktedir. Bu sebeble, gemi mülkiyetinin

---

[62] Yavuz, C.: age., s. 58, 59; Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 74.; Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 75.

[63] Akipek, J.: age. (*Mülkiyet*), s. 253.

anlaşmayla temlik edildiği, ancak geminin teslim edilmediği durumlarda gemi maliki aynı zamanda geminin aslî zilyedi de olmaktadır.[64] Borçlar Kanununun 182. maddesinde teslim borcu ayrıca belirtildiğinden ve de geminin zilyedliğinin bu şekilde doğrudan nakledilmemiş olması mümkünken, gemi satım sözleşmesinde satıcının geminin mülkiyetini nakil borcuyla birlikte ayrıca gemiyi teslim borcunun da bulunduğunu vurgulamak önemlidir. Satıcının mülkiyeti anlaşmayla nakletmişken, gemiyi teslim borcunu ifada temerrüde düşmesi mümkündür.[65] Esasında bu durum Türk Ticaret Kanununda gemi mülkiyetinin temlikinin düzenleniş tarzından kaynaklanan teorik düzeyde öneme sahip bir konudur. Yoksa uygulamada, geminin mülkiyetinin teslimsiz kabulü daha önce de bahsedildiği üzere istisnaî bir durumdur.

C) MÜLKİYETİN DEVRİNİN KAPSAMI

Taşınır satımında mülkiyeti iktisap eden alıcı, eşyaya Türk Medeni Kanununun 684, 685 ve 686. maddeleri gereğince bütünleyici parçaları, tâbiî ve hukukî semereleri ve eklentileriyle birlikte malik olur. Sicile kayıtlı bir geminin mülkiyetini, gemi satım sözleşmesinin ifası kapsamında iktisap eden alıcı da, gemiyi aynı prensipler dairesinde iktisap eder. Ancak genel düzenlemelerden ayrı olarak, sicile kayıtlı geminin mülkiyetinin devren iktisabında anlaşma yeterli olup, teslime ihtiyaç duyulmadığından, geminin bütünleyici parça ve eklentileri de anlaşmayla birlikte iktisap edilir.

---

[64] Şeker, Z.: agm. ("Gemi Mülkiyeti"), s. 481, 482.
[65] Bkz. aşa. s. 105.

Bir gemi üzerindeki mülkiyet hakkı o geminin tüm bütünleyici parçalarını (TMK. m. 684), geminin sağladığı hukukî semereleri (TMK. m. 685/II) ve istisna edilmeyen tüm eklentilerini (TMK. 686) kapsar.[66] Bütünleyici parça, yerel adetlere göre asıl şeyin temel unsuru olan ve o şey yok edilmedikçe, zarara uğratılmadıkça veya yapısı değiştirilmedikçe ondan ayrılmasına olanak bulunmayan parçadır (TMK. m. 684/II). Hangi parçaların bütünleyici parça sayılacakları Türk Ticaret Kanununda gösterilmediğinden, geminin bütünleyici parçaları da bu tarife göre tespit edilir. Gemi söz konusu olduğunda, Türk Medeni Kanununun 684/II maddesindeki tanımlamada geçen yerel adetlerden denizcilik örflerini anlamak gerekir. Buna göre, denizcilikle ilgili çevrelerin görüşleri doğrultusunda geminin esas unsurunu teşkil eden ve gemi telef, tahrip veya tağyir edilmedikçe ondan ayrılması mümkün olmayan, geminin iktisadî gayesini gerçekleştirmesini sağlayan, özellikle gemiye hareket kabiliyetini veren esaslı kısımları, motor, pervane, gövde, kazan, dümen ve tertibatı, demir[67] ve zincir ile ilgili ekipman, vinçler gibi parçalar geminin bütünleyici parçaları olarak kabul edilir.[68]

Geminin eklentileriyle ilgili olarak Türk Ticaret Kanununun 869. maddesinde bir hüküm öngörülmüştür. Bu maddenin III. fıkrasında filikaların açıkça zikredilerek geminin eklentisi sayıldığı ve tereddüt hâlinde gemi demirbaş defterinde yazılı parçaların eklenti sayılacağı yönünde bir karinenin kabul edildiği görülmektedir. Bu karineye rağmen bir şeyin eklenti olup olmadığı yönünde tereddüt hasıl olursa, Türk

---

66 Ertaş, Ş.: *Eşya Hukuku*, Ankara, 2004, s. 227; İzveren / Franko / Çalık.: age., s. 52; Tekil, F.: age., s. 43.

67 Aksi görüş için bkz. Çağa, T / Kender, R.: age. (C.I.), s. 48.; Tekil, F.: age., s. 29: Bu eserlerde demir, eklenti olarak örneklendirilmiştir.

68 Okay, S.: age., s. 95; Çağa, T / Kender, R.: age.(C.I.), s. 48; Can, M.: age., s. 21.; İzveren, A.: age., s. 38; Tekil, F.: age., s. 29, 30.

Medeni Kanununun 686/II. maddesi uyarınca geminin eklentisinin tespiti yapılır. Eklenti bu madde hükmünde, asıl şey malikinin anlaşılabilen arzusuna veya yerel adetlere göre, işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması için asıl şeye sürekli olarak özgülenen ve kullanılmasında birleştirme, takma veya başka bir biçimde asıl şeye bağlı kılınan taşınır mal olarak tanımlanmıştır. Söz konusu gemi olduğunda, bu tanımlamada geçen "yerel adetler" tabirinden denizcilik örfleri ve denizcilik çevrelerinin görüşleri anlaşılmalıdır. Buna göre, geminin iktisadî gayesini gerçekleştirmesine yarayan, bütünleyici parça olmamakla birlikte geminin işletilmesiyle doğrudan ilgili olan taşınır mallar eklenti olarak nitelendirilebilir. Genel kabule göre, yedek motor, deniz haritaları, sinyal aletleri, motor ve makine yedek parçaları ve sabit olmayan pusulalar eklenti sayılmaktadır.[69]

Bütünleyici parçalar, asıl şeyin kaderine tâbi olduğundan, sözleşme kapsamından hariç tutulamaz. Buna karşılık, eklentiler açısından yeni malik sözleşme kapsamı dışında bırakılanlar hariç gemiyi tüm eklentileriyle birlikte iktisap eder (TTK m 869/I). Ancak, gemilerin iyiniyetli iktisabında iktisap anı bakımından farklı bir durum söz konusu olmaktadır. Gemi mülkiyetinin iyiniyetli iktisabında, alıcı geminin mülkiyetini Türk Ticaret Kanununun 868/I. maddesi gereğince anlaşma anında iktisap ederken, satıcıya ait olmayan eklentilerin mülkiyeti ise, Türk Ticaret Kanununun 869/II. maddesi gereğince, zilyedliğin devriyle iktisap edilmektedir.[70] Gemi mülkiyetinin temlikinde eklentilerin iyiniyetli iktisabı bu hâliyle genel

---

[69] Çağa, T / Kender, R.: age. (C.I.), s. 48; Can, M.: age., s. 21, 22; Okay, S.: age., s., 97; İzveren, A.: age., s. 38.

[70] Akıncı, S.: agm., sh. 350; Kaner, İ.D.: age., s. 50; Eriş, G.: age.,s.165; İzveren / Franko / Çalık.: age., s. 62; İzveren, A.: age., s. 58.

hükümlere paralel bir şekilde hükme bağlandığından, gerçek malik rızası hilafına elden çıkan eklenti niteliğindeki eşya hakkında Türk Medeni Kanununun 989. maddesi gereğince iktisap edene karşı beş yıllık süre zarfında taşınır davası açabilir.[71]

Geminin hukukî semereleri niteliğindeki kazanç getirici faaliyetlerinin getirisini de yeni malik gemiyle birlikte iktisap eder (TMK. m. 685/II). Halihazırda yürürlükte bulunan 4721 sayılı Türk Medeni Kanunundan önce yürürlükteki 17 Şubat 1926 tarihli ve 743 sayılı Türk Kanunu Medenisinde[72] hukukî semerelerin de iktisap edileceğini öngören mevcut Türk Medeni Kanununun 685/II. maddesine benzer bir hüküm bulunmamaktaydı. Buna rağmen diğer taşınırlardan farklı olarak geminin temlikinde hukukî semerelerin de iktisap edileceği sonucu, nefi ve hasara ilişkin hüküm getiren Türk Ticaret Kanununun 870. maddesinden çıkartılabilmekteydi. 4721 sayılı Türk Medeni Kanununun kabulüyle birlikte hukukî semerelerin de iktisabı hususu yeni bir hukukî dayanak bulmuştur. Türk Ticaret Kanununun 870. maddesiyle ilgili açıklama aşağıda ayrıca nefi ve hasarın intikali bahsinde yapılmıştır.

D) GEMİ SATIM SÖZLEŞMESİNDE NEFİ VE HASARIN İNTİKALİ

1- Genel Olarak

Nefi ve hasarın intikali, satım sözleşmesinin kuruluşuyla ifası arasında geçecek süre içerisinde, satılandan kaynaklanan yarar ile zararın hangi tarafa ait olacağı

---

[71] Kalpsüz, T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s. 312.
[72] Kanun metni için bkz. 04.04.1926 tarihli ve 339 sayılı Resmi Gazete.

hususuyla alakâlıdır. Borçlar Kanununun 183. maddesinin I. fıkrası bu meseleyle ilgili olarak şu hükmü içermektedir:

> "Halin icabından veya hususi şartlardan mütevellit istisnaların maadasında, satılan şeyin nefi ve hasarı akdin in'ikadı anından itibaren müşteriye intikal eder."

Nefi ve hasarın intikaliyle ilgili bir hüküm öngörülmesine rağmen bu kavramlar Borçlar Kanununda tanımlanmamıştır. Nefi kavramı satım sözleşmesinin konusu olan şeyden kendiliğinden kaynaklanan veya bir çaba sonucunda elde edilen fazlalıklara işaret etmektedir. Dolayısıyla satılan malın tabiî ve hukukî semereleri ile semere niteliğinde olmayan bazı fazlalıklar bu kavrama dahildir.[73] Hasar ise, satılanın tarafların sorumluluğunu doğurabilecek sebebler söz konusu olmaksızın değerinin tamamen yada kısmen azalmasını ifade eder.[74] Buna göre, hasardan bahsedilebilmesi için bir borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinde her hangi bir kusurun bulunmaması gerekmektedir. Dolayısıyla hasar olgusu iki hâlde ortaya çıkabilir: Bunlardan ilki satıma konu ferden muayyen eşyanın teslim ve mülkiyeti nakil borcu ifa edilmeksizin telef olması sonucu ifanın imkansız hâle gelmesidir. Diğeri ise her hangi bir şekilde eşyanın değerinin azalması ile birlikte gereği gibi ifanın imkansız hâle gelmiş olmasıdır.[75] Bu imkansızlığın meydana geldiği zaman dilimi sözleşmenin kurulduğu anla, ifa anı arasıdır. Borçlar Kanununda hasara ilişkin olarak, ifanın kusursuz imkansızlığını hükme bağlayan Borçlar Kanununun 117. maddesi genel hüküm işlevini görürken, bu madde hükmüne istisna getiren ve özel olarak satım

---

[73] Yavuz, C.: age., sh. 45; Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 61.
[74] Aral, F.: age., s. 73.
[75] Akıntürk, T.: *Satım Akdinde Hasarın İntikali*, Ankara, 1966, s. 10.

akdinde hasarı düzenleyen Borçlar Kanununun 183. maddesi, özel hüküm niteliğindedir.

Satım sözleşmesinde nefi ve hasar, Borçlar Kanununun. 183. maddesi gereğince alıcıya aittir. Bu madde hükmüne göre sözleşmenin kuruluşuyla birlikte satılandan kaynaklanan yarar ve zarar sözleşmenin kuruluşuyla birlikte alıcıya intikal etmektedir. Yukarıda satım sözleşmesinin kuruluşuyla ilgili yapılan açıklamalardan da hatırlanacağı üzere, hazırlar arasında sözleşmenin kurulduğu anla hüküm ve sonuçlarını doğurduğu an aynı zamana denk gelmekle birlikte, hazır olmayanlar arasında sözleşmenin hüküm ve sonuçlarını doğurduğu an sözleşmenin kuruluş anından daha önceki bir zamana tekabül edebilmektedir. Bu durumda Borçlar Kanununun 183. maddesinin lafzına rağmen nefi ve hasar sözleşmenin kuruluşundan daha önceki bir zamanda alıcıya intikal edebilmektedir. Esasında Borçlar Kanununun 183. maddesinde hasarın sözleşmenin kuruluşuyla birlikte intikalinin kabul edilmiş olması doktrinde, bu sistemin[76] borçlandırıcı işlem – tasarruf işlemi ayrımını ve "*synallagma"* düşüncesini kabul eden hukuk sistemimize aykırı olması, mantıksız ve hakkaniyetsiz olması, satıcının muhafaza ve bakım gayretlerini azaltacağı ve yalnız ferden muayyen mal satımlarında uygulanma kabiliyetinin olması noktalarında yoğun bir şekilde eleştirilmiş ve hasarın teslimle birlikte intikalinin kabulü tavsiye

---

[76] Hasarın geçişi anına ilişkin akit prensibi ve teslim prensibi olmak üzere iki farklı görüş geliştirilmiştir. Bunlardan Türk / İsviçre hukukunda benimsenmiş olan akit prensibine göre hasar akdin kuruluşuyla birlikte intikal etmekteyken, teslim prensibinde satılanın teslimi anı hasarın intikali anı olarak ortaya çıkmaktadır. Konuyla ilgili ayrıntılı bir etüt için bkz. Akıntürk, T.: age., s. 69 - 114.; Franko, N.: "Satım Akdinde Hasarın İntikali (BK. m. 183)", Prof. Dr. Ali Bozer'e Armağan, Ankara, 1998, s. 349 – 351; Ansay, S. Ş.: "Menkul Mallarda Mülkiyetin Ve Hasarın İntikali Hakkında Muhtelif Sistemler Arasında Bir Mukayese", Ank. Huk. Fak. Der., 1953, C. X, S. 1 – 4., s. 450 – 456; Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Özel*), s.42, 43.

edilmiştir. Mevcut sisteme getirilen eleştirilerin haklılığı ortadadır. Zira sistemimizde, borçlandırıcı işlem olan satım sözleşmesinin mülkiyetin naklini sağlayan aynî bir fonksiyonu bulunmamaktadır. Buna karşılık birlik sisteminin kabul edildiği Fransız hukuku gibi sistemlerde, mülkiyet satım sözleşmesinin akdedilmesiyle birlikte devredildiğinden, sözleşmenin akdedilmesiyle birlikte hasarın da intikalinin kabulü işin doğası gereğidir. Ancak Türk / İsviçre hukuku gibi ayrım prensibinin kabul edildiği sistemlerde mülkiyet ayrı bir tasarruf işlemiyle devredilirken, eşyanın aynına ilişkin hasarın intikali anının sözleşmenin kuruluşuna bağlanması bir çelişki olarak göze çarpmaktadır.[77]

Yukarıda nefi ve hasarın intikaliyle ilgili olarak yapılmış olan açıklamaların parça satımında geçerliliği bulunmaktadır. Borçlar Kanununun 183/II maddesinde cinsiyle belirlenmiş bir malın satımında yarar ve hasarın alıcıya intikali için ayrıca satılanın ayırt edilmiş olması şart koşulmuştur. Bu şartın gerçekleşmesiyle birlikte nefi ve hasar alıcıya intikal eder. Bunun dışında satılan eğer başka bir yere gönderilecekse nefi ve hasar satıcının gönderme amacıyla satılandan elini çektiği anda alıcıya geçer.[78] Nefi ve hasarın sözleşmenin kuruluşu anında intikal etmesi kuralına istisna getirilen diğer bir hal de satım sözleşmesinin talikî şarta bağlı olarak

---

[77] Akıntürk, T.: age., s. 113 – 115; Atamer, Y.: "Satım Sözleşmesinde Hasarın İntikali Anı", Prof. Dr. Kemal Oğuzman'ın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, s. 131 – 167; Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 65 – 67; Zevkliler A.: age., s. 63; Schwarz, A. B. (Çev. Ayiter, K.): "Satış Aktinde Hasarın İntikali", Ank. Huk. Fak. Der., 1947, C. IV., S. 1 – 4., s. 159 – 167; Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 71 – 73.; *Bilge,* N.: age., s. 28, 29.

[78] Aral, F.: age., s. 80.

yapılmış olmasıdır. Bu durumda, satılan alıcıya teslim edilmiş olsa dahi, nefi ve hasar ancak şartın gerçekleşmesiyle birlikte alıcıya intikal eder (BK m. 183/III).[79]

Hasar sebebiyle meydana gelen zarara hangi tarafın katlanacağı meselesi hasarın intikali kavramıyla ifade edilmektedir. Doktrinde hasara satıcının katlanması durumu maddî edim hasarı, edime ilişkin hasar gibi kavramlarla ifade edilirken, alıcının katlanması durumu bedel hasarı, bedele ilişkin hasar gibi kavramlarla ifade edilmektedir.[80] Edime ilişkin hasar; satım konusunun telef olması veya kötüleşmesine rağmen satıcının borcundan kurtulamayarak gereği gibi ifayla yükümlü tutulması şeklinde kendini göstermektedir. Hasarın bu surette intikali ancak cinsiyle belirlenmiş eşyanın satımında söz konusu olmaktadır. Bedele ilişkin hasar ise parça satımının söz konusu olduğu hâllerde, satıcının hasar sebebiyle gereği gibi ifa yükümlülüğünden kurtulmasına rağmen alıcının bedeli ödemekle yükümlü tutulması şeklinde ortaya çıkmaktadır. Yani hasarın intikali sebebiyle alıcı sözleşmeden kaynaklanan alacak hakkından mahrum kalacak, buna karşılık semeni ödeme borcunu ifayla yükümlü tutulacaktır.[81]

2- Gemi Satım Sözleşmelerinde

Gemi satım sözleşmelerinde nefi ve hasarın intikali meselesi Türk Ticaret Kanununun 870. maddesinde düzenlenmiştir. Bu hususun esasında sözleşmeyle

---

[79] Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 73.

[80] Zevkliler A.: age., s. 62; Aral, F.: age., s.75; Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 62. Akıntürk maddî edim hasarını "Edaya ilişkin hasar", bedel hasarını ise "semen hasarı" kavramlarıyla ifade etmektedir. Bkz. Akıntürk, T.: age., s. 27, 28.

[81] Berki, Ş.: *Borçlar Hukuku (Özel Hükümler)*, Ankara, 1973, s. 9; Akıntürk, T.: age., s. 65; Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 62; Aral, F.: age., s. 75; Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 71, 72; Bilge, N.: age., s. 27.

alâkalı bir konu olması sebebiyle, aynî hakların düzenlendiği bir bölümde böyle bir hükme yer verilmiş olması eleştirilmektedir.[82] Bu madde hükmünde Borçlar Kanununun 183. maddesine yapılan atıf sebebiyle, gemi satım sözleşmelerinde de nefi ve hasarın intikali meselesi kural olarak Borçlar Kanununun yukarıda kısaca izah edilmeye çalışılan sistemine dahildir. Bu bağlamda, gemi satım sözleşmelerinde nefi ve hasarın intikali de yine bu kapsamda değerlendirilmelidir.

Türk Ticaret Kanununun 870. maddesi hükmüne göre; gemi yolculukta bulunduğu sırada temlik edilirse, temlik edenle iktisap eden arasındaki münasebetlerde bu yolculuğun kâr veya zararı aksine anlaşma olmadıkça iktisap edenindir. Bu madde hükmü gereğince, geminin temlikiyle birlikte başlamış yolculuğun navlun ve benzeri getirileri de kural olarak yeni malik tarafından iktisap edilir.[83]

Satım sözleşmesinde satılanın ferden muayyen hâle getirilmiş olması hâlinde, hasarın alıcıya intikal ettiği ve bu durumun bedele ilişkin hasar olarak ifade edildiği yukarıda belirtilmişti. Gemi satım sözleşmesinde de sözleşmeye konu geminin ferden muayyen hâle getirilmiş olması – ki uygulamada, özellikle ticaret gemileri söz konusu olduğunda bu böyledir – ve geminin telef olması veya değerinin her hangi bir surette azalarak gereği gibi ifanın imkansız hâle gelmiş olması hasarın intikali için

---

[82] Akıncı, S.: agm. s. 352. Tasarıda da gemi üzerinde aynî hakların düzenlendiği bölümde hasar konusunda her hangi bir düzenleme bulunmamaktadır.

[83] *"... Navlun, gemi kirası, yolcu taşıma ücreti, kurtarma ve yardım ücreti, çekme ücreti, kılavuzluk ücreti vs. yolculuğun gelirlerine dahildir. Bilcümle seyahat masrafları ile icabı hale göre ödenen müşterek avarya tazminatı, kurtarma ve yardım ücreti, çatma yüzünden ödenen tazminat, gemi karşılık gösterilerek alınan deniz ödüncü prim ve faizleri, geminin maruz kaldığı hususî avarya zarar ve masrafları ise yolculuğun giderlerini teşkil eder."*: Kalpsüz,T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s.286.

gereklidir. Bu düzenlemeye göre Borçlar Kanununun 183. maddesi gereğince gemi satım sözleşmesinde de hasarın intikali anı, sözleşmenin kuruluşu anına tekabül etmektedir. Ancak, Türk Ticaret Kanununun 870/II. maddesinde bu kurala istisna teşkil eden bir düzenleme öngörülmüştür. Bu maddede öngörülen, "*Geminin iktisap eden tarafından teslim alınması için muayyen bir gün kararlaştırılmışsa, mukavelede aksine hüküm olmadıkça, nefi ve hasar ancak işbu günden itibaren iktisap edene intikal eder*" hükmüne göre, hasarın geminin teslimiyle birlikte intikali de mümkündür. Bu hükme ilişkin çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Akıncı makalesinde, bu hükmün Türk Ticaret Kanununun 868. maddesi hükmüyle uyumsuz olduğunu, zira gemi mülkiyetinin anlaşmayla birlikte devredilmiş olması durumunda geminin teslimi için daha sonraki bir tarih belirlenmiş olsa ve mülkiyetin iktisabıyla birlikte gemi teslim alınmamış olsa dahi, hasarın intikal edeceğini belirtmektedir. Yazar bu görüşünü mülkiyet devredilmesine rağmen, hasarın intikal etmemiş olduğunun kabulünün mümkün olamayacağına dayandırmaktadır.[84] Çağa ve Okay da benzer bir gerekçeyle Türk Ticaret Kanununun 870/II. maddesinin ancak mülkiyetin teslim ile geçmesi hâlinde uygulanabileceğini, teslimden önce mülkiyetin sadece anlaşmayla geçmiş olması durumunda hasarın da mülkiyetle birlikte alıcıya intikal etmiş sayılacağını, dolayısıyla bu hükmün uygulanma kabiliyetinin bulunmayacağını belirtmektedir.[85] Bu görüşlere karşılık Kaner ise, teslimden önce geminin anlaşmayla mülkiyetinin devredildiği hâl ile teslim ile birlikte mülkiyetin de nakledildiği hâl arasında Türk Ticaret Kanununun 870. maddesi hükmünde her hangi bir ayrım öngörülmediğinden, teslim olmaksızın alıcı mülkiyeti anlaşmayla iktisap etse dahi,

---

[84] Akıncı, S.: agm., sh. 353, 354.
[85] Çağa, T / Kender, R.: age. (C.I), s. 101; Okay, S.: age., s. 169; Eriş, G.: age., s.167.

teslim anına kadar hasarın satıcıda kalması gerektiğini, bunun gemi mülkiyeti rejiminin doğal bir sonucu olduğunu savunmaktadır.[86]

Esasında hasarın sözleşmenin kurulmasıyla birlikte değil, teslim ile birlikte intikalinin öngörülmüş olması hakkaniyete daha uygun olduğundan olumlu bir düzenlemedir. Ancak, Türk Ticaret Kanununun 868. maddesi ile mülkiyetin teslimsiz devri öngörülmüş iken, Türk Ticaret Kanununun 870/II maddesinde hasarın teslim ile birlikte intikal edeceğinin kabulü çelişik bir durum yaratmaktadır. Çünkü, alıcının mülkiyeti iktisap etmiş iken, teslim almamakla birlikte maliki olduğu geminin hasarını üstlenmeyecek olması bir uyumsuzluk olarak göze çarpmaktadır.

Hasarın intikaline ilişkin olarak öngörülen Borçlar Kanununun 183. maddesi hükmü, yedek hukuk kuralı niteliğindedir. Hükmün lafzından da anlaşılacağı üzere bu madde hükmünün aksi taraflarca kararlaştırılabilir. Uygulamada da gemi satım sözleşmelerinin hazırlanmasında temel alınan tip sözleşmelerde hasara ilişkin hükümlere rastlanmaktadır. NSF. 93'ün 11. maddesine göre, gemi ve geminin herhangi bir kısmına ilişkin hasar, geminin teslimine kadar satıcıdadır. Satıcı gemiyi, alıcının NSF. 93'ün 4. maddesinin (a) veya (b) bendinde düzenlenen muayenesinde tespit edildiği üzere teslim ile yükümlüdür. Buradaki düzenleme, geminin ayrıca sınıfının standartlarında teslimini öngörmektedir. NSF. 87'de satıcı, teslimden önce geminin sınıfını etkileyecek hususları sınıflandırma kuruluşuna bildirme yükümlülüğü altına sokulmuştur. Ancak bu düzenleme uygulamada, hangi hususların bu kapsamda bildirime tâbi olduğu ve hangi andan itibaren satıcıya malum olan bu

---

[86] Kaner, İ.D.: age., s. 49. Aynı görüş için bkz. İzveren, A.: age., s. 61; Tekil, F.: age., s. 43, 44.

hususların bildirilmesi gerektiği yönlerinden karışıklıklara sebep olması yüzünden eleştirilmiş ve hazırlanan sözleşmelere düzenleme kapsamını somutlaştırıcı kayıtlar eklenmiştir.[87] Bu sebeble, NSF. 93'ün 11. maddesi ile bu hususta köklü bir değişiklik yapılarak, satıcının sınıflandırma kuruluşuna bildirim yükümlülüğü tamamen ortadan kaldırılmış ve geminin sınıfını etkileyebilecek hususlar bağlamında, geminin sınıfını etkileyecek nitelikteki avarya zararları özel olarak belirtilmiş ve geminin muayene zamanında mevcut sınıflandırma sertifikaları, ulusal sertifikalar ve diğer sertifikaları muhafaza eder nitelikte teslimi öngörülmüştür. Dolayısıyla uygulamada, Borçlar Kanununun 183. maddesinin aksine hasarın sözleşmenin kuruluşuyla değil, geminin teslimiyle alıcıya intikal edeceği kabul edilmiştir.

E) SATICININ GEMİYİ TESLİM VE MÜLKİYETİNİ NAKİL BORCUNU İFADA TEMERRÜDÜ

Gemi satım sözleşmesinde, satıcının sözleşmeye aykırı olarak aslî edim borcu olan gemiyi teslim ve mülkiyeti nakil borcunu, muaccel ve ifası mümkün olduğu hâlde hiç ifa etmemesi veya geç ifada bulunması satıcının temerrüdü olarak adlandırılır.[88] Borçlar Kanununda satıcının temerrüdü, Borçlar Kanununun 187. ve 188. maddelerinde özel olarak hükme bağlanmıştır. Ancak bu özel hükümlerin uygulama yeri bulması münhasıran satım sözleşmesinin belirli vadeli ticarî satım niteliğinde olmasına bağlıdır. Dolayısıyla ticarî olmayan, yani adî satım sözleşmeleri

---

87 Goldrein, I. / Turner P.: age., s. 201.

88 Eren, F.: age. (C. III.), s. 263; Tekinay, S. S.: age. (*Borçların İfası*), s. 85., 127 vd.; Uygur, T.: *Açıklamalı – İçtihatlı Borçlar Kanunu Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku* C. III (*madde 51 – 108*), Ankara, 2003, s. 3126. Tekinay'ın ayrıntılı bir biçimde yapmış olduğu şu tanımlama ayrıca dikkate değerdir; "*Borçlu, ifa etmekten kaçınamayacağı, muaccel ve mümkün bir edimi zamanında yerine getirmediği için alacaklının ihtarına maruz kalırsa, bu suretle gerçekleşen sorumluluk sebebine temerrüt denir.*" Tekinay, S. S.: age. (*Borçlar Genel*), s. 6.

ile belirli vade taşımayan ticarî satımlarda, Borçlar Kanununun temerrüde ilişkin genel hükümleri uygulanmaktadır.[89]

Satımın ticarî mi, yoksa adî mi olduğunun tespitinde dikkat edilmesi gereken hususlardan birisi, sözleşmenin ticarî iş niteliğinde olup olmadığının tespitidir.[90] Bir işin ticarîliği Türk Ticaret Kanununun 3. ve 21. maddeleri hükümlerinden hareketle tespit edilmektedir. Türk Ticaret Kanununun. 3. maddesine göre, Türk Ticaret Kanununda düzenlenen tüm hususlar ticarî iştir. Buna göre, Türk Ticaret Kanununda ismen zikredilen ve düzenlenen denizaşırı satış, FOB satış gibi işlemler ticarî iş ve dolayısıyla ticarî satım niteliğindedir.[91] Bunun dışında, işin Türk Ticaret Kanununun 3. maddesinde belirtilen ticarî işletmelerden birisiyle ilgili bir iş olması durumunda da ortada bir ticarî iş vardır.[92] Ayrıca, Türk Ticaret Kanununun 21/II. maddesinde öngörülen ticarî iş karinesine göre, taraflardan yalnız biri için ticarî iş mahiyetinde olan sözleşmeler, kanunda aksine hüküm olmadıkça, diğeri için de ticarî iş sayılır.[93] Ancak bu karinenin aksini, Türk Ticaret Kanununun 21. maddesinin 1. ve 2. cümlesi hükmüne göre iddia ve ispat etmek mümkündür. Dolayısıyla, Türk Ticaret Kanununun 21. maddesi gereğince tacirler arasındaki satım sözleşmesinin ticarî nitelikte olması asıl iken, alıcı satıma konu malı ticarî işletmesi için değil, özel amaçla satın aldığını, dolayısıyla satımın ticarî değil, adî satım olduğunu ileri

---

89 Zevkliler A.: age., s. 137; Aral, F.: age., s. 93; Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 82; Yavuz, C.: age., s. 62; Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 78; Bilge, N.: age., s. 39.

90 Doğanay, İ.: *Ticari Alım – Satım Akdi ve Nevileri*, Ankara, 2003, s. 13 vd.; Olgaç, S.: "Adi ve Ticarî Satım Sözleşmelerinde Satıcının Malı Verme Borcunu Yerine Getirmekte Direnmesi ve Bunun Sonuçları", Batider, 1963, C. II., S. 1, s. 250; Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Özel*), s. 67.

91 Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 83.

92 Arkan, S.: *Ticarî İşletme Hukuku*, Ankara, 1997, s. 59, 60.

93 Arkan, S.: age., s. 61, 62.

sürebilir.[94] Bu noktada, sözleşmenin gelir elde etme odaklı olup olmadığı, ticarî bir gayeyle yapılıp yapılmadığı hususunun satım sözleşmesinin adî veya ticarî olarak nitelendirilmesinde önemli olduğu ifade edilebilir.[95]

Gemi satım sözleşmesinin de adî veya ticarî nitelik taşıması satıcının temerrüdü hâlinde uygulama yeri bulacak olan hükümlerin tespiti hususunda önem arz etmektedir. Bu bağlamda, gemi satım sözleşmesi ticarî satım niteliğinde ise satıcının temerrüdü hâlinde, temerrüde ilişkin genel hükümlerin yanı sıra Borçlar Kanununun 187 ve 188. maddelerinde öngörülen özel hükümlerin de uygulama yeri bulabileceği belirtilebilir. Bu sebeble, konuyu sözleşmenin niteliğine göre genel hükümlerden (BK. m. 101 – 108) ve belirli vadeli ticarî satım sözleşmelerinde uygulama yeri bulacak olan özel hükümlerden (BK. m. 187, 188) hareketle izah etmek gerekmektedir.

1- Genel Olarak Satıcının Temerrüdü

Satıcının gemiyi teslim ve mülkiyeti nakil borcunu ifasında temerrüdü, esasında borçlanılan edimi zamanında ifa etmeme hâli olduğundan geçici bir duruma işaret etmektedir. Mütemerrit satıcının, alıcıya sözleşmeye uygun bir ifa teklifinde bulunmasıyla veya borcu ifa etmesiyle birlikte temerrüt hâli de sona erer.[96] Borcunu daha sonradan ifa eden satıcının, kusurunun varlığı hâlinde temerrüt sebebiyle

---

94 Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 83; Bilge, N.: age., s. 39.

95 Aral, F.: age., s. 93, 94; Yavuz, C.: age., sh. 68.

96 Akkanat, H.: "İfada Gecikme ve Borçlu Temerrüdü", Prof. Dr. M. Kemal Oğuzman'ın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, s. 46 vd.; Tekinay, S. S.: age. (*Borçlar Genel*), s. 919, 920; Reisoğlu, S.: *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul, 1999., s. 295; Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Genel*), s. 513.

gecikme tazminatı ödemekle yükümlü tutulabilmesi mümkün ise de, ifası geçerli bir ifadır.[97]

Temerrüdün meydana gelebilmesi için satıcının borcunun muaccelliyeti şarttır (BK. m. 101). Muacceliyet alıcının, satıcıdan edimini ifa etmesini talep yetkisini haiz olacağı zaman dilimini ifade etmekte olup, muacceliyet anı tarafların anlaşmasıyla, sonradan yapılacak ihbar ile veya sözleşmenin içeriğiyle tespit edilebilir.[98] Eğer muacceliyet anının tespiti bu surette mümkün olamıyorsa, Borçlar Kanununun. 74. maddesi hükmüne göre alacak doğduğu anda muaccel olur. Muacceliyet tek başına satıcının temerrüdünün meydana gelebilmesi için yeterli değildir. Bununla birlikte alıcının ihtarına da lüzum vardır (BK. m. 101/I). Bu ihtar, alıcının ifa talebini içeren, aksi takdirde temerrüdün sonuçlarıyla karşılaşacağını ikaz eden, tek taraflı, hukukî işlem benzeri bir irade beyanıdır.[99] Borçlar Kanununun 101/II. maddesi temerrüdün meydana gelebilmesi için ihtara gerek olmayan hâlleri göstermiştir. Binaenaleyh, sözleşmede taraflar satıcının borcunu ifası için belirli bir vade kararlaştırmışlarsa veya bu vadenin taraflardan birinin ihbarıyla tespiti hususunda anlaşmışlarsa, bu suretle satıcının ifa borcu belirli vadeli bir borç olarak ortaya çıkmaktadır. Satım sözleşmesinde, satıcının teslim ve mülkiyeti nakil borcu belirli vadeye bağlanmışsa, bu durumda alıcının satıcıyı temerrüde düşürmek için ihtar çekmesine lüzum

---

97 Eren, F.: age. (C. III.), s. 264.

98 Akkanat, H.: agm, s. 8 – 16; Arık, K. F.: *Borçlar Hukuku* I, *Umumî Hükümler* , Ankara, 1964, s. 180; Reisoğlu, S.: age., s. 293; Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Genel*), s. 507, 508; Binatlı, Y. Z.: *Türk Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, Ankara, 1966, s. 251, 252.

99 Eren, F.: age. (C. III.), s. 268; Tekinay, S. S.: age. (*Borçların İfası*), s. 129 vd.; Kılıçoğlu, A. M.: *Borçlar Hukuku, Genel Hükümler*, Ankara, 2003, s. 457; Tekinay, S. S.: age. (*Borçlar Genel*), s. 913 vd.; Arık, K. F.: age, s. 180, 181; Reisoğlu, S.: age., s. 293, 294; Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Genel*), s. 508 – 510.

yoktur.[100] Bununla birlikte, satıcının ifa borcunu zamanında yerine getirmemesi, ancak ifanın imkansız olmaması hâlinde temerrüde yol açar. Satıcının ifası imkansız ise, satıcının bu durumun ortaya çıkmasında kusurunun olup olmamasına göre, ortada temerrüt değil, bir kusurlu veya kusursuz imkansızlık hâli bulunmaktadır.[101]

Her ne kadar temerrüdün şartlarını ortaya koyan Borçlar Kanununun 101. maddesinde sadece borcun muaccelliyetinden ve ihtardan bahsedilmişse de, doktrinde temerrüd için alacaklının ifayı kabule hazır olması gerektiği de ileri sürülmektedir. Bundan anlaşılması gereken, borçlunun ifa borcunu yerine getirememesinin altında alacaklıya atf'ı kabil bir sebep bulunmamasıdır. Dolayısıyla ifa gerçekleştirilmemekle birlikte, bu durum alacaklının herhangi bir davranışından kaynaklanmışsa, borçlunun temerrüdü söz konusu olamaz.[102]

Borçlar Kanununun genel kısmında temerrüde ilişkin hükümler, yine kendi içerisinde her türlü borç ilişkisine uygulanabilen daha genel nitelikli hükümler (BK. m. 101 – 105) ile yalnızca satım sözleşmesi gibi tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde uygulama yeri bulan, alacaklıya bir takım seçimlik haklar öngören hükümler (BK. m. 106 – 108) olarak iki ayrı kısımda incelenebilir.[103]

Temerrüdün meydana gelmesi için kusur şart olmamakla birlikte, satıcının temerrüde düşmekte kusurlu olup olmadığı olgusu karşılaşacağı müeyyidelerin

---

[100] Akkanat, H.: agm., s. 32.

[101] Eren, F.: age. (C. III.), s. 266; Tekinay, S. S.: age. (*Borçların İfası*), s. 85, 128; Kılıçoğlu, A. M.: age., s. 458 vd.; Tekinay, S. S.: age. (*Borçlar Genel*), s. 912; Reisoğlu, S.: age., s. 294.

[102] Akkanat, H.: agm., s. 18 – 20; Bozovalı, H.: "İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşmelerde Borçlu Temerrüdünün Sonuçları", İst. Bar. Der., 1992, C. 66, S. 1-2-3, s. 7; Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Genel*), s. 512.

[103] Eren, F.: age. (C.III.), s. 274; Tekinay, S. S.: age. (*Borçların İfası*), s. 135 vd.; Reisoğlu, S.: age., s. 295 vd.

niteliği itibariyle önem arz etmektedir. Satıcının temerrüdünde kusursuz olması hâlinde, ifa yükümlülüğünü yerine getirmekle, yani satıma konu malı teslim ve mülkiyetini nakletmesiyle birlikte, bu ifa geçerli bir ifa olarak kabul görür. Satıcının temerrüdünde kusurlu olması durumunda, Borçlar Kanununun 102/I. maddesi gereğince ifa ile birlikte gecikmeden doğan zararı tazmin yükümlülüğü de söz konusu olabilir. Bunun dışında, temerrüt esnasında satılanın umulmayan bir hâlden dolayı kazayla telef olmasından ve kötüleşmesinden kusuruyla temerrüde yol açan satıcı sorumlu olur.[104] Dolayısıyla kusurlu temerrüt hâlinde, sözleşmenin kuruluşuyla birlikte alıcıya intikal eden hasar, temerrütle birlikte tekrar satıcıya intikal eder. Ancak, satıcı Borçlar Kanununun 102/II. maddesinde öngörülmüş olan kurtuluş kanıtından istifade ile sorumluluktan kurtulabilir.[105]

Temerrüdün her türlü borç ilişkisinde uygulama yeri bulan bu genel sonuçları dışında, tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelere özgü sonuçları kısaca şu şekilde izah edilebilir:[106]

Öncelikle satıcının kusuruyla temerrüde düşmüş olması gerekmektedir. Borçlar Kanununun 106 – 108. maddelerinde öngörülen bu düzenlemelerin uygulanabilmesi için alıcı mütemerrit satıcıya mehil vermeli, yani ifa için bir ek süre

---

[104] Eren, F.: age. (C. III.), s. 274; Akkanat, H.: agm., s. 44; Tekinay, S. S.: age. (*Borçlar Genel*), s. 926; Arık, K. F.: age., s. 181; Reisoğlu, S.: age., s. 296; Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Genel*), s. 519, 520.

[105] Akıntürk, T.: age., s. 170, 171; Eren, F.: age. (C. III.), s. 282; Tekinay, S. S.: age. (*Borçların İfası*), s. 135, 142 vd.; Kılıçoğlu, A.M.: age., s. 467, 468; Tekinay, S. S.: age. (*Borçlar Genel*), s. 927, 928; Arık, K. F.: age., s. 182; Reisoğlu, S.: age., s. 297; Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Genel*), s. 520 – 522.

[106] Tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerde temerrüdün sonuçlarıyla ilgili olarak bkz. Eren, F.: age. (C.III.), s. 291 – 304; Tekinay, S. S.: age. (*Borçlar Genel*), s. 944 vd.; Bozovalı, H.: agm., s. 5 – 33; Arık, K. F.: age., s. 182; Reisoğlu, S.: age., s. 301; Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Genel*), s. 522; Binatlı, Y. Z.: age., s. 256.

tanımalıdır (BK. m. 106/I). Ancak Borçlar Kanununun 107. maddesinde ayrıca bu hükmün istisnası kapsamında, mehil vermeye gerek kalmayan durumlar belirtilmiştir. Bu hâllerden biri, borçlunun hâl ve davranışından ek süre tanınmasının faydasız kalacağının anlaşılmasıdır. Diğer bir hâl, temerrüt sebebiyle geciken edim ek süre sonunda ifa edilebilecek olsa dahi, gecikmiş bu ifanın artık alıcı yönünden faydasız kalmasıdır. Borçlar Kanununun 107. maddesinde istisna olarak gösterilen son hâl ise, satım sözleşmesinin kesin vadeli bir sözleşme olarak akdedilmiş olmasıdır. Kesin vadeli sözleşmede, belirli vadeden farklı olarak taraflar sözleşmenin belirtilen tarihte ifasını esaslı bir unsur olarak öngörmekte olup, artık bu tarihten sonra yapılacak ifanın mümkün olmadığını sözleşmede kararlaştırmaktadır. Belirli vade ile kesin vade arasındaki meydana getirdikleri sonuç itibariyle en önemli fark, belirli vadede Borçlar Kanununun 101. maddesi gereğince temerrüdün varlığı için aranan ihtara gerek yok ve buna karşılık BK. m. 106 – 108 gereğince öngörülen seçimlik hakların kullanılabilmesi için ek süre tayinine lüzum var iken, kesin vadede hem ihtara hem de ek süre tayinine gerek bulunmamasıdır.[107]

Borçlar Kanununun 106 – 108. maddeleri gereğince öngörülen seçimlik hakların kullanılabilmesi için satıcının kendisine tanınan ek süreye rağmen edimini ifa etmemiş olması şarttır. Bu şartların oluşmasıyla birlikte, alıcı temerrüdün genel sonuçlarının yanı sıra Borçlar Kanununun 106 – 108. maddeleri gereğince öngörülen özel sonuçları itibariyle kendisine tanınan seçimlik haklar dahilinde satıcıya müracaat edebilir. Bu seçimlik haklardan ilki kapsamında alıcı, aynen ifa ile birlikte

---

[107] Eren, F.: age. (C. III.), s. 290; Tekinay, S. S.: age. (*Borçların İfası*), s. 159 vd.; Tekinay, S. S.: age. (*Borçlar Genel*), s. 949 vd.; Bozovalı, H.: agm., s. 13, 14; Kılıçoğlu, A. M.: age., s. 461; Reisoğlu, S.: age., s. 303, 304; Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Genel*), s. 524; Bilge, N.: age., s. 37.

gecikmeden doğan zararın tazminini talep edebilir (BK. m. 106/II). Eğer alıcı, satıcının ifasını kabul etmek istemiyorsa, bu hakkını kullanmaktan vazgeçtiğini derhâl satıcıya ihbar etmelidir. Aksi takdirde, alıcının karine olarak ifa ile birlikte gecikme tazminatını talep ettiği varsayılır. Alıcı, mütemerrit satıcıya vazgeçme ihbarında bulunmuşsa, bu defa ikinci seçimlik hakkını kullanma imkânı doğar. İkinci seçimlik hak da alıcıya kendi içerisinde iki seçenek bahşetmektedir. Bu taleplerden birincisi, sözleşmeyi muhafaza ederek müsbet zararın tazmini, diğeri ise sözleşmeden dönerek menfi zararın tazminidir. Birinci seçenekte, sözleşme geçerliliğini devam ettirmekle birlikte taraflar arasındaki borç ilişkisinde satıcının satılanı teslim ve mülkiyeti nakil borcu olarak beliren aslî edim yükümünün yerini, tazminat ödeme yükümü almaktadır. Diğer seçenekte ise, alıcının dönme beyanında bulunması söz konusudur. Alıcının dönme beyanında bulunabilmesi için, satıcının kusuruyla temerrüde düşmüş olması şart değildir. Yeni dönme görüşüne göre, alıcının dönme beyanı neticesinde taraflar arasındaki sözleşme ilişkisi sona ermez. Ancak burada sözleşmenin muhtevası değişerek taraflar açısından bir tasfiye ilişkisi meydana gelir.[108] Bu tasfiye ilişkisi kapsamında tarafların sözleşmeden kaynaklanan borçları sona ermekte, daha önceki ifa ise iade edilmektedir. Alıcı sözleşmeden dönme

---

[108] Dönmenin hukukî niteliğini açıklayan görüşlerden birisi klasik dönme görüşü, diğeri yeni dönme görüşüdür. Klasik dönme görüşüne göre, dönme beyanıyla birlikte sözleşme, ilk kurulduğu ana kadar geriye yürüyecek şekilde ortadan kalkar. Dolayısıyla dönme beyanının etkisi geçmişe etkilidir ve sözleşmeden önceki hâl meydana gelmektedir. Yeni dönme görüşüne göre ise, dönme beyanıyla birlikte sözleşme geçmişe etkili olarak ortadan kalkmaz. Muhteva değiştirerek tasfiye amaçlı bir sözleşme ilişkisi hâline dönüşür. Dönme sebebiyle tarafların dönme anına kadar yapmış oldukları edimleri iade etmeleri gerekmektedir. Bu iade borcunun hukukî sebebiyle ilgili olarak da, sebepsiz zenginleşme, aynî istihkak, kanunî borç ve akdî borç olmak üzere çeşitli görüşler ortaya atılmıştır. Yeni dönme görüşüne göre dönmeyle birlikte akdî ilişki sona ermeyip muhteva değiştirerek tasfiye ilişkisine dönüştüğünden, ifa edilmeyen edimler sona ermekle birlikte, daha önce ifa edilen edimlerin iadesi borcu, sözleşme ilişkisi kapsamında bir akdî borç olarak varlığını devam ettirmektedir: Bkz. Eren, F.: age. (C. III.), s. 297. Klasik dönme görüşüne üstünlük tanıyan görüşler için bkz. Tekinay, S. S.: age. (*Borçların İfası*), s. 171; Bozovalı, H.: agm., s. 20; Tekinay, S. S.: age. (*Borçlar Genel*), s. 967; Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Genel*), s. 531.

seçeneğini kullanmışsa, ayrıca sözleşmenin hükümsüz kalmasından doğan menfi zararın tazminini talep edebilir (BK. m. 108/II).[109]

Bu noktada, Borçlar Kanununun münhasıran belirli vadeyi havi ticarî nitelikli satım sözleşmeleri için öngörmüş olduğu özel düzenlemelerden de bahsetmek yerinde olacaktır. Özel nitelikteki bu düzenlemelerden ilki olan Borçlar Kanununun 187. maddesinde, genel hükümlerdeki düzenlemelerden farklı iki karine öngörülmüştür. Bunlardan biri kesin vadeli akit karinesidir. Genel hükümlere göre, sözleşmenin kesin vadeli olduğunun kabulü, tarafların anlaşarak vadeyi sözleşmenin esaslı bir unsuru hâline getirmiş olmalarına bağlıdır (BK. m. 107/b.3). Buna karşılık, belirli vadeli ticarî satımlarda tarafların bu hususta anlaşıp anlaşmadıklarına bakılmaksızın sözleşmenin kesin vadeli olduğu karine olarak kabul edilmektedir (BK. m. 187/I). Dolayısıyla Borçlar Kanununun 106 – 108. maddelerinde öngörülen seçimlik hakların kullanılabilmesi için mehil tayinine de lüzum yoktur. Borçlar Kanununun 187. maddesinde öngörülen diğer karine ise satıcının temerrüdü hâlinde alıcının aynen ifadan vazgeçerek müsbet zararın tazminini talep ettiği karinesidir. Genel hükümlere göre satıcının temerrüdü hâlinde alıcı aynen ifayla birlikte gecikmeden doğan zararı talep hakkını kullanmak istemiyorsa, bu hususu ihbar ederek diğer seçimlik haklara müracaat edebilmektedir. Dolayısıyla burada alıcının susması olgusuna, aynen ifayla birlikte gecikme tazminatının talep edildiği sonucu karine olarak bağlanmaktadır (BK. m. 106/II). Buna karşılık, Borçlar Kanununun 187. maddesi bu karinenin aksine alıcının müsbet zararın tazminini talep ettiğini karine olarak kabul etmiş, diğer seçimlik hakların kullanılabilmesi için de bir ihbar

---

[109] Eren, F.: age. (C. III.), s. 291.

yükümlülüğü getirmiştir. Satım sözleşmesine özgü olarak öngörülen diğer özel hüküm ise Borçlar Kanununun 188. maddesidir. Bu madde hükmünde temerrüdden kaynaklanan zararın hesabı noktasında alıcı lehine bir takım olanaklar öngörülmüştür.[110]

Temerrüd ve sonuçlarıyla ilgili olarak Borçlar Kanununda öngörülen bu düzenlemeler, temerrüdün söz konusu olduğu sözleşmenin karakterine uyduğu ölçüde uygulama yeri bulacaktır. Meselâ, taksitli satımlarda, alıcının temerrüdü hâlinde satıcının, ödenmeyen taksit miktarı ile birlikte gecikme tazminatını veya sözleşmeden dönerek, satılanın mülkiyetini talep hakkı vardır. Bu seçimlik hakları dışında, sözleşmeyi muhafaza ederek, müsbet zararın tazminini talep hakkı bulunmamaktadır. Çünkü bu sözleşmenin mahiyeti, böyle bir talepte bulunmaya uygun değildir. [111]

2- Gemi Satım Sözleşmesinde Satıcının Temerrüdü

a) Genel olarak

Satıcının temerrüdüne ilişkin satım sözleşmesinde uygulanabilecek hükümlere dair genel çerçeve yukarıdaki gibidir. Buna göre tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerden olan satım sözleşmesinde satıcının temerrüdü hâlinde alıcının hakları;

1. aynen ifa ve gecikme tazminatı,

---

[110] Aral, F.: age., s. 94; Yavuz, C.: age., s. 68; Tandoğan, H.: age. (C. I.), 83.
[111] Nazikioğlu, O., I.: "Karşılıklı Taahhütleri Havi Akitlerde Borçlunun Temerrüdü", Ank. Huk. Fak. Der., 1951, C. VIII., S. 1 – 2., s. 661, 662.

2. aynen ifayı reddederek, müsbet zararın tazminini talep veya

3. dönme beyanında bulunarak menfî zararın tazminini talep

olarak sayılabilir.[112]

Gemi satım sözleşmesi, hukukî niteliği itibariyle tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olduğundan, hem Borçlar Kanununun 101 – 105. maddeleri gereğince temerrüdün genel hükümlerine, hem de Borçlar Kanununun 106 – 108. maddelerinde öngörülen tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelere özgü hükümlere tâbidir. Bununla birlikte, gemi satım sözleşmesi belirli vadeli ticarî nitelikte bir sözleşme olarak değerlendiriliyorsa, özel hükümler olan Borçlar Kanununun 187 ve 188. maddeleri de uygulama yeri bulabilir. Ancak Borçlar Kanununda öngörülmüş olan bu hükümlerin, gemi satım sözleşmelerinde satıcının temerrüdüne uygulanmasında, bu sözleşmenin kendine mahsus özellikleri sebebiyle bir takım farklılık arz eden durumlarla karşılaşılabilir. Bu sebeble, satıcının temerrüdü bağlamında ortaya çıkabilecek çeşitli ihtimaller dairesinde konuyu izah etmek faydalı olacaktır:

b) Gemi Mülkiyetini Nakil Borcu İfa Edilmişken, Gemiyi Teslim Borcunda Satıcının Temerrüdü

Bu ihtimallerden birincisi, alıcının gemi mülkiyetini iktisap etmesine rağmen, gemiyi teslim borcunun ifa edilmemiş olmasıdır. Genel satım sözleşmesinde, satıcının aslî edim borcu olan satılanı teslim ve mülkiyeti nakil borcunun ifası

---

[112] Tekinay, S. S.: age. (*Borçlar Genel*), s. 945.

genellikle aynı anda gerçekleşmektedir. Çünkü genel taşınır satımında mülkiyetin nakli için zaten zilyedliğin de nakline ihtiyaç vardır. Bu sebeble, Borçlar Kanununun 182. maddesinde satıcının aslî edim borcu olarak satılanı teslim ve mülkiyetinin naklinin ayrı ayrı ele alınması uygulamada çok fazla farklılık yaratmamaktadır. Ancak, gemi satım sözleşmelerinde satıcının mülkiyeti nakil borcunu ifası için genel satım sözleşmelerinden farklı olarak zilyedliğin nakli şart değildir; aksine tarafların geminin mülkiyetinin alıcıya geçtiği hususunda anlaşmaları yeterlidir (TTK. m. 868/I). Buna göre, gemi satım sözleşmesinde mülkiyetin nakledilmesiyle, geminin teslimi farklı zamanlara rastlayabilmektedir. Meselâ, taraflar gemi satım sözleşmesinde geminin teslimi ve mülkiyetin nakli hususunda belirli vadeli bir sözleşme akdetmiş olup da, belirli vadede gemi teslim edilmemekle birlikte, geminin mülkiyeti anlaşmayla alıcıya nakledilmişse, satıcı mülkiyeti nakletmesine rağmen teslim borcunu belirli vadede ifa etmediğinden dolayı ihtara gerek olmaksızın bu borcunu ifada temerrüde düşmüş sayılır. Bu durumda, alıcı geminin doğrudan zilyedliğini elde edebilmek için tercihine bağlı olarak gemi üzerindeki mülkiyet hakkına, gemi satım sözleşmesine veya temerrüd hükümlerine dayanarak talepte bulunabilir.

i. Aynî hakka dayanan ifa talebi

İstihkak davası, malik olan vasıtalı aslî zilyedin, mülkiyet hakkına dayanarak, bir hakka dayanmayan vasıtasız fer'î zilyed aleyhine açtığı, aynî nitelikteki bir

davadır.[113] Bir eda davası mahiyetindeki bu davanın amacı, davaya konu eşyanın malike teslimini sağlamaktır.[114] Eda davasında davacının talebi davalının bir şeyi vermeye, bir işi yapmaya veya yapmamaya mahkum edilmesi olduğundan, gemi mülkiyetini Türk Ticaret Kanununun 868. maddesinin I. fıkrası gereğince iktisap eden ancak teslim alamayan davacı da istihkak davasıyla mülkiyeti altında bulunan geminin satıcı tarafından kendisine teslimini talep edebilir.[115]

Alıcının, mülkiyet hakkına dayanarak istihkak davası açması durumunda ilk olarak sicile kayıtlı geminin maliki ve önceki malikin hâlihazırdaki zilyedliğinin haksız olduğunu ispat etmesi gerekmektedir.[116] Ancak, Türk Ticaret Kanununun 868. maddesinde geminin temliki için her hangi bir şekil şartı öngörülmediğinden, taraflar arasında HUMK.'un 288. maddesi gereğince gemi mülkiyetinin devrinin ispatını sağlayan senet niteliğinde yazılı bir belge düzenlenmemişse, davacı bu durumu ispatta zorlanabilir.

İstihkak davasının sadece taraflar arasında kesin hüküm etkisi vardır.[117] Bu sebeble, istihkak davasının kabulüyle birlikte geminin sicil kaydında kendiliğinden bir değişiklik meydana gelmez. Davacı olan malikin, sicilin tashihi için istihkak davası dışında ayrıca bir dava açması gerekmektedir. Çünkü istihkak davası, davaya konu geminin doğrudan zilyedliğini sağlayan bir eda davasıdır. Sicil kaydının düzeltilmesi ise, bu davayla birlikte veya ayrı açılacak bir tespit davasıyla

---

[113] Akipek, J.: *Türk Eşya Hukuku, (Aynî Haklar), Mülkiyet*, Ankara, 1973, s. 77, 78; Gençcan, Ö. U.: *4721 Sayılı Türk Medenî Kanunu*, C. III, Ankara, 2007, s. 3909; Gürsoy, K. / Eren, F. / Cansel, E: age., s. 379.
[114] Akipek, J.: age.(*Mülkiyet*), s. 80, 82; Gürsoy, K. / Eren, F. / Cansel, E: age., s. 381, 382.
[115] Kuru, B. / Arslan, R. / Yılmaz, E.: *Medenî Usul Hukuku*, Ankara, 1997, s. 262.
[116] Ertaş, Ş.: *Eşya Hukuku*, Ankara, 2006, s. 236; Gürsoy, K. / Eren, F. / Cansel, E: age., s. 387.
[117] Akipek, J.: age. (*Mülkiyet*), s. 82.

mümkündür.[118] Hatta usul ekonomisi gereği her iki davanın birlikte açılması tercih edilir.[119] Gemi sicilinin tashihi amacıyla açılan davada amaç, istihkak davasından farklı olarak, gemi üzerindeki mülkiyet hakkını tespit etmek ve bu surette gemi sicilindeki yolsuz kaydın tashihini sağlamaktır.[120] Bu dava geminin alıcıya teslimini sağlamaz. Yalnızca geminin mülkiyetinde meydana gelen değişikliğin, gemi siciline yansımasını ve gemi sicilinin şeklen gerçeğe uygunluğunu temin eder.

ii. Sözleşmeye dayanan ifa talebi

Alıcının Türk Ticaret Kanununun 868/I. maddesi gereğince gemi mülkiyetini iktisap ettiği, ancak gemiyi teslim almadığı ve dolayısıyla satıcının teslim borcunda temerrüdünün söz konusu olduğu durumlarda, mülkiyet hakkına dayanan istihkak davası dışında, akdî ilişkiye dayanarak da satıcıyı edimini ifaya zorlaması mümkündür. Gemi satım sözleşmesinde satıcının teslim borcunu ifa etmemesi durumunda, alıcı, satıcıya karşı bir ifa davası açabilir. Bu ifa davasının hukukî dayanağı Borçlar Kanununun 96. ve 106 – 108. maddeleri hükümleridir. Alıcı ifa

---

[118] Tespit davaları bir hukukî ilişkinin var olup olmadığının saptanmasını konu alan davalardır. Davanın ele aldığı hukukî ilişki şahıslar arasındaki bir ilişki olabileceği gibi, şahıs ile eşya arasındaki bağlantı da olabilir. Buna göre eşyaya ilişkin aynî hakkın tespitini konu alan bir dava tespit davası niteliğindedir. Eda davalarından farklı olarak tespit davaları cebrî icra yoluyla takibe konu edilemez. Bkz. Kuru, B. / Arslan, R. / Yılmaz, E.: age., s. 263.

[119] Gürsoy, K. / Eren, F. / Cansel, E: age., s. 381.

[120] Benzeri bir durum taşınmazlar açısından söz konusudur. Doktrinde tapu sicilinin tashihi davasının istihkak davası niteliğinde olduğunu ileri süren görüşler bulunmakla birlikte, tapu sicilinin tashihi davası, davacının taşınmaz üzerindeki mülkiyet hakkını tespit eden ve yolsuz tescilin tashihi yoluyla bu olgunun şekli olarak da tapu siciline yansımasını sağlayan bir davadır: Bkz. Akipek, J.: *Türk Eşya Hukuku – Zilyedlik ve Tapu Sicili*, Ankara, 1972, s. 436; Gürsoy, K. / Eren, F. / Cansel, E: age., s. 380.

davası sonucunda elde edeceği ilamı takibe sokarak, gemiyi cebrî icra yoluyla teslim alabilir.[121]

Satıcının temerrüdü hâlinde, alıcının sahip olduğu seçimlik haklardan yukarıda bahsedilmişti (BK. m. 106 – 108). Kısaca hatırlatmak gerekirse; alıcı aynen ifayla birlikte satıcının temerrüde düşmede kusuru varsa ayrıca gecikmeden doğan zararın tazminini talep edebilir. Eğer alıcı, geminin teslimi borcunun ifasını kabul etmek istemiyorsa, derhâl satıcıya bir vazgeçme bildiriminde bulunmalıdır. Bu hükümler alıcının susmasına aynen ifayla birlikte gecikmeden doğan zararın tazminini talep ettiği sonucunu karine olarak bağlamıştır. Buna karşılık satım sözleşmesi belirli vadeyi havi ticarî nitelikli bir sözleşmeyse, genel hükümlerdeki karinenin aksine alıcının susması hâlinde ifadan vazgeçerek müsbet zararın tazminini talep ettiği karineten kabul edilir (BK. m. 187/I).

Genel taşınır satımlarından farklı olarak, gemi satım sözleşmelerinde, alıcının gerek Borçlar Kanununun 106 – 108. maddeleri gereğince vazgeçme bildiriminde bulunarak, gerekse 108. maddesi gereğince hareketsiz kalarak sözleşmeyi muhafaza etme ve müsbet zararın tazminini talep hakkı yoktur. Çünkü, anılan durumda alıcı Türk Ticaret Kanununun 868. maddesinin I. fıkrası gereğince anlaşmayla birlikte gemi mülkiyetini iktisap etmiş olup, satıcının temerrüdü salt teslim borcunu yerine getirmemiş olmasından kaynaklanmaktadır. Dolayısıyla sözleşmenin muhafazası hâlinde gemi mülkiyeti alıcıda kalacakken, alıcının ayrıca teslimin gerçekleşmemesinden dolayı müsbet zararı talep edilebileceğinin kabulü

---

[121] Eren, F.: age. (C. III.), s. 191; Uygur, T.: age., s. 3132.; Tunçomağ, K.: age. (*Borçlar Genel*), s. 444.

gerekecektir. Böyle bir seçimlik hakkın ileri sürülmesi, taksitli satımlarda olduğu gibi sözleşmenin mahiyetine uygun düşmediğinden, alıcının vazgeçme bildirimi sonrasında sözleşmeyi muhafaza ederek müsbet zararının tazminini talep edebilmesi mantıkî değildir. Bu takdirde alıcının ileri sürebileceği yegâne hak, dönme beyanıyla birlikte menfi zararın tazmininin talebidir. Alıcı vazgeçme bildiriminde bulunarak bu seçimlik hakkı kullanmayı tercih etmişse, yeni dönme teorisi çerçevesinde sözleşme ilişkisi bir tasfiye ilişkisine dönüşecek ve alıcı anlaşmayla iktisap ettiği geminin mülkiyetini satıcıya iade edecektir. Satıcı da buna karşılık dönme beyanı öncesi akdî ilişki kapsamında iktisap etmiş olduğu bir değer varsa, bunu alıcıya iade etmekle yükümlüdür. Alıcı ayrıca, sözleşmenin hükümsüz hâle gelmesinden kaynaklanan menfî zararının da tazminini talep edebilir.

Kısacası, gemi mülkiyetini nakil borcunu ifa eden satıcı, gemiyi teslim borcunda temerrüdü düşerse, alıcı geminin teslimini ya istihkak davası yoluyla, ya da temerrüt hükümlerine dayanarak talep ve dava edebilir. Farklı hukukî sebeblere dayanan bu talep ve davaların yarışması söz konusudur.[122]

c) Satıcının Hem Gemi Mülkiyetini Nakil Hem de Gemiyi Teslim Borcunu İfada Temerrüdü

Satıcı gemi satım sözleşmesi gereğince borçlanmış olduğu her iki edim yükümünü ifada temerrüde düşebilir. Bu durumda, alıcının gemi mülkiyetini iktisabı söz konusu olmadığından, istihkak davası yoluyla geminin teslimini talep edebilme imkânı yoktur. Alıcı, ancak akdî ilişkiye dayanarak temerrüt hükümleri mucibince

[122] Akipek, J.: age. (*Zilyedlik ve Tapu Sicili*), s. 83.

satıcıyı gemiyi teslim ve mülkiyeti nakil borcunu ifaya zorlayabilir. Hatta bu şıktan yararlanmak istemeyen alıcı, vazgeçme beyanı sonrasında sözleşmeyi muhafaza ederek müsbet zararın tazminini de talep edebilir. Gemi satım sözleşmesi belirli vadeli ticarî satım sözleşmesi niteliğinde ise alıcının vazgeçme beyanında bulunmasına dahi gerek yoktur. Çünkü Borçlar Kanununun 187/I. maddesi alıcının hareketsiz kalmasına müsbet zararın tazminini talep ettiği karinesini bağlamıştır. Dolayısıyla, bu ihtimalde alıcının, gemi satım sözleşmesinde satıcının temerrüdüne karşı faydalanabileceği seçimlik haklar, genel satım sözleşmelerinde alıcının faydalanabilecekleriyle aynıdır.

d) Uygulamada Kullanılan Tip Sözleşmelerde Satıcının Temerrüdünün Düzenlenişi (NSF 93)

NSF. 93'e göre satıcının edim borcunu ifası kapsamında alıcıya formun 5(a) maddesine göre bir hazırlık ihbarında (*notice of readiness*) bulunması gerekmektedir. Eğer satıcı bu ihbarda bulunmazsa veya en geç formun 61. satırında belirtilen kançello tarihinde (*cancelling date*) geminin teslimini ve mülkiyetin naklini gerçekleştirmezse, temerrüde düşmüş sayılır. Bu durumda alıcının sözleşmeyi fesih hakkı doğar. Buna göre, gemi teslim limanında hazır bulunduğu hâlde, satıcı NSF. 93'ün 5(a) maddesi gereğince ihbarda bulunmazsa, henüz kançello tarihi geçmemiş olsa dahi, bu satıcının temerrüde düşmesi için yeterlidir.[123] Ancak alıcının sözleşmeyi feshedebilmesi için satıcıya üç banka günlük mehil vermesi şarttır. Bu mehil, alıcıya formun 8. maddesinde belirtilen ve yukarıda ifa bahsinde de belirtilen belgelerin

[123] Goldrein, I. / Turner P.: age., s. 205.

tanzimi için satıcı tarafından yapılan ihbardan (*notice of readiness*) sonra başlar. Bu üç günlük mehil şartı NSF. 87'ye göre hazırlanan bir sözleşmede, alıcının sözleşmede belirtilen kançello tarihinden önce üç banka gününden az süreli bir mehil vermesi hâlinde sözleşmeyi feshetme yetkisinin doğup doğmayacağı yönündeki belirsizliği ortadan kaldırmak maksadıyla NSF. 93'e dahil edilmiştir. NSF 87.'nin 3. maddesinde semenin geminin teslimi anında ödeneceği, bu mümkün olmazsa en geç hazırlık ihbarından itibaren üç banka günü sonunda ödeneceği belirtilmiş, satıcının ifada temerrüdünün düzenlendiği 14. maddede de ise satıcının ifasını en geç bu formun (NSF. 87) 38. satırında gösterilecek kançello tarihinde gerçekleştirebileceği belirtilmiştir. Bu sebeble, meselâ NSF 87.'nin 3. maddesi gereğince hazırlık ihbarı 11.08.2008'de yapılmış, kançello tarihi 13.08.2008 olarak sözleşmede gösterilmiş ve satıcı en son bu tarihte ifayı gerçekleştirmemişse, alıcının 14.08.2008'de henüz üç banka günlük süre tamamlanmadığından sözleşmeyi fesih hakkının doğmuş sayılıp sayılmayacağı yönündeki belirsizlik NSF. 93'te açıkça düzenlemeye tâbi tutularak giderilmiştir.[124] NSF. 93'ün 14. maddesine göre, satıcının temerrüdünde, yukarıda belirtilen şartlar dahilinde, alıcının sözleşmeyi fesih hakkını kullanması hâlinde, NSF. 93'ün 2. maddesi gereğince yatırılmış olan güvence parası (*deposit*) işlemiş faizleriyle birlikte alıcıya iade olunur. Bunun dışında, satıcının temerrüde düşmede kusuru söz konusuysa, alıcının sözleşmeyi feshetmesi şartına bağlı olmaksızın tazminat talep etme hakkı da bulunmaktadır.[125]

---

[124] Strong, M. / Herring, P.: age., s. 166, 175.
[125] Strong, M. / Herring, P.: age., s. 176, 177;, Atamer, K.: agm. ("Gemi Satım Sözleşmesi"), s. 380.

F) SATICININ ZAPTA KARŞI TEKEFFÜL BORCU

1- Genel olarak

Gemi satım sözleşmesinde satıcının gemiyi teslim ve mülkiyeti nakil borcu dışında bir takım tekeffül borçları da bulunmaktadır.[126] Bu tekeffül borçlarından, gemi satım sözleşmeleri bağlamında hususiyet arz eden borç, satıcının zapta karşı tekeffül borcudur.

Satım sözleşmesinde zapta karşı tekeffül borcu, satıcının alıcıya karşı satıma konu eşya üzerinde üçüncü şahısların ileri sürebileceği bir üstün hak iddiası sebebiyle, satılanın alıcının elinden alınamayacağı veya mülkiyet hakkından kaynaklanan yetkileri kullanmasının engellenemeyeceği taahhüdüdür. Aksi takdirde satıcı alıcıya karşı tahhüdünün ihlalinden dolayı sorumlu olur. Bu borç, satıcının mülkiyeti nakil borcunun bir sonucudur.[127] Satıcı satıma konu eşyanın mülkiyetini tüm kısıtlamalardan bağışık olarak nakletmekle yükümlüdür.

İyiniyetin hak iktisabındaki rolü, zapta karşı tekeffül borcunun uygulanma alanını daraltmıştır. Satım sözleşmesi gereğince alıcı satılanın mülkiyetini iyiniyetle iktisap ediyorsa, alıcının iyiniyetinin korunması sebebiyle, üçüncü şahısların alıcının bilmediği üstün haklarını ileri sürerek satılanı zapt etmeleri mümkün olmadığından, zapta karşı tekeffül hükümlerinin uygulanması da söz konusu olmamaktadır.

---

[126] Bkz. yuk. s. 31.

[127] Aral, F.: age., s. 104; Tandoğan, H.: age. (C. I), s. 98, 99; Olgaç, S.: "Satım Akdinde Zapta Karşı Teminat", Adalet Dergisi, 1962, S. 1, s. 710; Berki, Ş.: age., s. 13; Bilge, N.: age., s. 50.

Bununla birlikte, alıcının iktisabında kötüniyetli olduğu ispatlanır ise, satıcı ayrıca tekeffül etmedikçe zapt sebebiyle alıcıya karşı bir sorumluluğu doğmaz.[128]

Türk Ticaret Kanununda gemi satım sözleşmesine yönelik zapta karşı tekeffül borcuna ilişkin bir düzenleme bulunmadığından, satım sözleşmesinde bu borcu hükme bağlayan Borçlar Kanununun 189. maddesi gemi satım sözleşmelerinde de uygulanır. Satıcının bu borcu sebebiyle, satıma konu gemiyi her türlü takyitlerden bağışık olarak, alıcıya devretme mükellefiyeti söz konusu olmaktadır.[129]

2- Şartları

Gemi satım sözleşmesinde, satıcının zapta karşı tekeffül borcunun şartları kısaca şu şekilde özetlenebilir:

i) Öncelikle taraflar arasında geçerli bir gemi satım sözleşmesi kurulmuş olmalıdır.

ii) Satım sözleşmesi gereğince, geminin mülkiyeti alıcıya devredilmiş olmalıdır. Geminin, mülkiyet devredilmeden önce satıcının hakimiyeti altındayken zapt edilmesi hâlinde satıcı alıcıya karşı Borçlar Kanununun 96. ve devamı maddeleri gereğince borcun hiç veya gereği gibi ifa edilmemesinden dolayı sorumlu tutulur.[130]

---

[128] Aral, F.: age., s. 105; Tandoğan, H.: age. (C. I), s. 101,102.
[129] İzveren / Franko / Çalık.: age., s. 63, 64
[130] Aral, F.: age., s. 106; Olgaç, S.: agm. ("Zapta Karşı Teminat"), s. 711; Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 102; Arsebük, E.: agm., s. 126; Bilge, N.: age., s. 52.

iii) Üçüncü kişinin gemi üzerinde zapta imkan veren üstün bir hakkı bulunmalıdır. Böyle bir hak, mülkiyet hakkı, sınırlı aynî hak veya gemi siciline şerh edilmiş bir şahsi hak (TTK. m. 879) olabilir. İleri sürülen üstün hakkın niteliğine göre, geminin zaptı tam veya kısmî zapt olarak ortaya çıkabilir. Üçüncü şahsın gemi üzerinde mülkiyet hakkı iddiasında bulunması hâlinde tam zapt, gemi payı üzerinde mülkiyet hakkı iddiasında veya geminin tamamı üzerinde rehin gibi alıcının mülkiyet hakkından kaynaklanan yetkilerini kısıtlayıcı nitelikte bir hak iddiasında bulunması hâlinde ise kısmî zapt söz konusu olmaktadır.[131] Bu bağlamda, gemi satım sözleşmesinde üçüncü şahsın alıcıya karşı ileri sürebileceği aynî haklar, mülkiyet, rehin, intifa ve gemi alacaklısı hakkı olarak ortaya çıkmaktadır. Ancak, sicile kayıtlı gemiler üzerinde üçüncü şahısların mülkiyet iddiasında bulunarak zapt yoluna gitmeleri mümkün değildir. Çünkü sicilde üçüncü şahsın mülkiyet hakkı tescil edilmemişse ve gemi satım sözleşmesi gereğince gemiyi iktisap eden alıcı, üçüncü şahsın mülkiyet hakkını gemiyi iktisap anında bilmiyorsa, yani iktisabında iyiniyetliyse, bu iktisapla birlikte üçüncü şahsın mülkiyet hakkı sona erdiğinden, alıcıya karşı üstün hak iddiasında bulunamaz. Aynı prensip gemi sicilinde görünmeyen gemi ipoteği ve diğer sınırlı aynî haklar için de geçerlidir. Ancak, üçüncü şahsın ileri sürdüğü üstün hak gemi alacaklısı hakkı ise, mülkiyetin iktisabında iyiniyetin korunması prensibine istisna teşkil eden bir durumla karşılaşılır. Çünkü, gemi alacaklısı hakkı iyiniyetli olup olmadıklarına bakılmaksızın geminin bütün müktesiplerine karşı ileri sürülebilen bir haktır.[132]

---

[131] Aral, F.: age., s. 104; Arsebük, E.: agm., s. 125; Bilge, N.: age., s. 52.
[132] Akıncı, S.: agm. S. 344.

Bu noktada, deniz hukukuna özgü bir müessese olması nedeniyle, gemi alacaklısı hakkından ayrıca bahsetmek gerekmektedir. Gemi alacaklısı hakkı, deniz serveti olarak da tâbir edilen gemi ve navlun üzerindeki kanunî rehin hakkıdır. Bu hakkın doğumu ancak Türk Ticaret Kanununun 1235. maddesinde sınırlı olarak sayılan alacakların varlığına bağlıdır. Türk Ticaret Kanununun bazı alacaklar için kanunî nitelikte, sicil dışında alacakla birlikte kendiliğinden meydana gelen böyle bir rehin hakkını ihdas etmesinin altında yatan başlıca sebep, kanunda donatanın sınırlı aynî sorumluluğunun kabul edilmiş olmasıdır. Böylelikle Türk Ticaret Kanununun 948 ve 1234. maddeleri gereğince deniz servetiyle sınırlı olarak sorumlu tutulan donatanın kara servetine başvuramayan bazı alacaklılar, alacaklarını gemi üzerinden öncelikle tahsil imkânını veren, kanunî bir rehin hakkına sahip olmaktadır. Kanun bu surette menfaatler arasında bir denge kurmaya çalışmıştır.[133]

Hangi hukukî ilişkilerden doğan alacakların gemi alacaklısı hakkı tanıdığı, Türk Ticaret Kanununun 1235. maddesinde on bent hâlinde sayılmıştır. Rehin hakkının doğumu için bu alacaklardan birinin doğumu yeterlidir[134] Nitekim, bu hak, ne taşınır rehninde olduğu gibi teslime, ne de taşınmaz rehninde olduğu gibi tescile ihtiyaç göstermeksizin, gemi alacaklısı hakkının doğumu ile birlikte vücut bulur.[135] Bu sebeble, gemi alacaklarının sağladığı kanunî rehin hakkı alenî olmayan, dışarıdan

---

[133] Kalpsüz T.: "Gemi Alacaklısı Hakkının Hukukî Mahiyeti", Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65 inci Yaş Armağanı, Ankara, 1988, s. 301; Barlas, N.: *Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukukî Niteliği*, İstanbul, 2000, s. 125; Çağa, T / Kender, R.: *Deniz Ticareti Hukuku* III, İstanbul, 2005, s. 1,2. Gemi alacaklısı hakkının kanunî bir rehin hakkı olduğu genel olarak kabul edilmekle birlikte, bu hakkın hukukî niteliği hakkında çok çeşitli görüşler ileri sürülmüştür. Bu görüşler ile ilgili ayrıntılı açıklamalar için bk. Barlas, N.: age., s. 81, Kalpsüz T.: agm. ("Gemi Alacaklısı Hakkı"), s. 304, Çağa, T / Kender, R.: age. (C. III), s. 2.

[134] Kalpsüz T.: agm. ("Gemi Alacaklısı Hakkı"),s. 302.

[135] Kalpsüz T.: agm. ("Gemi Alacaklısı Hakkı"), s. 303.

fark edilemeyen bir aynî haktır. Bu rehin hakkı alenî olmamakla birlikte, diğer tüm ipotekle veya başka bir rehinle temin edilmiş olsun veya olmasın, alacaklara tekaddüm eder (TTK. m. 1257).[136]

Gemi alacaklısı hakkında önem arz eden husus, bu hakkın sağladığı aynî niteliği haiz kanunî rehin hakkının alenî olmamakla birlikte, geminin iyiniyetli olsun yahut olmasın tüm müktesiplerine karşı ileri sürülebilmesi ve dolayısıyla iyiniyetli iktisabın diğer hakların aksine bu hakkı ortadan kaldırıcı bir özelliğinin bulunmamasıdır (TTK. m. 1236/II).[137] Dolayısıyla gemi satım sözleşmesinde zapta karşı tekeffül hükümlerinin uygulama yeri bulacağı en önemli hukukî olgu, gemi alacaklısı hakkı olarak ortaya çıkmaktadır.[138] Gemi alacaklısı hakkının belirtilen özelliği, gemiyi iktisap eden iyiniyetli alıcıları, üçüncü şahısların alenî olmayan kanunî rehin haklarını her zaman ileri sürerek gemiyi zapt etme tehlikesiyle karşı karşıya bırakmaktadır. Bu riskin bertaraf edilebilmesi için Türk Ticaret Kanununun. 1246. maddesinde gemi satım sözleşmesi mucibince gemiyi iktisap eden yeni malik alıcı için mahkemeye müracaat ederek bu hakları iptal ettirebilme imkanı tanınmıştır.[139]

iv) Üçüncü şahsın ileri sürdüğü üstün hak, en geç gemi satım sözleşmesinin kuruluşu anında mevcut olmalıdır. Sözleşmenin kuruluşundan sonra ve fakat tasarruf işlemiyle geminin mülkiyetinin naklinden önce, satıcı üçüncü şahıs lehine bir aynî

---

[136] Kalpsüz,T.: *Gemi Rehni*, Ankara, 1990, s.10.
[137] Çağa, T / Kender, R.: age. (C. III), s. 5, 6.
[138] Akıncı, S.: agm., s. 345.
[139] Çağa, T / Kender, R.: age. (C. III), s. 71. Gemi alacaklısı hakkına ilişkin kanunlar ihtilâfıyla ilgili olarak bkz. Tekinalp, G.: *Türk Devletler Hususî Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı*, İstanbul, 1967; Tekinalp, G.: "Türk Devletler Hususî Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkının Doğuşu ve Buna İlişkin Problemler", Batider, 1967, C. IV, s. 230.

hak tesis etmişse, alıcıya karşı gemi satım sözleşmesine aykırılık sebebiyle Borçlar Kanununun 96. maddesi gereğince sorumlu olur.[140]

v) Hak iddiasında bulunan üçüncü şahıs, iddia konusu hakka dayalı olarak gemiyi zapta teşebbüs etmelidir. Üçüncü kişinin zapta teşebbüsünün ne surette gerçekleşmesi gerektiği konusunda doktrinde bir görüş birliği mevcut değildir. Kimi yazarlar, üçüncü şahsın alıcıya karşı üstün hakkını dava açarak ileri sürmüş olmalarının şart olduğunu ileri sürmektedir.[141] Buna karşılık, diğer bir görüş de dava açılmış olmasının şart olmadığını, üçüncü şahsın tamamen haklı göründüğü hâllerde, alıcının üçüncü şahsın hakkını kabul ederek dava açılmasını beklemeksizin satıcının zapta karşı tekeffülü hükümlerine müracaat edebileceğini savunmaktadır.[142] Yargıtay da uzun süre dava ikame edilmiş olmasının gerekli olduğu yönünde içtihatta bulunmuşken, yeni kararlarında bu görüşü terk ederek, üçüncü kişiye satılanı bırakmak zorunda kalan alıcının, zapta karşı tekeffül hükümlerine başvurabileceğini kabul etmektedir.[143] Bu iki görüş arasında haklı olarak doktrinde çoğunlukla taraftar bulan görüş ikincisidir. Çünkü, üçüncü şahsın dayandığı üstün hakkında tamamen haklı olduğu açıkça ortada ise, alıcıyı zapta karşı tekeffül hükümlerine müracaat edebilmesi için kendisine dava açılmasını beklemeye zorlamak hakkaniyete aykırıdır.

vi) Gemi satım sözleşmesinin kuruluşu esnasında alıcının üçüncü şahsın üstün hakkından haberi olmamalıdır. Alıcının üçüncü şahsın üstün hakkından haberdar

---

[140] Tandoğan, H.: age.(C.I.), s. 103; Akıncı, S.: agm., s. 344; Aral, F.: age., s. 106; Olgaç, S.: agm. ("Zapta Karşı Teminat"), s. 712; Arsebük, E.: agm., s. 127; Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.: age. (*Borçlar Hukuku*), s. 82, 83; Bilge, N.: age., s. 52.

[141] Akıncı, S.: agm., s. 344; Arsebük, E.: agm., s. 125; Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.:age. (*Borçlar Hukuku*), s. 82.

[142] Tandoğan, H.: age.(C.I), s. 105; Aral, F.: age., s. 107 – 109.

[143] Aral, F.: age., s. 107, 108.

olması hâlinde satıcının ayrıca taahhütte bulunmuş olması şartıyla zapta karşı tekeffül hükümlerine müracaat edilebilir (BK. m. 189/II).[144]

3- Geminin zaptı hâlinde alıcının hakları

Üçüncü şahsın üstün hakkını ileri sürerek gemiyi zaptı hâlinde, alıcının hakları zaptın tamamen veya kısmen olmasına göre farklılık arz eder.

a) Geminin Tamamen Zaptı Durumunda Alıcının Hakları

Tamamen zapt, üçüncü şahsın satılanın tamamı üzerinde mülkiyet iddiasında bulunması hâlinde gerçekleşmektedir. Buna göre, üçüncü şahsın gemiyi mülkiyet hakkını ileri sürerek alıcının elinden alması durumunda, geminin tamamen zaptı söz konusu olmaktadır. Geminin tamamen zaptı hâlinde, sözleşme kendiliğinden münfesih hâle gelir. Bu sonuç, alıcının her hangi bir irade beyanında bulunmasına gerek olmaksızın kendiliğinden ortaya çıkar (BK. m. 192). Tamamen zapt hâlinde, alıcının sözleşmenin hükümsüzlüğü sebebiyle sahip olduğu ve satıcıya karşı ileri sürebileceği haklar, Borçlar Kanununun 192. maddesinde gösterilmiştir. Bu madde hükmüne göre satıcı, ilk olarak faiziyle birlikte semeni iade borcu altına girmektedir. Satıcının bu iade borcunun kaynağı sebepsiz zenginleşme hükümleri olmayıp, sözleşmeden doğan borç ilişkisidir.[145] Alıcı semenin iadesi dışında ayrıca bir takım zararlarının tazminini de talep edebilir. Satıcının zapta karşı tekeffülünde, alıcının ileri sürebileceği tazminat taleplerinin bazıları kusursuz sorumluluk esasına dayanmakta iken, diğer bir kısmı ise satıcının kusurlu olması hâlinde kabul

---

[144] Akıncı, S.: agm., s. 344; Tandoğan, H.: age. (C.I.), s. 105; Aral, F.: age., s. 107.
[145] Aral, F.: age., s. 110; Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 109, 110.

görecektir. Bunlardan kusursuz sorumluluk esasına göre talep edilebilecek olanlar kısaca; gemi üzerinde alıcının yapmış olduğu masraflar, üçüncü şahsın alıcıya karşı üstün hakkını dava yoluyla ileri sürmesi hâlinde alıcının katlanmak zorunda kaldığı mahkeme masrafları ve zapt sebebiyle alıcının doğrudan doğruya zararları olarak ortaya çıkmaktadır. Satıcının kusura dayalı sorumluluğu kapsamında tazmini talep edilebilecek zararlar ise; doğrudan doğruya zararlar dışında kalan dolaylı zararlardır (BK. m. 192/II).[146]

b) Geminin Kısmî Zaptı Durumunda Alıcının Hakları

Satılanın kısmî zaptına bağlanan sonuçlar, Borçlar Kanununun 193. maddesinde hükme bağlanmıştır. Bu madde hükmüne göre, gemi satım sözleşmesinde geminin üçüncü şahıs tarafından kısmî zaptı hâlinde, alıcı sözleşmenin feshini talep edemez. Buna karşılık, kısmî zapt sebebiyle uğranılan zararın tazminini talep edebilir. Tazminatın kapsamı, tam zapt hâlinde yukarıda belirtilen esaslardan hareketle tespit edilir.[147]

III. SİCİLE KAYITLI OLMAYAN GEMİLERDE

A) GENEL OLARAK

Bu bölümde sicile kayıtlı olmayan bir geminin satışında, satıcının teslim ve mülkiyeti nakil borcunun ifası açıklanmaya çalışılacaktır. Konunun izahında benzer

---

[146] Aral, F.: age., s. 110, 111; Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 110; İzveren, A.: age., s. 60; Berki, Ş.: age., s. 14, 15; Bilge, N.: age., s. 54.

[147] Aral, F.: age., s. 111; Tandoğan, H.: age. (C. I.), s. 111; Berki, Ş.: age., s. 15; Bilge, N.: age., s. 56.

hususlarda sicile kayıtlı gemilerle ilgili olarak yukarıda yapılan açıklamalardan hareketle sadece farklılıklar vurgulanacaktır.

Sicile kayıtlı gemi kavramından kastedilen Milli Gemi Siciline ve Türk Uluslararası Gemi Siciline kayıtlı olan gemilerdir. Buna göre, fiilen bu sicillerden birine kayıtlı olmayan bir gemi, sicile kayıtlı olmayan gemi addedilir. Meselâ, Türk Ticaret Kanununun 844. maddesi gereğince on sekiz gros tonilâto ve üzeri bir ticaret gemisinin sicile kaydı mecburî olmakla birlikte, tescil edilmemişse, sicile kayıtlı olmayan gemidir.[148]

B) TESLİM VE MÜLKİYETİ NAKİL BORCUNUN İFASI

Sicile kayıtlı olmayan gemileri konu alan gemi satım sözleşmesinin ifası kapsamında geminin teslimi ve mülkiyetinin nakli, sicile kayıtlı gemilerde olduğu gibi bir tasarruf işlemiyle gerçekleşir. Ancak bu işlemin şekli ve muhtevası sicile kayıtlı gemilerdekinden farklı surette düzenlenmiştir.

1- Uygulanacak Hukuk

Yukarıda da açıklandığı üzere sicile kayıtlı gemilerin satımında, ifaya yani geminin teslimi ve mülkiyetinin nakline uygulanacak hukuk, aynî haklar statüsüne göre tespit edilecek hukuka tâbi olup, bu hukuk da genel olarak *"lex rei sitae"* hukuku olarak kabul görmekte ve geminin kayıtlı bulunduğu sicil devletinin hukukuna işaret etmektedir.

---

[148] Kalpsüz,T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s. 292; İzveren, A./ Franko, N / Çalık, A.: age., s. 53.

Sicile kayıtlı olmayan gemilerin satımında da geminin teslimi ve mülkiyetinin nakli, "*lex rei sitae*" yani geminin bulunduğu yer hukukuna tâbidir. Sicile kayıtlı olmayan gemi mülkiyetinin "*lex rei sitae*" kaidesine göre devri uygulanacak hukuku saptamada karışıklıklara yol açacak olması sebebiyle tenkit edilmiştir. Zira, işlem anında geminin bulunduğu yerin tespiti kadar, geminin açık denizde seyrediyor olması hâlinde uygulanacak hukukun tespitinde de sorun çıkabilir. Bu sebeble, bu gemiler için "*lex rei sitae*" kaidesinin hakkaniyete uygun sonuç veren bir bağlama kaidesi olmadığı ifade edilmekte, gemiler için daha istikrarlı ve kolay tespit edilebilir bir bağlama noktası teşkil etmesi açısından geminin bağlama limanı hukukuna yetki tanınması gerektiği belirtilmektedir. Bu görüşe dayanak olarak, bağlama limanının geminin er veya geç bu yere geri dönecek olması sebebiyle, gemiyle ilgili menfaatlerin toplandığı yer olduğu gösterilmektedir.[149]

Türk Ticaret Kanununun gerekçesinde sicile kayıtlı olmayan gemilerde kanunlar ihtilâfı bakımından "*lex rei sitae*" kaidesine göre tespit edilecek hukukun yetkili olacağı belirtilmişse de, 5718 sayılı MÖHUK ile yürürlükten kaldırılan ve bir Türk gemi siciline kayıtlı gemilere ilişkin kanunlar ihtilâfı kuralı işlevi gören Türk Ticaret Kanununun 866/II. maddesi hükmüne benzer bir madde hükmüne yer verilmemiştir. Türk Ticaret Kanununda bir hüküm bulunmamakla birlikte, uygulanacak hukukun tespiti MÖHUK.'a müracaat ederek tespit edilebilir.

MÖHUK.'un 22. maddesi gereğince hukukumuzda, taşıma araçlarına ilişkin aynî haklarla ilgili uygulanacak hukuk, menşe ülke hukukudur. Sicile kayıtlı

---

[149] *Göğer,* E.: age. (*Deniz*), s. 38.

gemilerde menşe ülke hukuku geminin tescil edilmiş olduğu sicil hukuku iken, sicile kayıtlı olmayan gemilerde geminin bağlama limanı hukukudur. Dolayısıyla, pozitif hukukumuzda sicile kayıtlı olmayan gemiler için "*lex rei sitae*" kaidesinin geçerli olmasına getirilen eleştiriler kabul görmüş ve geminin bağlama limanı hukukuna yetki tanınmıştır.

Bir geminin "bağlama limanı", Türk Ticaret Kanununun 819. maddesine göre o gemiye ait seferlerin idare olunduğu limandır. Bu tanımlamadan çıkan anlama göre bağlama limanı, geminin seferde olmadığı zamanlarda beklemekte olduğu liman olmayıp, gemi malikinin gemiyle ilgili faaliyetleri idare ettiği iş merkezidir.[150]Bu noktada belirtmek gerekir ki, Türk hukuku bakımından bağlama limanı ile geminin milliyeti arasında herhangi bir ilişki yoktur. Yani sicile kayıtlı olmayan bir Türk gemisinin bağlama limanı yabancı bir ülkede de bulunabilir. Bu bağlamda, Türk hâkimi, sicile kayıtlı olmayan geminin aynına ilişkin önüne gelen bir uyuşmazlıkta, öncelikle geminin bağlama limanını tespit etmelidir. Bu tespitte, bağlama limanı kavramının içeriği hususu bir vasıflandırma sorunu olarak yine "*lex fori*" prensibi gereğince Türk hukukuna tâbi olacak ve dolayısıyla bağlama limanının anlamı hakkında Türk Ticaret Kanununun 819. maddesi hükmüne göre gemiye ait seferlerin idare olunduğu limanın tayini gerekecektir. Gemiye ait seferler Türkiye'den idare edilmekteyse gemi mülkiyetinin devri Türk hukukuna tâbidir. O halde sicile kayıtlı olmayan geminin mülkiyetinin devri konusunda, esas olarak Türk Ticaret Kanununun 867. maddesi hükmü uygulanacaktır.

---

[150] Kalpsüz,T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), S. 138.

2- Mülkiyeti Nakil Borcunun İfası

Gemi satım sözleşmesinin ifası kapsamında, sicile kayıtlı olmayan geminin mülkiyetinin nakli konusunda düzenleme öngören Türk Ticaret Kanununun 867. maddesinin I. fıkrası hükmü şu şekildedir:

> "Bir Türk gemi siciline kayıtlı bulunmayan gemiler üzerindeki mülkiyet ve sair aynî haklar hususunda, Medeni Kanunun menkullere mütaallik hükümleri tatbik olunur. Şu kadar ki; böyle bir geminin veya gemi payının temlikinde âkidler mülkiyetin sadece akitle intikal edeceğini kararlaştırmışlarsa zilyedliğin devrine hacet kalmaksızın mülkiyet temellük edene geçer. Bu şekildeki temliklerde hüsnüniyetle iktisabın muteber olması temellük edenin zilyedliği devraldığı sırada dahi hüsnüniyet sahibi olmasına bağlıdır."

Bu madde hükmüne göre, sicile kayıtlı olmayan geminin mülkiyetinin nakli esas olarak Türk Medeni Kanununun taşınırlara ilişkin hükümlerine tâbidir. Ancak, Türk Ticaret Kanununun 867/I. maddesinde bu düzenlemenin dışında, tarafların ayrıca mülkiyetin, zilyedliğin nakline gerek kalmaksızın yalnızca anlaşmayla devrini kararlaştırabilecekleri de belirtilmiştir.

Bu düzenleme tarzına göre, satıma konu sicile kayıtlı olmayan geminin mülkiyetinin nakli esas olarak, diğer taşınırlardaki gibi Türk Medeni Kanununun 763. maddesi hükmüne bağlıdır. Taşınır satımında, satıcının ifası kapsamında mülkiyetin alıcıya temliki için satılanın zilyedliğinin alıcıya devri ve zilyedliğin mülkiyeti nakil amacıyla alıcıya devri konusunda tarafların anlaşmaları, yani bir aynî akit gerekmektedir (TMK. m. 763/I).

Sicile kayıtlı olmayan gemiler için de cari olacak olan bu prensibin, istisnası yine Türk Ticaret Kanununun 867. maddesinin I. fıkrasında öngörülmüştür. Bu istisnaî nitelikteki düzenlemeye göre taraflar, geminin mülkiyetinin naklini sağlayan zilyedliğin devri şeklindeki aynî akdin şeklini değiştirebilme imkanına sahiptir. Bu düzenlemeye göre, taraflar aynî akdi şekle bağlı olmayan bir anlaşma suretiyle gerçekleştirerek gemi mülkiyetinin devrini sağlayabilmektedir. Böylelikle, kanun koyucu, geminin süratle el değiştirebilmesine imkân sağlamak maksadıyla, sicile kayıtlı gemilere benzer bir düzenlemeyi seçme imkânını taraflara bahşetmiştir.[151]

Taşınır mülkiyetinin genel olarak iktisabını bu çalışmada ayrıntılı olarak ele almaya gerek olmadığı düşüncesiyle, tarafların Türk Ticaret Kanununun 867. maddesinde öngörülen istisnaî nitelikteki anlaşmayla mülkiyeti nakil yolunu seçmeleri durumunda, mülkiyeti nakil borcunun ifası açıklanmaya çalışılacaktır. Zilyedliğin naklini ikame eden ve gemi mülkiyetinin devri sonucunu doğuran bu anlaşma, sicile kayıtlı geminin temlikini konu alan Türk Ticaret Kanununun 868. maddesinin aksine ayrıca kararlaştırılmış olması hâlinde uygulama yeri bulacaktır. Bu sebeble, bu anlaşma Akıncı'nın tâbiriyle bir munzam anlaşmadır.[152] Önemli bir ekonomik değeri temsil eden geminin, şekle bağlı olmayan bir anlaşmayla mülkiyetinin devrinin öngörülmüş olmasına getirilen eleştiriler, sicile kayıtlı olmayan gemilerdeki munzam anlaşma için de geçerlidir.

---

[151] Kalpsüz,T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s. 282, 283; Çağa, T / Kender, R.: age.(C.I.), s. 99; Kender, R. / Çetingil, E.: age., s. 54; Kaner, İ.D.: age., s. 42; Can, M.: age., s. 132; İzveren, A.: age., s. 58; Okay, S.: age., s. 158.

[152] Akıncı, S.: agm., sh. 326.

Munzam anlaşmanın yapılmasıyla birlikte geminin mülkiyeti alıcıya intikal eder. Ancak, sicile kayıtlı olmayan geminin satım sözleşmesi kapsamında mülkiyetinin iyiniyetle iktisabında, alıcının, munzam anlaşmanın yapıldığı esnada iyiniyetli olması, mülkiyeti iktisap için yeterli görülmemiştir. İyiniyetin arandığı an, Türk Ticaret Kanununun 867. maddesi I. fıkrasının son cümlesi gereğince hem munzam anlaşmanın yapıldığı an, hem de taşınırların genel olarak iyiniyetle iktisabında olduğu gibi geminin teslimi anıdır. Bu sebeble, alıcı munzam anlaşmayla gemiyi temellük ettiği anda iyiniyetli olmakla birlikte, geminin teslimi anında satıcının gerçek malik olmadığını öğrenmişse, yani zilyedliğin devri anında iyiniyetli değilse, gemiyi iyiniyetle iktisap edemez.[153] Dolayısıyla sicile kayıtlı olmayan gemilerin iyiniyetli iktisabında, munzam anlaşmanın başlı başına bir etkisi bulunmamaktadır.[154]

Tasarıyla öngörülen düzenlemeden de kısaca bahsetmek gerekirse, yürürlükteki Türk Ticaret Kanununun 867. maddesine tekabül eden Tasarının 997. maddesinde mevcut düzenlemeden farklı olarak munzam anlaşma yoluyla gemi mülkiyetinin

---

[153] TTK. m. 867/I – son cümle : "Bu şekildeki temliklerde hüsnüniyetle iktisabın muteber olması temellük edenin zilyedliği devraldığı sırada dahi hüsnüniyet sahibi olmasına bağlıdır." Kanun koyucunun hem munzam anlaşmanın yapıldığı anda, hem de geminin teslimi anında iyiniyeti aradığı kanunun gerekçesinde ki "… *akit ile mülkiyetin geçmesi halinde hüsnüniyetle iktisabın söz konusu olabilmesi, zilyedliğin devri anında da hüsnüniyetin varlığına bağlı bulunmaktadır*…" şeklindeki ifadeden de anlaşılabilmektedir. (Gerekçe için bkz. Eriş, G.: age.,s. 43.) Kalpsüz'ün de işaret ettiği gibi, iyiniyetle iktisabın bu surette düzenlenmiş olması sebebiyle sicile kayıtlı olmayan geminin iyiniyetli iktisabı, alelâde taşınırlara nazaran daha da ağır koşullara bağlanmış olmaktadır. Kalpsüz,T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), s. 285; Can, M.: age., s. 132. Bu sebeble, sicile kayıtlı olmayan gemilerin iyiniyetli iktisabında, iyiniyetin zilyedliğin nakli anında aranması gerektiği yönündeki ifade eksik olacaktır: Bkz. Çağa, T / Kender, R.: age. (C.I.), s. 99; Tekil, F.: age., s. 41; Okay, S.: age., s. 159; Esener, T.: "Menkul Eşyanın İktisabında Görünüşe İtimat Prensibinin Ehemmiyeti", Ank. Huk. Fak. Der., 1959, C. XVI., S. 1 – 4., s. 260.

[154] Akıncı, S.: agm. S. 328, 329.

devri yoluna yer verilmemiş, mülkiyetin temliki hususunda yalnızca Türk Medeni Kanununa atıfta bulunulmuştur.

3- Teslim Borcunun İfası

Gemi satım sözleşmesinde satıcının teslim borcunun ifası kapsamında yukarıda sicile kayıtlı olan gemilere ilişkin yapılan açıklamalar sicile kayıtlı olmayanlar açısından da geçerlidir. Burada da belirtildiği gibi Borçlar Kanununun 182. maddesinde mülkiyeti nakil borcundan ayrı olarak zikredilen teslim borcunun ifası kapsamında satıcı, geminin doğrudan zilyedliğini sağlama yükümlülüğü altındadır. Dolayısıyla, özellikle geminin munzam anlaşma yoluyla alıcıya temliki hâlinde, teslim borcunun ifası ayrıca önem kazanmaktadır. Çünkü gemi genel kurala göre zilyedliğin nakli suretiyle devrediliyorsa, geminin teslimi de çoğu zaman mülkiyetin devri anında gerçekleşmektedir. Mülkiyetin munzam anlaşma yoluyla devri hâlinde ise munzam anlaşma, zilyedliğin naklinin yerini aldığından, mülkiyet teslime gerek kalmaksızın devredilmektedir. Aslında, mülkiyetin munzam anlaşma yoluyla temlik edilmiş olması hâlinde dahi, alıcı yeni malik geminin aslî - dolaylı zilyedliğini iktisap ettiğinden, munzam anlaşmanın doğrudan zilyedliğin mülkiyeti nakledici fonksiyonunun yerine geçtiğini belirtmek daha doğrudur.[155] Bu sebeble, Akıncı'nın makalesinde, munzam anlaşmanın Alman hukukunda teslimin, Türk hukukunda zilyedliğin devri yerine kaim olduğunu ve bu anlaşmanın gemi üzerindeki zilyedliğin devri bakımından hiçbir tesiri haiz olmadığı yönündeki ifadesi, gerçek hukukî durumu yansıtmamaktadır.[156] Çünkü, gemi mülkiyetinin temlikiyle, yeni malik

---

[155] Kalpsüz,T.: age. (*Deniz Tic. Huk.*), sh. 284.
[156] Akıncı, S.: agm. S. 327.

esasında geminin aslî – dolaylı zilyedliğini kazanmakta olduğunudan munzam anlaşmanın zilyedliği kazandırıcı bir fonksiyonu bulunmaktadır. Bu bakımdan munzam anlaşmanın doğrudan zilyedliğin nakli yerine kaim olduğunu belirtmek daha doğrudur.

4- Mülkiyetin İntikalinin Kapsamı ve Nefi ve Hasarın İntikali

Sicile kayıtlı olmayan geminin mülkiyetinin devrinde, devrin kapsamına ve nefi ve hasarın intikaline ilişkin olarak düzenleme getiren Türk Ticaret Kanununun 867. maddesinin III. fıkrasında, sicile kayıtlı gemilerle ilgili olarak konuyu hükme bağlayan Türk Ticaret Kanununun 869. ve 870. maddelerine atıfta bulunulmuştur. Dolayısıyla bu meselede geminin sicile kayıtlı olup olmamasının her hangi bir hususîyeti yoktur. Bu sebeble, yukarıda sicile kayıtlı gemilerle ilgili olarak yapılan açıklamalar, sicile kayıtlı olmayanlar için de geçerlidir.[157]

5- Satıcının Gemiyi Teslim ve Mülkiyeti Nakil Borcunu İfada Temerrüdü

Gemi satım sözleşmesinin konusu olan geminin sicile kayıtlı olup olmaması, satıcının temerrüdü noktasında herhangi bir farklılık yaratmadığından, bu konunun izahında da yukarıda sicile kayıtlı gemilere ilişkin yapılan açıklamalar geçerlidir. Buna göre, gemi alelâde taşınırlar gibi devir ve temlik ediliyorsa ve satıcı teslim ve mülkiyeti nakil borcunu ifada temerrüde düşmüşse, alıcı sözleşmeye dayalı olarak Borçlar Kanununun 106 – 108. maddeleri kapsamında ifa ve tazminat talebinde bulunabilir. Diğer hâlde, satıcı Türk Ticaret Kanununun 867/I. maddesi gereğince munzam anlaşma yoluyla mülkiyeti alıcıya nakletmişken, teslim borcunu ifada

---

[157] Bkz. yuk. s. 91; Can, M.: age., s. 133.

temerrüde düşmüşse, bu durumda alıcı gerek istihkak davası yoluyla, gerekse duruma müsait olduğu ölçüde temerrüt hükümlerine dayanarak ifayı ve/veya tazminatı talep edebilir.

C) ZAPTA KARŞI TEKEFFÜL

Satıcının zapta karşı tekeffül borcuyla ilgili olarak sicile kayıtlı gemilerle ilgili yapılmış olan açıklamalar, esas olarak sicile kayıtlı olmayan gemiler için de geçerlidir. Ancak sicile kayıtlı olmayan gemilerin alelâde taşınırlar gibi devredilebilmesinden kaynaklanan bazı farklılıklar bulunmaktadır. Bunlardan birisi, sicile kayıtlı gemilerde zapta karşı tekeffül borcunun doğumu için gemi mülkiyetinin anlaşma yoluyla alıcıya devredilmiş olması gerekirken, sicile kayıtlı olmayan gemilerde esas olarak geminin teslimi aranmaktadır. Diğer bir husus da üçüncü şahsın ileri sürdüğü üstün hakkın mülkiyet hakkı olması hâlinde, geminin zaptı ve dolayısıyla satıcının zapta karşı tekeffül borcunun doğumu için geminin çalınmış, kaybedilmiş veya rıza hilafına elden çıkmış olması şarttır. Bu hâller dışında, alıcı iyiniyetli olması hâlinde geminin mülkiyetini iktisap edeceğinden geminin zaptı da söz konusu olmayacaktır.[158]

[158] Akıncı, S.: agm. s. 345.

SONUÇ

Gemi satım sözleşmesi münhasıran kanunî düzenlemeye tâbi tutulmuş bir sözleşme değildir. Bu sebeple, sözleşmenin hukukî altyapısının tespitinde Türk Medeni Kanunu ve Borçlar Kanununda yer alan genel nitelikteki düzenlemeler ile Türk Ticaret Kanununda gemiler için getirilmiş olan bir takım özel düzenlemelerin birlikte ele alınması gerekmektedir. Bu kanunların yanı sıra sözleşmenin yabancılık unsuru taşıması durumunda ayrıca göz önünde bulundurulması gereken bir diğer hukukî düzenleme 5718 sayılı MÖHUK. olarak ortaya çıkmaktadır. Bu kanunun kabulüyle birlikte gemilerin aynına ilişkin uygulanacak hukukun tespiti hususunda, yürürlükten kaldırılan 2675 sayılı MÖHUK. ve Türk Ticaret Kanununun 866. maddesi II. fıkrası hükümlerine nazaran farklı bağlama noktaları belirlenmiştir (5718 sy. MÖHUK. m. 22 ve 24). Dolayısıyla oldukça yeni bir düzenleme olan 5718 sayılı MÖHUK.'un 22 ve 24. maddeleri bağlamında da gemi satım sözleşmesini ele almak ayrıca önem arz etmektedir. Gemi satım sözleşmesine ilişkin mevcut hukukî altyapı ana hatlarıyla bu şekilde tezahür etmekle birlikte, Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda bulunan ve yakın bir zamanda kabul edilmesi beklenen Türk Ticaret Kanunu Tasarısının öngördüğü düzenlemelere de dikkat edilmesi gereği muhakkaktır. Kanun niteliğindeki bu hukukî düzenlemelerin yanı sıra uygulamada kullanılan tip sözleşme formları da gemi satım sözleşmelerinin izahında büyük önemi haizdir. Çünkü global ölçekte geçerliliği olan bu formlara gemi satım sözleşmelerinin hazırlanmasında büyük ölçüde başvurulmaktadır. Bu çerçevede gemi satım sözleşmesinin izahında tüm bu bahsi geçen kanun ve diğer nitelikteki hukukî düzenlemelerin sistemli bir şekilde ele alınması gerekmektedir. Konuya ilişkin bilimsel nitelikteki eser sayısının yetersizliği de dikkate alındığında bu yönde bir

ihtiyacın olduğu görülmektedir. Bu çalışmanın kaleme alınmasındaki amaç, sınırlı da olsa bu ihtiyaca cevap verebilmektir. Çalışmanın öncelikli inceleme konusu satıcının gemiyi teslim ve mülkiyeti nakil borcunun ifası olduğundan, diğer hususlar bu konuyla ilintili olduğu ölçüde ele alınmıştır. Bu itibarla, özellikle genel nitelikteki hükümlerin gemi satım sözleşmesine uyarlanmasında karşılaşılan sorunlu noktalara yorum getirilmeye çalışılmıştır. Bu noktada tespit edilen sorunlu hususlar şunlardır:

Sözleşmenin ifasına uygulanacak hukukun tespitinde kendisine müracaat edilen MÖHUK.'un 22. maddesi taşıma araçlarının aynıyla ilgili olarak bir kanunlar ihtilâfı kuralı öngörmektedir. Gemileri de kapsamına alan bu madde hükmünün, taşıma aracı olarak imal edilmiş olan nakil vasıtalarının fiilen bu suretle kullanılmamaları durumunda da uygulanıp uygulanmayacağı hususunda şüphe hasıl olmaktadır. Söz konusu gemi olduğunda bu şüphenin yersiz olmadığı açıkça ortadadır. Çünkü Türk Ticaret Kanununun 816. maddesine göre gemi vasfının kazanılmasında teknenin hareket kabiliyetini haiz olması yeterli olmayıp, hareketi gerektiren bir gayeye tahsis edilmiş olması da gerekmektedir. Bu sebeble, taşıma aracı niteliğinde olan geminin taşıma amacıyla kullanılmaması durumunda, aynına ilişkin çıkabilecek bir uyuşmazlıkta uygulanacak hukukun tespiti hususunda duraksamalar ortaya çıkmaktadır.

Sözleşmenin satıcı tarafında ifası noktasında da dikkati çeken bir takım hususlar bulunmaktadır. Çalışmada satıcının gemiyi teslim ve mülkiyeti nakil borcunun izahında konu, geminin sicile kayıtlı olup olmaması yönünde bir ayrıma gidilerek ele alınmıştır. İşte bu noktada tespit edilen sorunlu hususlardan birisi de sicile kayıtlı geminin tespiti hususunda ortaya çıkmaktadır. Sicile kayıtlı gemi

kavramına MGS. ve TUGS.'a kayıtlı gemiler dahildir. Bununla birlikte, Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun da buraya kayıtlı gemilerin temliki hususunda her hangi bir açık hüküm bulunmadığı gibi Türk Ticaret Kanununun gemi mülkiyetine ilişkin hükümlerine de atıfta bulunulmamıştır. Özellikle Türk gemisi olmayan gemilerin de bu sicile tescil edilebileceği düşünüldüğünde, işin yabancılık unsuru taşıması sebebiyle bu sicile kayıtlı gemilerin hangi hükümler dairesinde el değiştireceği hususunda konu tamamen karmaşıklaşmaktadır. Bu sicili Türk Ticaret Kanununun 866. maddesi I. fıkrasının lafzına bağlı kalarak bir Türk gemi sicili olarak kabul ettiğimizde, geminin Türk Ticaret Kanununun ilgili hükümleri dairesinde temlik edilmesi gerektiği kanaati oluşmaktadır. Öte yandan Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanununun, Türk Ticaret Kanunundan çok daha sonra yürürlüğe girdiği, Türk Ticaret Kanununun 868. maddesi I. fıkrası hükmünün tamamen bu kanunun 839. ve devam eden maddelerinde düzenlenen Milli Gemi Sicilini kastettiği düşünüldüğünde, ortada kanun hükmüyle doldurulması gerektiği düşünülen hukukî bir boşluk bulunmaktadır. Bu boşluğun, kısa bir süre zarfında yürürlüğe girmesi beklenen Türk Ticaret Kanunu Tasarısında da halledilmediği görülmektedir.

Gemi mülkiyetinin devrini sağlayan tasarruf işleminin şekli konusunda da mevcut hukukî düzenlemelerin sorunlu olduğu görülmektedir. Sicile kayıtlı gemi mülkiyetinin devri hususunda, Türk Ticaret Kanununun 868. ve devamı maddeleri uygulanmaktadır. Türk Ticaret Kanununun 868. maddesine göre, sicile kayıtlı geminin temliki için malik ile iktisap edenin, mülkiyetin iktisap edene devredileceğine dair anlaşmaları lazım ve kâfidir. Gemi mülkiyetinin devrini sağlayan bu anlaşma, hiçbir şekle tâbi değildir. Sicile kayıtlı gemi mülkiyetinin

devrinin bu denli basitleştirilmiş olmasının yerinde olmadığı müşahede edilmektedir. Alelâde taşınırlarda dâhi mülkiyetin devri zilyedliğin nakli suretiyle alenîleştirilmekteyken, gemi gibi önemli bir ekonomik değer arz eden malın bu denli basit bir şekilde el değiştirmesi, gemi mülkiyetinin nakline ilişkin hukukî güvenlikten yoksun bir hukukî altyapı teşkil etmektedir. Bu sebebledir ki uygulamada, hemen her zaman geminin teslimi ve dahası sicil kaydının tashihi suretiyle mülkiyetin nakli yoluna gidilmektedir. Şu kadar ki, günümüzde gemi mülkiyetinin çabucak el değiştirmesi ihtiyacının herhangi bir geçerliliği de kalmamıştır. Bu sebeble, Türk Ticaret Kanununun öngörmüş olduğu mevcut sistemin daha mantıklı ve uygulamadaki ihtiyaçlara göre şekillenmiş yeni bir sistemle ikamesi gerekmektedir.

Bu noktada, her ne kadar gemi ve ticaret gemisi kavramlarının kapsamını haddinden fazla genişletiyor olması sebebiyle eleştiriyor olsak da, yeni Türk Ticaret Kanunu Tasarısının gemi mülkiyetinin naklinde öngörmüş olduğu köklü değişiklik takdire değer bir düzenleme olarak göze çarpmaktadır. Yeni düzenlemede, sicile kayıtlı geminin temliki için öncelikle malik ile iktisap edenin yazılı şekle tâbi bir anlaşma akdetmeleri, dahası anlaşmanın noter tasdikli olması ve sonrasında da geminin zilyedliğinin devri öngörülmektedir. Bu düzenleme tarzı uygulama ile paralellik arz etmektedir.

Sicile kayıtlı olmayan gemilerde mülkiyetin devri, Türk Ticaret Kanununun 867. maddesi hükmüne tâbidir. Bu maddeye göre, sicile kayıtlı olmayan gemiler esas olarak Türk Medeni Kanununun taşınır mülkiyetinin nakline ilişkin hükümleri dahilinde el değiştirmektedir. Ancak Kanun taraflara ayrıca bu genel kuraldan ayrılabilme imkânını da tanımıştır. İstisna niteliğindeki bu düzenlemeye göre taraflar,

zilyedliğin devrine gerek kalmaksızın anlaşma yoluyla da mülkiyetin naklini sağlayabilir. Sicile kayıtlı gemilerin aksine burada mülkiyetin anlaşma yoluyla devri tarafların ayrıca kabulünü gerektirdiğinden, bu anlaşma munzam bir anlaşma niteliğindedir.

Sicile kayıtlı gemiler için öngörülen düzenleme tarzı ile kayıtlı olmayanlar için öngörüleni birlikte değerlendirildiğinde, olması gerekenin aksine sicile kayıtlı olmayan gemilerin daha güvenli bir hukukî rejime tâbi olduğu fark edilmektedir. Oysa ki Türk Ticaret Kanununun 844. maddesi hükmü de dikkate alındığında, genelde daha büyük tonajlara sahip gemilerin sicile kaydedilmekte oldukları görülmektedir. Dolayısıyla mevcut sistemin kendi içerisinde dahi bir tutarlılığının olmadığı mülahaza edilmektedir. Kısa bir süre içerisinde yürürlüğe girmesi beklenen yeni Türk Ticaret Kanunu Tasarısı, sicile kayıtlı olmayan gemilerin devri hususunda hiçbir istisna öngörmeksizin sadece Türk Medeni Kanununa atıfta bulunmaktadır. Yani Tasarının yürürlüğe girmesi hâlinde, sicile kayıtlı olmayan geminin mülkiyetinin de anlaşma yoluyla devri mümkün olmayacaktır. Tasarıyla birlikte gemi mülkiyetinin devrine ilişkin getirilmesi öngörülen sistemde, sicile kayıtlı gemiler imzaları noter tasdikli yazılı anlaşma ve zilyedliğin nakli suretiyle, sicile kayıtlı olmayanlar ise diğer taşınırlar gibi zilyedliğin nakli suretiyle devir ve temlik edileceklerinden, bu düzenleme tarzının kendi içerisinde de daha tutarlı olduğu anlaşılmaktadır. Tüm bu hususlar birlikte değerlendirildiğinde, yeni Türk Ticaret Kanunu Tasarısının öngörmüş olduğu düzenin, geminin temlikinde mevcut sistemden kaynaklanan, daha tutarlı ve uygulamadaki ihtiyaçlara daha uygun bir sistem ihtiyacına cevap verir nitelikte olduğu ifade edilebilir.

ÖZET

Gemi satım sözleşmesi, gemi mülkiyetinin devri amacıyla akdedilen bir sözleşmedir. Bu sözleşme esas olarak Borçlar Kanununun satım sözleşmesine ilişkin hükümlerine tâbidir. Bununla birlikte, "*Norwegian Saleform*" gibi uygulamada kullanılan matbu gemi satım sözleşmeleriyle taraflar bu hükümlerin dışında hükümler de benimseyebilmektedirler. Satıcının bu sözleşme gereğince borçlanmış olduğu aslî edim yükümü, gemiyi teslim ve mülkiyetini alıcıya nakil borcudur. Çalışmanın esas olarak inceleme konusu da bu borcun ifası kapsamında gemi mülkiyetinin devri olarak belirlenmiştir. Bilindiği üzere taşınır mülkiyetinin devri Türk Medeni Kanunu 763. maddesi gereğince zilyedliğin nakli suretiyle gerçekleşmektedir. Gemi söz konusu olduğunda ise bu genel düzenlemeden farklı bir usulün benimsendiği görülmektedir. Türk deniz hukukunda gemi mülkiyetinin devri geminin süratle elden çıkartılabilme ihtiyacı gerekçe gösterilerek, alelâde taşınırların devrine nazaran daha basit bir hukukî rejime tâbi kılınmıştır. Bu noktada geminin bir Türk gemi siciline kayıtlı olup olmadığı hususu da ayrıca önem arz etmektedir. Bir Türk gemi siciline kayıtlı geminin mülkiyeti Türk Ticaret Kanununun 868. maddesi gereğince zilyetliğin devrine lüzum olmaksızın, şekle bağlı olmayan bir anlaşmayla alıcıya intikal edebilmektedir. Buna karşılık sicile kayıtlı olmayan gemilerde ise genel taşınırlara ilişkin düzenlemelerin geçerli olacağı belirtilmekle birlikte, taraflara mülkiyetin yalnızca anlaşma yoluyla devredilebileceğini kabul imkanı da tanınmıştır (TK. m. 867). Türk Ticaret Kanununun benimsediği hukukî çerçeve bu şekilde olmakla birlikte, bu düzenleme tarzının uygulamada kabul gördüğünü ifade etmek oldukça güçtür. Zira gemi gibi önemli bir ekonomik değer taşıyan malın, şekle bağlı

olmayan bir anlaşmayla mülkiyetinin devri hâlinde, hukukî güvenlik açısından bir takım sakıncalarla karşılaşmak muhtemeldir. Bu sebeple, uygulamada hemen her zaman mülkiyetin intikalini sağlayan anlaşma şekle bağlı olarak yapılmakta ve dahası geminin sicil kaydında da yeni malik adına sicil kaydı tashih edilmektedir. Bu sebeple güncelliğini kaybetmiş olan bu düzenlemelerin değiştirilmesi gerekliliği muhakkaktır. Bu bağlamda, hâlihazırda Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda bulunan ve kısa sürede yasalaşması beklenen Türk Ticaret Kanunu Tasarısının öngörmüş olduğu düzenlemelerin bu gerekliliği karşılar nitelikte olması sebebiyle olumlu olduğunu belirtmek gerekmektedir.

SUMMARY

Ship sale contract is a legal transaction whose purpose is to transfer the ownership of ship. This contract is essentially subject to provisions of Code of Obligations, related to contract of sale. On the other hand, parties to contract may also adopt different provisions via standard saleforms, such as Norwegian Saleform. İn accordance with this contract, the seller is under an obligation of delivery and to transfer the ownership of the ship. This study deals with this obligation and its performance. Generally, according to article 763 of Turkish Civil Code, ownership of movables is transferred through the transfer of possession. However, it is seen that, with respect to ships, a different procedure is adopted other than the general rule. In the Turkish Maritime Law, transfer the title to ship is arranged in a simpler way than other movables on the grounds that an immediate need to dispose the ship may arise. In this context, whether the ship is registered in a Turkish ship registry is also important. According to article 868 of Commercial Code, title to a ship which is registered in a Turkish ship registry is able to be transferred by an agreement without transfer of possession. Thus, the agreement of the parties alone suffices to transfer ownership. In contrast, as for unregistered ships, it is indicated that the general rules as to movables are valid, whereas parties to contract can also determine that the ownership would be transferred by an agreement without transfer of possession (Commercial Code art. 867). However the legal frame of Turkish Commercial Code is as explained above, it is very hard to express that this adopted way of statutory provisions is also adopted by practitioners. Because, in case of transferring the ownership of such a valuable property like ship through an informal agreement

without delivery, it is very possible to face with drawbacks as far as legal security is concerned. For this reason, in practice almost all the agreements providing the transfer of the ownership are made in a written form and moreover the purchase is registered in the ship registry. That's why; it is evitable that these unfashionable provisions in the Turkish Commercial Code be changed. In this context, it is necessary to indicate that the draft of Turkish Commercial Code which is for the time being present in the general assembly of Turkish Grand National Assembly and expected to be enacted in a short term is a positive event due to the fact that it meets the need for change.

KAYNAKÇA

Akıncı, S. : "Gemi Mülkiyeti", İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası 1958, C. 3-4, s. 291 - 368.

Akipek, J. : *Türk Eşya Hukuku,* Kitap I, *Zilyetlik ve Tapu Sicili*, Ankara, 1972 [Zilyetlik ve Tapu Sicili]

Akipek, J. : *Türk Eşya Hukuku*, Kitap II, *(Aynî Haklar), Mülkiyet*, Ankara, 1973 [Mülkiyet]

Akıntürk, T. : *Satım Akdinde Hasarın İntikali*, Ankara, 1966.

Akkanat, H. : "İfada Gecikme ve Borçlu Temerrüdü", Prof. Dr. M. Kemal Oğuzman'ın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, s.1 – 49.

Ansay, S. Ş. : "Menkul Mallarda Mülkiyetin Ve Hasarın İntikali Hakkında Muhtelif Sistemler Arasında Bir Mukayese", Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi, 1953, C. 10, S. 1 – 4, s. 450 – 456.

Aral, F. : *Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri*, Ankara, 2006.

Arık, K. F. : *Borçlar Hukuku I, Umumî Hükümler* , Ankara, 1964.

Arkan, S. : *Ticarî İşletme Hukuku*, Ankara, 1997.

Arsebük, E. : "Hususi Akit Tipleri Etrafında İncelemeler", Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi, 1948, C. 5, S. 1 - 4, s. 85 – 153.

Atamer, K. : "Gemilerin İhtiyati Haczinde, Seferden Men Önleminin Uygulanması", İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. LV, S. 3 – 4, 1995 – 1996, s. 310 – 332.

Atamer, K. : "TTK. m. 867 – 871 Hükümlerinin Tarihçesi ve Gemi Satım Sözleşmelerine Uygulanması", Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'e Armağan, Ankara, 2003.

Atamer, Y. : "Satım Sözleşmesinde Hasarın İntikali Anı", Prof. Dr. Kemal Oğuzman'ın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, s. 131 – 167.

Aybay, A. / Aybay A. / Aybay G. / Aybay R. : *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku*,(Editör: Gündüz AYBAY), İstanbul, 1998.

Aybay, G. : "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmeliği Hakkında", Deniz Hukuku Dergisi, Yıl: 4 sayı: 3 – 4, eylül – aralık 1999, s.61 – 75.

Barlas, N. : *Gemi Alacaklısı Hakkı Veren Alacaklar ve Gemi Alacaklısı Hakkının Hukukî Niteliği*, İstanbul, 2000.

Berki, Ş. : *Borçlar Hukuku* (*Özel Hükümler*), Ankara, 1973.

Bilge, N. : *Borçlar Hukuku Dersleri, Hususî Borç Münasebetleri*, Ankara, 1958.

Binatlı, Y. Z. : *Türk Borçlar Hukuku,* Genel Hükümler, Ankara, 1966.

Bozovalı, H. : "İki Tarafa Borç Yükleyen Sözleşmelerde Borçlu Temerrüdünün Sonuçları", İstanbul Barosu Dergisi, 1992, C. 66, S. 1-2-3, s. 5 – 33.

Can, M. : *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I (*Giriş, Gemi, Deniz Hukuku Kişileri,TK 816 – 1015*), Ankara,2003.

Cansel, E. : "Menkul Mülkiyetinin Geçişinin İlliliği Meselesi ve Aynî Sözleşme Kavramı", İmran Öktem Armağanı, Ankara, 1970, s. 333 - 358.

Coles / Ready : *Ship Registration*, London, Hong Kong, 2002.

Curtis, S. : *The Law of Shipbuilding Contracts*, London – Hong Kong, 2002.

Çağa,T / Kender, R. : *Deniz Ticaret Hukuku* I, *Giriş,Gemi,Donatan*, İstanbul, 2004. [C. I]

Çağa, T / Kender, R.: *Deniz Ticareti Hukuku* III, İstanbul, 2005. [C. III]

Çetingil/Kender/Ünan/Yazıcıoğlu : "TTK Tasarısının "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında", Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı, İstanbul, 2006, s. 47 – 50.

Çelikel, A. : *Milletlerarası Özel Hukuk*, İstanbul, 2004. [Milletlerarası Özel]

Çelikel, A. : *Menkul Eşya Üzerinde Aynî Haklardan Doğan Kanunlar İhtilafı*, İstanbul, 1972.

Demirkıran, H.M. : "Avrupa Topluluğu Gemi Sicili Çalışmaları ve Türk Uluslararası Gemi Sicili İle Karşılaştırılması", Deniz Hukuku Dergisi yıl: 5 sayı: 1 – 4, ocak – aralık 2000 (Gündüz Aybay'ın Anısına).

Demirkıran, İ. / Demirkıran, H. M. : "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler", Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı, İstanbul, 2006, s. 339 – 345.

Doğanay, İ. : *Ticari Alım – Satım Akdi ve Nevileri*, Ankara, 2003.

Doğanay, İ. : "Ticarî Menkul Mal Alım – Satım Akdinin Unsurları ve Alıcının Mal Bedelini Ödeme Borcu", Batider, 1969, C. V, S. 1, s. 195 – 206.

Doğanay, İ. : *Türk Ticaret Kanunu Şerhi* C. III, Ankara, 1981. [Şerh]

Durusoy, E. A. : "Gemi İnşasına Müteallik Akitlerin Hukukî Karakter ve Şartları", İst. Bar. Der., 1948, S. 12, s. 745 – 749.

Edis, S. : "Menkullerde Mülkiyetin İntikali, Hususiyle İlliyet Meselesi", Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi, 1957, C. XIV, S. 1 – 4, s. 278 – 299.

Ekşi, N. : "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunun Hazırlanmasına Etki Eden Faktörler ve Kanunun Genel Esaslarının Değerlendirilmesi", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul, 2000, s. 201.

Ekşi, N. : *Uluslararası Ticaret Hukukuna İlişkin Mevzuat ve Anlaşmalar*, İstanbul, 1999.

Eren, F. : *Borçlar Hukuku*, *Genel Hükümler*, C. I, Ankara, 1994. [C. I]

Eren, F. : *Borçlar Hukuku*, Genel Hükümler, C. III, Ankara, 1994.[C. III]

Eriş, G. : *Türk Ticaret Kanunu* C. III, *Deniz Ticareti ve Sigorta*, Ankara, 1990.

Ertaş, Ş. : *Eşya Hukuku*, Ankara, 2004.

Ertaş, Ş. : *Eşya Hukuku*, Ankara, 2006.

Erten, A. : "İyiniyetin Korunmadığı Hukukî Durumlar", H. C. Oğuzoğlu'na Armağan, Ankara, 1972, s. 184.

Esener, T. : "Akitlerde Esaslı Noktalar ile İkinci Derecedeki Noktaların Tefriki Meselesi", Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi, 1959, C. XVI, S. 1 – 4, s. 267 – 276.

Esener, T. : "Borçlar Hukuku Sistemimize Göre Akitlerin İn'ikadında İtimat Prensibinin Ehemmiyeti", Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi, 1952, C. IX, S. 3 – 4, s. 166 – 197.

Esener, T. : "Menkul Eşyanın İktisabında Görünüşe İtimat Prensibinin Ehemmiyeti", Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi, 1959, C. XVI, S. 1 – 4, s. 260 – 266.

Esener, T. : *Borçlar Hukuku* I, Ankara, 1969. [*Borçlar Hukuku*]

Franko, N. : "Satım Akdinde Hasarın İntikali (BK. m. 183)", Prof. Dr. Ali Bozer'e Armağan, Ankara, 1998, s. 349 – 368.

Gençcan, Ö. U. : *4721 Sayılı Türk Medenî Kanunu*, C. III, Ankara, 2007.

Goldrein, I. / Turner P.: *Ship Sale And Purchase*, London Hong – Kong, 2003.

Göğer, E. : *Deniz Hukukundan Doğan Kanunlar İhtilafı*, Ankara, 1969. [*Deniz*]

Göğer, E. : *Kanunlar İhtilâfı*, Ankara, 1973.

Göğer, E. : *Devletler Hususî Hukuku*, Ankara, 1971. [*Devletler*]

Gürsoy, K. / Eren, F. / Cansel, E.: *Türk Eşya Hukuku*, Ankara, 1978.

Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A. : *Borçlar Hukuku Özel Bölüm*, İstanbul, 1992. [*Borçlar Hukuku*]

Hatemi, H. / Serozan, R. / Arpacı, A.: *Eşya Hukuku*, İstanbul, 1991. [*Eşya Hukuku*]

Hill, C. : *Maritime Law*, London – Hong Kong, 2003.

İnceoğlu, E. : "İfanın Hukukî Niteliği ve Borçlunun Edime Uygun Eyleminin İfa Teşkil Edip Etmeyeceği Sorunu", Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 54, sayı: 4, 2005, s. 150 – 182.

İzveren, A. : *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara, 1975.

İzveren, A./ Franko, N / Çalık, A.: *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara, 1994.

Kalpsüz, T. : *Deniz Ticareti Hukuku* C.I, *Giriş - Gemi*, Ankara, 1971. [*Deniz Tic. Huk*.]

Kalpsüz, T. : *Gemi Rehni*, Ankara, 1990. [*Gemi Rehni*]

Kalpsüz, T. : Gemi Alacaklısı Hakkının Hukukî Mahiyeti, Prof. Dr. Yaşar Karayalçın'a 65 inci Yaş Armağanı, Ankara, 1988, s. 301 – 317.

Kaner, İ. D. : *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul, 2005.

Kender, R./Çetingil, E. : *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları İle Birlikte) Temel Bilgiler*, İstanbul, 2007.

Kılıçoğlu, A. M. : *Borçlar Hukuku*, *Genel Hükümler*, Ankara, 2003.

Kırca, İ. : Yargıtay Kararları, Batider, 1998, C. XIX, S. 4, s. 296, 297.

Koyuncu, İ. S. : "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler", Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı, İstanbul, 2006, s. 343 – 367.

Kuran, S. : *Uluslararası Deniz Hukuku*, İstanbul, 2006.

Kuru, B. / Arslan, R. / Yılmaz, E.: *Medenî Usul Hukuku*, Ankara, 1997.

Light, A. D. : "TTK Tasarısı'nın Deniz Ticareti Başlıklı Beşinci Kitabı İle Getirilen Düzenlemeler ve Değerlendirmeler", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 2006, Yıl:5, Sayı:10, Güz 2006/2, s.123 - 145.

Mandaraka – Sheppard, A.: *Modern Admiralty Law*, London, 2001.

Nazikioğlu, O., I. : "Karşılıklı Taahhütleri Havi Akitlerde Borçlunun Temerrüdü", Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi, 1951, C. VIII, S. 1 – 2, s. 658 - 684.

Nomer, E. / Şanlı, C.: *Devletler Hususî Hukuku*, İstanbul, 2003.

Oğuzman, M.K./ Seliçi, Ö.: *Eşya Hukuku*, İstanbul, 1992.

Oğuzman, M. K. / Seliçi, Ö. / Özdemir, S. O.: *Eşya Hukuku*, İstanbul, 2006.

Okay, S. : *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul. 1965.

Olgaç, S. : "Satım Akdinde Zapta Karşı Teminat", Adalet Dergisi, 1962, S. 1, s. 708 – 715. ["Zapta Karşı Teminat"]

Olgaç, S. : "Adi ve Ticarî Satım Sözleşmelerinde Satıcının Malı Verme Borcunu Yerine Getirmekte Direnmesi ve Bunun Sonuçları", Batider, 1963, C. II, S. 1, s. 250. ["Satıcının Temerrüdü"]

Olgaç, S. : *Kazaî ve İlmî İçtihatlarla Türk Borçlar Kanunu ve İlgili Hususî Kanunlar*, C. II, Madde : 182 – 371, İstanbul, 1966.

Öğüz, Z. Ş. : "Sicile Kayıtlı Olmayan Gemi Mülkiyetinin İktisabı (Karar Tahlili)", Dr. Necip Kocayusufpaşaoğlu İçin Armağan, Ankara, 2004, s. 635 – 639.

Özdemir, H. : "MÖHUK Kapsamına Giren Sözleşmelerin Tespit Bağlamında "Yabancılık Unsuru Taşıyan Sözleşme Ve "Uluslararası Sözleşme" Kavramları", İstanbul Barosu Dergisi 1999, C. 73, S. 1 – 2 – 3, s. 926 – 941.

Reisoğlu, S. : *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul, 1999.

Sargın, F. : "Karakteristik Edim Teorisine Eleştirel Bir Yaklaşım", Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi, 2001, C. 50, S. 2, s. 37 – 95.

Saymen, H. / Elbir, H. K.: *Türk Eşya Hukuku Dersleri*, İstanbul, 1963.

Schwarz, A. B. : "Satış Aktinde Hasarın İntikali", (Çev. Kudret AYİTER), Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi, 1947, C. 4, S. 1 – 4, s. 159 – 167.

Seviğ, M. R. / Seviğ, V. R.: *Devletler Hususî Hukuku*, İstanbul, 1962.

Sims, V. : "Good Faith in English Contract Law: Of Triggers and Concentric Circles", Ankara Law Review, Vol. 1 No. 2, Ankara, Winter 2004.

Strong, M. / Herring, P.: *Sale of Ships, The Norwegian Saleform*, London, 2004.

Şeker, Z. : "Taşınmaz Mülkiyetiyle Karşılaştırmalı Olarak Sicile Kayıtlı Gemi Mülkiyetinin Hukukî İşlem Yoluyla Kazanılması", Prof.Dr. Tahir ÇAĞA Anısına Armağan, İstanbul, 2000, s. 465 . ["Gemi Mülkiyeti"]

Şeker, Z. : "Türk Hukukunda Gemi Sicillerinin Düzenlenişi ve Sahip Olduğu Fonksiyonlar," Cumhuriyet'in 75. Yıl Armağanı, İstanbul, 1999, s. 879 – 896.

Şeker, Z. : "Üzerinde İpotek Tesis Edilmiş Gemilerin Türk Gemi Sicilinden Terkin Edilerek Türk Uluslararası Gemi Siciline Kaydedilmesi Sorunu", Deniz Hukuku Dergisi, eylül – aralık 1999, Yıl: 4, S. 3 – 4, s. 83 – 92.

Tandoğan, H. : *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, C. I. Ankara, 1985. [C. I]

Tandoğan, H. : *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, C. 2, Ankara,1987. [C. II]

Tandoğan, H. : "İstisna Akdi Kavramı, Unsurları ve Benzeri Akitlerden ayırt edilmesi", İmran Öktem'e Armağan, Ankara, 1970, s. 311 – 332.

Tekil, F. : *Deniz Ticareti Hukuku*, İstanbul, 1973.

Tekinalp, G. : *Milletlerarası Özel Hukuk, Bağlama Kuralları*, İstanbul, 2006. [Bağlama Kuralları]

Tekinalp, G. : *Türk Devletler Hususî Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı*, İstanbul, 1967.

Tekinalp, G. : "Türk Devletler Hususî Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkının Doğuşu ve Buna İlişkin Problemler", Batider, 1967, C. IV, s. 230 – 254.

Tekinalp, G. : "Akdî İlişkide Objektif Genel Kural ve « En Yakın İrtibatlı Hukuk» Uygulaması", Prof. Dr. Ernst E. Hırsch Hatırasına Armağan (1902 – 1985), Ankara, 1986, s. 443 – 450.

Tekinay, S.S. : *Borçların İfası, İhlâlı, Sona Ermesi*, İstanbul, 1967.

Tekinay, S.S. : *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul, 1993. [*Borçlar Genel*]

Tetley, W. : *International Maritime And Admiralty Law*, Montreal, 2002.

Tiryakioğlu, B. : *Taşınır Mallara İlişkin Milletlerarası Unsurlu Satım Akitlerine Uygulanacak Hukuk*, Ankara, 1996.

Tunçomağ, K. : *Borçlar Hukuku Dersleri, Genel Hükümler* C. I, İstanbul, 1965. [*Borçlar Genel*]

Tunçomağ, K. : *Borçlar Hukuku Dersleri, Özel Borç İlişkileri* C. II, İstanbul, 1967. [*Borçlar Özel*]

Uygur, T. : *Açıklamalı – İçtihatlı Borçlar Kanunu Sorumluluk Ve Tazminat Hukuku* C. III (madde 51 – 108), Ankara, 2003.

Ülgener, F. : "Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu ve Yönetmelik Tasarısı İle İlgili Bir Değerlendirme", Deniz Hukuku Dergisi, eylül – aralık 1999, Yıl: 4 sayı: 3 – 4, s. 15 – 37.

Ünal, M. : *Şeklî Eşya Hukuku*, Ankara, 1994.

Ünan, S. :"Türk Ticaret Kanunu Tasarısının Deniz Ticareti Hukuku Bölümünün Değerlendirilmesi", Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2005, C. II, S. 1, s. 575 – 583.

Yavuz, C. : *Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, C.I, İstanbul, 1994.

Zevkliler A. : *Borçlar Hukuku, Özel Borç İlişkileri*, Ankara, 2002.

40. Yılında Türk Ticaret Kanunu Semineri, Tartışmalar, 5 – 6 Aralık 1998, İstanbul, 1998.

http://www.bimco.org/Corporate%
20Area/Documents/Document_samples/Sundry_Other_Forms.aspx

http://www.jseinc.org/document/sales/nipponsale/nipponsale1999sample.pdf

http://www.kgm.adalet.gov.tr/ttk.htm

http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss47m.htm

http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-183.cfm

http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem21/yil01/ss217m.htm.

MEMORANDUM OF AGREEMENT

Norwegian Shipbrokers' Association's Memorandum for sale and purchase of ... the Baltic and International Maritime Council (BIMCO) in 1956.
Code-name
SALEFORM 1993
Revised 1966, 1983 and 1986/87.

Dated:

hereinafter called the Sellers, have agreed to sell, and

hereinafter called the Buyers, have agreed to buy

Name:

Classification Society/Class:

Built: By:

Flag: Place of Registration:

Call Sign: Grt/Nrt:

Register Number:

hereinafter called the Vessel, on the following terms and conditions:

Draft Copy

Definitions

"Banking days" are days on which banks are open both in the country of the currency stipulated for the Purchase Price in Clause 1 and in the place of closing stipulated in Clause 8.

"In writing" or "written" means a letter handed over from the Sellers to the Buyers or vice versa, a registered letter, telex, telefax or other modern form of written communication.

"Classification Society" or "Class" means the Society referred to in line 4.

1. Purchase Price

2. Deposit

As security for the correct fulfilment of this Agreement the Buyers shall pay a deposit of 10 % (ten per cent) of the Purchase Price within banking days from the date of this Agreement. This deposit shall be placed with

and held by them in a joint account for the Sellers and the Buyers, to be released in accordance with joint written instructions of the Sellers and the Buyers. Interest, if any, to be credited to the Buyers. Any fee charged for holding the said deposit shall be borne equally by the Sellers and the Buyers.

Draft Copy

3. Payment

The said Purchase Price shall be paid in full free of bank charges to

on delivery of the Vessel, but not later than 3 banking days after the Vessel is in every respect physically ready for delivery in accordance with the terms and conditions of this Agreement and Notice of Readiness has been given in accordance with Clause 5.

4. Inspections

a)* The Buyers have inspected and accepted the Vessel's classification records. The Buyers have also inspected the Vessel at/in on and have accepted the Vessel following this inspection and the sale is outright and definite, subject only to the terms and conditions of this Agreement.

b)* The Buyers shall have the right to inspect the Vessel's classification records and declare whether same are accepted or not within

The Sellers shall provide for inspection of the Vessel at/in

The Buyers shall undertake the inspection without undue delay to the Vessel. Should the Buyers cause undue delay they shall compensate the Sellers for the losses thereby incurred.

Copyright: Norwegian Shipbrokers' Association, Oslo, Norway.

This Contract is a computer generated copy of the SALEFORM 1993 form, printed under license from the Norwegian Shipbrokers' Association, using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original document, as recommended by BIMCO, shall apply. The Norwegian Shipbrokers' Association and BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original document and this document.

The Buyers shall inspect the Vessel without opening up and without cost to the Sellers.
During the inspection, the Vessel's deck and engine log books shall be made available for examination by the Buyers. If the Vessel is accepted after such inspection, the sale shall become outright and definite, subject only to the terms and conditions of this Agreement, provided the Sellers receive written notice of acceptance from the Buyers within 72 hours after completion of such inspection.
Should notice of acceptance of the Vessel's classification records and of the Vessel not be received by the Sellers as aforesaid, the deposit together with interest earned shall be released immediately to the Buyers, whereafter this Agreement shall be null and void.

* *4a) and 4b) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 4a) to apply.*

Draft Copy

5. Notices, time and place of delivery

a) The Sellers shall keep the Buyers well informed of the Vessel's itinerary and shall provide the Buyers with , , and days notice of the estimated time of arrival at the intended place of drydocking/underwater inspection/delivery. When the Vessel is at the place of delivery and in every respect physically ready for delivery in accordance with this Agreement, the Sellers shall give the Buyers a written Notice of Readiness for delivery.

b) The Vessel shall be delivered and taken over safely afloat at a safe and accessible berth or anchorage at/in

in the Sellers' option.

Expected time of delivery:

Date of cancelling (see Clauses 5 c), 6 b) (iii) and 14):

c) If the Sellers anticipate that, notwithstanding the exercise of due diligence by them, the Vessel will not be ready for delivery by the cancelling date they may notify the Buyers in writing stating the date when they anticipate that the Vessel will be ready for delivery and propose a new cancelling date. Upon receipt of such notification the Buyers shall have the option of either cancelling this Agreement in accordance with Clause 14 within 7 running days of receipt of the notice or of accepting the new date as the new cancelling date. If the Buyers have not declared their option within 7 running days of receipt of the Sellers' notification or if the Buyers accept the new date, the date proposed in the Sellers' notification shall be deemed to be the new cancelling date and shall be substituted for the cancelling date stipulated in line 61.

If this Agreement is maintained with the new cancelling date all other terms and conditions hereof including those contained in Clauses 5 a) and 5 c) shall remain unaltered and in full force and effect. Cancellation or failure to cancel shall be entirely without prejudice to any claim for damages the Buyers may have under Clause 14 for the Vessel not being ready by the original cancelling date.

Draft Copy

d) Should the Vessel become an actual, constructive or compromised total loss before delivery the deposit together with interest earned shall be released immediately to the Buyers whereafter this Agreement shall be null and void.

6. Drydocking/Divers Inspection

a)** The Sellers shall place the Vessel in drydock at the port of delivery for inspection by the Classification Society of the Vessel's underwater parts below the deepest load line, the extent of the inspection being in accordance with the Classification Society's rules. If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to affect the Vessel's class, such defects shall be made good at the Sellers' expense to the satisfaction of the Classification Society without condition/recommendation*.

b)** (i) The Vessel is to be delivered without drydocking. However, the Buyers shall have the right at their expense to arrange for an underwater inspection by a diver approved by the Classification Society prior to the delivery of the Vessel. The Sellers shall at their cost make the Vessel available for such inspection. The extent of the inspection and the conditions under which it is performed shall be to the satisfaction of the Classification

This Contract is a computer generated copy of the SALEFORM 1993 form, printed under license from the Norwegian Shipbrokers' Association, using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original document, as recommended by BIMCO, shall apply. The Norwegian Shipbrokers' Association and BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original document and this document.

Society. If the conditions at the port of delivery are unsuitable for such inspection, the Sellers shall make the Vessel available at a suitable alternative place near to the delivery port.

(ii) If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to affect the Vessel's class, then unless repairs can be carried out afloat to the satisfaction of the Classification Society, the Sellers shall arrange for the Vessel to be drydocked at their expense for inspection by the Classification Society of the Vessel's underwater parts below the deepest load line, the extent of the inspection being in accordance with the Classification Society's rules. If the rudder, propeller, bottom or other underwater parts below the deepest load line are found broken, damaged or defective so as to affect the Vessel's class, such defects shall be made good by the Sellers at their expense to the satisfaction of the Classification Society without condition/recommendation*. In such event the Sellers are to pay also for the cost of the underwater inspection and the Classification Society's attendance.

(iii) If the Vessel is to be drydocked pursuant to Clause 6 b) (ii) and no suitable dry-docking facilities are available at the port of delivery, the Sellers shall take the Vessel to a port where suitable drydocking facilities are available, whether within or outside the delivery range as per Clause 5 b). Once drydocking has taken place the Sellers shall deliver the Vessel at a port within the delivery range as per Clause 5 b) which shall, for the purpose of this Clause, become the new port of delivery. In such event the cancelling date provided for in Clause 5 b) shall be extended by the additional time required for the drydocking and extra steaming, but limited to a maximum of 14 running days.

c) If the Vessel is drydocked pursuant to Clause 6 a) or 6 b) above

(i) the Classification Society may require survey of the tailshaft system, the extent of the survey being to the satisfaction of the Classification surveyor. If such survey is not required by the Classification Society, the Buyers shall have the right to require the tailshaft to be drawn and surveyed by the Classification Society, the extent of the survey being in accordance with the Classification Society's rules for tailshaft survey and consistent with the current stage of the Vessel's survey cycle. The Buyers shall declare whether they require the tailshaft to be drawn and surveyed not later than by the completion of the inspection by the Classification Society. The drawing and refitting of the tailshaft shall be arranged by the Sellers. Should any parts of the tailshaft system be condemned or found defective so as to affect the Vessel's class, those parts shall be renewed or made good at the Sellers' expense to the satisfaction of the Classification Society without condition/recommendation*.

(ii) the expenses relating to the survey of the tailshaft system shall be borne by the Buyers unless the Classification Society requires such survey to be carried out, in which case the Sellers shall pay these expenses. The Sellers shall also pay the expenses if the Buyers require the survey and parts of the system are condemned or found defective or broken so as to affect the Vessel's class*.

(iii) the expenses in connection with putting the Vessel in and taking her out of drydock, including the drydock dues and the Classification Society's fees shall be paid by the Sellers if the Classification Society issues any condition/recommendation* as a result of the survey or if it requires survey of the tailshaft system. In all other cases the Buyers shall pay the aforesaid expenses, dues and fees.

(iv) the Buyers' representative shall have the right to be present in the drydock, but without interfering with the work or decisions of the Classification surveyor.

(v) the Buyers shall have the right to have the underwater parts of the Vessel cleaned and painted at their risk and expense without interfering with the Sellers' or the Classification surveyor's work, if any, and without affecting the Vessel's timely delivery. If, however, the Buyers' work in drydock is still in progress when the Sellers have completed the work which the Sellers are required to do, the additional docking time needed to complete the Buyers' work shall be for the Buyers' risk and expense. In the event that the Buyers' work requires such additional time, the Sellers may upon completion of the Sellers' work tender Notice of Readiness for delivery whilst the Vessel is still in drydock and the Buyers shall be obliged to take delivery in accordance with Clause 3, whether the Vessel is in drydock or not and irrespective of Clause 5 b).

* Notes, if any, in the surveyor's report which are accepted by the Classification Society without condition/recommendation are not to be taken into account.

Draft Copy

This Contract is a computer generated copy of the SALEFORM 1993 form, printed under license from the Norwegian Shipbrokers' Association, using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original document, as recommended by BIMCO, shall apply. The Norwegian Shipbrokers' Association and BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original document and this document.

** *6 a) and 6 b) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 6 a) to apply.*

7. Spares/bunkers, etc.

The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers with everything belonging to her on board and on shore. All spare parts and spare equipment including spare tail-end shaft(s) and/or spare propeller(s)/propeller blade(s), if any, belonging to the Vessel at the time of inspection used or unused, whether on board or not shall become the Buyers' property, but spares on order are to be excluded. Forwarding charges, if any, shall be for the Buyers' account. The Sellers are not required to replace spare parts including spare tail-end shaft(s) and spare propeller(s)/propeller blade(s) which are taken out of spare and used as replacement prior to delivery, but the replaced items shall be the property of the Buyers. The radio installation and navigational equipment shall be included in the sale without extra payment if they are the property of the Sellers. Unused stores and provisions shall be included in the sale and be taken over by the Buyers without extra payment.

The Sellers have the right to take ashore crockery, plates, cutlery, linen and other articles bearing the Sellers' flag or name, provided they replace same with similar unmarked items. Library, forms, etc., exclusively for use in the Sellers' vessel(s), shall be excluded without compensation. Captain's, Officers' and Crew's personal belongings including the slop chest are to be excluded from the sale, as well as the following additional items (including items on hire):

The Buyers shall take over the remaining bunkers and unused lubricating oils in storage tanks and sealed drums and pay the current net market price (excluding barging expenses) at the port and date of delivery of the Vessel.
Payment under this Clause shall be made at the same time and place and in the same currency as the Purchase Price.

8. Documentation

The place of closing:

In exchange for payment of the Purchase Price the Sellers shall furnish the Buyers with delivery documents, namely:

a) Legal Bill of Sale in a form recordable in (the country in which the Buyers are to register the Vessel), warranting that the Vessel is free from all encumbrances, mortgages and maritime liens or any other debts or claims whatsoever, duly notarially attested and legalized by the consul of such country or other competent authority.

b) Current Certificate of Ownership issued by the competent authorities of the flag state of the Vessel.

c) Confirmation of Class issued within 72 hours prior to delivery.

d) Current Certificate issued by the competent authorities stating that the Vessel is free from registered encumbrances.

e) Certificate of Deletion of the Vessel from the Vessel's registry or other official evidence of deletion appropriate to the Vessel's registry at the time of delivery, or, in the event that the registry does not as a matter of practice issue such documentation immediately, a written undertaking by the Sellers to effect deletion from the Vessel's registry forthwith and furnish a Certificate or other official evidence of deletion to the Buyers promptly and latest within 4 (four) weeks after the Purchase Price has been paid and the Vessel has been delivered.

f) Any such additional documents as may reasonably be required by the competent authorities for the purpose of registering the Vessel, provided the Buyers notify the Sellers of any such documents as soon as possible after the date of this Agreement.

At the time of delivery the Buyers and Sellers shall sign and deliver to each other a Protocol of Delivery and Acceptance confirming the date and time of delivery of the Vessel from the Sellers to the Buyers.

Draft Copy

This Contract is a computer generated copy of the SALEFORM 1993 form, printed under license from the Norwegian Shipbrokers' Association, using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original document, as recommended by BIMCO, shall apply. The Norwegian Shipbrokers' Association and BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original document and this document.

At the time of delivery the Sellers shall hand to the Buyers the classification certificate(s) as well as all plans etc., which are on board the Vessel. Other certificates which are on board the Vessel shall also be handed over to the Buyers unless the Sellers are required to retain same, in which case the Buyers to have the right to take copies. Other technical documentation which may be in the Sellers' possession shall be promptly forwarded to the Buyers at their expense, if they so request. The Sellers may keep the Vessel's log books but the Buyers to have the right to take copies of same.

9. Encumbrances

The Sellers warrant that the Vessel, at the time of delivery, is free from all charters, encumbrances, mortgages and maritime liens or any other debts whatsoever. The Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all consequences of claims made against the Vessel which have been incurred prior to the time of delivery.

Draft Copy

10. Taxes, etc.

Any taxes, fees and expenses in connection with the purchase and registration under the Buyers' flag shall be for the Buyers' account, whereas similar charges in connection with the closing of the Sellers' register shall be for the Sellers' account.

11. Condition on delivery

The Vessel with everything belonging to her shall be at the Sellers' risk and expense until she is delivered to the Buyers, but subject to the terms and conditions of this Agreement she shall be delivered and taken over as she was at the time of inspection, fair wear and tear excepted.
However, the Vessel shall be delivered with her class maintained without condition/recommendation*, free of average damage affecting the Vessel's class, and with her classification certificates and national certificates, as well as all other certificates the Vessel had at the time of inspection, valid and unextended without condition/recommendation* by Class or the relevant authorities at the time of delivery.
"Inspection" in this Clause 11, shall mean the Buyers' inspection according to Clause 4 a) or 4 b), if applicable, or the Buyers' inspection prior to the signing of this Agreement. If the Vessel is taken over without inspection, the date of this Agreement shall be the relevant date.

* Notes, if any, in the surveyor's report which are accepted by the Classification Society without condition/recommendation are not to be taken into account.

12. Name/markings

Upon delivery the Buyers undertake to change the name of the Vessel and alter funnel markings.

Draft Copy

13. Buyers' default

Should the deposit not be paid in accordance with Clause 2, the Sellers have the right to cancel this Agreement, and they shall be entitled to claim compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest.
Should the Purchase Price not be paid in accordance with Clause 3, the Sellers have the right to cancel the Agreement, in which case the deposit together with interest earned shall be released to the Sellers. If the deposit does not cover their loss, the Sellers shall be entitled to claim further compensation for their losses and for all expenses incurred together with interest.

14. Sellers' default

Should the Sellers fail to give Notice of Readiness in accordance with Clause 5 a) or fail to be ready to validly complete a legal transfer by the date stipulated in line 61 the Buyers shall have the option of cancelling this Agreement provided always that the Sellers shall be granted a maximum of 3 banking days after Notice of Readiness has been given to make arrangements for the documentation set out in Clause 8. If after Notice of Readiness has been given but before the Buyers have taken delivery, the Vessel ceases to be physically ready for delivery and is not made physically ready again in every respect by the date stipulated in line 61 and new Notice of

This Contract is a computer generated copy of the SALEFORM 1993 form, printed under license from the Norwegian Shipbrokers' Association, using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original document, as recommended by BIMCO, shall apply. The Norwegian Shipbrokers' Association and BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original document and this document.

Readiness given, the Buyers shall retain their option to cancel. In the event that the Buyers elect to cancel this Agreement the deposit together with interest earned shall be released to them immediately.
Should the Sellers fail to give Notice of Readiness by the date stipulated in line 61 or fail to be ready to validly complete a legal transfer as aforesaid they shall make due compensation to the Buyers for their loss and for all expenses together with interest if their failure is due to proven negligence and whether or not the Buyers cancel this Agreement.

15. Buyers' representatives

After this Agreement has been signed by both parties and the deposit has been lodged, the Buyers have the right to place two representatives on board the Vessel at their sole risk and expense upon arrival at on or about
These representatives are on board for the purpose of familiarisation and in the capacity of observers only, and they shall not interfere in any respect with the operation of the Vessel. The Buyers' representatives shall sign the Sellers' letter of indemnity prior to their embarkation.

16. Arbitration

a)* This Agreement shall be governed by and construed in accordance with English law and any dispute arising out of this Agreement shall be referred to arbitration in London in accordance with the Arbitration Acts 1950 and 1979 or any statutory modification or re-enactment thereof for the time being in force, one arbitrator being appointed by each party. On the receipt by one party of the nomination in writing of the other party's arbitrator, that party shall appoint their arbitrator within fourteen days, failing which the decision of the single arbitrator appointed shall apply. If two arbitrators properly appointed shall not agree they shall appoint an umpire whose decision shall be final.

b)* This Agreement shall be governed by and construed in accordance with Title 9 of the United States Code and the Law of the State of New York and should any dispute arise out of this Agreement, the matter in dispute shall be referred to three persons at New York, one to be appointed by each of the parties hereto, and the third by the two so chosen; their decision or that of any two of them shall be final, and for purpose of enforcing any award, this Agreement may be made a rule of the Court.
The proceedings shall be conducted in accordance with the rules of the Society of Maritime Arbitrators, Inc. New York.

c)* Any dispute arising out of this Agreement shall be referred to arbitration at , subject to the procedures applicable there.

The laws of shall govern this Agreement.

* *16 a), 16 b) and 16 c) are alternatives; delete whichever is not applicable. In the absence of deletions, alternative 16 a) to apply.*

Draft Copy

This Contract is a computer generated copy of the SALEFORM 1993 form, printed under license from the Norwegian Shipbrokers' Association, using the BIMCO Charter Party Editor. Any insertion or deletion to the form must be clearly visible. In event of any modification being made to the preprinted text of this document, which is not clearly visible, the original document, as recommended by BIMCO, shall apply. The Norwegian Shipbrokers' Association and BIMCO assume no responsibility for any loss or damage caused as a result of discrepancies between the original document and this document.

Issued Dec. 16, 1965
Amended Jul. 13, 1971
Amended Mar. 16, 1977
Amended Sep. 9, 1993
Amended Nov. 2, 1999

The Documentary Committee of The Japan Shipping Exchange, Inc.

MEMORANDUM OF AGREEMENT

Place and Date of Agreement	Code Name: **NIPPONSALE 1999** (Part I)
1. Sellers (Preamble)	2. Buyers (Preamble)
3. Vessel's name (Preamble)	4. Flag/Registry (Preamble, Cl. 3 (a) (ii))
5. Class (Preamble, Cl. 6 (b))	6. Built (year and builder's name) (Preamble)
7. Gross register tonnage (Preamble)	8. Summer deadweight tonnage (Preamble)
9. Place/Date of superficial inspection (Preamble, Cl. 5 (a), Cl. 10)	10. Place/Date of class records examination (Preamble)
11. Purchase Price (Cl. 1)	
12. Place of closing (Cl. 3 (c))	
13. Delivery range (Cl. 4 (a), Cl. 6 (e)(i), (f))	
14. Delivery period (Cl. 4 (a)) and Cancelling Date (Cl. 4 (a), (d), (e))	
15. Places (Cl. 2 (a), Cl. 4 (c))	
16. Liquidated damages, per day (Cl. 7 (c))	The additional clauses, if any, numbered from 16 to 〔 〕 shall be deemed to be fully incorporated into this Agreement.

SAMPLE

It is mutually agreed that this Agreement shall be performed in accordance with the terms and conditions contained herein.

Signature (Sellers)	Signature (Buyers)
By:	By:
Title:	Title:

Copyright, published and sold by The Japan Shipping Exchange, Inc.

NIPPONSALE 1999

(Part II)

IT IS THIS DAY MUTUALLY AGREED between the Sellers referred to in Box 1 ("the Sellers") and the Buyers referred to in Box 2 ("the Buyers") that the Sellers shall sell and the Buyers shall buy the Vessel named in Box 3 with particulars as referred to in Boxes 4 - 8 ("the Vessel"), which has been accepted by the Buyers following their superficial inspection of the Vessel and examination of her class records as referred to in Boxes 9 and 10 respectively on the following terms and conditions.

1. PURCHASE PRICE

The purchase price of the Vessel ("the Purchase Price") shall be as stated in Box 11.

2. PAYMENT

(a) As security for the fulfilment of this Agreement, the Buyers shall remit a deposit of ten (10) per cent of the Purchase Price ("the Deposit") to a bank nominated by the Sellers within three (3) banking days (being days on which banks are open for the transaction of business in the place stated in Box 15 ("Banking Days")), from the date of this Agreement, in the names of both the Sellers and the Buyers. Any interest earned on the Deposit shall be credited to the Buyers. Bank charges on the Deposit shall be borne equally by the Sellers and the Buyers. The Deposit shall be paid to the Sellers as a part of the Purchase Price in the same manner as the balance of the ninety (90) per cent of the Purchase Price as provided for hereunder.

(b) The Buyers shall remit the balance of the Purchase Price by telegraphic transfer to the said bank immediately after the Notice of Readiness for Delivery is tendered by the Sellers as per clause 7 of this Agreement. The balance shall be paid to the Sellers together with the Deposit against the Protocol of Delivery and Acceptance being duly signed by a representative of each party at the time of delivery of the Vessel.

3. DOCUMENTATION

(a) At the time of delivery of the Vessel, the Sellers shall provide the Buyers with the following documents:

(i) the Bill of Sale, duly notarized by a Notary Public, specifying that the Vessel is free from all debts, encumbrances, mortgages and maritime liens; and

(ii) a letter from the Sellers undertaking to supply a Deletion Certificate from the Registry stated in Box 4 as soon as practicable after the Vessel's delivery; and

(iii) such other documents as may be mutually agreed.

(b) Upon delivery the Buyers and the Sellers shall execute and exchange a Protocol of Delivery and Acceptance, thereby confirming the date and time of delivery of the Vessel.

(c) Closing shall take place at the place stated in Box 12.

4. DELIVERY PLACE AND TIME

(a) The Sellers shall ensure that the Vessel is ready for delivery within the Delivery Range stated in Box 13 not before and not later than the dates stated in Box 14, the latter date being the Cancelling Date.

(b) The Sellers shall keep the Buyers informed of the Vessel's itinerary and give the Buyers thirty (30), fifteen (15), seven (7) and three (3) days notice of the expected date and place of readiness for delivery.

(c) In the event that the Vessel is not ready for delivery on or before the Cancelling Date, the Buyers shall have the option of cancelling this Agreement, provided such option shall be exercised in writing within two (2) Working Days (which shall be the days not falling on Saturdays, Sundays, or Public holidays in the place stated in Box 15) from the Cancelling Date. However, if the failure to deliver the Vessel is caused by any event over which the Sellers have no control, then the Cancelling Date shall be extended by the corresponding time lost due to such event but in no case shall such extension be for a period of more than thirty (30) days.

(d) In the event the Buyers do not elect to exercise the option to cancel this Agreement in accordance with sub-clause (c) above, they shall have the right to designate a new date for delivery of the Vessel, provided such right is exercised in writing within two (2) Working Days from the Cancelling Date, and such designated date shall be the new Cancelling Date as if stated in Box 14. However if no new Cancelling Date is designated by the Buyers in accordance with this sub-clause there shall be no further Cancelling Date and the Sellers shall deliver the Vessel as soon as practicable.

(e) Notwithstanding the exercise of due diligence by them, if the Sellers anticipate that the Vessel will not be ready for delivery by the Cancelling Date, (whether it be the first agreed Cancelling Date or any subsequent Cancelling Date as provided for in sub-clause (d) above), then the Sellers may notify the Buyers in writing stating the date when they anticipate that the Vessel will be ready for delivery and proposing that that date shall be the new Cancelling Date. Upon receipt of such notification the Buyers shall have the option to cancel this Agreement, provided such option is exercised in writing within two (2) Working Days from the receipt of the aforesaid notification from the Sellers. If the Buyers do not exercise the option to cancel this Agreement, the date proposed by the Sellers shall be the new Cancelling Date as if stated in Box 14.

5. DELIVERY CONDITION

(a) The Sellers shall deliver the Vessel to the Buyers in substantially the same condition as when the Vessel was inspected by the Buyers at the place stated in Box 9, fair wear and tear excepted, but free from outstanding recommendations and average damage affecting her present class and with all her class, national and international trading certificates clean and valid at the time of delivery.

(b) Upon the Vessel being delivered to and accepted by the Buyers in accordance with this Agreement the Sellers shall have no liability whatsoever for any fault or deficiency in their description of the Vessel or for any defects in the Vessel regardless of whether such defect was apparent or latent at the time of delivery.

6. UNDERWATER INSPECTION

(a) The Sellers may deliver the Vessel without drydocking, subject to the following provisions.

(b) Prior to delivery of the Vessel the Buyers shall have the right to have divers approved by a classification society referred to in Box 5 ("the Classification Society"), carry out an inspection of the Vessel's underwater parts below the summer load line in the presence of a surveyor of the Classification Society arranged by the Sellers. Such inspection, if any, is to be at the Buyers' arrangement, risk and expense and is not to interfere with the Vessel's operation and delivery schedule.

(c) The Buyers shall give a written notice of their intention to have an underwater inspection carried out within two (2) days from the receipt of the seven (7) days notice stipulated in sub-clause (b) of Clause 4. If the Buyers fail to give such a written notice within two (2) days, they shall lose their right to have an underwater inspection.

(d) Upon receipt of the Buyers' notice the Sellers shall arrange with the Classification Society to carry out an underwater inspection. The cost of the underwater inspection shall be borne by the Buyers unless damage affecting the class is found, in which case the Sellers shall bear the cost.

(e) Should any damage affecting the class be found by such divers' inspection the following shall apply:

(i) where the damage is of such nature that repairs are not required prior to the next scheduled drydocking by the Classification Society, then the Sellers and the Buyers shall each select a reputable shipyard in the Delivery Range stated in Box 13 or near thereto and obtain from such shipyard a quotation for the cost of repairs of the damage. Each quotation is to be for the direct repair costs of the damage only and is not to include the cost of

SAMPLE

NIPPONSALE 1999

dockage and general service expenses. The Sellers shall then have the option to either repair the damage prior to delivery of the Vessel or deliver the Vessel without the damage being repaired with a reduction from the Purchase Price of the estimated cost of repairs. The estimated cost of repairs shall be defined as the average of the two quotations obtained from the two shipyards;

(ii) where the damage is of such nature that repairs are required prior to the next scheduled drydocking by the Classification Society, then the Sellers shall repair the damage at their cost and expense and to the Classification Society's satisfaction.

(f) In the event that the Vessel is drydocked to effect repairs of damage in accordance with sub-clause (e) hereof, the Sellers shall have the right to designate the drydock place as the new delivery place if such drydock place is within the Delivery Range stated in Box 13. In such event the Buyers shall have the right to clean and paint the underwater parts of the Vessel at their risk and expense and without interfering with the work of the Sellers and a surveyor of the Classification Society and without affecting the Vessel's delivery schedule. However if the Buyers' work in drydock is still in progress when the Sellers have completed their work, then the additional docking period necessary for completing such work shall be at the Buyers' risk and expense, in which event the Sellers shall have the right to tender a Notice of Readiness for Delivery on or after completion of their work.

(g) If repairs are required in accordance with sub-clause (e) hereof, then the Cancelling Date shall be extended by the corresponding time lost to effect such repairs provided that such extension shall not in any event exceed thirty (30) days.

7. NOTICE OF READINESS AND LIQUIDATED DAMAGES

(a) When the Vessel becomes ready for delivery, the Sellers shall tender to the Buyers a Notice of Readiness for Delivery.

(b) The Buyers shall take over the Vessel within three (3) Banking Days from the day of receipt of such Notice of Readiness for Delivery.

(c) In the event the Buyers do not take delivery of the Vessel within the period specified above, the Buyers shall pay to the Sellers for each day of the delay up to the tenth (10^{th}) day of the delay the liquidated damages as stated in Box 16. If the delay exceeds ten (10) days then the Sellers shall have the right to cancel this Agreement and claim damages for their losses flowing therefrom.

8. TOTAL LOSS AND FORCE MAJEURE

Should, before delivery, the Vessel become an actual, constructive or compromised total loss (not being a result of an act or omission of the Sellers committed with the intent to cause such total loss or recklessly and with knowledge that such total loss would probably result therefrom), or should the Vessel not be able to be delivered before the Cancelling Date through the outbreak of war, the restraint of Governments, Princes or People, political reasons or any other cause over which the Sellers have no control, then this Agreement shall be null and void and neither party shall be liable to the other. In such event the Deposit together with interest accrued thereon, if any, shall be immediately released in full to the Buyers.

9. TRANSFER OF TITLE AND RISK

Title and risk to the Vessel, together with everything belonging to her, shall pass to the Buyers upon both payment of the Purchase Price and delivery of the Vessel having occurred. Delivery of the Vessel shall be deemed to take place at the date and time specified in the Protocol of Delivery and Acceptance.

10. BELONGINGS AND BUNKERS

The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel with everything belonging to her at the time of the superficial inspection referred to in the Box 9 including all spare parts, stores and equipment, on board or on shore, used or unused, except such things as are in the normal course of operations used during the period between the superficial inspection and delivery. The Sellers shall provide the Buyers with an inventory list at the time of delivery. Forwarding charges, if any, shall be for the Buyers' account. The Buyers shall take over and pay the Sellers for the remaining bunkers and unused lubricating oils at the last purchased prices evidenced by supporting vouchers. Payment under this clause shall be made on or prior to delivery of the Vessel in the same currency as the Purchase Price.

11. EXCLUSION FROM THE SALE

The Sellers have the right to take ashore all crockery, cutlery, linen and other articles bearing the Sellers' flag or name, provided the Sellers substitute the same for an equivalent number and type of similar unmarked items. Books, cassettes and forms etc., exclusively for use by the Sellers on the Vessel, shall be taken ashore before delivery. Personal effects of the Master, Officers and Crew including slop chest and hired equipment, if any, are excluded from this sale and shall be removed by the Sellers prior to delivery of the Vessel.

12. CHANGE OF NAME ETC.

The Buyers undertake to change the name of the Vessel and alter the funnel markings upon delivery of the Vessel.

13. ENCUMBRANCES ETC.

The Sellers shall deliver to the Buyers the Vessel free from all debts, encumbrances, mortgages and maritime liens. The Sellers hereby undertake to indemnify the Buyers against all claims of whatever nature made against the Vessel in respect of liabilities incurred prior to the time of delivery.

14. DEFAULT AND COMPENSATION

(a) Should the Buyers default in the payment of the Deposit or the balance of the Purchase Price in the manner and within the time herein specified, or the Buyers otherwise fail to perform their obligations under this Agreement and such failure is not remedied within seven (7) days following receipt of a notice of default from the Sellers to the Buyers, then the Sellers shall have the right to cancel this Agreement. In such event the Deposit if already paid, together with interest accrued thereon, if any, shall be forfeited to the Sellers. If the Deposit has not yet been paid the Sellers shall have the right to receive the amount equivalent to the Deposit from the Buyers. If the Deposit or the amount equivalent to the Deposit does not cover the Sellers' losses, the Sellers shall have the right to claim further compensation from the Buyers to recover such losses.

(b) Should the Sellers default in the delivery of the Vessel with everything belonging to her in the manner and within the time herein specified, or the Sellers otherwise fail to perform their obligations under this Agreement and such failure is not remedied within seven (7) days following receipt of a notice of default from the Buyers to the Sellers, then the Buyers shall have the right to cancel this Agreement. In such event the Buyers shall have the right to be paid the amount equivalent to the Deposit by the Sellers and the Deposit, if already paid, together with interest accrued thereon, if any, shall be released to the Buyers. If the amount equivalent to the Deposit does not cover the Buyers' losses the Buyers shall have the right to claim further compensation from the Sellers to recover such losses.

15. ARBITRATION

Any and all disputes arising out of or in connection with this Agreement shall be submitted to arbitration held in Tokyo at the Tokyo Maritime Arbitration Commission ("TOMAC") of The Japan Shipping Exchange, Inc. in accordance with the Rules of TOMAC and any amendments thereto, and the award given by the arbitrators shall be final and binding on both parties.

SAMPLE