



**T.C.
ULAŖTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŖME
BAKANLIĞI**

**GEMİ İNŖA SÖZLEŖMELERİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ
İLE TARAFLARIN HAK VE BORÇLARININ ORTAYA
KONULARAK TİP SÖZLEŖMELERİN
DEĞERLENDİRİLMESİ**

DENİZCİLİK UZMANLIĞI TEZİ

Akif PATIR, Denizcilik Uzman Yardımcısı

Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel MÜdürlüğü

Tez DanıŖmanı

Murat DİNÇER, Daire Başkanı

Mart, 2018

Ankara

TEZ ONAY SAYFASI

Görev Yaptığı Birim: Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğü

Tezin Teslim Edildiği Birim: Personel ve Eğitim Dairesi Başkanlığı

T.C.

ULAŞTIRMA, DENİZCİLİK VE HABERLEŞME BAKANLIĞI

Akif PATIR tarafından hazırlanan ve sunulan “Gemi İnşa Sözleşmelerinin Hukuki Niteliği ile Tarafların Hak ve Borçlarının Ortaya Konularak Tip Sözleşmelerin Değerlendirilmesi” başlıklı bu tezin uzmanlık tezi olarak uygun olduğunu onaylarım.

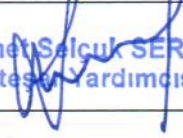

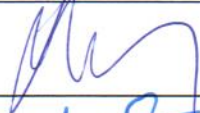




Tez Danışmanı

Murat DİNÇER, Daire Başkanı

15.03.2018

Bu çalışma, tez savunma komisyonumuz tarafından Denizcilik Uzmanlık tezi olarak kabul edilmiştir.

| | |
|------------|--|
| Başkan |  Ahmet Selçuk SERT Müsteşar Yardımcısı |
| Üye |  Gündüz SENGÜL Genel Müdür V. |
| Üye |  Hasan PEHLİVAN Genel Müdür V. |
| Üye |  Ergün ÖZGÜR Genel Müdür Yardımcısı |
| Üye |  Dr. Battal DOĞAN Genel Müdür Yardımcısı V. |
| 05/07/2018 | |

Bu tez, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tez yazım kurallarına uygundur.

TEŞEKKÜR

Gemi İnaşa Sözlēşmelerinin Hukuki Niteliği ile Tarafların Hak ve Borçlarının Ortaya Konularak Tip Sözlēşmelerin Değerlendirilmesi konulu tez çalışmamda değerli bilgi ve tecrübelerini benimle paylaşan Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğu Genel Müdürü Sayın Salim ÖZPAK'a, Genel Müdür Yardımcısı Sayın Naci KAYA'ya, Genel Müdür Yardımcısı Sayın Güven DURAN'a, tez danışmanım Deniz Endüstrisi Daire Başkanı Sayın Murat DİNÇER'e ve bu süreçte katkılarını esirgemeyen Tersaneler ve Kıyı Yapıları Genel Müdürlüğu personeli ile ailem ve arkadaşlarıma sonsuz teşekkürlerimi sunarım.

BEYAN

Bu belge ile sunduğum uzmanlık tezimidaki bütün bilgileri akademik kurallara ve etik davranış ilkelerine uygun olarak toplayıp sunduğumu; ayrıca, bu kural ve ilkelerin gereği olarak, çalışmamda bana ait olmayan tüm veri, düşünce ve sonuçları andığımı ve kaynağını gösterdiğimi beyan eder, tezimle ilgili yaptığım beyana aykırı bir durumun saptanması halinde ise ortaya çıkacak tüm ahlaki ve hukuki sonuçlara katlanacağımı bildiririm.

15.03.2018
Akif PATIR
Denizcilik Uzman Yardımcısı

ÖZET

Türkiye’de denizcilik sektörü ve vazgeçilmez parçası olan gemi inşa sanayinin gelişiminin aksine, Türk hukukunda gemi inşa sözleşmeleri ile ilgili özel düzenlemeler bulunmaması büyük bir eksiklik olarak görülmektedir. Gemi inşa sözleşmelerinin konusunu, inşa faaliyeti ile bu faaliyet tamamlandığında gemi olacak yapı oluşturmaktadır. Bu nedenle çalışmada; ülke ekonomisi için önem taşıyan gemi inşa sanayi ve bu alana ilişkin yapılacak kanuni düzenlemeler açısından geminin ve gemi inşa sözleşmesinin hukuki yapısı ve niteliğinin tespiti ile tarafların hak ve borçlarının ele alınmış, bu alana uygulanan mevzuat incelenmiş ve ayrıca uluslararası alanda uygulanan tip sözleşmeler değerlendirilmiştir. Ayrıca çalışmada; gemi, tamamlandığında gemi olacak yapı ve ayırıcı unsurlarının hukuki incelemesi yapılmış ve kanuni düzenlemelerde öngörülen tanımlamalar kıyaslanarak aktarılmıştır. Ayrıca gemi inşa sözleşmesi, tarafların hakları ve borçları ile bir bütün olarak ele alınmış ve mevzuata aktarımının nasıl yapılabileceğine dair öneri, tezde yer almıştır. Bunlara ek olarak uluslararası alanda sıklıkla uygulanan tip gemi inşa sözleşmelerinin Türk Hukukundaki düzenlemelerle kıyası yapılarak çalışmanın sonuna örnek teşkil edebilecek bir tip gemi inşa sözleşmesi taslağı eklenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Gemi İnşa Sözleşmesi, Tip Gemi İnşa Sözleşmeleri, Tarafların Hakları ve Borçları

ABSTRACT

Despite the development of Turkish maritime and its dispensable part, shipbuilding industry, the absence of legislations on shipbuilding contracts is considered to be a significant deficiency. The subject of the shipbuilding contracts is building activity and a structure to be a ship when this activity completed. Therefore, in the work the legal structure and character of the ship and shipbuilding contract in terms of the shipbuilding industry which is important for the country's economy and legal arrangements to be made in this area and the reviewing of the rights and obligations of the parties, the examination of the legislation which is applied in this area and also the evaluation of the forms of shipbuilding contracts applied internationally are determined. In this scope; ship, ship to be built and separating elements has been made a legal examination of the structure and the definitions prescribed in the statutory regulations are compared. Also, the shipbuilding contract is considered as a whole with the rights and obligations of the parties and a proposal on how to transfer the legislation is included in the thesis. In addition to these, after a compare between Turkish Law regulations and the types of shipbuilding contracts which are frequently applied internationally, a type of shipbuilding contract draft which can be used as an example is added at the end of the work.

Key words: Shipbuilding Contract, Type Shipbuilding Contracts, Rights and Obligations of the Parties

| | |
|--|------|
| İÇİNDEKİLER | |
| TEŞEKKÜR..... | I |
| BEYAN..... | II |
| ÖZET | III |
| ABSTRACT..... | IV |
| İÇİNDEKİLER | V |
| TABLO LİSTESİ..... | VII |
| KISALTMA LİSTESİ | VIII |
| EK LİSTESİ..... | IX |
| 1. GİRİŞ..... | 1 |
| 2. GEMİ | 3 |
| 2.1. Gemi Tanımı | 3 |
| 2.2. Geminin ve İnşa Halindeki Geminin Hukuki Niteliği | 5 |
| 2.3. Geminin Ayırıcı Unsurları | 8 |
| 2.4. Gemi Üzerinde Kurulan Ayni Haklar | 13 |
| 3. GEMİ İNŞASI VE TÜRKİYE’DE GEMİ İNŞA SANAYİ | 16 |
| 3.1. Genel Olarak Gemi İnşası | 16 |
| 3.2. Türkiye’de Gemi İnşa Sanayi..... | 17 |
| 4. GEMİ İNŞA SÖZLEŞMESİ..... | 21 |
| 4.1. Gemi İnşa Sözleşmesinin Temel Kavramları..... | 21 |
| 4.2. Gemi İnşa Sözleşmesinin Hukuki Niteliği | 23 |
| 4.3. Tip Gemi İnşa Sözleşmeleri | 24 |
| 5. SÖZLEŞME TARAFLARININ HAKLARI VE BORÇLARI..... | 27 |
| 5.1. Tesis Sahibinin Borçları | 27 |
| 5.1.1. Gemiye Sadakat ve Özenle İnşa Borcu | 28 |

| | |
|---|----|
| 5.1.2. Ayıptan Sorumluluk Borcu..... | 31 |
| 5.1.3. Gemiye Teslim ve Garanti Borcu | 32 |
| 5.1.4. Tip Sözleşmelere Göre İnceleme..... | 35 |
| 5.2. İş Sahibinin Borçları | 39 |
| 5.2.1. Bedel Ödeme Borcu | 39 |
| 5.2.2. Gemiye Teslim Alma Borcu | 42 |
| 5.2.3. Diğer Borçlar | 43 |
| 5.2.4. Tip Sözleşmelere Göre İnceleme..... | 43 |
| 6. GEMİ İNŞA SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİ | 46 |
| 6.1. Genel Olarak Sona Erme..... | 46 |
| 6.2. İmkansızlık Nedeniyle Sona Erme..... | 47 |
| 6.2.1. İş Sahibini İlgilendiren İmkansızlık Halleri | 48 |
| 6.2.2. Tesis Sahibini İlgilendiren İmkansızlık Halleri..... | 48 |
| 6.3. Fesih Nedeniyle Sona Erme | 49 |
| 7. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ..... | 53 |
| KAYNAKLAR | 60 |
| EKLER | |
| ÖZGEÇMİŞ | |

TABLO LİSTESİ

| | | |
|-----------------|--|----|
| Tablo 1. | Savunma Sanayiine Yönelik Tamamlanan İnşa Projeleri..... | 18 |
| Tablo 2. | Savunma Sanayine Yönelik Devam Eden İnşa Projeleri..... | 19 |

KISALTMA LİSTESİ

| | |
|--------|---|
| Akt. | : Aktaran |
| Ar-Ge | : Araştırma ve Geliştirme |
| Bkz. | : Bakınız |
| DWT | : Dead Weight Tonaj |
| GİSBİR | : Türkiye Gemi İnşa Sanayicileri Birliği |
| GSVP | : Gemi Sanayi Veritabanı Programı |
| GT | : Gros Tonaj |
| IMO | : International Maritime Organization (Uluslararası Denizcilik Örgütü) |
| İİK | : 2004 sayılı İcra ve İflas Kanunu |
| KHK | : Kanun Hükmünde Kararname |
| MÖHUK | : 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun |
| RG | : Resmi Gazete |
| SOLAS | : Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi (Safety of Life at Sea) |
| s. | : Sayfa |
| TBK | : 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu |
| TMK | : 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu |
| TTK | : 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu |
| vb. | : ve benzeri |
| vd. | : ve devamı. |
| vs. | : ve saire. |

EK LİSTESİ

EK 1. : AWES Tip Gemi İnşa Sözleşmesi

EK 2. : Tip Gemi İnşa Sözleşmesi Taslağı

1. GİRİŞ

Günümüzde taşımacılığın çok önemli bir kısmı denizyolu ile yapılmaktadır. Dünya ticaretinin büyük çoğunluğunun gemiler aracılığıyla yapıldığı bilinmektedir. 2017 yılı itibariyle ülkemizin dış ticaretinin % 87'si denizyoluyla taşınmaktadır.¹ Dünya yüklerinin yaklaşık %85'i, petrol ve petrol türevlerinin ise yaklaşık %97'si deniz yoluyla taşınmaktadır. Deniz taşımacılığının demiryolu taşımacılığına göre 3 kat, karayolu taşımacılığına göre 7 kat ve havayolu taşımacılığına göre 21 kat daha ucuz olması bunun en büyük etkenlerindedir (Kurumahmut, Yayıncı, 2011, s.2). Denizyolu taşımacılığının diğer taşımacılık yöntemlerine nazaran daha az maliyetli olması günden güne denizyolu taşımacılığının öneminin artmasını sağlamaktadır. Bu nedenle çalışmamızın da konusu olan gemi inşa sanayi ve gemi inşa sözleşmeleri irdelenmesi gereken önemli konular haline gelmektedir. Zira gemi inşa sanayi yüksek montanlı bir sektör olup hem ekonomiye katkısı büyük olmakta hem de yan sanayisiyle birlikte değerlendirildiğinde iş imkanları tanınması açısından rağbet görmektedir. Gemi inşa sanayinin hızla gelişmesi ile birlikte bu alanda yapılan hukuki düzenlemelerin de revize edilmesi ihtiyacı ortaya çıkmakta olup yapılacak hukuki düzenlemelerde gemi inşa sözleşmeleri ile sözleşmenin esas konuları olan inşa faaliyeti ile geminin hukuki niteliğinin incelenmesi ve tespiti büyük önem arz etmektedir.

Dünya ve özellikle ülkemiz ekonomisinin geliştiği dönemlerde malların diğer pazarlara taşınması ihtiyacı gemi inşa talebinin de artmasını sağlamakta olup bu da yeni gemi inşa sözleşmelerinin yapılması sonucunu doğurmaktadır. Gemi inşa işinin niteliği gereği uyuşmazlıklara yol açması da kaçınılmazdır. Yaşanabilecek uyuşmazlıkları en aza indirecek hukuki düzenlemelerin yapılması devletin görev ve sorumluluğundadır.

Türk mevzuatında gemi inşa sözleşmesi başlıklı özel düzenlemeler bulunmamaktadır. Mevzuatta düzenlenen başka sözleşme türlerinin uyuşan özellikleri itibariyle gemi inşa sözleşmelerine uygulanması yöntemiyle hareket edilmektedir. Bunun yanı sıra geminin ve gemi inşa sözleşmelerinin hukuki niteliğinin irdelenerek tespiti, yapılacak hukuki düzenlemelerde

¹ http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/subat_ek_2017.pdf

doğru, adaletli ve diğer ülkeler ile uyumlu kuralların ortaya konulmasını sağlayacaktır. Bu sebeple çalışma her ne kadar Türk hukuku esas alınarak hazırlanmış olsa da gemi inşa sözleşmelerinde yabancılık unsuruna sıklıkla karşılaşılması nedeniyle diğer ülke hukuklarıyla da karşılaştırmalı tespitlere yer verilmiş ve bu kapsamda Dünya genelinde kullanılmakta olan tip sözleşmeler (standart formlar) de incelenen konularda sırası geldikçe değerlendirilmiştir.

Tezin ana amacı geminin ve gemi inşa sözleşmelerinin hukuki niteliğinin tespiti ile tarafların hak ve borçlarının irdelenerek yapılacak hukuki düzenlemelerde doğru ve mevzuattaki diğer düzenlemelerle uyumlu kurallar ortaya koyabilmeyi sağlamaktır. Bu amaca ulaşmak adına tezin ikinci bölümünde geminin hukuki niteliği ve ayırıcı unsurlarına yer verilmiş olup gemi inşası ile Türkiye’de gemi inşa sanayinin güncel durumu hakkında öz bilgiler ortaya konulan üçüncü bölümün ardından dördüncü blmde gemi inşa sözleşmesinin temel kavramları irdelenmiş, beşinci blmde ise sözleşme taraflarının hakları ve borçları tespit edilmeye çalışılmıştır. Altıncı blmde gemi inşa sözleşmesinin sona erme halleri ve sona ermenin hüküm ve sonuçları incelenmiştir. Tezin yedinci ve son bölümü bu inceleme ve değerlendirmeler işığında tarafımca ortaya konan sonuca ayrılmıştır. Tez boyunca uluslararası alanda sıklıkla uygulanan tip sözleşmelerin ilgili hükümlerine incelenen konular içerisinde yer verilerek erişilebildiği lde Dünya uygulaması da ortaya konulmuştur. Bunlara ek olarak Türk mevzuatıyla uyumlu bir tip gemi inşa sözleşmesi taslağı da çalışmanın sonuna eklenmiştir.

Tez, gemi ve gemi inşa sözleşmelerinin hukuki niteliğine hasredilmiş olduğundan gemi inşasının teknik kısmına yönelik bilgiler ile geminin tamir, bakım, söküm vb. hususları çalışmanın kapsamı dışındadır. Gemi inşasıyla yakından ilgili olan gemi ipoteği, gemi finansmanı ve sigortası konularına ise tezin konusuyla ilişkili olduğu kısımlar dolayısıyla kısaca değinilmekle yetinilmiştir. Bu kapsamda karşılaştırmalı bilgiler ortaya konulmaya çalışılmış olup belirtilen konularda 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu² ve 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu³ ve yeri geldikçe diğer kanun hükümlerinin yanı sıra İdare tarafından yayımlanan ikincil düzenlemeler de çalışmada yer almıştır.

² Bkz. 14.02.2011 tarihli ve 27846 sayılı RG.

³ Bkz. 04.02.2011 tarihli ve 27836 sayılı RG.

2. GEMİ

Gemi inşa sözleşmelerinin konusunun inşa faaliyeti ve bu faaliyet tamamlandığında gemi olacak yapı olması dolayısıyla gemi inşa sözleşmelerini inceleyebilmek için öncelikle gemi ve inşa halindeki geminin hukuki niteliği ile diğer unsurlarının incelenmesi gerekmektedir. Ayrıca gemiye ve inşa faaliyetine yönelik yapılacak düzenlemelerde de geminin ayırıcı unsurlarının doğru şekilde irdelenmesi ve tüm yönleriyle göz önüne alınması yararlı olacaktır.

2.1. Gemi Tanımı

Gemi tanımı hem teknik hem de hukuki anlamda yapılabileceği gibi gemi her iki yönüyle de ayrı ayrı incelenebilir. Ancak çalışma, gemi ve gemi inşa sözleşmesinin hukuki niteliği ile sınırlandırılmış olduğundan geminin teknik anlamına kısaca değinmek yeterli olacaktır. Teknik anlamda gemi, suyun kaldırma kuvvetinden faydalanarak yüzer vaziyette kalma yeteneğinden yararlanmak suretiyle, bir dış etken vasıtasıyla sevk edilebilen veya yelken, makine gibi donanımları ile kendini sevk edebilen, nehir, göl ve deniz gibi sularda, bir yerden bir yere can ve mal taşımak, gezinti yapmak, balık avlamak, savaş durumunda saldırı ve savunma gücü kazanmak vb. amaçlarla kullanılan tüm deniz araçlarına denir (Çevik, 2005, s.2). Yine teknik anlamda gemi, suyun kaldırma kuvveti ile yüzebilen, istenen yönde hareket edebilen ve su içinde yük ve yolcu taşımacılığı, özel görevler veya yurt savunması yapmak amacıyla değişik boyut ve şekillerde yapılmış yüzer bir yapı olarak tanımlanabilir (Baykal, 2011, s.1). Geminin bir yönüyle yapısı ve donanımları işaret edilerek yapılan teknik anlamda gemi tanımında geminin kullanım amaçlarına da kısmen değinilmiş olmaktadır.

Esasen teknik anlamda gemi tanımıyla hukuki anlamda gemi tanımı birbirine benzemektedir. Zira TTK'nın 931 inci maddesinde gemi, tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzmeye özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etmesi imkanı bulunmasa da, bu Kanun bakımından gemi sayılır, şeklinde

tanımlanmaktadır.⁴ TTK, gemi tanımında mülga 6762 sayılı Ticaret Kanunundan farklı olarak “tekne” ibaresine yer vermemiş bunun yerine “araç” ibaresini kullanmıştır. Gemi inşa teknolojisindeki gelişmeler, tekne şeklinde (içi oyuk, hacimli şekilde) olmayan araçların da gemi sayılması ihtiyacını doğurduğundan, tekne yerine araç teriminin kullanılması isabetli olmuştur (Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, 2014., s.35). Görüldüğü üzere bu tanıma göre bir aracın gemi olarak kabul edilebilmesi için tahsis edildiği amacın suda hareket etmesini gerektirmesi, suyun üstünde ve altında yüzme yeteneği bulunması ve ayrıca pek küçük olmaması şartlarının bir arada bulunması gerekmektedir.

TTK’da anılan tanıma yer verilmiş olmasına rağmen Türk hukukunda genel kabul gören ortak bir tanım henüz yapılmamıştır. Bazı yazarlara göre Kanun maddesindeki anılan tarif, sadece ticaret hukuku açısından gemi kavramını tespit etmekte olduğundan, bu tarife göre gemi sayılmayan bir aracın, bu Kanunun düzenleme alanı dışında gemi vasfını taşıması ve bu suretle muamele görmesi mümkün olabilecektir (Kalpsüz, 1971, s.78). Zira çeşitli hukuki düzenlemelerde farklı gemi tanımlarına yer verildiği ve bu tanımlar dolayısıyla geminin farklı unsurlarının dikkate alındığı görülmektedir.⁵ Farklı ülkelerin hukuk disiplinlerinde olduğu gibi Türk hukukunda da ortak bir gemi tanımı bulunmamaktadır. Uyuşmazlığın olduğu alana uygulanan hukuki düzenlemede geçen gemi tanımının esas alınması yerinde olacaktır. Ancak tezde de bahsedileceği üzere hem kanunlarda hem de ikincil düzenlemelerde farklı gemi tanımlarına yer verildiği görülmektedir. Bu durumlarda yani ikincil düzenleme ile kanun hükmünün çeliştiği durumlarda kanun hükümlerini dikkate almak genel hukuk prensibidir.

Yukarıda da değinildiği gibi Türk hukukunda farklı düzenlemelerde gemi tanımlarına yer verilmektedir. Örneğin 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunun 1 inci maddesine göre gemi, adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun, denizde kürekten

⁴ TTK 931 inci maddesinin ikinci fıkrasında “ticaret gemisi” tanımı da yapılmakta olup 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, denilmektedir.

⁵ Geminin tanımının yapılması deniz hukukunda çeşitli konular bakımından önem arz etmektedir. Geminin varlığının belirlenmesi kurtarma ücreti, denize elverişli olmama halinde sorumluluk, genel deniz hukuna göre deniz ipoteklerinde vs. önem arz eder. Schoenbaum’a göre Amerikan Hukukunda gemi tanımının belirlenmesi ve bir aracın gemi olup olmadığına karar verilmesi içinde yer aldığı yasaya göre değişmektedir. Bir çok davada deniz hukuku hükümlerine başvurmak için aracın gemi olup olmadığına belirlenmesi büyük önem arz etmektedir (Misili, 2016, s.19).

başka aletle yola çıkabilen her araç şeklinde tanımlanmaktadır.⁶ 854 sayılı Deniz İş Kanununun 1 inci maddesinde; “Bu kanunun uygulanmasında; sandal, mavna, şat, salapurya gibi olanlar da (gemi) sayılır.” denilmektedir.⁷ Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarım Yönetmeliğinde gemi, adı, tonilatosu ve kullanma amacı ne olursa olsun suda kürekten başka sevk sistemiyle hareket edebilen her türlü tekne şeklinde tanımlanmaktadır. Bu tanım Tersane, Tekne İmal ve Çekme Yeri Hakkında Yönetmeliğin 4 üncü maddesinde de yer almaktadır. Bu Yönetmeliklerde “gemi” tanımının yanı sıra “su aracı” tanımına da yer verildiği görülmektedir. Zira anılan Yönetmeliklere göre su aracı, gemi dışında, suda yüzebilen ve tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılan her türlü araç ve yapıyı ifade etmektedir. Gemi inşa sözleşmesinin konusu olması açısından TTK’da gemi olarak tarif edilen araçlara ek olarak su araçları da değerlendirilmelidir.

2.2. Geminin ve İnşa Halindeki Geminin Hukuki Niteliği

Gemi inşa sözleşmelerinin konusunun inşa faaliyeti ve bu faaliyet tamamlandığında gemi olacak yapı olduğundan bahsedilmiştir. Burada geçen faaliyetin tamamlanması aşamasındaki yapıya hukuki anlamda “yapı halindeki gemi” denilmektedir. Gemi ve yapı halindeki gemi ayrımı bu yapıya uygulanacak hukuki mevzuat ile yakından alakalıdır. Zira gemi vasfının oluştuğu an bir çok hukuki düzenleme açısından önem taşımaktadır. Bu nedenlerle gemi ve yapı halindeki geminin hukuki niteliği ile ayrıldığı noktaların irdelenmesinde fayda bulunmaktadır.

Hukuki yönden gemiler deniz gemileri ve içsu gemileri olmak üzere ikiye ayrılır. Öğretide bu ayrımın esas alınacak çeşitli kıstaslar ileri sürülmüş ise de bugün genellikle kabul edilen kıstas fiili tahsistir. Buna göre fiilen denizde seyrüsefere tahsis olunan gemi deniz gemisi, içsuda seyrüsefere tahsis olunan gemi içsu gemisi sayılır. Gemi tanımına göre TTK hükümleri içsu gemilerine de uygulanacağından TTK bakımından bu ayrımın bir önemi kalmadığı söylenebilir (Kender, 2014, s.37). İkincil düzenlemelerde geçen su aracı tabirinin ise mülga kanuni düzenlemelerden yola çıkılarak yapılmış olduğu söylenebilir. Zira görüldüğü üzere gemi

⁶ Bkz. 14.06.1946 tarihli ve 6333 sayılı RG.

⁷ Bkz. 29.04.1967 tarihli ve 12586 sayılı RG.

ve işsu aracı aynı hukuki çerçeveye tabi kılınmaktadır. Yine de tahsis olundukları alanın özelliklerine göre farklı düzenlemelere tabi tutuluyor olmaları nedeniyle gemi ve su aracı şeklinde bir ayrıma gidilmiş olması Kanunun emredici hükümleri ile çelişmediği müddetçe aykırılık teşkil etmeyecektir. Gemiler tahsis olundukları amaç bakımından ise ticari gemiler ve ticari olmayan gemiler olmak üzere ikiye ayrılır. Bu sınıflandırmalar mevzuatın uygulanma alanı açısından önem teşkil etse de tezin konusu gemi inşa sözleşmeleri olduğundan gemi ve inşa halindeki geminin hukuki vasıflandırması yeterli olacaktır.

Geminin hukuki nitelendirmesine hazırlık olmak üzere geminin herşeyden önce eşya olması nedeniyle eşya hukukundan yola çıkan bir hukuki nitelendirmesinin yapılması daha isabetli olmaktadır. Hukuki anlamda eşya; üzerinde bireysel hakimiyet sağlanabilecek, ekonomik bir değer taşıyan kişi ve hayvanlar dışındaki cismani varlıklardır (Misili, 2016, s.28). En üst kavram ‘şey’, sonra ‘mal’ ve sonra en dar anlamda, sadece maddi malları göstermesi açısından ‘eşya’ gelmektedir (Akipek, Akıntürk, 2009, s.6). Gemiler de bu yönüyle maddi mal olmaktadır. Maddi mallar özlerinde bir bozulma meydana gelmeden, buldukları yer itibariyle değiştirilip değiştirilememelerine göre, yani bir yerden başka bir yere taşınıp taşınamamalarına göre taşınır ve taşınmaz olarak ikiye ayrılır (Gürsoy, Eren, Cansel, 1984, s.685). Öğretideki görüşlerin yanı sıra mevzuattaki hükümler esas alındığında da gemilerin taşınır eşya olduğu açıktır. Nitekim TTK’nın 936 ncı maddesi, sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın bütün gemilerin, TTK’nın ve diğer kanunların uygulanmasında taşınır eşyadan olduğunu hükme bağlamaktadır. Bu genel kuralın istisnası devamında gelen 937 nci maddede belirtilerek açıkça İİK’nın taşınmazlara ilişkin hükümlerine tabi olacağı bildirilen gemilere 936 ncı maddenin uygulanmayacağı öngörülmektedir. Yani İİK’nın 153/a maddesinde geçen rehnin paraya çevrilmesine ilişkin hükümlerin dışında gemi, taşınır eşyadan sayılmaktadır.⁸

Gemi, pek çok parçanın birleştirilmesiyle oluşturulan bir cisimdir; yüzme özelliği kazanabilmesi için gövdeye pek çok parça eklenir. Bunlar hukuken aynı nitelikte değildir; bazı parçalar bütünleyici parça niteliğinde iken bazı parçalar eklenti niteliğindedir. Ayrıca gemide, yakıt, kumanya vb. bütünleyici parça yada eklenti niteliğinde olmayan şeyler de bulunur

⁸ Bkz. 19.06.1932 tarihli ve 2128 sayılı RG.

(Kender, 2014, s.36). Yerel adetlere göre asıl şeyin temel unsuru olan ve asıl şey yok edilmedikçe, zarar görmedikçe ondan ayrılması mümkün olmayan parçalara bütünleyici parça denirken, asıl şey malikinin anlaşılabilen arzusuna veya yerel adetlere göre, işletilmesi, korunması veya yarar sağlaması için asıl şeye özgülünen ve kullanılmasında birleştirilme, takma yada başka bir şekilde asıl şeye bağlı kılınan taşınır mala da eklenti denilmektedir. Asıl şeye malik olanlar bütünleyici parçalara da malik olur.⁹ Buna göre denizcilik adetlerine göre bir geminin temel unsuru olan, gemiden ancak gemi yok edildiği, zarara uğratıldığı ve yapısı değiştirildiği takdirde ayrılabilir geminin makinesi, pervanesi vb. parçalar bütünleyici parça; geminin filikaları, ölçüm aletleri vb. sevk ve idare araçları ise eklenti niteliğindedir. Gemiye oluşturan parçanın hukuki niteliği, gemiye ilişkin bir tasarrufun o parçayı kapsayıp kapsamadığının tespiti bakımından önemlidir. (Kender, 2014, s.37).

TTK'nın 933 üncü maddesine göre denize elverişsiz hale gelmiş olan bir gemi, tamiri hiç veya bulunduğu yerde mümkün değilse ve tamir edilebileceği bir limana götürülemezse, “tamir kabul etmez gemi”, tamir giderleri geminin, eski ve yeni farkı gözetilmeksizin, önceki değerinin dörtte üçünü aşacaksa, “tamire değmez gemi” olarak sayılmaktadır. Kurtarılmayacak hale gelen gemi ise, gemi olmaktan çıkıp enkaz haline gelir. Suda hareket etmeyi gerektiren bir amaca tahsis edilme unsuru devamlı olarak ortadan kalkar ise, gemi vasfı sona erer (Kender, 2014, s.40).

TTK'daki gemi tanımı ve özellikleri öğretide ve genel anlamıyla mevzuatımızda kabul gören tanım olarak görülmektedir. Bu yönüyle bakıldığında TTK'daki gemi tanımı ve özellikleri göz önüne alındığında yapı halindeki bir geminin hukuken gemi sayılamayacağı açıktır (Kalpsüz, 1971, s.84). Yapı halindeki bir gemi, inşası tamamlanmış bir geminin aksine henüz hareket etme özelliği kazanmış olmamakla birlikte, özüne dokunulmaksızın bir yerden bir yere nakli mümkün olduğundan, niteliği itibarıyla “taşınır” hükmündedir (Tekil, 2001, s.75). Ancak yapı halindeki gemiler TTK'nın 937 nci maddesi uyarınca 4721 sayılı Türk Medeni Kanununun 429/2, 444, 523 ve 635 inci maddelerinin uygulamasında “taşınmaz mal” olarak kabul edilir. Dolayısıyla yapı halinde bulunan gemiler, vesayet altında bulunan kişiler ile

⁹ TMK 684 vd. maddeleri.

mirasçuların korunmasına yönelik olan bu maddelere ilişkin istisnai durumlarda taşınmaz hükümlerine; bunun dışında ise taşınır hükümlerine tabi olacaktır (Açıkel, 2013, s.12). Öğretide farklı görüşler bulunsa da genel anlamıyla gemi vasfının kazanılması için geminin kızaktan inmiş olması gerektiği düşünülmektedir. Ancak yapının denize indirilmesi gemi vasfının kazanılması için tek başına yeterli olmayıp, inşa çalışmalarının kesin olarak tamamlanmış ve yapının suda yüzmeye imkanına kavuşmuş olması gerekir (Kalpsüz, 1971, s.85). Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarım Yönetmeliğinin 13/4 üncü maddesine göre inşanın bitiminde gemi ve su aracı temsilcisi tarafından, sınıf kuruluşu gözetiminde inşa zorunluluğu olanlar için inşa sınıf kuruluşu gözetiminde tamamlandığına dair belge, nihai proje ve mevzuatta istenilen diğer belgelerin Liman Başkanlığına sunulmasından sonra ölçme, belgelendirme ve tescil işlemlerine başlanır. Yani Yönetmeliğe göre inşa, anılan belgelerin verildiği an tamamlanmış sayılmaktadır.

Görüldüğü üzere gemi inşa sözleşmelerinin Türk hukukunda bir başlık altında incelenmemesinin aksine geminin hukuki niteliğine yönelik bir çok hukuki düzenleme bulunmaktadır. Zira gemiler sahip oldukları büyük ekonomik değer sebebiyle ve ilgili ihtilafların çözümünde esas olmak üzere ferdileştirilmesine ihtiyaç duyulan eşyalardandır (Kender, 2014, s.41). Bu nedenle geminin ayırıcı unsurlarına da değinmekte yarar bulunmaktadır.

2.3. Geminin Ayırıcı Unsurları

Bir eşyanın ayırıcı unsuru onu aynı hukuki niteliğe sahip diğer eşyalardan ayırt etmeye ve vasıflandırmaya yarayan özellikleridir. Bu yönüyle bir geminin ayırıcı unsurları: geminin adı, tanınma işareti, milliyeti, bağlama limanı, tonajı ve sınıfıdır. Bunların yanı sıra geminin IMO Kimlik Numarasının da ayırıcı unsur olarak kabul edilmesi gerektiği kanaatindeyim.

Geminin en temel ayırıcı unsuru, adıdır. TTK'nın 938 inci maddesinde geminin ilk Türk malikine gemiye karıştırılmaya yol açmayacak şekilde başka gemilerin adlarından farklı olmak koşuluyla dilediği adı vermek konusunda serbestiyet getirilmiştir. Geminin adı ahlaka ve adaba aykırı olmamalıdır. Geminin adı ancak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının izni

ile değiştirilebilecektir. TTK uyarınca gemi siciline kayıtlı her geminin adının bulunması, bunun geminin bordasının her iki tarafına ve kıçına silinmez, bozulmaz ve çok okunaklı harflerle yazılması zorunludur. Sicile kayıtlı olmayan gemilere Kanunda doğrudan bir ad verme zorunluluğu getirilmemişse de bu gemilerin sefere çıkmaları halinde bulundurmaları gereken denize elverişlilik, ölçme vb. belgeler bulunduğundan ve bu belgelere de bir gemi adı yazıldığından, dolaylı olarak sicile kayıtlı olması zorunlu olmayan gemilerin de bir adı bulunması gerekliliği ortaya çıkmaktadır.¹⁰

Geminin bir diğer ayırt edici unsuru tanınma işaretidir. Tanınma işareti, gemilerde telsizle haberleşmede kullanılabilmesi gemilere verilen işarettir. Gemi Sicili Nizamnamesine göre geminin tescilinde, TTK'da anılan hususlardan başka gemiye verilmiş olan tanınma işareti de tescil olunur. Bu tanınma işareti gemi sicil defterine kaydedilir. On sekiz gros tonilatodan ufak gemilere ancak sicile tescil olundukları ve telsiz tesisatına malik buldukları takdirde tanınma işareti verilir. Sicil defterini tutma yetisi başka bir sicil dairesine intikal etse dahi gemi kendisine verilmiş olan tanınma işareti muhafaza eder.¹¹

Geminin bağlama limanı TTK'nın 946 ncı maddesine göre o gemiye ait seferlerin yönetildiği yerdir. Bağlama limanı geminin kıçına silinmez, bozulmaz ve kolayca okunacak harflerle yazılır. Gemi Sicili Nizamnamesinin 98 inci maddesi uyarınca en ufak harflerin boyu en az on santimetre, harfleri teşkil eden esas çizgilerin genişliği en az harf boylarının beşte biri ebadında olması gerekmektedir. TTK'nın 960 ncı maddesine göre gemi siciline gemi ile beraber bağlama limanı da tescil edilir.

Gemilerin ayırıcı unsurlarından bir diğeri de geminin tonajıdır. Ulusal ve uluslararası düzenlemelerde geminin tonajına bazı hukuki sonuçlar bağlandığından gemilerin ölçülmesi büyük önem taşımaktadır. Bu konuda ulusal hukukların birleştirilmesi amacıyla yapılan 1969 tarihli "Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Uluslararası Sözleşmesi" 18.07.1982 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Sözleşme ülkemizde 21.09.1978 tarih ve 2169 sayılı Kanun ile uygun

¹⁰ Sicile kayıtlı olan gemilere verilen isim hususunda bir ayırım yapmak gerekmektedir. Eğer gemi Milli Gemi Siciline kayıtlı ise Türkiye genelinde benzersiz bir isim verilirken Bağlama Kütüğüne kayıtlı gemilerde benzersizlik Bağlama Limanı kapsamında aranmaktadır.

¹¹ Anılan hususlar için bkz. 04.02.1957 tarihli ve 9526 sayılı RG'de yayımlanan Gemi Sicili Nizamnamesi. (Tüzük)

bulunmuştur. Anılan Sözleşme doğrultusunda gemi ve su araçlarının tonilatolarının ölçülmesine ilişkin görev, yetki ve sorumlulukları belirlemek, tonilato ölçme ve ölçüm sonuçlarını belgelendirmeye ilişkin usul ve esasları tespit etmek, Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmelerden doğan tonilato ölçme ve belgelendirmeye ilişkin yükümlülükleri yerine getirmek amacıyla "Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği"¹² yayımlanmıştır.

Gemiler her ülkenin ulusal güvenliği ve ekonomisi açısından büyük öneme sahip oldukları için, devletlerin kendi bayrağını taşıyan gemileri bilmeleri önemlidir. Devletler kendi bayrağını taşıyan gemilere bazı ayrıcalıklar tanıdığı gibi¹³, ticaret filolarının gelişmesini teşvik ederler.

Seyir güvenliği açısından da geminin bir devletin bayrağını taşıması ve dolayısıyla belirli bir devletin denetimi altında olması zorunludur. Bundan başka gemilerle ilgili hukuki uyumsuzlukların çözümünde işlem güvenliği açısından bayrak devleti hukukunun uygulanması tercih edilmektedir. Tüm bu sebeplerle her geminin bir devletin bayrağını taşıması, diğer bir anlatımla bir devletle milliyet bağı tesis etmesi gerekmektedir (Kender, 2014, s.46). Mevzuatımızda bayrak çekme hak ve yükümlülüklerine ilişkin şartlar TTK'da düzenlenmektedir. Buna göre her Türk gemisi Türk bayrağı çeker. Yalnız Türk vatandaşının malik olduğu gemi, Türk gemisidir. Birden fazla kişiye ait olan gemilerden; paylı mülkiyet halinde payların çoğunluğunun, elbirliğiyle mülkiyet halinde, maliklerinin çoğunluğunun Türk vatandaşı olması şartıyla Türk gemisi sayılırlar.¹⁴

¹² Bkz. 12.03.2009 tarihli ve 27167 sayılı RG.

¹³ Türk hukukunda Türk bayrağı çekme hakkına sahip gemilere tanınan en önemli ayrıcalık kabotaj tekelidir. 815 sayılı Kabotaj Kanununa göre Türkiye sahillerinde yük ve yolcu taşımak ve sair deniz hizmetlerini yapmak Türk bayrağı taşıyan gemilere ve Türklere aittir (Kender, 2014, s.46). Bunun yanı sıra 6770 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığı Kanunu ile Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun'un 38 inci maddesi gereğince yurtdışında bulunan veya yabancı bayrak çekilmiş olan Türk Gümrük Tarife Cetveli'nin 8901.10.10.00.11 ve 8901.10.90.00.11 numaralarında yer alan mallar ile 89.03 tarife pozisyonunda yer alan mallardan yat, kotra, tekne ve gezinti gemilerinin, Türkiye'deki gerçek veya tüzel kişilere bedelsiz olarak intikali veraset ve intikal vergisinden; bunların Türkiye'ye ithali ile kayıt ve tesciline ilişkin iş ve işlemler, 2/7/1964 tarihli ve 492 sayılı Harçlar Kanununa bağlı (8) sayılı tarifede yer alan bağlama kütüğü ruhsatnamelerinden alınacak harçlar hariç olmak üzere, gümrük vergisi dahil her türlü vergi, resim, harç, fon ve paylardan muaf kılınmıştır. Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından yurt dışında bulunan veya yabancı bayrak çekilmiş olan gerçek ve tüzel kişilere ait yat, kotra, tekne, yolcu ve gezinti gemilerinin kayıt veya tescili amacıyla serbest dolaşıma girişini sağlamak amacıyla 03.03.2017 tarihli ve 29996 sayılı RG'de Yurt Dışında Bulunan veya Yabancı Bayrak Çeken Teknelerin Türk Bayrağına Geçişine İlişkin Tebliğ yayımlanmıştır.

¹⁴ TTK'nın 940 inci maddesinde öngörülen şartları taşıyan her Türk gemisi Türk bayrağı çekmek zorundadır. Ancak bunun istisna halleri TTK'nın 941 inci maddesinde düzenlenmektedir. Buna göre bir Türk gemisi, kendilerine ait olduğu takdirde Türk Bayrağı çekme hakkını kaybedeceği kişilere, en az bir yıl süreyle kendi

Esasen geminin sınıfının ayırıcı unsur olarak incelenip incelenemeyeceği tartışmalıdır. Zira her ne kadar geminin sınıfı, sınıflama kuruluşları¹⁵ tarafından belirli kurallar çerçevesinde geminin mevcut fiziki ve teknik durumu itibariyle asgari standartlara sahip olduğunu ifade etse ve geminin hangi sınıflama kuruluşu nezaretinde ve denetiminde inşa edildiği önem arz etse de her geminin sınıflama kuruluşu nezaretinde inşa edilme zorunluluğu bulunmamaktadır. Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarım Yönetmeliğinin 4 üncü maddesine göre sınıflama kuruluşları, gemi ve su araçlarının asgari güvenlik gereklerinin sağlanması, denizlerde can ve mal güvenliğinin temini ve deniz kirliliğinin önlenmesi amacıyla, gemi ve su araçlarının yapım, onarım, tadilat ve kullanım aşamalarında, gemi ve su araçlarının test, muayene veya denetimi ile onay ve belgelendirme hizmetlerini Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı adına yerine getirmek üzere, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının belirlediği konularda yetki verilmiş ulusal ve yabancı kuruluşlar ile tanınmış kuruluşlar olarak tanımlanmaktadır¹⁶. Aynı Yönetmeliğin 5 inci maddesine göre de sınıflı olma zorunluluğu; gemi ve su aracının projelerinin yetkilendirilmiş sınıflama kuruluşunca onaylanması, inşa ve tadilatın tüm unsurları kapsayacak şekilde yetkilendirilmiş sınıflama kuruluşu denetiminde yapılması, inşa ve tadilat sonunda yetkilendirilmiş sınıflama kuruluşunca beş yıllık sınıf sertifikası düzenlenmesi ile bu sertifikanın geçerliliğini beş yıl boyunca

adlarına işletilmek üzere bırakılmış olursa, malikin istemi üzerine Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, bırakma süresince, o ülke kanunları buna imkân sağlıyorsa geminin yabancı bayrak çekmesine izin verebilir. Bu izin sona ermedikçe veya kanuni sebeplerle geri alınmadıkça gemi Türk Bayrağı çekemez. Türk gemisi olmayan bir gemi, ona Türk Bayrağı çekebilecek kişilere en az bir yıl süreyle kendi adlarına işletilmek üzere bırakılmışsa, malikin rızası alınmış olmak, Türk mevzuatının kaptan ve gemi zabitleri hakkındaki hükümlerine uyulmak ve yabancı kanunda da bunu engelleyen bir hüküm bulunmamak şartıyla, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı geminin Türk Bayrağı çekmesine izin verebilir. Şu kadar ki, izin alan kişi, her iki yılda bir, izin için gerekli şartların varlığını sürdürdüğünü ispatlamakla yükümlüdür. Bu tür gemiler, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca tutulacak özel bir sicile kaydolunur. Zira 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında KHK'nın 11 inci maddesinde gemi kiralamarında Türk ve yabancı bayrak çekilmesine ilişkin talepleri değerlendirmek ve ilgili mevzuatı uyarınca izin vermek yetkisi Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının uhdesindedir.

¹⁵ Bu kuruluşlar mevzuatımızda Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarım Yönetmeliğinde klas kuruluşları olarak tanımlanmaktadır. Ancak "sınıflama kuruluşları" ifadesinin kullanılması daha yerinde olacaktır.

¹⁶ Ulusal ve uluslararası sularda denizde can ve mal emniyetinin sağlanması ile deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik olarak, ulusal mevzuat ve ülkemizce taraf olunan/kabul edilen sözleşme, karar, kural, kod, sirküler ve diğer metinler gereğince, Türk bayraklı gemilerin yapım, onarım, tadilat ve kullanım aşamalarında tabi olacakları asgari emniyet ve yeterlik gereklerinin gözetim ve denetimi kapsamında, test, sörvey, onay ve belgelendirme hizmetlerini, bu hizmetlerin serbestçe yürütülmesi esasına dayanarak Bakanlık adına yürütecek kuruluşların seçimi, yetkilendirilmeleri, denetlenmeleri ve yetkilerin iptaline ilişkin usul ve esasları düzenlemek amacıyla Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği 18.01.2017 tarihli ve 29952 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.

korumasıdır. Geminin sınıfının ayırıcı unsur olarak görülüp görülmeyeceğinin tartışmalı olduğundan bahsetmiştik. Bunun nedeni mevzuatımıza göre tam boyu 24 metre ve üzerinde olan yeni gemi ve su araçlarının¹⁷ inşa ve tadilatları sınıflama kuruluşunun nezareti ve denetiminde yapılması zorunluluğudur. Yani her geminin sınıflama kuruluşundan onaylı şekilde inşa edilmesi zorunluluğu bulunmamaktadır. Ancak yine de sınıflama kuruluşu nezaretinde ve denetiminde inşa edilmesi zorunlu olan gemiler bulunduğundan bu husus da geminin ayırıcı unsuru olarak görülmelidir.

Geminin IMO Kimlik Numarası da ayırıcı unsur olarak kabul edilmelidir. Gemi Kimlik Numarası planı “deniz emniyeti ve kirliliğin önlenmesi ile deniz dolandırıcılığının önlenmesini kolaylaştırmak” amacıyla bir önlem olarak IMO’nun 1987 yılında yayımladığı A.600(15) sayılı kararıyla hayata geçirilmiştir.¹⁸ Gemilere özel ve kalıcı bir numara tayin edilmesi amaçlanarak başlanan projede bu numara geminin sertifikasına ve kayıtlı olduğu tüm sistemlere kaydedilerek aynı numaranın başka bir gemiye verilmesinin önüne geçilmesi hedeflenmiştir. 1994 yılında uygulanmaya başlanan SOLAS’ın¹⁹ XI/3 sayılı sirkülerinde düzenlenen bu plan 1996 yılından itibaren zorunlu hale getirilmiştir. Buna göre 100 GT ve üstü ağırlığa sahip yolcu gemileri ve 300 GT ve üstü yük gemileri “IMO” ile başlayan 7 haneli bir kimlik numarasına sahip olmalıdır ve bu numara geminin gövdesine (kıç kısmında) işaretlenmelidir. Bu numara hiçbir zaman başka bir gemiye verilemez ve geminin tüm belgelerinde bu kimlik numarası yazılır. Ayrıca SOLAS’ın anılan sirkülerinde 2012 yılında yapılan değişiklikle bu numaranın havadan da görülecek şekilde yatay bir düzlemde yazılması uygun görülmüştür. Anılan sirküler gereği mekanik tahrik özelliğine sahip olmayan gemiler, dinlence amaçlı yatlar, ahşap tekneler, savaş gemileri, asker taşıma gemileri, yalnızca balıkçılıkta kullanılan gemiler, yüzey havuzlar vb. gemiler IMO numarasına sahip olmaktan muaf tutulmuştur.

¹⁷ Yönetmelikte yeni ve mevcut gemi ayrımı yapıldığından ve yolcu gemilerinin statüsü farklı görüldüğünden sınıflı olma zorunluluklarına dair boy sınırları bu ayrımlar uyarınca farklılık gösterebilmektedir.

¹⁸ <http://www.imo.org/en/ourwork/msas/pages/imo-identification-number-scheme.aspx>

¹⁹ SOLAS veya Denizde Can Güvenliği Uluslararası Sözleşmesi, 1974 yılında kabul edilen ve denizde canlı kalabilme, can kurtarma ve emniyet ile ilgili konuları düzenleyen kuralları içeren uluslararası sözleşmedir. SOLAS olarak bilinen bu sözleşme İngilizce safety of life at sea cümlesinin kısaltmasıdır. 01.11.1974 tarihinde imzalanan sözleşme, ülkemizde 25.05.1980 tarihinde RG’de yayımlanmış olup 31.10.1980 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

2.4. Gemi Üzerinde Kurulan Aynı Haklar

Gemi üzerinde kurulan aynı haklar en geniş anlamda TTK'nın 996 ncı vd. maddelerinde düzenlenmektedir. TTK'nın Beşinci Kitabının Dördüncü Bölümü bu hususa ayrılmış ve 1060 ncı maddeye kadar bu haklara dönük hükümlere yer verilmiştir. MÖHUK'un²⁰ 22 nci maddesinde, hava, deniz ve raylı taşıma araçları üzerindeki aynı hakların, menşe ülke hukukuna tabi olduğu öngörülmüş ve menşe ülke, hava ve deniz taşıma araçlarında, aynı hakların tescil edildiği sicil yeri; deniz taşıma araçlarında sicil yeri yoksa bağlama limanının bulunduğu yer; raylı taşıma araçlarında ise ruhsat yeri olarak tanımlanmıştır. Bu düzenleme ile uyumlu olarak TTK'nın 996 ncı maddesinde, hükümlerin Kanunda aksi hüküm bulunmadıkça bir Türk gemi sicilinde kayıtlı bulunan gemiler hakkında uygulanacağı düzenlemesine yer verilmektedir. Mevzuatımıza göre sicile kayıtlı olup olmadıklarına bakılmaksızın, istisnalar dışında, Türk gemileri üzerindeki mülkiyet ve aynı haklara, TMK'nın taşınırlara ilişkin hükümleri uygulanır (Kender, 2014, s.68). Gemi üzerinde kurulabilecek aynı haklar; mülkiyet, gemi rehni ve intifa hakkıdır. Bu bölümde; gemi üzerinde kurulan mülkiyet, gemi rehni ve intifa hakları gemi inşa aşamasında ve inşanın tamamlanması sürecinde karşımıza çıkabilecek hukuki nitelendirmeler açısından değerlendirilmekte olup tesis sahibinin gemiyi teslim borcu bölümünde malikin tespiti ve mülkiyetin devri hususu daha detaylı incelenmektedir.

Gemi üzerinde kurulan mülkiyet hakkı yani gemi mülkiyeti, TMK'da düzenlenen mülkiyet kavramıyla aynı hukuki niteliktedir. Gemi mülkiyeti, malike gemi üzerinde kanun dairesinde dilediği gibi tasarruf etmek ve gemiye haksız olarak el koyanlara dava açmak hakkını verir. Gemiye malik olan kimse bütünleyici parçalara da malik olur. TTK'nın 1002 nci maddesine göre taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça iktisap eden, geminin mülkiyeti ile birlikte iktisap anında var olan ve devredene ait eklentinin mülkiyetini de kazanır. Bütünleyici parça yada eklenti niteliğinde olmayan şeyler, kendiliğinden gemiye ilişkin tasarruf kapsamında değildir ve bunların ayrıca belirtilmesi gerekir (Kender, 2014, s.70). Gemi mülkiyeti iki kişi arasında yapılan sözleşme vb. gibi hukuki işlem yoluyla kazanılabileceği gibi sahiplenme ve zamanaşımı

²⁰ Bkz. 12.12.2007 tarihli ve 26728 sayılı RG.

ile kazanma gibi hukuki işlem dışı yollarla kazanılabilir. TTK'nın 998 inci maddesine göre sahipsiz gemiyi sahiplenme hakkı sadece Devlet'e aittir. Burada sayılan mülkiyeti kazanma yolları özel hukuk hükümlerine göre kazanmalardır. Bir de 3894 sayılı Denizde Zapt ve Müsadere Kanununa²¹ göre savaş zamanlarında gemilerin zapt ve müsadere edilebilmeleri ile 5607 sayılı Kaçakçılıkla Mücadele Kanunu²² uyarınca kaçak eşya taşımada kullanılan gemilerin müsadere edilebilmesi halleri bulunmaktadır. Bunlar da geminin mülkiyetinin kamu hukuku hükümlerine göre kazanılmalarıdır.

Gemilerin rehin konusu olmaları, sicile kayıtlı olup olmadıklarına göre farklılık arz etmektedir. Sicile kayıtlı olan ve olmayan gemilerde TTK'nın 1320 nci maddesinde belirtilen alacaklar için "gemi alacaklısı hakkı" olarak adlandırılan rehin hakkı Kanundan doğmaktadır. Yalnız gemi siciline kayıtlı gemiler üzerinde sözleşmeye bağlı rehin hakkı, sadece gemi ipoteğidir ve sicile tescil ile tesis edilir. Yalnız sicile kayıtlı olmayan gemiler üzerinde, TMK'nın 939 uncu vd. maddeleri gereğince teslimine bağlı rehin hakkı tesis edilebilir (Kender, 2014, s.78). TTK'nın 1014 üncü maddesine göre bir alacağı teminat altına almak için gemi üzerinde ipotek kurulabilir. Gemi ipoteği alacaklıya, alacağını, geminin bedelinden alma yetkisini verir. Sicile kayıtlı gemilerin sözleşmeye dayalı rehni sadece gemi ipoteği yolu ile sağlanır. İleride doğabilecek veya şarta ya da kıymetli evraka bağlı bir alacak için de ipotek kurulabilir.

TMK'nın 794 üncü maddesine göre intifa hakkı; taşınırlar, taşınmazlar, haklar veya bir malvarlığı üzerinde kurulabilir. Aksine düzenleme olmadıkça bu hak, sahibine, konusu üzerinde tam yararlanma yetkisi sağlar. TTK'nın 1059 uncu maddesine göre sicile kayıtlı gemiler üzerinde intifa hakkı kurulabilir. Sözleşmeye bağlı intifa hakkının kurulmasında TTK'nın 1015 inci maddesi uygulanır. Buna göre gemi maliki ile lehine intifa hakkı tanınacak kişinin intifa hakkı kurulması hususunda anlaşmaları ve sicile tescil edilmesi şarttır. İntifa hakkı tesisi hakkındaki anlaşma, imzaları noterce onaylı yazılı şekilde yapılabileceği gibi, gemi sicil müdürlüğünde de yapılabilir (Kender, 2014, s.92). TTK'nın 1060 inci maddesine göre sicile kayıtlı gemi üzerindeki intifa hakkı Türk Medeni Kanununun taşınmazlar üzerindeki intifa

²¹ Bkz. 18.07.1940 tarihli ve 4564 sayılı RG.

²² Bkz. 31.03.2007 tarihli ve 26479 sayılı RG.

hakkı hükümlerine tabidir. Aynı maddenin ikinci fıkrasına göre de intifa hakkı ile gemi ipotekleri arasındaki ilişkiler TMK'nın 869 uncu maddesi hükmüne tabidir. Aynı tarihle kaydedilmiş bulunan haklar aynı derecededir. Gemi ipoteğinin derecelerinin değiştirilmesi ve ipoteğin malike karşı alacaklıya sağladığı hakların zamanaşımına uğraması ile ilgili hükümler burada da uygulanır.

3. GEMİ İNŞASI VE TÜRKİYE'DE GEMİ İNŞA SANAYİ

3.1. Genel Olarak Gemi İnşası

Gemi inşası, yeni bir geminin meydana getirilmesini, imalini ifade etmektedir. Burada malzeme, parça, aksam gibi çok sayıda unsur kullanılarak gerçekleştirilen inşaa faaliyeti sonucunda, tamamen yeni bir ürün oluşturulmaktadır (Sözer, 2010, s.62). Gemi inşası esasen gemiyi yaptırmak isteyen taraf ile gemiyi herhangi bir amaç için kullanacak taraf arasında gerçekleşen bir işlemdir. Tesis sahibinin kendi adına yapacağı gemiler istisna olmak kaydı ile, malzemenin verilerek işin tesis tarafından görülmesi veyahut tesisin malzemeyi de temin ederek gemiyi inşaa etmesi olabilmektedir (Açikel, 2013, s.12).

Tez çalışmasında gemi inşaa sözleşmesinde inşaa faaliyetini gerçekleştiren taraf için “tesis sahibi”, gemiyi inşaa ettirmek isteyen taraf için de “iş sahibi” terimleri kullanılmaktadır. Mevzuat açısından anılan terimlerin tarafları tanımlamada daha doğru olacaktır. Zira Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yeri Hakkında Yönetmeliğin¹ 4 üncü maddesinde tersane, “her cins ve boyutlarda gemi ve su araçlarının inşası, bakım-onarım ve tadilatlarından biri veya bir kaçının yapılmasına imkân sağlayan teknik ve sosyal altyapı ve en az elli metre deniz cephesine sahip gemi inşaa kapasitesi belirlenmiş tesis” olarak tanımlanmaktadır. Anılan Yönetmelikte “tekne imal yeri” ve “çekek yeri” tanımları da yapılmış olup çekek yeri, “tam boyu altmış metreye kadar her türlü gemi ve su araçlarına bakım-onarım, tadilat ve kışlatma ile yirmi dört metreye kadar inşaa hizmeti veren tesis” olarak tanımlanırken tekne imal yeri, “ahşap yat imalatında boy sınırlaması olmaksızın tam boyu yetmiş beş metreye kadar ve İnceleme, Tespit ve Denetim Komisyonu tarafından inceleme sonucuna göre kara ve denizdeki fiziksel şartların uygun bulunması halinde yüz yirmi beş metreye kadar her türlü gemi ve su araçlarının inşaa, tadilat ve bakım-onarım hizmetlerinden biri veya bir kaçının yapılmasına imkân sağlayan teknik ve sosyal altyapılara sahip tesis” olarak tanımlanmaktadır. Buna ek olarak Yönetmelikte, tersane, tekne imal ve çekek yerleri “tesis” tanımlaması altında toplanmış bulunmaktadır. Bu nedenlerle “tesis” teriminin inşaa faaliyetinin gerçekleşen yeri işaret ettiği açıktır. Ayrıca Gemi ve Su

¹ Bkz. 28.06.2015 tarihli ve 29400 sayılı RG.

Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarım Yönetmeliğinin² 5 inci maddesinde tüm gemi ve su araçlarının inşa ve tadilatlarının tesiste yapılacağı öngörülmektedir. Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarım Yönetmeliğinde gemi veya su aracı inşa ettirmek isteyen taraf “gemi ve su aracı sahibi” olarak tanımlanmış ise de üçüncü bölümde de değinileceği üzere inşa halindeki bir yapı, gemi veya su aracı olarak vasıflandırılmayacağından inşa ettirmek isteyen taraf olarak “iş sahibi” teriminin kullanılması daha yerinde olacaktır.

3.2. Türkiye’de Gemi İnşa Sanayi

Gemi inşa sanayi, ürettiği ürünlerin ihracı dolayısıyla döviz getirdiği gibi, milli filo için gemi inşa ederek yurt dışına döviz çıkışını da azaltmaktadır. Bağlı yan sanayi sektörlerinde gelişim oluşturan, bölgesinde nitelikli iş gücünü arttıran, bölgesel ticaretin gelişmesine, büyümesine ve güçlenmesine yardımcı olan bu sanayi dalı, aynı zamanda bölgede yaşayan insanların refah ve kültürel düzeyini yükseltmektedir.

Türk Denizcilik Sektörü 2002 yılından itibaren dünya deniz taşımacılığında gerçekleşen gelişmelerden de payını alarak, ulusal gemi endüstrisinde hızlı bir büyüme yakalamıştır. Bu gelişmeler gemi inşa sektörünün küresel ölçekte ve belirli alanlarda bir sıçrama yapmasını sağlamıştır (GİSBİR, 2017, s.1). 1960’lı yıllardan itibaren devlet ve özel sektör tarafından yürütülen gemi inşa faaliyetleri, Türk ağır sanayinin önemli bir parçasını oluşturmaktadır. Başlangıçta yalnızca Türk deniz ticaret sektörünün ihtiyaçlarını karşılayan bu sanayi dalı, zaman içinde büyük ihracat potansiyeli göstermiştir. 2002 yılında 37 adet olan tersane sayısını, 2017 yılı itibariyle 80’e³ çıkaran Türkiye, büyük bir ilerleme göstererek önemli bir gemi ihracatçısı ülke konumuna gelmiştir.

Genel kapasitenin yanı sıra ülkemiz savunma sanayi alanında da denizciliğe büyük önem vermektedir. Aşağıda Türk denizciliğine ve savunma sanayiine ivme kazandıran, tamamlanmış ve yapımı devam eden deniz araçları ve anfibi gemi projeleri tablo halinde sunulmaktadır:⁴

² Bkz. 07.11.2015 tarihli ve 29525 sayılı RG.

³ İstatistikler atlantis.udhb.gov.tr adresinden alınmıştır.

⁴ http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Deniz%20Ticareti%20Dergisi/mart_ek_2017.pdf

Tablo 1-2: Türkiye’de tamamlanan ve yapımı devam eden büyük montanlı savunma sanayine yönelik gemi inşa projeleri.

| Tamamlanan İnşa Projeleri | | | |
|-----------------------------------|---|------------------------|-------------------------|
| Tersane | Proje Adı | Sözleşme Tarihi | Tamamlama Tarihi |
| İstanbul Tersanesi Komutanlığı | MİLGEM-1 | 2007 | 2011 |
| | MİLGEM-2 | 2009 | 2013 |
| Dearsan Tersanesi | Yeni Tip 16 Adet Devriye Botu | 2007 | 2016 |
| RMK Marine | Sahil Koruma Arama ve Kurtarma Gemisi Tedarik Projesi | 2007 | 2013-2014 |
| ADIK Tersanesi | LCT (Çıkarma Gemisi) (8 Gemi) | 2009 | 2014 |
| Yonca-Onuk Tersanesi | 25 Tonluk Sahil Koruma Botları | 2010 | 2017 |
| Yonca-Onuk Tersanesi | Sualtı Taarruz Timi Botları | 2008 | 2013 |
| İstanbul Tersanesi | SAR-33 Tipi Botların Modernizasyonu | 2013 | 2016 |

| Devam Eden İnşa Projeleri | | | |
|-----------------------------------|---|------------------------|-------------------------|
| Tersane | Proje Adı | Sözleşme Tarihi | Tamamlama Tarihi |
| İstanbul Tersanesi Komutanlığı | MİLGEM 3-4 | 2014 | 2019-2020 |
| Gölcük Tersanesi Komutanlığı | Yeni Tip Denizaltı Projesi | 2009 | 2020-2025 |
| ADIK Tersanesi | LST (Tank Çıkarma Gemisi) (2 Gemi) | 2011 | 2017 |
| İstanbul Tersanesi | MOSHIP (Denizaltı Kurtarma Ana Gemisi) | 2011 | 2016 |
| İstanbul Tersanesi | KURYED (Kurtarma ve Yedekleme Gemisi) | 2011 | 2017 |
| İstanbul Tersanesi | Sismik Arama Gemisi | 2012 | 2017 |
| Selah Tersanesi | Lojistik Destek Gemi Projesi | 2014 | 2017 |
| Sedef Tersanesi | LHD (Çok Maksudlu Amfibi Hücum Gemisi) (1 Gemi) | 2015 | 2021 |

Türkiye’de son 20 yıl içerisinde kalkınma planları çerçevesinde gemi inşa sanayi ve tersaneciliğe yönelik bir çok tespitte bulunulmuştur. Özellikle 2014-2018 yıllarını kapsayan onuncu ve son kalkınma planı çerçevesinde uluslararası ticarete Türk limanlarının stratejik önemi vurgulanmaktadır. Türkiye’nin ihracat hedefine ulaşabilmesi için yapılan planlamalar doğrultusunda doğru yer, zaman ve ölçekte liman kapasitelerinin hayata geçirilmesiyle birlikte limanların demiryolu ve karayolu bağlantılarının tamamlanması hedeflenmektedir. Anılan kalkınma planında, dış ticaretin daha fazla oranda Türk bayraklı gemilerce yapılmasının sağlanmasına da değinilerek küresel kriz nedeniyle üretim ve ihracat seviyesinde önemli düşüş gerçekleşen Türk gemi inşa sanayinin rekabet gücünün bulunduğu alanlarda, Ar-Ge çalışmalarıyla gemi tasarımı ve üretiminde dünya piyasalarından alınan payın artırılması hedefine yönelik tespitler bulunmaktadır (GİSBİR, 2017, s.44).

4. GEMİ İNŞA SÖZLEŞMESİ

4.1. Gemi İnşa Sözleşmesinin Temel Kavramları

Gemi inşa sözleşmesi, uygulamada iki şekilde ortaya çıkmaktadır. Birinci halde, gemi yaptırmak isteyen, malzemeyi kendisi vermekte ve yalnız işin görülmesi tesis sahibinin uhdesine bırakılmaktadır. İkinci halde ise, tesis sahibi kendi emrindeki işçiler ve temin edeceği malzeme ile gemi inşasını taahhüt etmektedir. Uygulamada sıklıkla başvurulmasına rağmen, mevzuatımızda, gemi inşa sözleşmesi ile ilgili herhangi bir düzenleme veya tanıma yer verilmemiştir. Gemi inşa sözleşmesi tesis sahibinin, bir yapının inşasını ve teknik donanımını tamamlayıp, bu inşa sonucunda ortaya çıkan gemiyi, sözleşmenin diğer tarafına bir bedel karşılığında teslim etmeyi taahhüt ettiği bir sözleşmedir. Sonuç olarak gemi inşa sözleşmesi, “tesis sahibi ile iş sahibi arasında, tesis sahibinin, iş sahibince ödenmesi taahhüt olunan bedel karşılığında, bir gemi inşa ederek, iş sahibine teslim etmeyi taahhüt ettiği anlaşma” olarak tanımlanabilir. (Açıkel, 2013, s. 8). Bu tanımdan hareketle gemi inşa sözleşmesinin kavramları ve unsurları da incelenebilir. Kuşkusuz gemi inşa sözleşmesinin temel kavramı ve unsuru inşa edildiğinde gemi olacak yapıdır. Zaten çalışmanın önceki kısımlarında da bu yüzden bu unsurlar üzerinde durulmakta ve kavramlar detaylı şekilde açıklanmaktadır. Gemi inşa sözleşmesinin diğer unsurları ise: taraflar, karşılıklı irade beyanları ve diğer ilgili kişiler olarak sayılabilir.

Gemi inşa sözleşmesinin, tesis sahibi ile iş sahibi arasında, tesis sahibinin, iş sahibince ödenmesi taahhüt olunan bedel karşılığında, bir gemi inşa ederek, iş sahibine teslim etmeyi taahhüt ettiği anlaşma şeklindeki tanımından hareketle sözleşme taraflarının tesis sahibi ve iş sahibi olarak belirlenmesi yanlış olmayacaktır. Zira sözleşme, bir gemi inşa ettirmek isteyen iş sahibi ile hukuken ve teknik anlamda o gemiyi inşa kabiliyetine sahip tesis sahibi arasında karşılıklı irade beyanları ile yapılan bir anlaşmadır. Tesis sahibinin teknik ve hukuki anlamda inşa kabiliyetine sahip olması önemlidir. Zira teknik kapasite olarak sözleşmede belirtilen gemiyi inşa etme yeteneği tek başına yeterli olmamakta ayrıca o tesisin hukuki anlamda da gemi inşa yetkisinin bulunması aranmaktadır. Çünkü Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yerleri Yönetmeliğine göre gemi inşa işini yapmak isteyen işletmeler belediyeler ve bakanlıklardan

aldıkları ruhsatların yanı sıra Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığında da işletme izni almakta ve gemi inşa işine dair sisteme kayıt olmaktadır. Yönetmeliğe göre askeri tesisler, Sahil Güvenlik Komutanlığına ait tesisler ve polis tesisleri hariç olmak üzere tüm tesisler GSVP'ye kaydolmak ve GSVP'de istenilen bütün bilgilerini güncellemekle yükümlüdür.¹ Gemi inşa sözleşmesinde sınıflama kuruluşu, finans kuruluşu ve tasarım ofisi gibi diğer ilgili kişiler olmaktadır. Sınıflama kuruluşları, diğer ilgili kişiler arasında üzerinde daha çok durulması gereken bir husus olmaktadır. Zira Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarım Yönetmeliğine göre belirlenen şartlardaki gemilerin sınıflama kuruluşu nezaretinde ve denetiminde yapılması zorunludur.²

Gemi inşası gibi büyük ölçekli inşaat işleri, genellikle bir proje kapsamında ele alınmaktadır. Bu proje, tesis sahibi ve iş sahibi arasında akdedilecek gemi inşa sözleşmesi yanında, kredi verenler ile kredi sözleşmesi, sınıflama kuruluşları ile sınıf sözleşmesi ve sigortacılar ile sigorta sözleşmesi gibi pek çok yan sözleşmenin kurulması ile hayata geçirilmektedir. Ayrıca bu maksatla, taşeronlarla imzalanacak taşeronluk sözleşmesine, malzeme tedarikçileri ile imzalanacak satım sözleşmesine, geminin tasarımı için yapılacak tasarım sözleşmesine vb. pek çok sözleşmeye ihtiyaç duyulabilir (Açıkel, 2013, s. 18). Gemi sınıflama kuruluşları, gemi ve diğer deniz yapılarının tasarlanması, inşası ve sonrasında tekne, makine ve donanım güvenliği için uyulması gerekli teknik kuralların belirlenmesi ile söz konusu yapıların, bu kurallara uygunluğunu inceleme, denetleme ve belgeleme faaliyetlerinde bulunan kuruluşlardır (Koyuncu, 2008, s. 32).³

Ulusal ve uluslararası sularda denizde can ve mal emniyetinin sağlanması ile deniz kirliliğinin önlenmesine yönelik olarak, ulusal mevzuat ve ülkemizce taraf olunan/kabul edilen sözleşme, karar, kural, kod, sirküler ve diğer metinler gereğince, Türk bayraklı gemilerin yapım, onarım, tadilat ve kullanım aşamalarında tabi olacakları asgari emniyet ve yeterlilik

¹ GSVP, anılan Yönetmeliğe göre tesis ve tüm gemi ve su araçlarının inşa, bakım-onarım, tadilat gibi mevcut ve güncel bilgilerinin girildiği istatistikî veritabanı programını ifade etmektedir.

² Bkz: Bölüm 3.3. Geminin Ayırıcı Unsurları.

³ Türkiye'de faaliyet gösteren gemi sınıflama kuruluşlarından bazıları şunlardır: Türk Loydu Vakfı İktisadi İşletmesi, American Bureau of Shipping (ABS), Bureau Veritas (BV), Det Norske Veritas Germanischer Lloyd (DNVGL), Korean Register of Shipping (KR), Lloyd's Register of Shipping (LR), Nippon Kaiji Kyokai (NK) ve Registri Italiano Navale(RINA).

gereklerinin gözetim ve denetimi kapsamında, test, sörvey, onay ve belgelendirme hizmetlerini, bu hizmetlerin serbestçe yürütülmesi esasına dayanarak Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı adına yürütecek kuruluşların seçimi, yetkilendirilmeleri, denetlenmeleri ve yetkilerin iptaline ilişkin usul ve esaslar Gemiler İçin Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliğinde düzenlenmektedir.⁴ Gemi, sınıflama kuruluşunun kurallarına göre inşa edilirse sınıf belgesi verilir ve geminin sınıfı ilan edilir. Bu şekilde, geminin amaçlanan ticari kullanım tarzını karşılayacak şekilde, denize elverişliliğiyle ilgili emredici normlara uygun olarak inşa edilmesi sağlanır (Koyuncu, 2008, s. 42). Sınıf belgesi her ne kadar geminin denize elverişliliğini göstermek için düzenlense de bunu garanti etmemektedir. Ayrıca sınıflama kuruluşu, teslimden sonra zaman zaman yaptığı denetimlerle geminin kurallara uygun vaziyette olup olmadığını araştırır. Geminin sınıflama kurallarına uygun olmaması halinde sınıfı geri alınır (Açıkel, 2013, s. 19).

4.2. Gemi İnşa Sözleşmesinin Hukuki Niteliği

Türk hukukunda gemi inşa sözleşmesinin hukuki niteliği tartışmalıdır. Öğretide gemi inşa sözleşmesi, bir kısım yazara göre satış sözleşmesi, diğer bir kısım yazara göre ise eser sözleşmesidir (Misili, 2016, s. 33). Buradaki ayrıma TBK açısından bakmakta fayda görülmektedir. Zira yukarıda da değinildiği gibi mevzuatımızda gemi inşa sözleşmesi başlıklı bir sözleşme türü düzenlenmemektedir. TBK'nın 207 nci maddesine göre satış sözleşmesi; satıcının, satılanın zilyetlik ve mülkiyetini alıcıya devretme, alıcının ise buna karşılık bir bedel ödeme borcunu üstlendiği sözleşmedir. Sözleşme ile aksi kararlaştırılmadıkça veya aksine bir âdet bulunmadıkça, satıcı ve alıcı borçlarını aynı anda ifa etmekle yükümlüdürler. Yine TBK'nın 470 inci maddesine göre eser sözleşmesi ise; yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşme olarak tanımlanmaktadır.

Bu tanımlamalardan hareketle satış sözleşmesinde bedelin ödenmesi ile mülkiyetin ve zilyetliğin devrinin aynı anda gerçekleştiği ve sözleşmenin ana noktasının bedel karşılığı bir

⁴ Bkz: 18.01.2017 tarihli ve 29952 sayılı RG.

malın teslimi olduğu görülmekte iken eser sözleşmesinde bir bedel karşılığı bir eser ortaya koymak ana nokta olarak görülmektedir. Bu nedenle gemi inşa sözleşmesine bir eser sözleşmesi olarak bakmak ve buna göre irdelemek faydalı olacaktır. Tüm bu hususları da göz önünde bulundurduğumuzda Türk hukukuna göre gemi inşa sözleşmesinin tam iki tarafa borç yükleyen, ivazlı ve rızai bir eser sözleşmesi olduğu görüşünün kabul edilmesi daha doğru olacaktır.

Zira gemi inşa sözleşmesinde de tesis sahibi, iş sahibinin vermeyi taahhüt ettiği bedel karşılığında bir geminin inşasını üstlenmektedir. Bu çerçevede gemi inşa sözleşmesinin unsurlarının eser sözleşmesi ile esaslı derecede örtüştüğü gözlenmektedir. Yargıtay da gemi inşa sözleşmesinin eser sözleşmesi niteliği taşıdığı görüşündedir.⁵ Gemi inşa sözleşmesi, İtalya, Japonya, Kore, Yunanistan ve Yugoslavya hukuklarında da, eser sözleşmesi (contract for work and materials) olarak nitelendirilmektedir (Açıkel, 2013, s.29)

4.3. Tip Gemi İnşa Sözleşmeleri

Gemi inşa sözleşmelerinde taraflar çeşitli müzakereler yaparak nihai sözleşmeden önce sözleşme görüşmelerine ilişkin niyet mektubu uygulamasında olduğu gibi anlaşmalar yapabilirse de nihai sözleşme sıklıkla uygulamada tip sözleşme olarak nitelendirilebilen standart formlara dayanmaktadır. Yalnız belirtelim ki; tip sözleşmeleri esas alan taraflar, aslında bir sözleşmeyi değil, bir model sözleşmeyi esas almaktadırlar ve akıllarından geçen gemiyi inşa edebilmek için esas aldıkları tip sözleşmeyi kendilerine özgü hale kendi şartlarını ekleyerek getirmektedirler (Misili, 2016, s.76). Gemi inşa sözleşmesi, genellikle bu alanda faaliyet gösteren kurumlarca hazırlanmış olan ereve niteliğindeki tip (standart) sözleşmeler esas alınarak oluşturulmaktadır. Esasen konu inşa sözleşmeleri olunca bu şekilde tip sözleşmelere diğer inşa sektörlerinde de müracaat edilmektedir. Bu konuda FIDIC⁶ en bilinen örnektir. Ayrıca lkemizde 4735 sayılı Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununa tabi inşaat işlerinde

⁵ Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 19.12.1951 tarihli ve E.128-42, K. 138 sayılı kararı ve Yargıtay 15. Hukuk Dairesinin. 20.06.2005 tarihli ve 2004/6389E., 2005/3666K. sayılı kararları.

⁶ "Federation Internationale Des Ingenieurs Conseils" (FIDIC) 1913 yılında İsviçre'nin Lozan kentinde kurulmuş "Müşavir Mühendisler Uluslararası Federasyonu"dur. Uluslar arası inşaat uygulamalarında FIDIC esaslı İnşaat Sözleşmeleri uygulanmaktadır.

de, Kamu İhale Kurumu'nca düzenlenen tip sözleşmenin kullanılması zorunludur (Açık, 2013, s.50).⁷

Gemi inşa sektöründe de tarafların hak ve menfaatlerinin dengelenmesi amacıyla standart form şeklinde tip gemi inşa sözleşmeleri yayımlanmıştır. Bu sözleşmeler taraflara yol göstermek amacıyla yayımlanmış olup taraflar sözleşmelere uymak zorunda olmadığı gibi üzerinde değişiklik yaparak kullanma hakkına da sahiptirler. Dünya genelinde yaygın şekilde uygulanan 4 adet Tip Sözleşmeden bahsedilebilir⁸:

a) AWES

1972 yılında Batı Avrupa Tersaneciler Birliği (Association of Western Europe Shipbuilders) tarafından hazırlanan bu tip sözleşme özellikle Almanya, Finlandiya, Fransa, İtalya ve Yunanistan'da geniş ölçüde uygulanmaktadır. Daha çok iş sahibi tarafın çıkarlarını korumaya yönelik olan bu sözleşme örneği, 1999 yılında geniş ölçüde revize edilmiş ve tesis sahibi ve iş sahibi menfaatlerini büyük ölçüde dengeleyerek günün ihtiyaçlarına cevap veren bir sözleşme haline gelmiştir (Akt. Açık, 2013, s.51).⁹

b) SAJ

Japon Tersaneciler Birliği (Shipbuilders Association in Japan) tarafından düzenlenen bu tip sözleşme uygulamada geniş ölçüde kullanılmaktadır. Bu sözleşme, Güney Kore, Çin, Singapur ve Tayvan'da kullanılan sözleşmelerin de temelini oluşturmaktadır. Bu sözleşmede yer alan hükümler, özellikle taşeron kullanılması, mücbir sebep hallerinin geniş tutulması ve tesis sahibinin sorumluluğunun sınırlandırılması gibi düzenlemeleri ile daha ziyade tesis sahibinin

⁷ 4735 sayılı Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununun 5 inci maddesine göre bu Kanunun uygulanmasında uygulama birliğini sağlamak üzere mal veya hizmet alımları ile yapım işlerine ilişkin Tip Sözleşmeler Resmi Gazetede yayımlanır. İdarelerce yapılacak sözleşmeler Tip Sözleşme hükümleri esas alınarak düzenlenir. Mal ve hizmet alımlarında, Kurumun uygun görüşü alınmak kaydıyla istekliler tarafından hazırlanması mutlak olan sözleşmeler kullanılabilir.

⁸ Bunların yanı sıra Amerika Birleşik Devletleri Ticaret Bakanlığına Bağlı Denizcilik Müsteşarlığı tarafından hazırlanan ve 1980 yılında yayımlanan MARAD sözleşmesi, 1936 tarihli Ticari Deniz Kanununun 11 inci bölümünde yetkilendirilen Federal Gemi Finansmanı Programına göre finanse edilen yeni Amerikan gemilerine uygulanmaktadır. Bilinirliği bulursa da uluslararası uygulamada bu sözleşmeye pek başvurulmamaktadır.

⁹ <https://tr.scribd.com/doc/6745831/Awes-Shipbuilding-Contract> (Anılan tip sözleşme, örnek olması açısından bu web adresinden 25.01.2018 tarihinde erişilerek tezin sonuna eklenmiştir.)

menfaatlerini korumaya yöneliktir. Bu nedenle uygulamada bu tip sözleşmede iş sahibinin talebi ile çeşitli uyarlamalar yapılmaktadır (Açıkel, 2013, s.51).

c) NSF

Norveç Gemi Donatanları Birliği ve Tersaneciler Birliği tarafından ortak olarak hazırlanan bu sözleşme ulusal anlamda kullanılmakta olup SAJ ve AWES tip gemi inşa sözleşmelerinin karması niteliğindedir.

ç) NEWBUILDCON

BIMCO (The Baltic and International Maritime Council) tarafından geliştirilen ve 2007 yılında resmi olarak kabul edilen bu tip sözleşme, tesis sahibinin menfaatlerinden ziyade iş sahibi tarafın menfaatlerini sağlamaya yönelik hükümler içermektedir. Taşeron kullanımının sınırlandırılması, geminin “iyi uluslararası gemi inşa ve deniz mühendisliği uygulamaları”na uygun olması şartının açıkça düzenlenmesi, makul sayıda yardımcı, memur ve mürettebat ile birlikte en azından bir temsilcinin tesiste bulunması, bu maksatlı şartlardır (Açıkel, 2013, s.51).

Yukarıda belirtilen tip sözleşmelerde inşa süreci denetlemeleri, iş değişiklikleri, inşa aşamaları, teslim yeri ve zamanı, mülkiyetin geçişi ve sigorta ile geminin boyutları, sınıfı, deadweight kapasitesi, hız ve yakıt tüketimleri gibi unsurlarını içeren bir teknik şartnamesi bölümler halinde bulunmaktadır. Türk gemi inşa uygulamasında bu şekilde bir tip sözleşme uygulamasına rastlanmamaktadır. Yabancı ülkelerde uygulanan bu tip sözleşmeler uyarlanarak veya tamamen bağımsız şekilde iş sahibi ve tesis sahibi arasında sözleşmeler yapılmaktadır. Esasen gemi ve gemi inşa sözleşmesinin temel hukuki kavramları ve hukuki niteliği ile tarafların Türk hukuku bakımından haklarının ve borçlarının değerlendirilmesi sonucu bu şekilde bir tip sözleşme uygulaması yapılabilecektir.¹⁰

¹⁰ Tip gemi inşa sözleşmeleri ile tarafların Türk hukuku bakımından hakları ve borçlarının kıyaslanarak değerlendirilmesi sonucu tarafımca oluşturulan Tip Gemi İnşa Sözleşmesi Taslağı ekte sunulmaktadır.

5. SÖZLEŞME TARAFLARININ HAKLARI VE BORÇLARI

TBK'nın 470 inci maddesine göre eser sözleşmesinin öz anlamıyla; yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, işsahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşme olarak tanımlandığından bahsetmiştik. Tam iki tarafa borç yükleyen, ivazlı bir sözleşme olan gemi inşa sözleşmesinde tesis sahibinin ve iş sahibinin yerine getirmekle yükümlü olduğu sorumlulukları bulunmaktadır. Aynı şekilde her iki tarafın da sözleşmenin karşı tarafından talep edebileceği hakları da Türk hukukuna göre teminat altına alınmaktadır. Gemi inşa sözleşmesinde Türk hukuku ve uluslararası hukuk uygulamaları açısından tarafların hak ve borçlarının tespit edilmesi hem tarafların zararlarını asgari düzeye indirilmesi hem de hukuki düzenlemelerde mevzuata uyumlu kuralların ortaya konulabilmesi açısından yararlı olacaktır.

5.1. Tesis Sahibinin Borçları

TBK açısından eser sözleşmesinde eseri meydana getiren yüklenicinin (gemi inşa sözleşmesi açısından “tesis sahibi”) iki ana ve temel borcunun bulunduğu bahsedilebilir: eser meydana getirme ve bu eseri teslim etme borçları. Esasen aşağıda ayrıntılarıyla incelenen borçlar bu iki temel borcun detaylandırılmış halleridir. Hukuki anlamda eser sözleşmesinde eserin meydana getirilmesi ve meydana gelen bu eserin iş sahibine teslimi bir çok yan borç ile birlikte yüklenicinin sorumluluğundadır. Gemi inşa sözleşmesinin kurulması ile birlikte yüklenici olan tesis sahibi, sözleşmeye uygun şekilde bir gemi inşa etmeyi ve tamamladığı bu gemiyi, iş sahibine teslim etmeyi üstlenmektedir. Gemi inşa sözleşmesinde tesis sahibinin borçları, esas itibarıyla TBK'nın eser sözleşmesi kısmında düzenlenmiş olan yüklenicinin borçları ile benzerdir. Ancak gemi inşa uygulamasında, bu sözleşmenin kendine özgü yapısından kaynaklanan bir takım borçlara, örneğin geminin tasarımı ile deneme seyirlerini yapma borçlarına ayrıca yer verilmekte ve birtakım borçlarda, özellikle ayıptan dolayı sorumluluk borcu ile ilgili olarak, yüklenicinin borçlarından farklı düzenlemelere gidilmektedir (Açıkel, 2013, s.57).

Yüklenicinin bu iki ana borcundan doğan ve borçların sözleşmeye uygun yerine getirilmesini sağlayan bir takım yan borçları da söz konusudur (Tandoğan, 2010, s.48). Eserin

sözleşmeye uygun olarak hazırlanmasını sağlayan yan borçlar; işi sadakat ve özenle yapma, araç ve gereç sağlama yükümlülüğü, işi bizzat yapma ve devam etme vb. borçları iken, eserin teslim borcundan doğan yan borçlar ise ayıba karşı sorumluluk, onarım ve garanti borcudur (Yavuz, Özen, Acar, 2007, s.970). Bunların yanı sıra tesis sahibi, Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarım Yönetmeliği kapsamında kendisine yüklenen görev ve sorumluluklar dolayısıyla da idareye karşı sorumludur.

5.1.1. Gemiye Sadakat ve Özenle İnşa Borcu

Geminin tesis sahibi tarafından inşa edilmesi gemi inşa sözleşmesinde tesis sahibinin en temel borcudur. Tesis sahibi bu borcu yerine getirirken bir çok yan borcu da üstlenir. Zira geminin tasarımını yapan/yaptıran tesis sahibi, sözleşmede aksi kararlaştırılmamışsa malzemeleri temin ve kontrol etmeli, gemiyi özen ve sadakitle inşa etmeli ve işe zamanında başlayıp devam etmelidir.

Pek çok gemi inşa sözleşmesinde geminin tasarımını üstlenen taraf, tesis sahibidir. Ancak uygulamada, tesis sahibinin, iş sahibi tarafından hazırlanan ya da hazırlattırılan projeler çerçevesinde, sadece gemiyi inşa işini üstlendiği de görülmektedir. Geminin tasarım işini üstlenen tesis sahibi, geminin tasarımına ilişkin edimleri tıpkı bir mimar gibi özenle yerine getirmek ve projeyi sözleşmede kararlaştırılan zamanda hazırlamakla yükümlüdür (Açıkel, 2013, s.58). Gemilerin Teknik Yönetmeliğinin¹ 18 inci maddesine göre, gemiler, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca yetkilendirilmiş kuruluşların veya bu Yönetmelik ile ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşmeler dahilinde yapısal, mekanik ve elektrik gereksinimlerine göre dizayn, inşa ve idame ettirilir. Yine aynı Yönetmeliğin 19 uncu maddesine göre, kullanılan yapı ve donatım malzemeleri ile teçhizatın, ulusal veya uluslararası mevzuat ve kurallardaki temel şartları sağlayacak özellikte olması gerekir. Türk gemi inşa uygulamasında tesis sahibi, tasarım işini tasarım ofislerine yaptırabilmektedir. Ancak bu işin başka birine yaptırılıyor olması tesis sahibinin tasarımdan sorumlu olma borcunu ortadan kaldırmamaktadır. Zira eğer gemi inşa sözleşmesinde tasarımın iş sahibince

¹ Bkz. 17.11.2009 tarihli ve 27409 sayılı RG.

yapılacağına dair bir hüküm bulunmuyor ise tesis sahibi ister kendisi yapsın isterse başka bir tasarım firmasına yaptırsın, tasarımın özenle yerine getirilmesinden bizzat kendisi sorumludur.

TBK'nın 471 inci maddesinin üçüncü fıkrasına göre, yüklenici, meydana getirilecek eseri doğrudan doğruya kendisi yapmak veya kendi yönetimi altında yaptırmakla yükümlüdür. Ancak, eserin meydana getirilmesinde yüklenicinin kişisel özellikleri önem taşıyorsa, işi başkasına da yaptırabilir. Maddeden anlaşılacağı üzere tesis sahibi eserin meydana getirilmesinde kişisel becerilerini kullanmıyorsa işi başkasına da yaptırabilmektedir. Türk gemi inşa uygulamasında da sıklıkla karşılaşılan taşeron müessesesi ile tesis sahibi işi kendi yönetimi altında başka bir taşerona yaptırabilmektedir. Ancak yine bu da tesis sahibinin geminin inşa edilmesinde sorumluluğunu, iş sahibine karşı geminin inşası konusunda borcunu ortadan kaldırmamaktadır. Bir borç ilişkisinde temel kural TBK'nın 83 üncü maddesinin verdiği cevazla işi sözleşmenin tarafı olmayan üçüncü kişiler eliyle yaptırılabilir. Ancak eser sözleşmesinde olduğu gibi işi yapanın önem taşıdığı işlerde ya yüklenici kendisi bu borcu şahsen yerine getirmeli ya da işi kendi yönetimi altında yaptırmalıdır. Bir ayırım yaparak işin şahsen ifası ile şahsen yönetimi altında yapılmasını birbirinden ayırmak gereklidir. İmal edilecek eser, aynı sanat eserlerinde olabileceği gibi, yüklenicinin kişisel yönetimi altında olsa bile bir başkası aynı eseri ortaya çıkaramayacak ise işin bizzat yüklenici tarafından yapılması zorunluluğu kabul edilir (Tandoğan, 2010, s.71). Bu gibi durumlar işin, yüklenici tarafın şahsi becerisinden kaynaklanan edim zorunluluğu durumlarıdır.

Gerçek kişiler tarafından ifa edilecek olan işlerde, özellikle el sanatları ve el işçiliğini gerektiren eser sözleşmelerinde yüklenici, şahsen ifa ile yükümlüyken; tüzel kişilerin, bilhassa ticaret şirketlerinin üstlendiği işlerde, işin niteliği gereği genellikle, şahsen ifa değil, işi kendi yönetim ve denetimi altında yaptırma borcu bulunmaktadır. Eserin meydana getirilmesinde, yüklenicinin kişisel yetenek ve becerileri önemli değilse, yüklenici, işin bir kısmını ya da tamamını, kendi yönetimi altında olmadan, kendi ad ve hesabına yaptığı bir sözleşmeyle, bir başkasına da yaptırabilir (Açikel, 2013, s.63). Gemi inşa sözleşmeleri gibi inşaat sözleşmelerinde işin şahsen tesis sahibi tarafından yapılması pek mümkün olmamaktadır. Bu nedenle tesis sahibi inşa işini kendisine bağımlı yardımcıları eliyle ama kendi yönetimi altında yerine getirmektedir.

TBK'nın 471 inci maddesinin birinci fıkrasına göre yüklenici, üstlendiği edimleri iş sahibinin haklı menfaatlerini gözeterek, sadakat ve özenle ifa etmek zorundadır. Sadakat borcu, iş görenin iş sahibinin yararına olan şeyleri yapmak ve ona zarar verecek her türlü hareketten kaçınmak anlamına gelir (Tandoğan, 2010, s.49). Sadakat borcunun TBK'daki görünümü 472 nci maddeye göre şu şekildedir: "Malzeme iş sahibi tarafından sağlanmış ise yüklenici, onları gereken özeni göstererek kullanmakla ve bundan dolayı hesap ve artanı iade etmekle yükümlüdür." Belirtildiği gibi sadakat borcu iş sahibinin yararına davranmayı ona zarar verebilecek davranışlardan kaçınmayı gerektirir. Her ne kadar gemi inşa sözleşmelerinde açıkça veya örtülü olarak geminin tamamen inşa edilip hazır halde alıcıya teslim edileceği yazsa da, pratikte tesis sahibinin tüm malzemeleri sağlaması her zaman mümkün olmayıp, özellikle, mobilya, mutfak malzemeleri gibi küçük şeyler haricinde maliyet ve rahat denetim gibi gerekçelerle geminin makine ve ekipmanlarını iş sahibi kendisi temin edebilmektedir. Alıcı olarak iş sahibinin temin ettiği bu malzemeler aslında hem tesis sahibine hem de iş sahibine belirli yükümlülükler doğurur. Tesis sahibi, iş sahibinin temin ettiği bu malzemelerin hem ele alınması hem de depolanmasında gerekli ihtimam ve dikkati göstermekle yükümlüdür. Bu onun sadakat yükümlüğünün bir parçasıdır (Misili, 2016, s. 96). Tesis sahibinin özen borcundan doğan sorumluluğunun belirlenmesinde, benzer alandaki işleri üstlenen basiretli bir tesis sahibinin göstermesi gereken mesleki ve teknik kurallara uygun davranışı esas alınır. Öğretide özen borcunun, sadakat borcunun bir sonucu olarak algılanması gerektiği ifade edilmişse de çoğunlukla sadakat borcunun özen borcunu da içine alan daha geniş bir anlamı olduğu belirtilmektedir. Görüldüğü üzere tesis sahibi, sözleşmeyle üstlendiği bir geminin inşasını zamanında, gerekli sadakat ve özeni göstererek bizzat yapmakla veya yönetimi altında yaptırmakla yükümlüdür.

Yine, işin zamanında başlaması ve devam etmesi gerekmektedir. Aslen bu husus geminin teslim tarihini etkileyen bir husus olmasından bahisle önemlidir. Zira sözleşmelerde ödemeler geminin inşa safhasına göre belirlenmektedir. Geminin inşasının başlangıcı,² gövdenin tamamlanması, suya indirme (launching), tamamlanma gibi safhalarda ödemeler yapılmakta ve

² SOLAS Bölüm 5, Kural 2 (Tanımlar)'ye göre geminin inşası; omurganın kızağa konulması veya gemi ağırlığının tahmini yüzde 1'i veya 50 tonunun (az olan baz alınarak) montajının yapılmış olması ile başlar.

bilhassa geminin teslimi için tarih belirlenmektedir. Bu yüzden ki yukarıda sayılan safhaların geminin teslim tarihine uygun olması gerekmektedir. İşin zamanında tamamlanamaması durumu, sözleşmenin sonu beklenmeksizin de fesih hakkı doğurmaktadır (Açikel, 2013, s.89). TBK'nın 473 üncü maddesi; "Yüklenicinin işe zamanında başlamaması veya sözleşme hükümlerine aykırı olarak işi geciktirmesi ya da iş sahibine yüklenemeyecek bir sebeple ortaya çıkan gecikme yüzünden bütün tahminlere göre yüklenicinin işi kararlaştırılan zamanda bitiremeyeceği açıkça anlaşılırsa, iş sahibi teslim için belirlenen günü beklemek zorunda olmaksızın sözleşmeden dönebilir." hükmünü öngörmektedir. Yüksek mahkemenin görüşü de bu yöndedir.³

Deneme seyri (*sea trial/trial run*), geminin inşasının tamamlanmasından sonra, teknik özelliklerine, sözleşme ve sınıflama kuruluşu onayına uygun olup olmadığının seyir halinde testidir. Deneme seyri, sözleşmede belirlenen süre içerisinde iş sahibine bildirilir ve iş sahibi geçerli mazeret sunmazsa tek taraflı olarak tesis sahibince sunulacak sonuçları kabul etmek durumunda kalacaktır (Açikel, 2013, s.114). Geminin deneme seyrinin hemen akabinde teslim alınması ise, geminin ayıpsız olduğu veyahut iş sahibinin gemiyi ayıplı olarak dahi kabul ettiği anlamına gelmemektedir.

5.1.2. Ayıptan Sorumluluk Borcu

İş sahibi ile tesis sahibi arasında akdedilen gemi inşa sözleşmesinde tesis sahibinin inşasından sorumlu olduğu gemide ortaya çıkan ayıplardan dolayı iş sahibine karşı sorumluluğu bulunmaktadır. Zira tesis sahibi, sözleşmede nitelikleri ortaya konulan gemiyi zamanında inşa ve teslim etmelidir. Ancak teslim edilen gemi, gemi inşa sözleşmesinde belirlenen nitelikleri taşıyamıyorsa tesis sahibinin bu ayıplardan sorumluluğu ortaya çıkmaktadır. Eser sözleşmesinde ayıp, meydana getirilen eserin sözleşmede üzerinde anlaşılan nitelikleri veya sözleşmede kararlaştırılmış olmasa bile dürüstlük kuralının ve ticari doğruluğun bir gereği olarak eserde bulunması lüzumlu nitelikleri taşıyamamasıdır (Yavuz, 2007, s.339). Geminin, inşa sözleşmesinde belirtilen asgari şartları taşıyamaması da gemi inşa sözleşmesi açısından ayıp

³ Yargıtay 15. Hukuk Dairesinin 22.09.1988 tarihli ve 1988/4265E. sayılı kararı.

olarak kabul edilmektedir. Ayıp maddi veya hukuki olabileceği gibi, gizli yada açık ayıp olarak da nitelendirilebilir. Maddi ayıp geminin kararlaştırılan teknik özelliklerinde bulunan eksiklik olarak tanımlanabilmektedir. Hukuki ayıp ise geminin kanunlara veya idarelerce ya da yetkili kuruluşlarca konulan kurallara uyulmamasından kaynaklanan eksikliklerdir. Örneğin geminin sınıflama kuruluşunun standartlarına aykırı şekilde inşa edilmiş olması hukuki ayıplardandır. Açık – gizli ayıp ayrımı ise adlarından da anlaşılacağı üzere teslim ya da kabul aşamasında göze çarpan veya daha sonradan ortaya çıkan ayıplar olarak vasıflandırılabilir. Gemi inşa sözleşmesi açısından, inşa çalışmaları sırasında denetimlerde veya geminin deneme seyri esnasında ortaya çıkan ayıplar açık ayıp, diğer ayıplar ise gizli ayıp olarak nitelendirilebilir (Açıkel, 2013, s. 191).

TBK'nın 475 inci maddesine göre iş sahibi ayıba karşı birtakım haklara sahiptir: bedel indirimi, sözleşmeden dönme, eserin tamiri ve tazminat hakları. Bu haklarda belli bir sıraya uyma zorunluluğu da mevcut değildir. İş sahibi bu haklardan herhangi birini kullanabilecektir. Tabi ayıba karşı bu haklardan birini kullanabilmenin ön koşulu, muayene ve sonrasında karşılaşılan ayıbı tesis sahibine bildirmektir. Zira karşılaştığı ayıbı tesis sahibine bildirmeyen iş sahibi bu haklardan mahrum kalacaktır. Bu bildirim belirlenmiş bir şekli bulunmamaktadır. İş sahibi sözlü veya yazılı olarak bunu belirtebileceği gibi örtülü irade açıklaması ile de bunu iletebilir. Ancak ispat açısından bu bildirim yazılı olarak ve noter veya taahhütlü mektupla yapılmasında yarar bulunmaktadır. Çünkü bildirilmeyen ayıplara ilişkin iş sahibinin muvafakatinin bulunduğu sonucu doğabilecektir.

5.1.3. Gemiye Teslim ve Garanti Borcu

Yüklenicinin eseri teslim borcu, TBK'da açıkça düzenlenmemiştir. Öğretide ise Roma Hukuku geleneğine uygun olarak, teslim borcunun, yüklenicinin bir iş görme borcu olan eseri imal etme borcu yanında asli borçlarından birini teşkil ettiği kabul edilmektedir (Tandoğan, 2010, s. 124). Gemi inşa sözleşmesinin temel amacı da iş sahibine ayıpsız ve tamamlanmış bir gemi teslim etmek olduğundan tesis sahibinin gemiyi teslim yükümlülüğü tıpkı inşa yükümlülüğü gibi temel borçlardandır. Bu durum TBK'da açıkça düzenlenmemiş olsa da Kanununun 473/1, 474/1, 475/1, 478/1, 479/1 ve 483/1 inci maddelerinde örtülü olarak teslim

borcu düzenlenmektedir. Gemiye teslim borcunun ifa yeri sözleşmede kararlaştırılır. Sözleşmede kararlaştırılmaması halinde başvurulacak hüküm TBK'nın 89 uncu maddesidir. Zira TBK'nın 89 uncu maddesine göre, borcun ifa yeri, tarafların açık veya örtülü iradelerine göre belirlenir. Aksine bir anlaşma yoksa edim, borçlunun (tesis sahibinin) yerleşim yerinde ifa edilir.

Doktrinde inşa halindeki geminin mülkiyetinin kime ait olacağı hususu tartışılmaktadır. Bir görüş, malzemenin de tesis sahibi tarafından temin edilmesi durumunda yapının mülkiyetinin tesise ait olduğunu belirtmekte (Açıkel, 2013, s.156) diğer bazı görüşler malzemenin iş sahibince verildiği durumda, emeğin değerinin malzemeden az olması durumunda mülkiyetin iş sahibine ait olması gerektiğini belirtmektedir. Modern görüş ise malzeme ile emeği karşılaştırmaksızın, eserin yapılmasının ön plana çıktığını, dolayısı ile malzemenin göz ardı edilmesi gerektiğinden bahisle yine tesis sahibini işaret etmektedir.

Yapı halindeki geminin mülkiyeti, teslim ile birlikte gerçekleşmesi gereken mülkiyetin devri sorunu açısından önemlidir. Mülkiyetin devri sadece tesis sahibi ve iş sahibince önem arz etmez, ayrıca o geminin inşasını finanse eden gemi inşa sözleşmesi tarafları dışındaki üçüncü kişiler bakımından da önemlidir. Diğer yandan geminin mülkiyetini elinde tutan taraf yukarıda da ifade edildiği üzere diğer tarafın finansal aczine karşı bir garanti elde ettiği gibi, mortgage ve ipotek gibi finansman yolları imkanına da sahip olmaktadır (Misili, 2016, s. 348). Mülkiyeti devir borcu, tesis sahibinin, yapıya malik olduğu sözleşmelerde gündeme gelir. İlk malikin iş sahibi olduğu sözleşmelerde ise tesis sahibinin, sadece gemiyi iş sahibine teslim etme borcu bulunup, mülkiyeti nakil borcu bulunmamaktadır. Bu nedenle gemi mülkiyetinin devri borcunun ifasına geçmeden önce, gemi inşa sözleşmesinde yapı halindeki geminin ilk malikin kim olduğunun tespit edilmesi gereklidir (Açıkel, 2013, s.149). Bu hususta farklı görüşler bulunmaktadır.

Öğretide ileri sürülen bir görüşe göre, yapı halindeki geminin ilk malikin kim olduğu tespit edilirken, TTK'da yer alan düzenlemeleri esas almak gerekir (Atamer, 2006, s.148). Zira TTK'nın 986 ncı maddesinde, "Yapı halindeki bir gemi, malikin istemi üzerine veya yapı üzerinde bir gemi ipoteğinin kurulması yahut yapının ihtiyati ya da kesin haczi veya tersane

sahibinin gemi ipoteğinin kurulmasına yönelik istem hakkını teminat altına almak amacıyla sicile şerh verilmesi söz konusu olduğu takdirde yapı halindeki gemilere özgü sicile kaydolunur.” denildikten sonra; 987 nci maddesinin birinci fıkrasında, 990 ıncı maddesinin birinci fıkrasının ilk cümlesinde ve 992 nci maddesinin ilk fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde, tesis sahibi ile yapının malikinin ayrı kişiler olduğu belirtilmiştir. *Atamer*, bu yeni hükümler ile kanun koyucunun, 6762 sayılı mülga Kanundaki, yapının malikine ilişkin duraksamaların önüne geçmek istediğini ifade etmektedir. Yazara göre, 6762 sayılı mülga Kanunun, “Yapı, geminin inşa olduğu tersane sahibinin vereceği dilekçe üzerine mahsus siciline kaydolunur. Tersane sahibi yapının maliki değilse kayıt dilekçesini malik de verebilir.” şeklinde düzenleme içeren 859 uncu maddesinin birinci fıkrası, kural olarak tesis sahibinin malik olacağını varsaymaktadır ve bu varsayım, “Geminin maliki olarak tersane sahibinden başka bir kimse gösterildiği takdirde, tersane sahibi tarafından resmi şekilde tanzim ettirilen ve malik olarak gösterilen kimsenin mülkiyeti ne suretle iktisap ettiğini bildiren bir beyannamenin de tevdi lazımdır.” hükmünü içeren 860 ıncı maddenin ikinci fıkrası ile pekiştirilmektedir. Bu nedenlerle TTK’ya göre iş sahibinin inşa halindeki yapıya malik olacağı yönünde bir kabul olduğundan bahsedilebilir (Açıkel, 2013, s.150). Ancak tam tersi şekilde TMK hükümlerini esas alan bir görüş de bulunmaktadır. Bu görüş, TMK’ya göre yapının malikinin sözleşme hükümlerine göre, eğer malzeme tesis sahibi tarafından sağlanıyorsa, yapının malikinin tesis sahibi olacağını; iş sahibi tarafından sağlanıyorsa, TMK’nın “İşleme”yi düzenleyen 775 inci maddesinden hareketle geminin malikinin tespit edilmesi gerektiğini savunmaktadır (Çağa, Kender, 2005, s.102). TMK’nın 775 inci maddesine göre bir kimse başkasına ait bir şeyi işler veya başka bir şekle sokarsa, emeğin değerinin o şeyin değerinden fazla olması hâlinde, yeni şey işleyenin, aksi halde malikin olur. Bu görüşe göre malzemenin tesis sahibi tarafından sağlanması halinde yapının maliki tesis olacaktır. Gemi inşa sözleşmesinin düzenlenmesi esnasında tüm bu hükümler göz önüne alınarak sözleşme maddelerini dikkatlice tanzim etmekte fayda görünmektedir. Gemi inşa sözleşmesine tesis sahibinin teslimi ve iş sahibinin eseri kabulü tarihinden itibaren başlamak üzere bir “garanti süresi” konulabilmektedir. Bu garanti süresi içerisinde ortaya çıkan eksiklikleri tesis sahibi bedelsiz olarak gidermeyi garanti eder. Garanti süresinin tayininde eserin teslim ve kabul tarihleri önem arz etmektedir. Eserin teslimi yada iş sahibi tarafından teslimümü başlı başına kabul anlamına gelmemektedir. Zira iş sahibi gemiyi teslim ettikten sonra muayenesini yapar ve varsa ayıpları tesis sahibine bildirir. Bu bildirim

sonrasında ve yukarıda değinilen seçimlik haklardan birini kullanıp kullanmaması durumlarına göre uygun görülürse kabul iş sahibince yapılır ve garanti süresi o tarihte başlamış sayılır.

5.1.4. Tip Sözleşmelere Göre İnceleme

Tip sözleşmelerde tesis sahibinin gemiyi inşa etme borcu geniş anlamda kullanılarak, ‘inşa etme, dizayn, ekipman sağlama, montaj (donatma), suya indirme ve tamamlama’ olarak ifade edilmektedir. Bununla birlikte tip sözleşmelerde tesis sahibinin temel borçları sayılırken teslim borcu da ifade edilmektedir. Gerçekten de eser sözleşmelerinde tesis sahibinin meydana getirme faaliyeti ile edim fiilini yerine getirmesi yeterli olmayıp, tesis sahibi meydana getirdiği edim sonucundan da sorumlu olduğundan, teslim, edim sonucunun elde edilebilmesi için zorunlu bir araçtır (Zevkliler, Gökyayla, 2013, s.461). SAJ sözleşmesi önsözüne göre tesis sahibi gemiyi inşa, suya indirme, ekipmanla donatma ve tamamlama yükümlülüğü altındadır. AWES sözleşmesi madde 1.a’ya göre ise tesis sahibi gemiyi kendi tesisinde inşa etme ve teslim etmeyi yüklenir. Keza NORVEÇ sözleşmesi madde 2.1’e göre gemi, tesis sahibinin kendi tesisinde ve tesisin numarası verilerek yapılmak zorunda olup tesis; dizayn, inşa, ekipman montajı, tamamlama ve teslim yükümlülüğü altındadır. MARAD sözleşmesi madde 1.a’ya göre ise tesis sahibi tüm tesis, materyal, işçi ve ekipmanları kendi temin ederek, gemiyi inşa, suya indirme, donanım ve testini gerçekleştirme ve teslim yükümlülüğü altındadır. NEWBUILDCON sözleşmesi madde 1.a’ya göre tesis sahibi, dizayn, inşa, test ve deneme, suya indirme, ekipmanları sağlama ve teslim ile yükümlüdür (Misili, 2016, s.93). SAJ ve AWES tip sözleşmelerinin, tesis sahibinin iş kapsamını düzenleyen ilgili maddelerinde, geminin tasarımını yapma borcuna ilişkin genel bir hükme yer verilmemiştir. Buna karşılık NEWBUILDCON ve NORVEÇ tip sözleşmelerinde, tesis sahibinin, geminin tasarımını hazırlamakla yükümlü olduğu açıkça düzenlenmiştir. Tesis sahibinin ulusal ve uluslararası mevzuatta belirlenen standartlara uygun olarak hazırlaması gerken tasarımın, geminin güvenli bir şekilde işletilebilmesi ve sözleşmede belirtilen kullanma amacına elverişli olması gerekir. Tesis sahibinin tasarım yapma borcuna bir standart getiren NEWBUILDCON sözleşmesine göre, tesis sahibi, geminin tasarımını, iyi uluslararası gemi inşa ve denizcilik mühendisliği uygulamalarına uygun olarak hazırlamalıdır (Açıkel, 2013, s.59).

İnşa işini kendisi yapma veya kendi yönetimi altında yaptırma konusunda tip sözleşmelerde farklı düzenlemeler yer almaktadır. NORVEÇ sözleşmesi madde 2.4'e göre geminin ana gövde ve ana parçalarının inşası, iş sahibi aksine rıza göstermedikçe tesis sahibinin madde 2.1'de gösterilen tesisinde onun tarafından yapılma yükümlülüğündedir. Keza yine NEWBUILDCON sözleşmesi madde 19'a göre küçük işler hariç olmak üzere iş sahibinin onayı olmaksızın tesis sahibi başka taşeronla iş veremez. Oysa SAJ sözleşmesi madde 1.4'te yer alan, tesis sahibi işin taşeronla verilmesi konusunda serbesttir, hükmü ile AWES sözleşmesi madde 1.e'deki, tesis sahibi işi taşeronlara verebilir, hükmü yukarıdaki iki standart sözleşmedeki anlayıştan oldukça farklıdır. İlk olarak SAJ sözleşmesi tesis sahibinin taşeronla işi vermesi konusunda tam serbestlik içindedir ki, bu mutad gemi inşa işine pek uymaz ve daima SAJ sözleşmesi kullanılan gemi inşa işlerinde bu hüküm tamamen değişikliğe uğrar. Keza AWES sözleşmesinde yer alan hüküm ise tesis sahibine taşeronla başvurma konusunda pek geniş yetki vermesi dolayısı ile uygulanamaz durumdadır. Dolayısıyla Türk hukukundaki durum tip gemi inşa sözleşmelerine göre daha sınırlıdır. Türk hukukunda taşeronla başvurmada işin niteliğinin de gerektirmesi bir seçenek iken, tip gemi inşa sözleşmelerinde bu bir seçenek değildir ve hemen daima iş sahibinin yazılı onayı aranır (Misili, 2016, s.124).

Gemi inşa sözleşmesi gibi teknik bakımdan son derece ileri inşa işlerinde, işin devamı sırasında tesis sahibinin sadakat ve özen yükümlülüğüne uygun hareket edip etmediğini denetlemek ve bu yükümlülüğe aykırılığı tespit edilen davranışlara karşı derhal önlem almak, iş sahibi için özel bir önem taşır. Bu ihtiyacı dikkate alan tip gemi inşa sözleşmeleri, iş sahibinin, inşa işlerini denetleyecek ve onaylayacak bir yetkilisi aracılığıyla bizzat tesiste temsil edilmesine müsaade etmektedir. İşin ifasını denetleyen bu yetkili, imal ve inşa faaliyetleri devam ederken tespit ettiği aksaklık ve ayıpları tesis sahibine bildirir. Tesis sahibi, yetkili tarafından bildirilen ayıpları derhal gidermelidir (Açıkel, 2013, s.105). SAJ sözleşmesi madde 17.2'ye göre iş sahibinin temin ettiği malzemeleri, tesise teslim ettikten sonra tesis sahibi onları depolamak ve gerekli özeni göstermekle yükümlü olup, bunlarla ilgili depolama masraflarını da kendi karşılamakla yükümlüdür. Benzer bir hüküm NORVEÇ sözleşmesi madde 16.2'de de yer almaktadır. MARAD sözleşmesi madde 8.a'da ise iş sahibinin temin ettiği ve tesis sahibinin depoladığı bu malzemelere gelen zarardan tesis sahibi sorumludur. Keza NEWBUILDCON sözleşmesi madde 21.b'ye göre tesis sahibi, iş sahibi tarafından temin edilen ve kendisine teslim

edilen malzemeleri koruyup, depolamakla yükümlüdür. Bu hükümlerde ifade edilmek istenen açıkça tesis sahibinin sadakat borcu gereği alıcı menfaatine göre davranıp, ona yararlı olanları yapmak, zararları olanlardan kaçınmakla ilgili olup, TBK'nın 472/2 nci maddesinin benzer bir karşılığıdır (Misili, 2016, s.95). Tesis sahibinin sadakat borcuna aykırı davranması halinde, iş sahibi bu yüzden uğradığı zararını gemi, sözleşmeye uygun olarak inşa edilmiş ve teslim edilmiş olsa dahi isteyebilir. Nitekim NEWBUILDCON sözleşmesi madde 40.b'ye göre bir tarafın, diğer tarafa ait fikri mülkiyet hakkının ihlal etmesi halinde uğranabilecek zarar tazminle yükümlü olduğu belirtilmektedir (Misili, 2016, s.98). Sınıflama kuruluşları ve düzenleyici ulusal ve uluslararası kuruluşların kurallarına uyma yükümlülüğü dışında tesis sahibinin genel özen borcu içinde yer alan, gemiyi inşa ederken belirli kalite standartlarında inşa etme yükümlülüğü de söz konusudur. Nitekim sözleşmelerde tesis sahibinin yaptığı işin uluslararası standartlara uygun yapılacağı ifade edilir. AWES sözleşmesi madde 1.c'de geminin, inşa edildiği ülkenin gemi inşa tekniği kurallarına ve geminin genel tipine göre inşa edileceği yazılıdır. NEWBUILDCON sözleşmesi madde 1.a'da ise adeta özen borcunu belirtiyor gibi, SAJ sözleşmesinin aksine, açıkça tesis sahibinin gemiyi iyi gemi inşa yapı kurallarına ve gemi inşa mühendisliğine uygun yapmak borcu altında olduğu ifade edilmektedir. Tüm bunların yanında NEWBUILDCON sözleşmesi tüm diğer sözleşmelerden farklı olarak madde 4'te IMO Gemi Geri Dönüşüm Kurallarına uymayı da bir borç olarak ele almıştır. Yalnız bu borç durumu sözleşmede muğlak yer almıştır. Nitekim sözleşmede tesis sahibi açısından IMO kurallarına uyma konusunda gerekli çabayı göstereceği yazmakla birlikte bu çabanın nasıl belirleneceği yazmamıştır. Tesis sahiplerinin bu hükmü ek yükümlülük getireceği için istemeyeceği düşünülmektedir (Misili, 2016, s.106).

Tesis sahibinin ayıba karşı sorumluluk halleri, tip sözleşmelerde, TBK'da yer alan hükümlerden oldukça farklı bir şekilde düzenlenmektedir. Tip sözleşmelerde, öncelikle teslimden önce ortaya çıkan ayıplar ve teslimden sonra ortaya çıkan ayıplar arasında bir ayırım yapılmak suretiyle bir sorumluluk rejimi tesis edilmiştir. Bu sorumluluk rejimi çerçevesinde, tesis sahibi, teslimden önce ortaya çıkan ayıplar için geminin tamiri yükümlülüğünü üstlenmiş ve böylece ayıbın giderilmesi hakkına, dönme ve bedel indirimi haklarına nazaran öncelik tanınmıştır. Teslimden sonra ortaya çıkan ayıplar için, tesis sahibinin garanti borcu düzenlenerek, iş sahibine sadece ayıbın giderilmesini isteme hakkı verilmiştir. Buna göre

garanti borcu kapsamında, iş sahibinin kural olarak sözleşmeden dönme ve ücretin indirilmesini talep hakkı bulunmamaktadır. Tip gemi inşa sözleşmelerinde dikkati çeken diğer bir husus ise, hesaplanabilir ayıplar için öncelikle bedel indirimi hakkının kullanılabilir olması, dönme hakkının kullanımının, önemli bir ayıbın varlığı koşuluna tâbi tutulmasıdır. Bu tür ayıplar için kural olarak ayıbın giderilmesini talep imkânı mümkün olmamakla beraber, bazı tip sözleşmelerde bu husus ayrıca düzenlenmiştir. Son olarak tip sözleşmelerde, iş sahibinin ayıp nedeniyle sözleşmeden dönme hakkını kullanması, önemli ölçüde sınırlandırılmış ve ayıba bağlı zararlardan sorumluluğu kaldırılmıştır. Teslimden önce ortaya çıkan ayıplar konusunda SAJ sözleşmesi, deneme seyrinin sonucunda geminin ya da herhangi bir parça veya malzemenin gemi inşa sözleşmesinde kararlaştırılan nitelikleri taşımadığı görülüyorsa ya da iş sahibi gemiyi tesis sahibinin de haklı olarak kabul ettiği diğer sebeplerle kabul etmiyorsa tesis sahibi söz konusu ayıpları gidermek için tüm adımları atacaktır (Açikel, 2013, s. 214). Bu model sözleşmeler esas alınarak yapılacak sözleşmelerde genel ve muğlak ifade olan “tüm adımları atmak” yerine daha somut sorumluluklar yüklenmelidir.

Tip sözleşmelerde taraflar, genellikle geminin teslimini, inşanın tamamlanması üzerine yapılacak deneme seyrinin sonuçlarının olumlu çıkması koşuluna bağlı tutmakta ve teslimin, deneme seyirlerinin sonucunda, iş sahibinin gemiyi kabul etmesi üzerine “Teslim ve Kabul Protokolü”nün imzalanması ve bu Protokolün taraflarca mübadele edilmesi ile gerçekleşeceğini kararlaştırmaktadır.

Bu konuyu düzenleyen SAJ sözleşmesi madde 7/1’e göre, geminin teslimi, iş sahibinin gemi inşa sözleşmesinde yer alan tüm yükümlülüklerini ifa etmiş olması koşuluyla, tesis sahibinin gemiyi teslim ettiğini, iş sahibinin de teslim aldığını belgeleyen Teslim ve Kabul Protokolünü eş zamanlı olarak birbirlerine verdikleri an gerçekleşir. NORVEÇ sözleşmesi madde 8/2’de de benzer bir kural getirilmiş ancak burada farklı olarak, tarafların protokol üzerine veya imzaladıkları diğer bir belge üzerine, sadece tebellüğ etmek amacıyla ikrar ettikleri şerhini veya notunu düşebileceğini düzenlemektedir. AWES sözleşmesi madde 6’da teslimin ne şekilde ifa edileceği açıkça düzenlenmemekle birlikte, geminin teslimi ve kabulü üzerine, tesis sahibi, Teslim ve Kabul Protokolü ile diğer belgeleri iş sahibine teslim etmek zorundadır, şeklinde bir hükme yer verilmiştir. NEWBUILDCON sözleşmesi madde 28’e göre ise teslimin

gerçekleşmesi, Teslim ve Kabul Protokolü'nün imzalanması, ilgili diğer belgelerin iş sahibine verilmesi ve iş sahibi tarafından son taksidin ödenmesi koşuluna tâbi tutulmuştur (Açıkel, 2013, s.118).

Tip sözleşmelerde yer alan bu tür hükümler uyarınca gemi inşa sözleşmesinde teslimin genellikle, deneme seyri yapıldıktan sonra Teslim ve Kabul Protokolü olarak adlandırılan tutanağın, taraflarca eş zamanlı olarak imzalanması ile gerçekleştiği söylenebilir.

5.2. İş Sahibinin Borçları

Gemi inşa sözleşmesinin en sade tanımıyla tesis sahibi ile iş sahibi arasında, tesis sahibinin, iş sahibince ödenmesi taahhüt olunan bedel karşılığında, bir gemi inşa ederek, iş sahibine teslim etmeyi taahhüt ettiği anlaşma olarak ifade edilebileceğinden bahsetmiştik. Bir önceki bölümde tesis sahibinin bu temel borcu olan gemi inşa etme borcunu ve buna bağlı ve bağımsız ana ve tali borçlarına değinilmişti. Gemi inşa eden taraf olan tesis sahibinin bu edimi sonrasında veya karşısında iş sahibinden beklediği sorumluluklar da bulunmaktadır. Bu bölümde iş sahibinin anlaşmanın tarafı olarak ana borcu sayılan bedel ödeme borcu ile buna bağlı veya bağımsız diğer ana ve tali borçlarından bahsedilecektir.

5.2.1. Bedel Ödeme Borcu

TBK'nın 479 uncu ve 481 inci maddeleri arasında iş sahibinin bedel ödeme borcu düzenlenmiştir. "Bedelin muacceliyeti" başlıklı 479 uncu maddesi, "İş sahibinin bedel ödeme borcu, eserin teslimi anında muaccel olur. Eserin parça parça teslim edilmesi kararlaştırılmış ve bedel parçalara göre belirlenmişse, her parçanın bedeli onun teslimi anında muaccel olur." hükmünü; "Götürü bedel" başlıklı 480 inci maddesi, "Bedel götürü olarak belirlenmişse yüklenici, eseri o bedelle meydana getirmekle yükümlüdür. Eser, öngörülenden fazla emek ve masrafı gerektirmiş olsa bile yüklenici, belirlenen bedelin artırılmasını isteyemez. Ancak, başlangıçta öngörülemeyen veya öngörülebilip de taraflarca göz önünde tutulmayan durumlar, taraflarca belirlenen götürü bedel ile eserin yapılmasına engel olur veya son derece güçleştirirse yüklenici, hâkimden sözleşmenin yeni koşullara uyarlanmasını isteme, bu mümkün olmadığı veya karşı taraftan beklenemediği takdirde sözleşmeden dönme hakkına sahiptir. Dürüstlük

kurallarının gerektirdiği durumlarda yüklenici, ancak fesih hakkını kullanabilir. Eser, öngörülenden az emek ve masrafı gerektirmiş olsa bile işsahibi, belirlenen bedelin tamamını ödemekle yükümlüdür.” hükmünü; “Değere göre bedel” başlıklı 481 inci maddesi ise; “Eserin bedeli önceden belirlenmemiş veya yaklaşık olarak belirlenmişse bedel, yapıldığı yer ve zamanda eserin değerine ve yüklenicinin giderine bakılarak belirlenir.” hükmünü öngörmektedir. Gemi inşa sözleşmesine göre iş sahibinin ödemesi gereken bu bedele “sözleşme ücreti” diyen görüşler olmasına rağmen (Misili, 2016, s.373) Kanun dilinde de kullanılan “bedel” tabiri daha uygun olacaktır. Zira iş sahibi, tesis sahibinin kendisine sunduğu edim karşısında bu işin kararlaştırılan “bedel”ini ödemektedir.

Bir eserin meydana getirilmesi çeşitli tarzlarda yüklenilebilir. Bedel, sözleşme ile belirtilebileceği gibi belirtilmemiş de olabilir ve kural olarak (TBK’ya göre) iki türü olduğu kabul edilmektedir: Götürü bedel ve yaklaşık bedel (Zevkliler, 2013, s.528). Ancak gemi inşa uygulamasında sözleşme bedeli genellikle götürü bedel olarak belirlenmektedir. Bedelin götürü olarak belirlenmesi, inşa edilecek geminin bedelinin önceden ve kesin surette tespiti anlamına gelir. Bedelin götürü olarak belirlenmesi, bedelin miktarının, kısmen veya tamamen, tesis sahibinin işe başladıktan sonra fiilen yaptığı masraflara veya geminin ortaya çıkınca taşıdığı değere bağlı tutulmamasını şart kılar (Tandoğan, 2010, s.235).

İşin uzmanı ve basiretli bir işadamı olan tesis sahibinin, gemiyi meydana getirmek için gerekli giderleri ve inşaat sürecinde bunlarda meydana gelebilecek muhtemel artışları doğru biçimde hesaplaması lazım gelir. Bu anlamda bedel riskini tesis sahibi taşır. Diğer yandan gemi, öngörülenden az emek ve masrafı gerektirmiş olsa bile iş sahibi, Türk Borçlar Kanununun 480 inci maddesinin 3 üncü fıkrası uyarınca, götürü bedelin indirilmesini talep edemez; belirlenen bedelin tamamını ödemekle yükümlüdür (Açikel, 2013, s.265). Bu hususun yani götürü bedeli kesinliğinin bir istisnası bulunmaktadır. Bu istisna da yine sözleşmede belirtilerek bir nevi götürü bedelin kesinliği kuralı sözleşmenin kendisi ile bozulmuş olmaktadır. Zira gemi inşası gibi yüksek montanlı ve uzun süreli işlerde sözleşme ile belirlenen başlangıç bedeli hesaplanan masraf ve harcamalar için yeterli olmayabilir. Bu nedenle taraflar sözleşmeye “eskalasyon kaydı” olarak bilinen “uyarlama kayıtları”nı koymaktadır. Bunun yanı sıra TBK’nın 480 inci maddesinin ikinci fıkrasına göre başlangıçta öngörülemeyen veya öngörülebilen de taraflarca

göz önünde tutulmayan durumlar, taraflarca belirlenen götürü bedel ile eserin yapılmasına engel olur veya son derece güçleştirirse tesis sahibi, hâkimden sözleşmenin yeni koşullara uyarlanmasını isteme, bu mümkün olmadığı veya karşı taraftan beklenemediği takdirde sözleşmeden dönme hakkına da sahiptir. Taraflar ilk duruma ilişkin olarak eserin imalinde kullanılan emek ve malzemeye ilişkin fiyat artışının veya eksilişinin, eserin bedeli yansıtılmasına ilişkin kayıtları (eskalasyon kayıtları) sözleşmeye koymaktadır (Tandoğan, 2010, s.238). Öğreti ve uygulamaya göre bedel alacağının muacceliyet kazanması için kural olarak tesis sahibinin eseri ayıpsız, sözleşmeye uygun ve tamamlanmış şekilde teslimi gerekmektedir (Tandoğan, 2010, s.310).

TBK'nın 479 uncu maddesine göre eserin parça parça teslim edilmesi kararlaştırılmış ve bedel parçalara göre belirlenmişse, her parçanın bedeli onun teslimi anında muaccel olur. TBK'nın 147 nci maddesindeki emredici hükme göre, tesis sahibinin yükümlülüklerini ağır kusuruyla hiç ya da gereği gibi ifa etmemesi dışında, eser sözleşmesinden doğan alacaklar, beş yıllık zamanaşımına tabidir.

Sözleşme ile kararlaştırılan bu bedelin ödenmemesi hallerinde tesis sahibi TBK tarafından kendisine tanınan haklardan yararlanabilecektir. Bu haklar TBK'nın 118 inci maddesinde düzenlenen gecikme tazminatı, 122 nci maddesinde düzenlenen aşkın zarar olabilmektedir. Ayrıca Kanunun 125 inci maddesinde düzenlenen seçimlik hakların tesis sahibi tarafından kullanılabilmesi noktasında şüphe bulunmamaktadır. TBK'nın 98 inci maddesi, karşılıklı borç yükleyen bir sözleşmede, taraflardan birinin borcunu ifada güçsüzlüğe düşmesi ve özellikle iflas etmesi ya da hakkındaki haciz işleminin sonuçsuz kalması sebebiyle diğer tarafın hakkı tehlikeye düşerse bu tarafın, karşı edimin ifası güvence altına alınıncaya kadar kendi ediminin ifasından kaçınabileceğini öngörmektedir. TBK'nın 118 inci maddesi, temerrüde düşen borçlu, temerrüde düşmekte kusuru olmadığını ispat etmedikçe, borcun geç ifasından dolayı alacaklının uğradığı zararı gidermekle yükümlüdür, hükmünü; 125 inci maddesinin birinci fıkrası ise, temerrüde düşen borçlu, verilen süre içinde, borcunu ifa etmemişse veya süre verilmesini gerektirmeyen bir durum söz konusu ise alacaklı, her zaman borcun ifasını ve gecikme sebebiyle tazminat isteme hakkına sahiptir, hükmünü öngörmektedir. Anılan hükümler de göz

önüne alındığında iş sahibi, kendisine teslim edilen ve sözleşmeye uygun şekilde inşa edilmiş gemiyi teslim almalıdır. Aksi halde temerrüde (gecikmeye) düşmüş sayılacaktır.

5.2.2. Gemiye Teslim Alma Borcu

Yukarıda değinilen TBK hükümleri ve genel hukuk kuralları bir arada değerlendirildiğinde iş sahibinin kendisine sözleşmeye uygun şekilde teslim edilen eseri (gemiye), bedelini ödemek kaydıyla teslim alması gerekmektedir. TBK'nın 106 ncı maddesine göre yapma veya verme edimi gereği gibi kendisine önerilen alacaklı, haklı bir sebep olmaksızın onu kabulden veya borçlunun borcunu ifa edebilmesi için kendisi tarafından yapılması gereken hazırlık fiillerini yapmaktan kaçınırsa, temerrüde düşmüş olur. Yani iş sahibinin gemiyi teslim almakta gecikmesi yahut teslim almamakta direnmesi sonucu gemiyi teslim almamasının birtakım hukuki sonuçları bulunmaktadır. En temel anlamıyla TBK'nın 107 nci maddesine göre alacaklının temerrüde düşmesi durumunda borçlu, hasar ve giderleri alacaklıya ait olmak üzere, teslim edeceği şeyi tevdi ederek borcundan kurtulabilir. Yine iş sahibinin temerrüde düşmesi hallerinde tesis sahibi TBK'nın 108 inci maddesine göre eseri sattırıp bedelini teslim edebilir veya 110 uncu maddeye göre tesis sahibi sözleşmeden dönebilir. Usulüne uygun şekilde kendisine teslim olunan yada teslim olunacağı bildirilen gemiyi, teslim almayan iş sahibi gemiyi teslim alacağını beyan etse dahi eğer sözleşmeyle kararlaştırılan zamanda gemiyi tesisten almazsa yine teslim almaktan kaçınmış sayılacaktır. İş sahibinin alacaklı temerrüdüne düştüğü dönemde, tesis sahibinin gemiyi bakım ve muhafaza yükümlülükleri devam eder. Ancak tesis sahibinin muhafazasındaki gemi bu dönemde bir hasara uğrarsa, tesis sahibinin sorumluluğu daha az şiddetle takdir edilir. Bir başka deyişle tesis sahibi, ancak ağır kusurundan ileri gelen zararlardan sorumlu tutulabilir. Öte yandan tesis sahibi geminin bakım ve muhafazası için yaptığı masrafları vekaletsiz iş görme hükümlerine göre iş sahibinden talep edebilir. Zira TBK'nın 526 ncı vd. maddelerine göre iş sahibi, işin kendi menfaatine yapılması hâlinde, tesis sahibinin, durumun gereğine göre zorunlu ve yararlı bulunan bütün masrafları faiziyle ödemek ve gördüğü iş dolayısıyla üstlendiği edimleri ifa etmek ve hâkimin takdir edeceği zararı gidermekle yükümlüdür. Tesis sahibi, yapmış olduğu giderleri alamadığı takdirde, sebepsiz zenginleşme hükümlerine göre ayırıp alma hakkına sahiptir.

5.2.3. Diğer Borçlar

Yukarıda bahsedilen bedel ödeme borcu ve gemiyi teslim alma borcu iş sahibinin gemi inşa sözleşmesindeki temel borçlarıdır. Ayrıca iş sahibinin kanunen, TMK'nın 2 nci maddesi uyarınca dürüstlük kuralına uygun davranma borcu bulunmaktadır. Tüm bu borçların yanında sözleşmeyle iş sahibine teminat verme, sigorta yaptırma, ticari sırları ifşa etmeme, kendi gemi temsilcisini atama, gemi plan ve çizimlerini onaylama gibi yan borçlar da yüklenebilir. Bu tür yan borçlar sözleşmenin yorumlanmasıyla ortaya çıkabilir.

5.2.4. Tip Sözleşmelere Göre İnceleme

Tip sözleşmelerde iş sahibinin bedel ödeme borcu sözleşme bedeli ve ödeme koşulları başlığı altında ele alınmaktadır. Bu başlık altında öncelikle bedele esas dövizin türüne yer verilir. Örneğin NEWBUILDCON sözleşmesi madde 7'de, NSF sözleşmesi madde 3'te dövizin taraflarca belirlenebileceği düzenlenirken SAJ sözleşmesi madde 2'de bedelin Japon Yeni üzerinden ödeneceği belirlenmiştir. AWES sözleşmesinde ise kura ilişkin bir maddeye rastlanmamaktadır. Taraflar bunu elbette değiştirip başka bir döviz cinsi veya TL üzerinden yapmakta serbesttir (Misili, 2016, s.381). Sözleşmede kararlaştırılan dövizin, iş sahibinin normalde kullandığı dövizden farklı olması durumunda, döviz kurundan kaynaklanabilecek risklerin engellenmesi amacıyla swap⁴ gibi işlemlere sıklıkla başvurulmaktadır (Açikel, 2013, s.284). Gemi inşa uygulamasında genellikle bedelin tesis sahibinin yerleşim yerinin bulunduğu yerdeki kur üzerinden ödeneceği kararlaştırılmaktadır.

Götürü bedel mutlak bedel olmadığından ek iş, iş değişikliği, ayıplı eser veya teslimde bedel değişebilmektedir. Aynı şekilde SAJ sözleşmesi madde 3.1 gereği geç teslimde tesis sahibinin ödemesi gereken likit tazminat bulunmaktadır. Aynı şekilde sözleşmenin 3.2 nci maddesinde hız; 3.3 üncü maddesinde yakıt tüketimi ve 3.4 üncü maddesinde deadweight eksiklik ve

⁴ Swap, belli bir zaman dilimi içinde, varsayılan parasal değeri eşit olan herhangi iki varlığın yaratacağı nakit akışlarının takas yapılması işlemine verilen addir.

ayıplarında da likit tazminat yükümlülüğü mevcuttur. İşte bu tesis sahibinin sorumluluğuna yol açan likit tazminatlar işin sonunda sözleşme bedelinden mahsup edildikten sonra, sözleşme bedeli ödenmektedir (Misili, 2016, s.382)⁵. Yukarıda bahsi geçen eskalasyon (uyarlama) kayıtlarına ilişkin ise SAJ, NEWBUILDCON, AWES ve MARAD sözleşmelerinde düzenleme bulunmamaktadır. NEWBUILDCON sözleşmesi madde 11, AWES sözleşmesi madde 7 ve NORVEÇ sözleşmesi madde 3'te bedelin taksitler halinde ödenebileceği düzenlenmekte ancak bu taksitlerin ne zaman ödeneceği tarafların takdirine bırakılmaktadır. Ancak ilk ödeme, NEWBUILDCON sözleşmesi madde 15'e göre, taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça, sözleşme tarihinden itibaren beş gün, NORVEÇ sözleşmesine göre üç gün içinde yapılmalıdır. Ara ödemelerin ne zaman yapılacağı SAJ sözleşmesi madde 3'te detaylı olarak belirtilmiştir (Açıkel, 2013, s.285). Buna göre ilk taksit ihracat izninin alınması, ikinci taksit geminin omurgasının ortaya çıkması ve üçüncü taksit geminin denize indirilmesi üzerine yapılır. Tip sözleşmelerin bir çoğunda iş sahibinin bedel ödenmesi hususunda temerrüde düşmesi için sözleşmeyle kararlaştırılan zamanda bedelin ödenmemesi yeterli görülmektedir. Ancak NORVEÇ sözleşmesi madde 12'ye göre, tesis sahibi iş sahibine bedelin vaktinde ödenmediğini içeren bir ihtar göndermekle yükümlüdür. Bu temerrüt için ön şarttır. Bu ihtarın iş sahibine ulaşmasının ardından yedi gün içinde bedel ödenmezse, iş sahibi o zaman temerrüde düşmüş sayılmaktadır. SAJ sözleşmesi madde 11 ve AWES sözleşmesi madde 10'a göre iş sahibinin bedel ödeme borcunda temerrüde düşmesine bağlanan sonuç teslim tarihinin otomatik olarak gecikme süresi kadar ertelenmesidir. Bunun yanı sıra NEWBUILDCON sözleşmesi madde 39, AWES sözleşmesi madde 10 ve NORVEÇ sözleşmesi madde 12.2'ye göre iş sahibinin bedel ödeme konusunda temerrüde düşmesi halinde tesis sahibine işi durdurma hakkı tanınmaktadır (Açıkel, 2013, s.288). Görüldüğü üzere tip sözleşmelerde iş sahibinin bedel ödeme konusunda temerrüde düşmesi halinde tesis sahibine tanınan haklar hususunda TBK hükümlerine benzer hükümlere yer verilmektedir. Türk mevzuatında olduğu gibi, tesis sahibi, temerrüt hallerinde faiz talep edebilir ve gecikmenin belirlenen süreyi aşması halinde sözleşmeyi sona erdirmeye hakkına sahiptir. İş sahibinin gemiyi teslim alması borcu da tip sözleşmelerde düzenlenmektedir. SAJ sözleşmesi madde 11.1'de iş sahibinin teslim almadaki temerrüdü halini düzenlemektedir. Zaten aynı sözleşmenin 7 inci maddesine göre son taksit geminin

⁵ Benzer hükümler için bkz. AWES sözleşmesi madde 5.a.b.c.d ve madde 6.c, MARAD sözleşmesi madde 7, NORVEÇ sözleşmesi madde 4 ve NEWBUILDCON sözleşmesi madde 8, 9, 10, 11 ve 13.

teslimi esnasında ödeneceğinden iş sahibi, hem son taksidi ödemeyerek borçlu temerrüdüne hem de gemiyi teslim almayarak alacaklı temerrüdüne düşmüş sayılacaktır. Bu durumda iş sahibi geminin teslim edilmesi gereken zamandan itibaren faiz ve ayrıca tesis sahibinin uğradığı zarar ve ettiği masrafları da ödemek zorunda kalacaktır. Tesis sahibine, iş sahibinin geminin teslim alınmasında temerrüde düşmesi halinde sözleşmeden dönme hakkı verildiğini NEWBUILDCON sözleşmesinde bahsetmiştik. SAJ sözleşmesinde de iş sahibinin gemiyi teslim alması gereken tarihten itibaren 15 gün geçmesi halinde sözleşmeyi sona erdirebilecektir.⁶

⁶ NEWBUILDCON sözleşmesi madde 39 ve SAJ sözleşmesi madde 11.

6. GEMİ İNŞA SÖZLEŞMESİNİN SONA ERMESİ

6.1. Genel Olarak Sona Erme

Gemi inşa sözleşmesinde yukarıda detaylıca anlatılan tarafların hakları ve borçları, sözleşme öncesi dönemden sözleşmenin tüm edimlerinin ifası aşamasına kadar uyulması gereken ve ihlalleri halinde sözleşmeye hâlel getirebilecek durumlar oluşturan sorumluluklardır. Kanunların emredici hükümleri ve sözleşmede tarafların birbirine uyan irade beyanları ile kararlaştırılan hususların ifası durumunda diğer tüm sözleşmeler gibi gemi inşa sözleşmesi de sona erer. Gemi inşa sözleşmesi açısından temel olarak, tesis sahibinin sözleşmede kararlaştırılan gemiyi eksiksiz şekilde iş sahibine teslim ettiği ve iş sahibinin de sözleşmede kararlaştırılan bedeli ödeyerek gemiyi teslim aldığı hallerde sözleşme ayrıca bir bildirimle gerek kalmaksızın sona ermiş sayılacaktır.

Edimlerin eksiksiz ifası nedeniyle oluşan bu sona erme hali dışında sözleşmenin karşılıklı çıkar çatışmaları yaşanarak sona ermesi halleri de bulunmaktadır. Bu haller hukuki düzenlemelerin emredici hükümlerinden kaynaklanan veyahut sözleşmede hüküm altına alınan ve tarafların sözleşmeyi sona erdirebileceği haller olabileceği gibi beklenmedik hallerde de sözleşme sona erebilir. Tip sözleşmelerde de tarafların sözleşmeyi hangi nedenlerle sona erdirebileceğine dair hükümler bulunmaktadır. Ancak tip sözleşmelerde sona erdirmeye yönelik düzenlemeler TBK’da yer alan düzenlemelerle paralel olduğundan Türk mevzuatında sözleşmenin sona erme halleri tespit edilirse bu husus açıklığa kavuşmuş olacaktır.

Çalışmanın önceki bölümlerinde gemi inşa sözleşmesinin hukuki niteliği ve özellikleri çerçevesinde eser sözleşmesi olarak vasıflandırılması gerektiğinden bahsetmiştik. İşte TBK’da da eser sözleşmesinin sona erme halleri; “Yaklaşık bedelin aşılması”, “Eserin yok olması”, “Tazminat karşılığı fesih”, “İşsahibi yüzünden ifanın imkânsızlaşması” ve “Yüklenicinin ölümü veya yeteneğini kaybetmesi”⁷ başlıkları altında düzenlenmektedir.

⁷ TBK 482 inci vd maddeleri.

6.2. İmkansızlık Nedeniyle Sona Erme

İmkansızlık nedeniyle sona erme hali, geminin tamamlanmasının imkansız hale gelmesini ifade etmektedir. TBK'nın 27/1 inci maddesine göre konusu imkânsız olan sözleşmeler kesin olarak hükümsüzdür. Bu maddede herkes için geçerli, objektif ve sürekli bir imkansızlık halinden bahsedilmiş olup edimin ifası sözleşme kurulduğu sırada imkansız durumdadır. Bu durum başlangıçtaki imkansızlık olarak adlandırılmaktadır. Gemi inşa sözleşmesinde edimin ifasının sözleşmenin devamı esnasında imkansız hale gelmesi durumu ise sonraki imkansızlık olarak adlandırılmaktadır. TBK'nın 136 ncı maddesi uyarınca borcun ifası borçlunun sorumlu tutulamayacağı sebeplerle imkânsızlaşırsa, borç sona erer. Bununla birlikte borçlu, ifanın imkânsızlaştığını alacaklıya gecikmeksizin bildirmez ve zararın artmaması için gerekli önlemleri almazsa, bundan doğan zararları gidermekle yükümlüdür.

Yüksek mahkeme de borcun ifasının imkânsızlaşmasına neden olan durum ve şartların tarafların kontrolü dışında olması durumunda imkânsızlığın objektif veya subjektif olmasının borçlunun borçtan kurtulmasını etkilemeyeceğini, diğer bir ifadeyle imkânsızlığın mahiyetinin yargılama sürecinde dikkate alınmayacağını ve imkânsızlığa konu durumların tarafların kontrolü dışında gelişip gelişmediğinin belirlenmesi gereken asıl nokta olduğunu ifade etmektedir.⁸ Yargıtay, genel olarak, ekonomik koşulların değişmesi, yüksek enflasyon ve para değerinin düşmesi hallerini ifa imkânsızlığı hükümlerini uygulama bakımından yeterli görmemektedir. Zira bu durumları, Türkiye'nin gerçekleri olarak kabul etmekte ve öngörülemez veya öngörülmesi beklenemeyecek durum olarak saymamaktadır. Bununla birlikte Yargıtay, TBK'nın 138 inci maddesi kapsamında sözleşmenin uyarlanması veya feshi koşullarını her dava için ayrı ayrı incelemekte ve bazı hallerde yukarıda bahsedilen durumları ifa imkansızlığı hükümlerinin uygulanması bakımından yeterli görebilmektedir.⁹

⁸ Yargıtay 3. Hukuk Dairesinin 17.09.2013 tarihli ve 2013/10595E., 2013/12801K. sayılı kararı.

⁹ Yargıtay 13. Hukuk Dairesinin 07.02.2013 tarihli ve 2012/8250E., 2013/2623K. sayılı kararı, Yargıtay 13. Hukuk Dairesinin 12.12.2013 tarihli ve 2013/1042E., 2013/31247K. sayılı kararı.

6.2.1. İş Sahibini İlgilendiren İmkansızlık Halleri

TBK'nın 485 inci maddesi; "Eserin tamamlanması, iş sahibi ile ilgili beklenmedik olay dolayısıyla imkânsızlaşırsa yüklenici, yaptığı işin değerini ve bu değere girmeyen giderlerini isteyebilir. İfa imkânsızlığının ortaya çıkmasında iş sahibi kusurluysa, yüklenicinin ayrıca tazminat isteme hakkı vardır." hükmünü öngörmektedir. Bu madde, TBK'nın 483 üncü maddesinde düzenlenen eserin teslimden önce yok olması ile karıştırılmamalıdır. Kanunun 483 üncü maddesinde sözleşme konusu şeyin yok olmasına ilişkin hasar öngörülmekteyken; 485 inci maddede, iş sahibinin ilişkileriyle ilgili olaylar yüzünden geminin yok olması değil, yapılmasının veya tamamlanmasının mümkün olmaması veya bu haliyle işin tamamlanmasının tesis sahibinden beklenememesi hali düzenlenmektedir (Tandoğan, 2010, s.330). Bu maddeye göre, eserin tamamlanması, iş sahibi ile ilgili beklenmedik olay dolayısıyla imkânsızlaşırsa tesis sahibi, yaptığı işin değerini ve bu değere girmeyen giderlerini isteyebilir. İfa imkânsızlığının ortaya çıkmasında iş sahibi kusurluysa, tesis sahibinin ayrıca tazminat isteme hakkı vardır (Açıkel, 2013, s.301). Yüksek mahkeme de "... eserin tamamlanmaması için işin sahibine düşen işleri yapmaktan kaçınması, tek başına kusur teşkil eder. Bunun kendi dışındaki mercilerin caydırıcılık yönündeki etki yapmaları özel hukuk tüzel kişileri açısından sonucu değiştirmez."¹⁰ diyerek bu yönde karar vermektedir. TBK'nın 485 inci maddesinde öngörülen şartların gerçekleşmesinin sözleşmenin sonucuna ne yönde etki edeceğine işaret edilmemektedir. Ancak öğretilerde kabul edildiği üzere, TBK'nın 136 ncı maddesinin kıyasen uygulanması neticesinde, sözleşme, ileriye etkili olarak ve bir fesih beyanına ihtiyaç olmadan, Kanundan dolayı sona erer (Açıkel, 2013, s.303).

6.2.2. Tesis Sahibini İlgilendiren İmkansızlık Halleri

TBK'nın 486 ncı maddesi; "Yüklenicinin kişisel özellikleri göz önünde tutularak yapılmış olan sözleşme, onun ölümü veya kusuru olmaksızın eseri tamamlama yeteneğini kaybetmesi durumunda kendiliğinden sona erer. Bu durumda iş sahibi, eserin tamamlanan kısmından yararlanabilecek ise, onu kabul etmek ve karşılığını vermekle yükümlüdür." hükmünü

¹⁰ Yargıtay Hukuk Genel Kurulunun 22.05.1992 tarihli ve 1992/154E., 1992/278K. sayılı kararı.

öngörmektedir. Bu hüküm, yalnızca tesis sahibinin işletmesel nitelik ve özellikleri göz önünde bulundurularak yapılmış olan sözleşmeler için uygulanabilir. Nitekim bu tür sözleşmelerde tesis sahibinin işi bizzat veya kendi yönetiminde meydana getirmesi asıl olup, işin üçüncü bir kişiye (taşeron) bırakılması olanaklı değildir (Gümüş, 2014, s.210). Gemi inşa sözleşmesinde iş sahibi, belirli bir gemi türünün yapımı konusunda özel bilgi ve uzmanlığı olması nedeniyle, bir tesis sahibi ile anlaşılırsa ve bu sözleşmede işin üçüncü bir kişiye bırakılması yasaklanmışsa, bu tür bir sözleşmenin varlığından söz edilebilir (Tandoğan, 2010, s.332).

TBK'nın 486 ncı maddesi gereğince, anılan şartların gerçekleşmesi üzerine sözleşme, ayrıca bir bildirimle lüzum olmaksızın, kendiliğinden sona erer. *Tandoğan*'a göre, bu görüş ancak işi bizzat yapması veya kendi yönetimi altında yaptırması zorunlu olmayan hallerde yüklenicinin ölümü veya aczi üzerine mirasçılarının, yardımcılarının veya kanuni temsilcisinin işe devam etmeyip temerrüde düşme durumu ortaya çıkarsa iş sahibinin fesih beyanında bulunulabileceği şeklinde anlaşılırsa geçerli olabilir. Ayrıca anılan maddede, tazmin yükümlülüğünden söz edilmese de bazı koşullarda böyle bir yükümlülük gündeme gelebilir. Örneğin, işi tamamlama yeteneği, tesis sahibinin kusuruyla veya temerrütte olduğu dönemde kaybedilmiş ise, tesis sahibi, iş sahibinin müspet zararını tazminle yükümlüdür (Tandoğan, 2010, s.336, 337).

6.3. Fesih Nedeniyle Sona Erme

Gemi inşa işi uzun süren ve yüksek maliyetli bir iştir. Kimi zaman seneler süren bir emek ve çalışma gerektiren gemi inşası sürecinde iş sahibi sözleşme yapmasına neden olan ekonomik durumundaki değişim veyahut iş alanındaki dalgalanmalar neticesinde sözleşmeyi belirlenen süreden daha erken sürede sonlandırmak isteyebilmektedir. Kimi zaman inşa faaliyetine, kazancını düşünerek girmek isteyen iş sahibi bu süreç içerisinde bilhassa navlun ücretlerindeki düşüş yada başkaca nedenlerle artık inşa ettirmek istediği gemiden menfaat sağlayamayacağını düşünebilmektedir. Sözleşmenin akdedilmesinin ardından sözleşme konusu gemi inşa işinden kârlılık beklentisi düşen iş sahibinin objektif anlamda nedensiz olarak bu sözleşmeden dönmek istemesi durumuna çoğu hukuk sistemleri cevaz vermemektedir. Dilimize ahde vefa veya söze yada sözleşmeye bağlılık olarak çevrilen ve latince bir ifade olan *pacta sunt servanda* ilkesi bazı hukuk sistemlerinin borçlar hukukunda ve uluslararası hukukta temel ilke olarak kabul

edilmekte olup aksine sözleşme yapılmasına imkan dahi tanınmamaktadır. *Pacta sunt servanda* ilkesi, esas itibariyle, kişinin yada bir devletin kendi özgür iradesi ile vermiş olduğu söze veyahut yapmış olduğu bir sözleşmeye sonuna kadar bağlı olması ve nedensiz olarak sözleşmeden dönmesinin mümkün olmaması anlamına gelmektedir.

Ancak Türk borçlar hukuku sistemi bu konuda bu kadar katı değildir. Zira TBK'nın 484 üncü maddesi, "İş sahibi, eserin tamamlanmasından önce yapılmış olan kısmın karşılığını ödemek ve yüklenicinin bütün zararlarını gidermek koşuluyla sözleşmeyi feshedebilir." hükmünü öngörmektedir. Bu hüküm, sözleşme özgürlüğü ilkesiyle ve işin icrasının yüklenici için sadece bir borç olup aynı zamanda bir hak olmadığı, yüklenicinin faaliyeti iş sahibinin yararına olduğundan onun isterse bu faaliyetin yapılmasından vazgeçebileceği düşüncesiyle açıklanmaktadır. Bu yüzden tesis sahibi o zamana kadar işini sözleşmeye uygun olarak ve özenle yapmış olsa dahi iş sahibi onun ifaya olan menfaatini tamamen tazmin etmek suretiyle sözleşmeyi feshedebilecektir (Tandoğan, 2010, s.343). Gemi inşa sözleşmesinde iş sahibinin başvurabileceği bu maddeye göre, sözleşmenin sona erdirilebilmesi için feshi haklı gösterecek bir nedene dayanılması ve bu nedenin fesih beyanında gösterilmesi şart değildir.

Bu madde mucibince iş sahibinin herhangi bir gerekçe göstermeden, hatta tamamen keyfi bir biçimde, sözleşmeyi feshetmesi, hakkın kötüye kullanılması teşkil etmez (Buz, 2000, s.222). İş sahibinin bu hükme göre sözleşmeyi feshedebilmesi için geminin tamamlanmamış olması icap eder (Gümüş, 2014, s.193). İş sahibi, henüz inşa çalışmalarının başlamadığı bir anda ya da hazırlık faaliyetleri sürerken bu hakkını kullanabileceği gibi, geminin tamamlanmaya yakın olduğu bir anda dahi sözleşmeyi feshedebilir. İş sahibi, geminin tamamlanmasına kendisi engel olsa dahi, sözleşmeyi tazminat karşılığında feshedebilir; ancak geminin tamamlanması imkânsız hale gelmişse, TBK'nın 485 inci maddesi hükmü uygulanır (Tandoğan, 2010, s.344). İş sahibinin sözleşmeyi tazminat karşılığı fesih hakkı, bozucu yenilik doğuran haklardan¹¹ olduğundan, tek taraflı varması gerekli bir beyanla kullanılır. Bu bildirim kuralı olarak bir şekle tabi olmadığı için, fesih hakkı açık veya örtülü bir irade beyanı ile kullanılabilir (Gümüş, 2014, s.193). İş sahibinin bu husustaki fesih iradesini gösteren beyanının tesis sahibine ulaşması

¹¹ Hakların, kullanılmalarına göre tasnifinde bulunan bir hak türü. Yenilik doğuran ve doğurmayan olarak yapılan ayırmada yenilik doğuran haklar; kurucu, değiştirici ve bozucu yenilik doğuran haklar olarak 3'e ayrılmaktadır.

anında sözleşme ileriye etkili olacak şekilde sona erer ve tesis sahibinin geminin inşasını tamamlama, iş sahibinin ise ifaya katılma gibi borçları ortadan kalkmış olur.

İş sahibinin yukarıda bahsedilen fesih iradesinin yanı sıra gemi inşa sözleşmesinin, iflas nedeniyle de feshinin mümkün olup olmaması açısından incelemek gerekmektedir. Zira sözleşme taraflarından birinin iflas etmesi durumunun sözleşmelere etkisi bakımından üç alternatif bulunmaktadır: İflas ile sona eren sözleşmeler, iflas ile sona ermeyen sözleşmeler ve iflas ile sona ermeyen ancak hakkında özel düzenleme bulunan sözleşmeler. Gemi inşa sözleşmesinin eser sözleşmesi olarak değerlendirilmesi açısından yukarıdaki ayrıma göre ikinci ve üçüncü türe dahil olduğu söylenebilir. Zira eser sözleşmelerinde taraflardan birinin iflası kanunen sözleşmenin sona erme sebebi sayılmamaktadır. Buna ek olarak; TBK'nın 98 inci ve İİK'nın 198 ile 224 üncü maddeleri uyarınca taraflardan birinin iflası halinde sözleşmenin devam edip etmeyeceği hususuna iflas idaresince veya alacaklılar toplantısında karar verilmektedir.

Tesis sahibinin iflası halinde, alacaklılar toplantısında müflisin işletmesine devam etmemesine karar verirse TBK'nın 486 ncı maddesinde yer alan düzenlemeye benzer bir sonuç ortaya çıkar ve sözleşme kendiliğinden son bulur (Açıkel, 2010, s.317). Ancak alacaklılar toplantısında işletmenin devamına karar verilir ve iflas idaresi sözleşmeye taraf olmaya karar verirse iş sahibi ayıba karşı sorumluluk hakkına dayanarak iflas idaresinden teminat isteyebilir. Teminat gösterilmemesi halinde iş sahibi sözleşmeyi feshedebilir (Tandoğan, 2010, s.342).

Gemi inşa uygulamasında iş sahibi gemi bedelini geminin inşa aşamaları boyunca taksitler halinde ödemekte, son taksit ise geminin teslimi anında veya teslimi sonrasında ödenmektedir. Bu nedenle sözleşmenin devamı sırasında iş sahibinin iflası halinde bedelin bir kısmı ödenmemiş durumda olmaktadır. *Tandoğan'a* göre İİK'nın 198 inci maddesi uyarınca; iflas eden iş sahibi hakkında, iflasın açılmasına karar verildiği anda gemi henüz tamamlanmamışsa ve bedelin tamamı ödenmemişse sözleşmeden dönüldüğü karine olarak kabul edilir ve fakat iflas idaresi sözleşmeye girmeye karar verirse sözleşme devam eder (Tandoğan, 2010, s.332). İflasın açıldığı an bedelin tamamı ödenmiş ancak gemi henüz tamamlanmamışsa iflas idaresi sözleşmeyi devralarak geminin tamamlanmasını tesis sahibinden talep etmek zorundadır. Gemi

tamamlanmış ancak bedelin tamamı henüz ödenmemişse iflas idaresi bedelin ödenmesi hususunu reddedip tesis sahibinden alacağını iflas masasına yazdırmasını isteyebilmektedir. Bu durumda tesis sahibinin alacağı diğer alacaklar ile birlikte ve belirli oranda ödenecektir.

Geminin inşasının tamamlanarak teslim edildiği hallerde, bedel tamamen ödenmeden iş sahibinin iflas etmesi durumunda tesis sahibinin alacağı riskli hale gelmiş olmaktadır. Bu nedenle tesis sahiplerine TTK'nın 1013 üncü maddesinde kanuni ipotek hakkı tanınmıştır. Anılan maddede, tesis sahibinin TMK'nın 895 ila 897 nci maddeleri uyarınca, geminin yapımı ve onarımından doğan alacakları için, o yapı veya gemi üzerinde, bir ipoteğin tescilini isteme hakkına sahip olduğu öngörülmektedir. Maddede geçen kanuni ipotek hakkının tesis sahibi açısından avantajı maddenin TMK'nın 897 nci maddesine yaptığı atıf dolayısıyla tesis sahibinin alacağının diğer haklara göre öncelikli hale gelebilmesidir.

7. DEĞERLENDİRME VE SONUÇ

Gemi ve inşası tamamlandığında gemi olacak yapının hukuki niteliği ile gemi inşa sözleşmesi ve sözleşme taraflarının sorumluluklarının incelenmesi büyük önem arz etmektedir. Zira üç tarafı denizlerle çevrili ve önemli denizyollarının üzerinde bulunan ülkemizin gemi inşa alanına hem Devletin hem de özel sektörün yatırımı ve bu yönde yaşanan gelişmeler bu alanın hukuki yapısının irdelenmesini ve vasıflandırması ile temel kavram ve unsurlarının detaylı şekilde ortaya konmasını gerektirmektedir. Bilhassa Devlet tarafından yaptırılan gemi inşa faaliyetlerinin hızla devam etmesi, diğer yandan gemi inşa alanında yapılacak hukuki düzenlemelerin varlığı bu zorunluluğu ortaya koymaktadır. Buna rağmen Türk mevzuatında her ne kadar gemi ve inşa halindeki yapının hukuki nitelendirmesine yönelik hükümler mevcutsa da doğrudan gemi inşa sözleşmeleri başlığı altında bir düzenleme bulunmamaktadır. Çalışmamızda varılan sonuçlardan ilki, bu alandaki eksikliklerdir. Bu alanlara uygulanacak hukuki düzenlemelerin tespiti ise bu eksikliği gidermede önemli bir mesafe kat etmemizi sağlayacaktır. Gemi inşa, yan sanayi dallarıyla birlikte büyük bir istihdam alanı olmasının yanı sıra ihracata konu büyük montanlı iş ve işlemlerle ülkemizin milli gelirinin artırılmasında da önemli bir enstrümandır. Ayrıca idarenin gösterilen faaliyetlerin yürütülmesi ile tarafların uyması gereken usul ve esasları düzenleme ve denetleme yetki ve sorumluluğunun bulunması da bu alanda çalışma yapılmasını gerektirmektedir. Bu nedenle tezde anılan hususlara yönelik hukuki altyapının detaylıca irdelenmesiyle ulaşılan tespitlere yer verilmiştir.

Gemi inşa sanayinin ihracat dolayısıyla döviz getirdiği ve böylelikle milli ekonomiye katkı sağladığı bilinen bir gerçektir. Özellikle 2003 yılı ve sonrasında gemi inşa sanayi global anlamda deniz taşımacılığındaki gelişmelerden de payını almak suretiyle hızlı bir gelişim içerisine girmiş, yıllar içerisinde gemi sipariş kapasitesi ve gerçekleşen gemi inşa faaliyetiyle katlanarak artmıştır. Türkiye'nin önemli bir gemi ihracatçısı ülke konumuna geldiği söylenebilir. Bu gelişim karşısında bu alana ilişkin temel kavram ve unsurlar da hem doktrinde hem idari anlamda tartışılır hale gelmiştir. Örneğin gemi inşa teknolojisindeki gelişmeler, tekne şeklinde olmayan araçların da gemi sayılması ihtiyacını doğurduğundan TTK'da gemi tanımı değişime uğramış mülga düzenlemelerin aksine tekne ibaresi yerine araç ibaresi kullanılmıştır.

Gemi ibaresinin kapsamının kanuni anlamda genişletilmesi neticesinde ikincil düzenlemelerde de anılan gemi tanımı ve hukuki niteliğini işaret eder revizyonların yapılması gerekmektedir. Mevzuat çalışması yapılarak ortak bir gemi tanımının oluşturulması sağlanabilecektir. Zaten kanuni anlamda gemi tanımının kapsamı düşünüldüğünde ikincil düzenlemelerde başkaca ibarelerin kullanılmasına gerek bulunmamaktadır. Geminin taşınır bir eşya olması hasebiyle buna dönük nitelendirmeler ve vasıflandırmalar ile tasarrufa ilişkin düzenlemeler de bu husus göz önünde bulundurularak irdelenmiş ve bu vasfına dönük hükümler tezde yer almıştır. Ayrıca yine birtakım istisnalar haricinde taşınır eşyadan sayılan inşa halindeki yapının durumu da tez çalışmasında incelenerek bu yapının hukuken gemi sayılmayacağı ortaya konulmaktadır. Gemilerin sahip oldukları büyük ekonomik değer sebebiyle ve ilgili ihtilafların çözümünde esas olmak üzere ferdileştirilmesine ihtiyaç duyulan eşyalardan olduğu tespiti yapılarak geminin ayırıcı unsurlarına yer verilmiştir.

Gemi inşa sözleşmesi başlığı altında ve ayrıca bir hukuki düzenlemenin olmaması da tezde dikkate alınarak bu alana uygulanacak hükümler dikkatle gözden geçirilmiştir. Sözleşmenin türü anlamında bir ayırımın olmaması nedeniyle, diğer hukuk normlarının vasıflandırılmasıyla ortaya çıkan “eser sözleşmesi” türüne dönük çıkarımlar yapılmaktadır. Zira hem kanuni anlamda hem de mahkeme kararları bağlamında bu tür sözleşmelerin satış sözleşmesinden ziyade genel anlamda eser sözleşmesi ve özel anlamıyla inşaat sözleşmesi olduğu açıktır. Gemi inşa sözleşmesi tam iki tarafa borç yükleyen, rızai ve ivazlı bir sözleşmedir.

Gemi inşa sözleşmeleri yabancı ülkeler uygulamasında genellikle tip sözleşmeler esas alınarak hazırlanmaktadır. Bu sözleşmeler taraflara yol göstermesi açısından pek çok yararı beraberinde getirmektedir. Ancak Türk gemi inşa uygulamasında birtakım istisnalar mevcut olmakla birlikte tip sözleşmeye dayalı sözleşme tekniği uygulanmamaktadır. Ayrıca gemi inşa alanında tarafların ve ilgili üçüncü kişilerin hak ve sorumlulukları detaylıca irdelenerek ikincil düzenlemelerde daha açıklayıcı hükümlere yer verilebilecektir. Örneğin gemi inşa sözleşmesinde tesis sahibinin kendi gözetiminde taşeron aracılığıyla inşa işini yaptırabilmesi mümkün bulunmaktadır. Ancak Türk gemi inşa alanına yönelik düzenlemelerde taşeronun sorumluluklarına ilişkin hükümler bulunmamaktadır.

Tezde tesis sahibi ile iş sahibinin hak ve yükümlülükleri ortaya konulmuştur. Zira özellikle idarelerin iş sahibi sıfatıyla gemi inşa ettirdiği durumlarda haklarının ve borçlarının bilinmesi önem arz etmektedir. Tesis sahibinin gemi inşa sözleşmesinden kaynaklı asli sorumluluğu gemiyi inşa etmek iken iş sahibine tesis sahibinin edimini incelemek ve denetlemek hakkı verilmektedir. Üç aşamalı gerçekleştirilebilen bu inceleme ve denetleme faaliyeti inşa faaliyeti başlamadan önce, inşa aşamalarında ve sonrasında ortaya çıkan haklardır. Özellikle inşa faaliyeti sonrasındaki tesis sahibinin garanti yükümlülüğü üzerinde durulması gereken hususlardandır. İş sahibinin TBK açısından sözleşmeden dönme, tazminat talep etme, bedelin indirilmesi ve eserin tamiri olarak seçimlik hakları bulunmaktadır.

Uzun ve meşakkatli bir süreç gerektiren gemi inşa faaliyetinde sözleşmenin, sözleşmenin tarafları ile ilgili kişilerin edimlerinin niteliği gereği bu faaliyeti düzenleyen hükümlerin ve anılan sözleşmelerin dikkatli şekilde ortaya konulması ihtiyacı ortadadır. Tip sözleşmelerde yabancılık unsurunun ağırlık oluşturması nedeniyle Türk mevzuatına ve gemi inşa uygulamasına uyarlanması ve benzer şekilde bir tip sözleşme çalışmalarının Bakanlığımız ve diğer kurum ve kuruluşlar ile ortak şekilde yapılması faydalı olacaktır.

Tip gemi inşa sözleşmesi çalışmalarının yapılarak Türk mevzuatına uygun bir tip sözleşme oluşturulmasının iki faydası olacağı değerlendirilmektedir: Denizcilikte elde ettiğimiz başarılar ve diğer etkenlere ek olarak oluşturulacak bir tip gemi inşa sözleşmesi Türk tersanelerine ve donatanlarına yol gösterici mahiyette olarak haklarını ve borçlarını detaylıca ortaya koymalarına fayda sağlamanın yanında, tip gemi inşa sözleşmesi uygulaması ile Türkiye'deki gemi inşa faaliyetlerine rağbeti de artırabilecektir. İkinci olarak; tip sözleşme hazırlanması ile sözleşme sonrası ortaya çıkacak uyuşmazlıklarda Türk hukukunun uygulanabilir hale gelmesi bu konuda içtihatların geliştirilmesinin de önünü açacaktır.

Bunlara ek olarak gemilerin mülkiyetin devrinin ortaya çıkardığı hukuki uyuşmazlıkların önüne geçmek amacıyla tüm gemilerin Yapı Halindeki Gemi Sicilinin özel bir bölümüne kayıt edilmesinin ve mülkiyetin devrinin sicilde devir şartına bağlanmasının uygun olacağı değerlendirilmektedir.

Bu değerlendirmeler ışığında tarafımca ulaşılan sonuçlar şu şekildedir;

- 854 sayılı Deniz İş Kanunu, 4490 sayılı Türk Uluslararası Gemi Sicili Kanunu, 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun, 29.04.1978 tarihli ve 16273 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü, 25.09.2014 tarihli ve 29130 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Bağlama Kütüğü Yönetmeliği, 07.11.2015 tarihli ve 29525 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım - Onarım Yönetmeliği, 21.12.2004 tarihli ve 25677 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Gemi ve Deniz Araçlarının İnşa, Tadilat, Bakım, Onarım ve Söküm İşlemlerinde Gazdan Arındırma Yönetmeliği, 17.11.2009 tarihli ve 27409 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Gemilerin Teknik Yönetmeliği, 08.03.2004 tarihli ve 25396 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Gemi Söküm Yönetmeliği, 23.06.2000 tarihli ve 24088 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Türk Uluslararası Gemi Sicil Yönetmeliği, 23.10.2005 tarihli ve 25975 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Gemi Teçhizatı Yönetmeliği ile 31.10.2012 tarihli ve 28453 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Limanlar Yönetmeliğinde geçen gemi tanımlarının birliği sağlamak adına üst norm olan 6102 sayılı Türk Ticaret Kanununda geçen gemi tanımı ile aynı hale getirilmesi ve ve diğer su araçları ile ilgili tanımlara da ayrıca yer verilmesi,

- Gemi ve Su Araçlarının İnşa, Tadilat ve Bakım-Onarım Yönetmeliği ile Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yerleri Hakkında Yönetmelikte geçen ve tersane, tekne imal ve çekek yerlerine işaret eden maddelerin uygun olduğu göz önüne alındığında, TTK'da tersane şeklinde yapılan tanımlamanın tesisi ifade ettiğinin belirtilmesi; bunun mümkün olmadığı durumda ise yukarıda sayılan ikincil mevzuatta tesis tanımından vazgeçilerek TTK'da öngörülen tersane ifadesinin göz önüne alınması,

- Uluslararası alanda sıklıklı uygulanan tip sözleşmeler benzeri bir tip sözleşmenin ülkemizde bulunmamasıyla ilgili yapılan değerlendirmeye binaen ekte sunulan; örnek olabilecek bir tip gemi inşa sözleşmesi taslağı çalışmalarının yapılması,

- Türk mevzuatında ayrı bir başlık halinde gemi inşa sözleşmelerinin bulunmaması nedeniyle sözleşme türlerinin düzenlendiği TBK'da veya TTK'da aşağıda önerildiği şekilde sözleşme türünün ve tarafların hakları ile borçlarının düzenlenmesi hususları tarafımca önerilmektedir.

Gemi İnşa Sözleşmesi

Tanım

MADDE 1 - Gemi inşa sözleşmesi, tesis sahibinin bir gemi inşa etmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşmedir.

Hükümleri

Tesis Sahibinin Hakları ve Borçları

MADDE 2 - 1) Tesis sahibi, gemi inşası edimini yerine getirirken üstlendiği edimleri iş sahibinin haklı menfaatini gözeterek, iş sahibinin yararına olan şeyleri yapmak ve ona zarar verecek her türlü hareketten kaçınarak yapmak zorundadır.

2) Tesis sahibi malzemelerin temini ve kontrolünü özenle yerine getirmek, kullanılan yapım ve donatım malzemeleri ile teçhizatın, ulusal veya uluslararası mevzuat ve kurallardaki temel şartları sağlayacak özellikleri haiz olmasını sağlamak zorundadır.

3) Tesis sahibi, inşa edilecek gemiyi doğrudan doğruya kendisi yapmak veya kendi yönetimi altında yaptırmakla yükümlüdür. Ancak, geminin inşa edilmesinde tesis sahibinin kişisel özellikleri önem taşımıyorsa, işi başkasına da yaptırabilir. Aksine âdet veya anlaşma olmadıkça tesis sahibi, geminin inşa edilmesi esnasında kullanılacak olan araç ve gereçleri kendisi sağlamak zorundadır.

4) Tesis sahibi uluslararası sözleşmelerde tanımlandığı şekilde geminin inşa başlangıcını zamanında yapmakla, gemi inşa süreci boyunca iş sahibini bilgilendirmekle ve geminin inşasını zamanında bitirmekle yükümlüdür. Tesis sahibi ayrıca, ikincil düzenlemeler ile kendisine getirilen sorumlulukları da yerine getirmek zorundadır.

5) Gemi inşa edilirken, iş sahibinin sağladığı malzemenin veya geminin inşası için gösterdiği yerin ayıplı olduğu anlaşılır veya geminin gereği gibi ya da zamanında inşa edilmesini tehlikeye düşürecek başka bir durum ortaya çıkarsa, tesis sahibi bu durumu hemen iş sahibine bildirmek zorundadır; bildirmezse bundan doğacak sonuçlardan sorumlu olur.

6) Tesis sahibi, geminin deneme seyrinin yapılabilmesi için iş sahibine gerekli bilgilendirmeyi yapmakla ve geminin deneme seyrini yaptırmakla yükümlüdür.

7) Geminin, sözleşmede üzerinde anlaşılan nitelikleri veya sözleşmede kararlaştırılmış olmasa bile dürüstlük kuralının ve ticari doğruluğun bir gereği olarak gemide bulunması lüzumlu nitelikleri taşımaması ayıplı olması anlamına gelir. Tesis sahibi ayıplı gemi ortaya çıkması durumunda iş sahibine bedel indirimi, sözleşmeden dönme, eserin tamiri veya tazminat hakkından iş sahibinin talep ettiğini sağlamakla yükümlüdür.

8) Tesis sahibi gemi inşa süreci ve sonrasında sözleşmede belirtilmesi halinde ve iş sahibi tarafından talep edilmesi durumunda yangın ve doğal afet sigortası yaptırmakla yükümlüdür. Sigorta bedeli Sözleşmede belirlenen bedeli geçemez. Ayrıca sözleşmede belirtilmemesi halinde bile iş sahibi ticari sırları ifşa etmemek ile de yükümlüdür. İş sahibi gemi inşa süreci boyunca tesiste kendi gemi temsilcisini atama hakkına sahiptir.

9) Geminin teslim yeri sözleşmede kararlaştırılır. Teslim yerinin sözleşmede kararlaştırılmaması halinde teslim yeri tesis sahibinin yerleşim yeridir. Tesis sahibi teslim sonrası sözleşmede öngörülen garanti süresi içerisinde ortaya çıkan eksiklikleri bedelsiz olarak gidermekle yükümlüdür. Gizli olmayan ayıplara ilişkin hükümler saklıdır.

10) Taraflarca aksi açıkça sözleşmede kararlaştırılmadığı takdirde yapı halindeki geminin maliki tesis sahibidir. Tesis sahibi, iş sahibinin inşa işini denetlemesine olanak tanıyacak bir temsilcisinin tesiste bulunmasına izin vermekle yükümlüdür.

Zamanaşımı

MADDE 3 - Tesis sahibi ayıplı bir eser meydana getirmişse, bu sebeple açılacak davalar, teslim tarihinden başlayarak iki yılın ve yüklenicinin ağır kusuru varsa, ayıplı eserin niteliğine bakılmaksızın yirmi yılın geçmesiyle zamanaşımına uğrar.

İş Sahibinin Hakları ve Borçları

MADDE 4 - 1) İş sahibi, tesis sahibi ile aralarında yapılan sözleşme hükümlerine göre belirlenen ücreti ödemekle yükümlüdür. Bedelin sözleşme hükümlerine göre net olarak anlaşılmadığı durumlarda geminin inşa bilgileri ile malzeme bedelleri göz önüne alınarak yerel adetlere göre karar verilir.

2) İş sahibinin bedel ödeme borcu teslim anında muaccel hale gelir. Gemi, sözleşmede öngörülenden fazla emek ve masrafı gerektirmiş olsa bile tesis sahibi bedelin artırılmasını talep edemez. Ancak başlangıçta öngörülemeyen durumlar sonradan tesis sahibi için sözleşmenin

devamına engel olur yada son derece güçleştirirse tesis sahibi, hakimden sözleşmenin yeni koşullara uyarlanmasını isteme, bunun mümkün olmadığı durumlarda sözleşmeden dönme hakkına sahiptir. Gemi, sözleşmede öngörülenden az emek ve masrafı gerektirmiş olsa bile iş sahibi sözleşmede belirlenen bedeli ödemekle yükümlüdür.

3) İş sahibi, kendisine teslim edilen ve sözleşmeye uygun şekilde inşa edilmiş gemiyi teslim almalıdır. Aksi takdirde Türk Borçlar Kanununun temerrüde ilişkin hükümleri uygulanır.

4) İş sahibi gemi inşa süreci ve sonrasında sözleşmede belirtilmesi halinde ve tesis sahibi tarafından talep edilmesi durumunda teminat vermekle yükümlüdür. Ayrıca sözleşmede belirtilmemesi halinde bile iş sahibi ticari sırları ifşa etmemek ile de yükümlüdür. İş sahibi gemi inşa süreci boyunca tesiste kendi gemi temsilcisini atama hakkına sahiptir.

Sözleşmenin Sona Ermesi

MADDE 5 - 1) Gemi inşa sözleşmesinde edimin ifasının sözleşmenin devamı esnasında ve tesis sahibinin kusurundan kaynaklanmayan bir sebeple imkansız hale gelmesi halinde borç sona erer. Tesis sahibi, ifanın imkansızlaştığını iş sahibine gecikmeksizin bildirmez ve zararın artmaması için gerekli önlemleri almazsa bundan doğan zararı gidermekle yükümlüdür.

2) Geminin inşasının tamamlanması, iş sahibi ile ilgili beklenmedik olay dolayısıyla imkansızlaşırsa tesis sahibi, yaptığı işin değerini ve bu değere girmeyen giderlerini isteyebilir. İfa imkansızlığı ortaya çıkmasında iş sahibinin kusurluysa, tesis sahibinin ayrıca tazminat isteme hakkı saklıdır.

3) Gemi inşa sözleşmesinde işin üçüncü bir kişiye bırakılmasının yasaklandığı durumlarda tesis sahibinin ölümü veya kusuru olmaksızın geminin inşasını tamamlama yeteneğini kaybetmesi halinde kendiliğinden sona erer. Bu durumda iş sahibi, geminin tamamlanan kısımlarından yararlanabilecek ise onu kabul etmek ve karşılığını vermekle yükümlüdür.

4) İş sahibi, geminin inşasının tamamlanmasından önce yapılmış kısmın karşılığını ödemek ve tesis sahibinin bütün zararlarını gidermek koşuluyla sözleşmeyi feshedebilir.

5) Taraflardan birinin iflası halinde sözleşmenin devam edip etmeyeceği hususuna iflas idaresince veya alacaklılar toplantısında karar verilir. Bu hususta İcra ve İflas Kanunu hükümler saklıdır.

KAYNAKLAR

- AÇIKEL, A. (2013): Gemi İnşa Sözleşmesi (Doktora Tezi, Ankara Üniversitesi). Ankara.
- ATAMER, K. (2006): Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukukunda Cebri İcra. İstanbul: Arıkan Yayıncılık.
- AKİPEK, J., AKINTÜRK T. (2009) Eşya Hukuku. İstanbul: Beta Yayıncılık
- BAYKAL, R. (2011): Gemiler ve Açık Deniz Yapıları. İstanbul: Birsen Yayınevi.
- BUZ, V. (2000): “İş Sahibinin BK md. 369’a Göre Eser Sözleşmesini Feshi”, BATİDER (Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi), C. XXI, S. 2. Ankara.
- ÇAĞA, T., KENDER, R. (2005): Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan. 14. Basım. İstanbul: Arıkan Yayıncılık.
- ÇEVİK, Ü. (2005): Gemi İnşaatı. İstanbul: Birsen Yayınevi.
- GİSBİR (2017): Türk Gemi İnşa Sanayinin Rekabet Gücünün Artırılması. İstanbul
- GÜMÜŞ, M. A. (2014): Borçlar Hukuku Özel Hükümler 2. Cilt (3. Baskı). İstanbul: Vedat Kitapçılık.
- GÜRSOY, K., EREN, F., CANSEL, E., (1984): Türk Eşya Hukuku (2. Baskı). Ankara
- KALPSÜZ, T. (1987): Deniz Ticareti Hukuku Giriş-Gemi Cilt 1. Ankara.
- KENDER, R., ÇETİNGİL, E., YAZICIOĞLU, E. (2014): Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt 1 (14. Baskı). İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

KOYUNCU, İ.S. (2008): Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu. Ankara. On İki Levha Yayıncılık

KURUMAHMUT, A., YAYCI, C., (2011): Deniz Subayları İçin Temel Deniz Hukuku Barış ve Savaş Dönemi. İstanbul. Deniz Basımevi Müdürlüğü.

MİSİLİ, S. (2016): Gemi İnşa Sözleşmesinin Kurulması ve Tarafların Borçları. İstanbul: Vedat Kitapçılık

SÖZER, B. (2010): Gemi, Geminin Mütemmim Cüzü İle Teferruatı ve Bunların finansal Kiralama Sözleşmesi ile Temini Halinde Ortaya Çıkabilecek Sorunlar. İstanbul

TANDOĞAN, H. (2010): Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri, Cilt 2 (5. Baskı). İstanbul: Vedat Kitapçılık

YAVUZ, C., ÖZEN, B., ACAR, F., (2007): Türk Borçlar Hukuku Özel Hükümler. İstanbul: Beta Yayıncılık

ZEVKLİLER, A., GÖKYAYLA, E., (2013): Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri (13. Basım). İstanbul: Turhan Kitabevi

İnternet Adresleri

www.resmigazete.gov.tr: Resmi Gazete

www.udhb.gov.tr: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

www.denizticaretodasi.org.tr: İMEAK Deniz Ticaret Odası

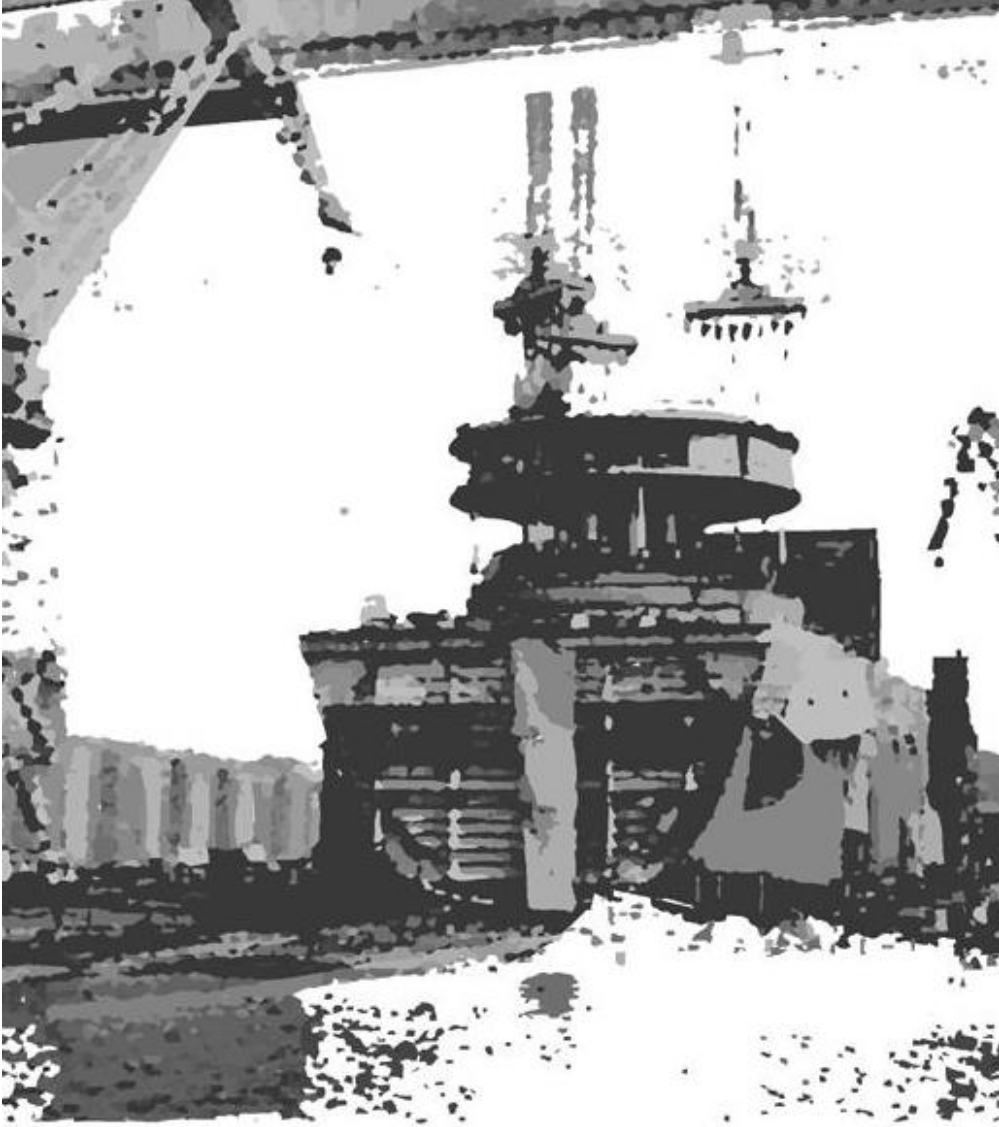
www.atlantis.udhb.gov.tr: Deniz Ticareti Genel Müdürlüğü İstatistik Bilgi Sistemi

<http://www.imo.org>: International Maritime Organisation

<https://tr.scribd.com/doc/6745831/Awes-Shipbuilding-Contract>

EKLER

EK 1. : AWES Tip Gemi İnşa Sözleşmesi



STANDARD SHIPBUILDING CONTRA



PREFACE

During the 124 AWES Standing Committee Meeting, held in December 1995 in Belfast, it was decided to elaborate a new issue of the Standard Shipbuilding Contract of AWES, as proposed by the Director. The aim was to prepare a new text to substitute the last one drafted back in 1972. Since then and after a long process of consultations, exchanges and several ad-hoc meetings the new text, as presented now, has been worked out.

I firstly have to acknowledge with thanks the effort carried out by the Drafting Group made up by:

Dr. Michael Baumhauer
Mr. Jyrki Heinimaa
Dr. Mathias Münchau
Mr. José Esteban Pérez
Mr. Michael Prehn
Mr. Ruud Schouten
Dr. Stefan Schrandt

Vadm. Renato Sicurezza
Mr. Taavi Soininvaara
Mr. Wim Timmers
Dr. Giuseppe Volpé

to complete this specialized task while attending their daily work within a spirit of full co-operation and openness to dialogue at the two decisive meetings in Hamburg and Barcelona.

Special mention deserves Dr. Mathias Münchau, as diligent and effective coordinator during the final production phase. I hope that this Standard Contract Form be useful to all shipyards of the AWES Associations, with this intention we have worked.

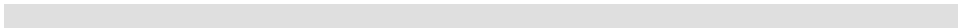
José Esteban Pérez
AWES DIRECTOR

INDEX

| | | |
|-------------------|--|----|
| ARTICLE 1: | SUBJECT OF CONTRACT | |
| par. a | Vessel's description and main characteristics | 9 |
| par. b | Yard Number | 10 |
| par. c | Vessel's Registration and Classification | 10 |
| par. d | Decisions of the Classification Society | 10 |
| par. e | Subcontracting | 10 |
| ARTICLE 2: | INSPECTION AND APPROVAL | |
| par. a | Inspection during Construction | 11 |
| par. b | Approval | 11 |
| ARTICLE 3: | MODIFICATIONS | |
| par. a | Purchaser's Modifications | 13 |
| par. b | Contractor's Modifications | 13 |
| par. c | Modifications by Regulatory Bodies and Classification Society | 13 |
| par. d | Payment for adjustments of price | 14 |
| par. e | Information | 14 |
| ARTICLE 4: | TRIALS | |
| par. a | Notice | 15 |
| par. b | Weather Conditions | 15 |
| par. c | Carrying out | 15 |
| par. d | Method of Acceptance or Rejection | 15 |
| par. e | Effect of Acceptance | 16 |
| par. f | Surplus Consumable Stores | 16 |
| ARTICLE 5: | GUARANTEE FOR SPEED, CARGO CARRYING CAPACITY AND FUEL CONSUMPTION | |
| par. a | Speed | 17 |
| par. b | Deadweight capacity | 17 |
| par. c | Grain/bale capacity | 18 |
| par. d | Fuel Consumption | 18 |
| ARTICLE 6: | DELIVERY OF THE VESSEL | |
| par. a | Time and Place of Delivery | 20 |
| par. b | Delivery Documentation | 20 |
| par. c | Liquidated Damages and Premiums | 21 |
| par. d | Force Majeure | 21 |
| par. e | Permissible Delay | 21 |

| | | |
|--------------------|--|-----------|
| ARTICLE 7: | PRICE | |
| par. a | Contract Price..... | 23 |
| par. b | Instalments..... | 23 |
| par. c | Payment procedures..... | 23 |
| par. d | Payment for Modifications..... | 23 |
| par. e | Payment for liquidated Damages and Premiums..... | 23 |
| par. f | Prompt Payment..... | 24 |
| ARTICLE 8: | PROPERTY | |
| par. a | General Plans, Specifications and Working Drawings..... | 25 |
| par. b | Property in the Vessel..... | 25 |
| ARTICLE 9: | INSURANCE..... | 26 |
| ARTICLE 10: | DEFAULT BY THE PURCHASER..... | 27 |
| ARTICLE 11: | DEFAULT BY THE CONTRACTOR..... | 28 |
| ARTICLE 12: | GUARANTEE | |
| par. a | Extent of Guarantee..... | 29 |
| par. b | Guarantee Engineer..... | 30 |
| ARTICLE 13: | CONTRACT EXPENSES..... | 31 |
| ARTICLE 14: | PATENTS..... | 32 |
| ARTICLE 15: | INTERPRETATION, REFERENCE TO EXPERT AND ARBITRATION | |
| par. a | Interpretation..... | 33 |
| par. b | Reference to expert's assessment..... | 33 |
| par. c | Arbitration..... | 33 |
| ARTICLE 16: | CONDITION FOR THE CONTRACT TO BECOME EFFECTIVE..... | 35 |
| ARTICLE 17: | LEGAL DOMICILE..... | 36 |
| ARTICLE 18: | ASSIGNMENT..... | 37 |
| ARTICLE 19: | LIMITATION OF LIABILITY..... | 38 |

| | | |
|--------------------|--|----|
| ARTICLE 20: | ADDRESSES FOR CORRESPONDENCE..... | |
| par. a | Contractor's addresses..... | 39 |
| par. b | Purchaser's addresses..... | 40 |



CONTRACT

Between:

.....

.....

.....

a company organized and existing under the laws of

.....

with its registered office in

hereinafter called the "PURCHASER"

and

.....

.....

.....

.....

a company organized and existing under the laws of

.....

with its registered office in.....

hereinafter called the "CONTRACTOR",

IT IS HEREBY AGREED AND STIPULATED AS FOLLOWS:



ARTICLE 1: SUBJECT OF CONTRACT

(a) VESSEL's description and main characteristics

The CONTRACTOR undertakes to build at the CONTRACTOR's yard in (hereinafter called the "Shipyard") and to deliver to the PURCHASER, who orders and undertakes to accept delivery of of approximately.....

metric tons deadweight, hereinafter called the "VESSEL", subject to and in accordance with this CONTRACT and relevant specification(s) No (s) dated and general plan(s) No(s) signed by both parties (together the "Specifications"), which form an integral part of this CONTRACT, although not attached hereto.

In the event of any conflict between this CONTRACT and the Specifications the provisions of this CONTRACT shall prevail. In the event of any conflict between the specification(s) and the general plan(s) the provisions of the specification(s) shall prevail.

Notwithstanding the above, it is understood that the foregoing specification(s) and general plan(s) are complementary and that everything contained in the general plan(s) and not

mentioned in the specification(s) and vice versa is to be understood as included in both the foregoing documents.

The VESSEL shall have the dimensions and characteristics stated in the Specifications, including the following main particulars:

- ...length between perpendiculars, approximately:
- ...breadth moulded, approximately:
- ...depth to deck from base line, approximately:
- ...design draft in salt water, approximately:
- ...scantling draft:
- ...deadweight at design draft (specific gravity 1.025):
- ...main propulsion plant:
- ...type:
- ... maximum continuous rating: KWatt
- ...trial speed of the VESSEL with a clean hull, on even keel at the design draft, with the main propulsion machinery developing an output of ... KWatt (measured at the outgoing shaft)

under good conditions, viz. wind not exceeding 2 beaufort and in calm, deep, current free water
.....
.....
knots
-... other main particulars of the VESSEL
.....

charges relating to the CONTRACTOR's obligations and items of supply under this CONTRACT shall be for the account of the CONTRACTOR. The registration of the VESSEL shall be carried out by the PURCHASER and the costs and expenses thereof shall be for PURCHASER's account.

(b) Yard Number

The VESSEL shall, for the purpose of identification only, be known as Yard Number
.....

(d) Decisions of the Classification Society

The decisions of the Classification Society shall be final and binding on both contracting parties as to the VESSEL's compliance or non-compliance with the rules and regulations, observance of which is to be controlled by the Classification Society.

(c) VESSEL's Registration and Classification

The VESSEL shall comply with the laws, rules, regulations and enactments published and in force in on
.....
as stated in the Specifications.

(e) Subcontracting

The CONTRACTOR has the right to subcontract part of the work to third parties.

The VESSEL shall be built under the survey of

(hereinafter the "Classification Society") to
Class and in accordance with normal shipbuilding practices in
for new vessels of the type and general characteristics of the VESSEL. The VESSEL shall also comply with the rules, regulations and requirements of other relevant authorities as set out in the Specifications (hereinafter the "Regulatory Bodies"). Classification, survey and testing

ARTICLE 2: INSPECTION AND APPROVAL



(a) Inspection during Construction

The PURCHASER shall have the right to have the VESSEL and all engines, machinery, outfit and equipment intended therefore inspected during construction by one or more (up to a maximum of ...) authorized representative(s) (jointly the "Representative") to whom the CONTRACTOR shall grant free access for such purposes during working hours to the VESSEL and to the Shipyard and workshops, save and except areas which are controlled for purposes of national security. The CONTRACTOR will obtain for the PURCHASER's right of access to subcontractor's premises as far as possible. The inspection will be at the PURCHASER's risk and expense.

The CONTRACTOR will make available for the PURCHASER's Representative appropriate office space at the Shipyard furnished with telephone, fax and other basic office facilities at CONTRACTOR's costs and expenses. All telecommunication charges shall be for account of the PURCHASER.

The PURCHASER's Representative whose name, duties and extent of authority are to be made known in advance, shall observe the works' rules prevailing at the CONTRACTOR's and the SUBCONTRACTOR's premises. He shall address his remarks exclusively to the CONTRACTOR's appointed representative(s) whose name(s) shall be made known to the PURCHASER.

During construction of the VESSEL, the CONTRACTOR shall give the PURCHASER's Representative reasonable advance notice of important tests and inspections in order to enable him to attend. Failure of the Representative to be present at such tests and inspections after due notice shall be deemed to be a waiver of this right to be present.

Should the PURCHASER elect to use as the Representative to firms or persons other than or in addition to its full time employees, different or in addition to the ones established in the provisions of this CONTRACT, admittance of such firms or persons and their duties shall be subject to the CONTRACTOR's prior written approval, which shall not be unreasonably withheld.

(b) Approval

The CONTRACTOR shall send to the PURCHASER (or its Representative) for approval three copies of the drawings and the technical information of machinery and equipment, for which such approval is required by the Specifications. One of the three copies so submitted shall be returned, either approved, or supplemented with remarks and amendments, to reach the CONTRACTOR within ... days from the date of receipt by the PURCHASER or within ... days after despatch by the CONTRACTOR, whichever is the sooner, and if this is not done within this time limit the drawings and technical information shall be regarded as approved, unless additional time is specifically requested in

writing by the PURCHASER and agreed in writing by the CONTRACTOR.

If the drawings and technical information are returned to the CONTRACTOR within the said time limit supplemented with remarks and amendments by the PURCHASER and if the said remarks and amendments are not of such a nature or extent as to constitute modifications under Article 3 hereof, then the CONTRACTOR shall start or continue production on the basis of the corrected or amended drawings and technical information. In case of any dispute concerning the drawings and/or technical information which can not be solved by negotiations the dispute shall be referred to expert's assessment in accordance with Art. 15(b) of the CONTRACT. Any delay caused by such dispute shall be Permissible Delay (see Art. 6 (e)).

There is attached to the Specifications a Makers' List of major items on which the PURCHASER and CONTRACTOR agree on one or more suppliers and/or subcontractors. The CONTRACTOR shall be free to choose any of the proposed suppliers and/or subcontractors. Should the PURCHASER prefer a particular supplier and/or subcontractor other than the one actually chosen by the CONTRACTOR (whether or not originally proposed by the CONTRACTOR) and should the PURCHASER's preference involve a cost change the CONTRACTOR shall quote the amount of such cost change to the PURCHASER who shall then have the option to notify the CONTRACTOR within ... days from the date of receipt of such notice by the PURCHASER of the CONTRACTOR's

chosen (selected) suppliers and/or subcontractors or within ... days from despatch on the CONTRACTOR's notice, whichever is the sooner, that it insists on its preference, and in such case the amount of the cost change shall be added to or de-deducted from the contract price. Failing any action by the PURCHASER or in case of dissent, the CONTRACTOR shall, subject to the CONTRACTOR's guarantee liability under Article 12 hereof, be free to use any of the suppliers and/or subcontractors proposed.

It is agreed that all contact with the CONTRACTOR's suppliers concerning supplies intended for the VESSEL under this CONTRACT shall be made through the CONTRACTOR.

The above approvals do not diminish the CONTRACTOR's responsibility for the construction of the VESSEL.

ARTICLE 3: MODIFICATIONS

(a) PURCHASER's Modifications

The PURCHASER may request the CONTRACTOR in writing to make modifications to the Specifications and the CONTRACTOR will agree to carry out such modifications provided that such modifications or an accumulation of such modifications will not in the CONTRACTOR's judgement adversely affect the CONTRACTOR's planning or programme in relation to the CONTRACTOR's other commitments and provided that the CONTRACTOR and the PURCHASER fully agree expressly and in writing within 10 days from the despatch of the CONTRACTOR's notification upon the (a) adjustment of price, (b) adjustment of Delivery Date, (c) adjustment of deadweight and/or grain/bale capacity, (d) adjustment of speed requirements and (e) any other adjustment of the CONTRACT and/or Specifications.

The PURCHASER will keep modifications to Specifications to a minimum. The CONTRACTOR has the right to continue production on the basis of the Specifications until agreement has been reached as above stated.

(b) CONTRACTOR's Modifications

The CONTRACTOR may seek the PURCHASER's approval to make changes to the Specifications. These proposed changes will be dealt with in the manner as described in paragraph (a) of this Article.

The CONTRACTOR is entitled to make minor changes to the Specifications and drawings, not affecting the VESSEL's performance characteristics if such changes are found necessary to suit the Shipyard's local conditions and facilities, the availability of materials and equipment, the introduction of improved production methods or otherwise.

(c) Modifications by Regulatory Bodies and Classification Society

In the event that subsequent to the date stated in Article 1 paragraph (c) any modifications, deletions or additions are made to the laws, rules, regulations and enactments applicable to the VESSEL or their interpretation or their application (including withdrawal of provisional approvals of the Classification Society and/or additional requirements of said Society as compared with the basis of this CONTRACT and/or similar measures of other bodies as referred to in Article 1, paragraph (c)), and such modifications, deletions or additions are compulsory for the VESSEL, the CONTRACTOR will effect them and will state the (a) adjustment of price, (b) adjustment of Delivery Date, (c) adjustment of deadweight and/or grain/bale capacity, (d) adjustment of speed requirements and (e) any other adjustment of the CONTRACT and/or Specifications all as may be appropriate in the circumstances. Any such adjustment of the Delivery Date shall constitute Permissible Delay.

The adjustment of the Delivery Date shall include any adjustment needed by reason of delay caused by the interpretation or consideration of modifications, deletions or additions.

The CONTRACTOR may require that the PURCHASER shall first apply for a formal waiver of compliance with such modifications, deletions or additions from the Classification Society or Regulatory Bodies authorized to make such modifications by whom the modifications, deletions or additions have been promulgated should the PURCHASER consider that the operation of the VESSEL in its intended service would so permit of such waiver. In such agreement the CONTRACTOR will fix a time limit after which, if the waiver has not yet been obtained, the CONTRACTOR will go on with the required modifications, deletions or additions. Any additional cost caused by the application for such waiver whether or not obtained shall be for account of the PURCHASER and the date of delivery of the VESSEL shall be extended by the time necessary as a result of the application for waiver.

In the event that modifications, deletions or additions referred to in this paragraph (c) above are not compulsory for the VESSEL, such modifications, deletions or additions shall not be effected unless the PURCHASER requests them to be made under the provision of paragraph (a) above.

(d) Payment for adjustments of price

The adjustments of price made under paragraphs (a), (b) and (c) above shall be paid by the PURCHASER in accordance with paragraph (d) of Article 7 in so far as they cause an increase in the price. If the adjustments cause a reduction in price such adjustment shall be credited by the CONTRACTOR to the PURCHASER against the payments by the PURCHASER.

(e) Information

When required the CONTRACTOR shall furnish reasonable information relating to the adjustments of price and other effects of modifications referred to in this Article.

ARTICLE 4: TRIALS

(a) Notice

The CONTRACTOR shall before delivery, with not less than ... days written notice to the PURCHASER notify the time and place for the trial run for the VESSEL and the PURCHASER shall promptly acknowledge receipt of such notice. The PURCHASER shall have the right to have its Representative on board the VESSEL to witness the trial run. Failure in attendance of the Representative at the trial run without any valid reason after due notice to the PURCHASER shall be deemed to be a waiver by the PURCHASER of its right to be present. In such case the PURCHASER shall be obligated to accept the results of the trial run on basis of a certificate of the CONTRACTOR confirmed by the Classification Society stating the results of the trial run.

(b) Weather Conditions

The trial run shall be carried out under favourable weather conditions. Any delay in delivery caused by delay of the trial run due to unfavourable weather conditions shall be Permissible Delay.

(c) Carrying Out

The trial run shall be carried out in the presence of representatives from the Classification Society and/or Regulatory

Bodies, and shall be conducted in a manner and to an extent prescribed in the Specifications and shall prove the VESSEL's proper functioning and fulfilment of the performance requirements for the trials set forth in this CONTRACT and the Specifications.

The methods to be used will be selected by the CONTRACTOR to suit the VESSEL's trial trip program.

The CONTRACTOR has the right to subcontract speed and power measurements to an independent model basin or research institute.

The CONTRACTOR shall be entitled to conduct preliminary sea trials.

The CONTRACTOR shall have the right to repeat any trial whatsoever.

All expenses except those of the PURCHASER's Representative and its assistant(s) in connection with the trial run shall be for the account of the CONTRACTOR, including without limitation all necessary crew.

(d) Method of Acceptance or Rejection

Upon completion of the trial run and when the trial results are available, and if the CONTRACTOR considers the results thereof demonstrates that the VESSEL conforms to the CONTRACT, the CONTRACTOR shall immediately give the PURCHASER a written notice of

completion stating that the VESSEL is ready for delivery. The PURCHASER shall upon receipt of this notice and the test results notify the CONTRACTOR in writing of its acceptance or rejection of the VESSEL being in conformity with the CONTRACT.

If the results of the trial run demonstrate that the VESSEL or any part or equipment thereof does not conform to the requirements of the CONTRACT, the CONTRACTOR shall take all necessary steps to rectify such non-conformity. If necessary, the CONTRACTOR shall for its own account carry out a further trial run to ascertain that the VESSEL conforms to the terms of the CONTRACT. Upon demonstration by the CONTRACTOR that the deficiencies have been corrected, a notice thereof stating that the VESSEL is ready for delivery shall be given to the PURCHASER, who shall then upon receipt of such notice together with the new test results notify the CONTRACTOR of its acceptance or rejection.

If the PURCHASER for any reason rejects the VESSEL, the PURCHASER shall in its notice of rejection give particulars of the reason in such detail as can reasonably be expected. The PURCHASER shall be obliged to take delivery of the VESSEL if it is in conformity with the CONTRACT, unless there are any deficiencies or conditions or recommendations imposed by the Classification Society and/or Regulatory Bodies preventing the VESSEL to carry out its intended operation. If the deficiencies or the conditions/recommendations are of minor importance and do not prevent safe operation of the VESSEL, the

CONTRACTOR may require the PURCHASER to take delivery of the VESSEL provided the CONTRACTOR undertakes for its own account to remedy the deficiency or fulfill the requirement as soon as possible, however latest by the end of the guarantee period.

If the CONTRACTOR disputes the rejection by the PURCHASER, the case shall be submitted for final decision by arbitration in accordance with Art. 15 hereof.

(e) Effect of Acceptance

Acceptance of the VESSEL as provided above, shall be final and binding and shall preclude the PURCHASER from refusing formal delivery on basis of any alleged deficiency in any parts of the VESSEL which were tested during the trial run, provided all other procedural requirements for delivery have been met.

(f) Surplus Consumable Stores

Any fuel oil, lubricating oil, grease, fresh water or other consumable stores furnished by the CONTRACTOR for the trial run, remaining on board the VESSEL at the time of delivery shall be purchased by the PURCHASER from the CONTRACTOR at the original purchase price thereof, and payment effected by the PURCHASER on delivery of the VESSEL.

ARTICLE 5: GUARANTEE FOR SPEED, CARGO CARRYING, CAPACITY AND FUEL CONSUMPTION

Subject to the proviso contained in Article 7 (e) the rights and obligations of the CONTRACTOR and PURCHASER in regard of VESSEL's speed, deadweight, capacity and consumption of fuel of the propulsion plant are delimited as follows.

(a) Speed

For the purpose of determining the VESSEL's actual trial speed, the speed of the VESSEL recorded on the official sea trials under Article 4 shall be adjusted as if the official sea trials had been carried out in the conditions specified in Article 1, paragraph (a), the actual trial speed so computed shall be compared with the trial speed under Article 1, paragraph (a) and if the actual trial speed shall be the lesser, for causes for which the CONTRACTOR is liable, the CONTRACTOR shall pay to the PURCHASER as liquidated damages the following amounts:

- for the first two tenths (2/10 ths) of a knot of less speed: nothing
- for each successive whole one tenth (1/10 th) knot thereafter (fractions being disregarded) of less speed:

Should the deficiency in VESSEL's speed for causes for which the CONTRACTOR is liable be more than ... knot(s), then the PURCHASER, as an alternative to receiving the above mentioned liquidated damages, shall have the option to terminate this CONTRACT, with the consequences provided for in Article 11, save and except that the CONTRACTOR

shall have the right to remedy the deficiency and repeat the trial.

Should the actual trial speed of the VESSEL determined or computed as provided in this Article when compared with the trial speed under Article 1, paragraph (a) be greater the PURCHASER shall pay to the CONTRACTOR the following premiums:

-for the first two tenths (2/10 ths) of a knot of more speed: nothing
-for each successive whole one tenth (1/10 th) knot thereafter (fractions being disregarded) of more speed:

(b) Deadweight capacity

Should the VESSEL's deadweight determined as stated in the Specifications, in salt water of 1,025 specific gravity on the design draft of for causes for which the CONTRACTOR is liable, be less than ... percent of the deadweight specified in Article 1 then the CONTRACTOR shall pay to the PURCHASER as liquidated damages an amount equal to ... for each metric ton of deadweight less than ... percent of the specified deadweight disregarding fractions of a metric ton.

Should the VESSEL's deadweight for causes, for which the CONTRACTOR is liable, be less than ... percent of the specified deadweight, the PURCHASER, as an alternative to receiving the above mentioned liquidated damages shall have

the option to terminate this CONTRACT with the consequences provided for in Article 11, save and except that the CONTRACTOR shall have the right to remedy the deficiency and repeat the trial.

Should the VESSEL's deadweight be more than ... percent of the specified deadweight, the PURCHASER shall pay to the CONTRACTOR a premium equal to for each metric ton of deadweight in excess of ... percent of the specified deadweight disregarding fractions of a metric ton.

(c) Grain/bale Capacity

The net capacity of the cargo holds, viz: ...
.....
.....
.....
grain/bale/ 100 percent full shall be
cubic metres.

Should the VESSEL's capacity, for causes for which the CONTRACTOR is liable, be less than ... percent of the specified capacity, the CONTRACTOR shall pay to the PURCHASER as liquidated damages an amount equal to (the CONTRACT price as specified in Article 7, paragraph (a) divided by the specified capacity) for each cubic metre of capacity less than ... percent of the specified capacity, disregarding fractions of a cubic metre.

Should the VESSEL's capacity, for causes for which the CONTRACTOR is liable, be less than ... percent of the specified capacity the PURCHASER, as an alternative to receiving the above

mentioned liquidated damages, shall have the option to terminate this CONTRACT with the consequences provided for in Article 11, save and except that the CONTRACTOR shall have the right to remedy the deficiency and repeat the trial.

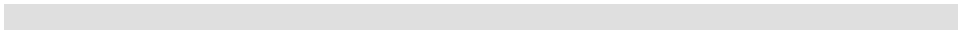
Should the VESSEL's capacity be in excess of ... percent of the specified capacity, the PURCHASER shall pay to the CONTRACTOR a premium equal to ... for each cubic metre of capacity in excess of ... percent of the specified capacity, disregarding fractions of a cubic metre.

(d) Fuel Consumption

For the main propulsion plant test bed trials shall be carried out at the manufacturers site in accordance with the Specifications. During the test bed trials the specific fuel consumption shall be ascertained and corrected to the design parameters.

The fuel consumption of the main propulsion plant during the test bed trials shall not exceed ... gram per shaft KW per hour using oil having a lower calorific value of kcalories per kg. In case the actual lower calorific value of the fuel used differs from the figures mentioned in this paragraph, the fuel consumption will be corrected accordingly.

Should the corrected fuel consumption per gram per shaft KW per hour for causes for which the CONTRACTOR is liable, be in excess of ... percent of the specified fuel consumption, the CONTRACTOR shall pay to the PURCHASER, as liquidated damages, an amount of for



each gram per shaft KW metric per hour in excess of ... percent of the specified fuel consumption disregarding fractions of one gram.

Should the corrected fuel consumption, for causes for which the CONTRACTOR is liable, be in excess of percent of the specified fuel consumption, the PURCHASER, as an alternative to receiving the above mentioned liquidated damages, shall have the option to refuse the main propulsion machinery in which event the CONTRACTOR shall be allowed reasonable time to replace the same, save and except that the CONTRACTOR shall have the right to remedy the deficiency and repeat the trial.

ARTICLE 6: DELIVERY OF THE VESSEL

(a) Time and Place of Delivery

The VESSEL shall be delivered to the PURCHASER at the Shipyard or other agreed place on or before(the "Delivery Date")

The Delivery Date as set out above shall be subject to extension by the cumulative amount of all Permissible Delays as provided for in this CONTRACT.

The PURCHASER shall take possession of the VESSEL immediately upon delivery and acceptance thereof and shall with reasonable despatch remove her from the Shipyard. The VESSEL shall be delivered to the PURCHASER free from all liens and encumbrances.

(b) Delivery Documentation

Upon delivery and acceptance of the VESSEL, the CONTRACTOR shall deliver to the PURCHASER the following documents, which shall accompany the **Protocol of Delivery and Acceptance:**

Protocol of Trials of the VESSEL made pursuant to the Specifications.

Protocol of Inventory of the equipment of the VESSEL, including spare parts and the like, all as specified in the Specifications.

Protocol of Stores of consumable nature.

All Certificates including the **Builder's Certificate** required to be furnished upon delivery of the VESSEL pursuant to this CONTRACT and the Specifications. It is agreed that if the Classification Certificate and / or other Certificates are not available at the time of delivery of the VESSEL, provisional Certificates shall be accepted by the PURCHASER. The CONTRACTOR shall provide the PURCHASER with the formal Certificates as promptly as possible after such formal Certificates have been issued.

Declaration of Warranty of the CONTRACTOR that the VESSEL is delivered to the PURCHASER free and clear of any and all liens and other encumbrances upon the VESSEL and the PURCHASER's title hereto, and in particular, that the VESSEL is absolutely free of the burdens, in the nature of imposts, taxes or charges imposed by the city, state or country of the part of delivery, as well as of all liabilities arising from the construction or operation of the VESSEL or trial runs or otherwise prior to delivery and acceptance.

Drawings and Plans pertaining to the VESSEL as stipulated in the Specifications.

Commercial Invoice.

A protocol of delivery and acceptance will be signed by the CONTRACTOR and the PURCHASER.

(c) Liquidated Damages and Premiums

Should the VESSEL, for causes for which the CONTRACTOR is liable not be delivered on the Delivery Date, as extended for Permissible Delays under the terms of this CONTRACT, the CONTRACTOR shall subject to the proviso contained in Article 7 (e) pay to the PURCHASER as liquidated damages an amount of for each working day of delay, beginning on the ... day of delay, up to maximum of ... days.

Should the delay in delivery for causes for which the CONTRACTOR is liable exceed 360 days from the date set forth under paragraph (a) above as extended for permissible extensions under the terms of this CONTRACT, the PURCHASER, as an alternative to receiving the above mentioned liquidated damages, shall have the option to terminate this CONTRACT with the consequences provided for in Article 11.

Should the VESSEL be completed before the Delivery Date set forth under paragraph (a) , the PURCHASER shall subject to the proviso contained in Article 7 (e) pay to the CONTRACTOR a premium equal to for each working day of earlier delivery, beginning on the ... day after completion.

(d) Force Majeure

Should the construction or delivery of the VESSEL be delayed or any work required of the CONTRACTOR hereunder be prevented or hindered by events such as, but not limited to: Acts of God; war or

other hostilities or preparations therefore, civil commotions, riots or insurrections; blockades; embargoes, export or import restrictions; epidemics; strikes, lockouts or other labour disturbances or difficulties whatsoever; earthquakes; landslides; floods; exceptional weather conditions not included in normal planning; prolonged failure of electric current; damage by fire, lightning or explosion; accidental damage including damage to the VESSEL and time taken to repair such damage; shortage of materials and equipment or inability to obtain delivery thereof; rejection of or defects in materials and equipment which could not have been detected; defects in castings or forgings; or any other delays whatsoever provided in any such case that the delay could not have been avoided by reasonable efforts on the part of the CONTRACTOR, or should the construction or delivery of the VESSEL be delayed owing to causes of any of the foregoing kinds affecting the CONTRACTOR's other commitments, then and in any such case the number of days of delay so caused shall be Permissible Delay and the VESSEL's Delivery Date shall be postponed by the cumulative amount of such Permissible Delays.

Within ... days after the CONTRACTOR becoming aware of the extent of an event of force majeure the CONTRACTOR shall notify the PURCHASER in writing thereof indicating the extent of the delay so caused.



(e) Permissible Delay

"Permissible Delay" means any delay on account of causes specified in paragraph (d) of this Article or any other delay by reason of events which permit adjustment or postponement of the Delivery Date under the terms of the CONTRACT.

ARTICLE 7: PRICE

(a) Contract Price

The CONTRACT price is
(in words:)

(b) Instalments

Payment of the CONTRACT price shall be made by the PURCHASER to the CONTRACTOR by instalments as follows:
.....

Bank guarantees for the different instalments have to be provided by the PURCHASER before the effective date of the CONTRACT as provided for in Article 16 to the satisfaction of the CONTRACTOR.

(c) Payment Procedures

Except for the first instalment the CONTRACTOR shall notify the PURCHASER at least ten (10) days in advance of the estimated dates of the instalment payments falling due.

All payments to the CONTRACTOR are to be made in at a bank to be designated by the CONTRACTOR without any deduction whatsoever on the dates on which the payments are due.

Expenses for remitting payments and any other expenses connected with such payments shall be for the account of the PURCHASER.

(d) Payment for Modifications

The sums due for modifications under Article 3 of this CONTRACT shall be paid as follows:

(I) 50 % on the date of agreement for modifications under Paragraph (a) and (b) of Article 3 or for modifications under paragraph (c) of Article 3 when the Statement of the adjustment of price is made by the CONTRACTOR as the case may be.

(II) 50 % on the date of delivery of the VESSEL as part of the delivery instalment.

(e) Payment for liquidated Damages and Premiums

Any amounts for liquidated damages or any premiums under Article 5 and 6 shall be calculated and determined on delivery of the VESSEL and the balance (of one over the other) shall be paid to the party entitled thereto on the VESSEL's delivery, provided that, if the balance exceeds 10 percent of the CONTRACT price in paragraph (a) of this Article then the payment shall be equal to 10 percent of this said price.

The liquidated damages provided for in this agreement shall be in full and final settlement and the PURCHASER shall not be entitled to demand additional indemnification.

(f) Prompt Payment

The PURCHASER shall not delay any payment in case of any disagreement as to the amount of the above liquidated damages or premiums or in the event of other exceptions or claims the PURCHASER may have asserted or may intend to assert against the CONTRACTOR, whether in connection with this CONTRACT or otherwise without prejudice to the PURCHASER's right to apply subsequently to Arbitration. The right of retention or set-off with counterclaims of the PURCHASER is excluded.

ARTICLE 8: PROPERTY

(a) General Plans, Specifications and Working Drawings

The CONTRACTOR retains all rights to the Specifications, plans and working drawings, technical descriptions, calculations, test results and other data information and documents concerning the design and construction of the VESSEL and the PURCHASER undertakes therefore not to bring them to the knowledge of third parties, without the prior written consent of the CONTRACTOR except if and to the extent necessary in the normal operation or repair of the VESSEL.

On delivery of the VESSEL to the PURCHASER every responsibility for the safety and generally for the condition of the VESSEL is transferred to the PURCHASER, and thereafter all responsibilities on the part of the CONTRACTOR shall cease with the exception of the guarantee obligations provided for in Article 12 hereof.

(b) Property In the VESSEL

During construction the VESSEL shall be the CONTRACTOR's property and the CONTRACTOR undertakes not to dispose of the VESSEL and not to allow any mortgage or lien being registered on the VESSEL except with the PURCHASER's prior written consent.

ARTICLE 9: INSURANCE

The VESSEL and/or such parts as shall be constructed and all materials, engines, machinery, outfit and equipment pertaining to this CONTRACT and within the premises of the Shipyard shall immediately be marked with VESSEL's yardnumber and shall until delivery of the VESSEL be insured by the CONTRACTOR at CONTRACTOR's expense - policy being in the name of the CONTRACTOR - against all risks customarily insured against in shipbuilding industry including trials with the exception of war risks and in accordance with and subject to the terms of the usual construction policy for a total of not less than the amount for the time being paid by the PURCHASER to the CONTRACTOR for the VESSEL. If considered necessary by the CONTRACTOR or if required by the PURCHASER war risks insurance for not less than the CONTRACT price to be effected by the CONTRACTOR at PURCHASER's account up to the date of delivery to the extent that such insurance is obtainable on the insurance market.

In the event of the VESSEL and/or such parts materials etc. as aforesaid sustaining damage, including war damage, before delivery of the VESSEL then any monies received in respect of any insurance effected under this Article shall be applied by the CONTRACTOR in making good such damages with all due despatch during ordinary working hours in a reasonable and workmanlike manner and the PURCHASER shall not on

account of any such damage or any repair thereof be entitled to object to the VESSEL or to make any claim for alleged consequential loss or depreciation.

Underwriters are entitled to settle claims concerning repairable damage to the VESSEL directly with the CONTRACTOR, and make all payments on these claims directly to the CONTRACTOR. The CONTRACTOR shall be allowed additional time equivalent to any delay in delivery caused by any such damage or any repair thereof.

Should the VESSEL from any cause become or be deemed to be at any time a constructive, arranged or compromised total loss under the insurance policy, this CONTRACT shall if not otherwise agreed between the parties thereupon absolutely cease and terminate without any liability whatsoever on the part of the CONTRACTOR. In the event of such total loss any insurance monies shall be paid to the PURCHASER for reimbursement of the amount paid by the PURCHASER to the CONTRACTOR hereunder; any balance shall belong to the CONTRACTOR. Under no circumstances shall the CONTRACTOR be liable to replace the VESSEL.

The CONTRACTOR's liability to the PURCHASER in respect of damage - including war damage - or in respect of the constructive, arranged or compromised total loss of the VESSEL, shall not in any event extend further or otherwise than in this Article provided.

ARTICLE 10: DEFAULT BY THE PURCHASER

Should the PURCHASER be in default in payment of any CONTRACT instalment and/or other amounts due under this CONTRACT, then the PURCHASER shall pay to the CONTRACTOR - as from the due date - interest thereon at the rate of percent per annum over ...

The CONTRACTOR shall be entitled to one day's postponement of the Delivery Date of the VESSEL for each day of delay in excess of two days in the payment of the aforesaid sums and if the delay exceeds 15 days as from the due date the CONTRACTOR shall have the option to suspend the CONTRACTOR's obligations under this CONTRACT until payment of such sums and interest thereon has been received by the CONTRACTOR.

If the aforesaid delay exceeds 30 calendar days from the due date, the CONTRACTOR, even if it has elected to suspend the work as aforesaid, may have the right to terminate the CONTRACT by giving notice in writing, which may be by telefax if confirmed by letter, to the PURCHASER about such termination. In this event the CONTRACTOR shall be entitled to recover damages from the PURCHASER in respect of any loss that the CONTRACTOR has suffered by reason of the PURCHASER's default.

In the event of termination of the CONTRACT as above provided, the CONTRACTOR is herewith irrevocably authorized by the PURCHASER to sell the VESSEL before or after having completed her without prejudice to any other CONTRACTOR's rights.

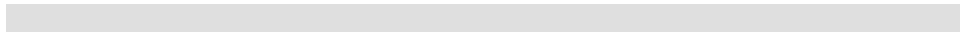
Should the PURCHASER fail to take delivery of the completed VESSEL in accordance with the terms of this CONTRACT the amounts due on or related to delivery by the PURCHASER to the CONTRACTOR shall be regarded as having fallen due upon receipt of written notice.

The CONTRACTOR shall inform the PURCHASER about the dates on which the PURCHASER has to deliver its supplies (as specified in the Specifications) at the Shipyard. Should the CONTRACTOR fail to deliver its supplies within the designated delivery time, the incurred delay shall be Permissible Delay.

ARTICLE 11: DEFAULT BY THE CONTRACTOR

If in accordance with any of the provisions of Article 5 or 6 the PURCHASER shall, as an alternative to receiving the liquidated damages therein referred to, exercise the option of the PURCHASER to terminate this CONTRACT, then, provided that the right of the PURCHASER to exercise this option is not disputed by the CONTRACTOR and subject to arbitration under Article 15 hereof, the CONTRACTOR shall be liable to repay to the PURCHASER the amount of all monies paid by the PURCHASER for or on account of the CONTRACT price of the VESSEL together with interest at the rate of percent per annum over.

..... as from the date when such monies were paid by the PURCHASER to the CONTRACTOR up to the date of the repayment thereof. Upon the termination of the CONTRACT by the PURCHASER as aforesaid the CONTRACTOR shall irrevocably be authorized by the PURCHASER to sell the VESSEL before or after completion and to keep the proceeds.



ARTICLE 12: GUARANTEE

(a) Extent of Guarantee

On delivery of the VESSEL the CONTRACTOR shall be free of all responsibility or liability whatsoever except for the guarantee contained in this Article.

The CONTRACTOR shall remedy at (one of) its yard(s) and in the normal working hours, by repairing or if necessary replacing at its own cost any defects notified in writing by the PURCHASER on the VESSEL's delivery due to bad workmanship and/or use of defective materials or defects not discoverable on delivery which become apparent during the period of days from the date of delivery of the VESSEL provided the defect is notified in writing within 30 days from its discovery.

The guarantee shall apply only to the work of the CONTRACTOR and of its subcontractors and/or suppliers. The CONTRACTOR's liability shall be limited to the above mentioned obligations as to extent and duration and the CONTRACTOR and/or its subcontractors and suppliers shall have no further liability whatsoever for any direct or indirect loss, damages or expense in any way deriving from or connected with the above defects and for defects due to normal wear and tear or overloading or due to corrosion of the materials or due to accidents, fire, improper loading or stowage of the VESSEL, mismanagement or negligence in the use and maintenance of the VESSEL.

Replacements and repairs pursuant to the CONTRACTOR's guarantee obligations shall be subject to guarantee in accordance with this article, provided that the guarantee period in regard to such replacements and repairs shall start at the date of completion thereof and provided that the total guarantee period shall never exceed a period of two years after delivery of the VESSEL.

If the replacements or repairs under this Article cannot be conveniently made at (one of) the CONTRACTOR's yard(s), the PURCHASER may have carried out elsewhere such repairs and/or replacements; in such a case the CONTRACTOR is discharged from this guarantee and shall reimburse the PURCHASER the documented expenses incurred by the PURCHASER, but such a reimbursement shall not exceed the estimated costs of carrying out the guarantee work at the CONTRACTOR's yard(s).

In any event the VESSEL shall be taken at PURCHASER's cost and responsibility to the place elected by the PURCHASER ready in all respects for the guarantee work to be commenced.

In the event that the guarantee period provided by manufacturers or suppliers of various components of machinery, materials, equipment, appurtenances and outfit furnished to the CONTRACTOR and embodied in the VESSEL exceeds the aforesaid guarantee period, such extended guarantee rights are to be assigned and made available to the

PURCHASER by the CONTRACTOR to the extent possible.

The CONTRACTOR, at its own cost, is to have the right to investigate the validity of the PURCHASER's claim either by the attendance aboard the VESSEL (without interruption to the operation of the VESSEL) of an accredited representative or, in the event it is practicable to do so after suitable replacement is made, by the removal from the VESSEL and the transportation to the CONTRACTOR's yard(s) of the defective part.

This guarantee shall not apply to items supplied by the PURCHASER.

(b) Guarantee Engineer

During any time of the guarantee period the CONTRACTOR shall have the option to place on board one or two Guarantee Engineers who shall act as CONTRACTOR's observers and to whom every assistance shall be granted for the fulfilment of their tasks. Should this option be exercised then such Guarantee Engineers shall not be discharged without the CONTRACTOR's approval.

The PURCHASER shall ensure the said Engineers a status on board not inferior to that due to the Chief Engineer and pay the CONTRACTOR a remuneration to be agreed upon.

The presence on board of the Guarantee Engineers shall in no way affect CONTRACTOR's and PURCHASER's responsibility as provided for in this CONTRACT and the CONTRACTOR shall not be liable for any faults or omissions on the part of the Guarantee Engineer.

ARTICLE 13: CONTRACT EXPENSES

All taxes, duties, stamps and fees levied by the Authorities in and connected to this CONTRACT are to be borne by the CONTRACTOR.

Any taxes, duties, stamps and fees outside are to be borne by the PURCHASER.

ARTICLE 14: PATENTS

The CONTRACTOR shall indemnify the PURCHASER against any infringement of patent rights by or in connection with the construction at the Shipyard, of the VESSEL, but no such liability shall lie with the CONTRACTOR with regard to components and/or equipment and/or design supplied by the PURCHASER.

Nothing contained herein shall be construed as transferring any patent or trademark rights or copyright in equipment covered by the CONTRACT, and all such rights including the design of the VESSEL are hereby expressly reserved to the true and lawful owners thereof.

ARTICLE 15: INTERPRETATION, REFERENCE TO EXPERT AND ARBITRATION

(a) Interpretation

This CONTRACT supersedes all prior negotiations, representations, undertakings and agreements of any subject matter to this CONTRACT.

This CONTRACT and all other agreements relating thereto shall be construed and interpreted under the laws of

(b) Reference to experts assessment

Save as provided in Article 1 (e) should any dispute arise between the parties in regard to the construction of the VESSEL, engines materials or workmanship it shall forthwith be referred to an expert nominated by agreement between the parties hereto or failing such agreement by the and his decision shall be final and binding upon both parties hereto.

(c) Arbitration

In the event of any dispute or difference between the Parties hereto as to any matter or thing arising out of or relating to this CONTRACT or its termination or any stipulation herein not already covered in paragraph b) above which cannot be settled by the parties themselves, the parties shall submit the matter in dispute to arbitration by three arbitrators, one of the arbitrators to be chosen by each party

hereto and the third arbitrator by the two thus chosen.

The arbitration shall be conducted at under the laws of

The party desiring such arbitration shall serve upon the other party written notice of its desire, specifying the question(s) to be arbitrated and naming the arbitrator chosen by it.

The party so notified shall in turn notify in the same way the name of its arbitrator and its own question(s), if any.

In the event that one of the parties fails to choose its arbitrator after having been duly notified in writing by the other party to do so, within twenty (20) days after such notice, or in the event that two arbitrators chosen by both parties within a period of 20 days after appointment of the second arbitrator fail to select the third arbitrator then respectively each party or the other party shall have the right to request the President of the

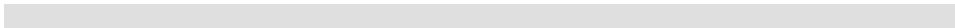
..... to nominate the arbitrators for the open place(s).

The decision of the arbitrators shall be final, conclusive and binding upon both parties thereto.

The Arbitrators so appointed shall determine which party, or the proper proportion which each party shall assume of the expenses of such arbitration and the arbitration expenses so allocated shall be



paid directly by the party or parties by which such expenses are directed to be paid.



ARTICLE 16: CONDITIONS FOR THE CONTRACT TO BECOME EFFECTIVE

This CONTRACT shall become effective the day after all the following conditions have been fulfilled:

The PURCHASER and the CONTRACTOR shall notify each other in writing, which may be by telefax if confirmed by letter, of the fulfilment of the above conditions.

Should any of the above conditions not be fulfilled within days from the date of signature of this CONTRACT, this CONTRACT shall not become effective and shall be regarded as never entered into; in such case no obligations whatsoever shall remain between the parties.



ARTICLE 17: LEGAL DOMICILE

For all the purposes of this CONTRACT
the PURCHASER elects its legal domicile
at its registered office in

and the CONTRACTOR at its registered
office in
.....



ARTICLE 18: ASSIGNMENT

Neither party shall be entitled to transfer its rights unless prior written approval has been obtained from the other party, which shall not be unreasonably withheld. Both parties shall have the right to study all documents relevant to such transfer and to renegotiate such terms and conditions as it requires.

All costs of any kind whatsoever, including legal and other costs in relation to such assignment shall be borne and paid for by the new party to the CONTRACT. The original party shall guarantee performance and shall jointly and severally with the new party be liable under the terms of the CONTRACT.

ARTICLE 19: LIMITATION OF LIABILITY

The liability of the CONTRACTOR shall be limited to the remedies provided for the PURCHASER in this CONTRACT and there shall be no further liability whatsoever for any direct or indirect losses, damages or expenses deriving from the obligations of the CONTRACTOR under this CONTRACT.

ARTICLE 20: ADDRESSES FOR CORRESPONDENCE

(a) For practical purposes without it being a legal requirement the CONTRACTOR shall send all letters and documents for the PURCHASER in connection with and required under this CONTRACT to the following addresses:

(I) for all technical matters:

address:

att.

telephone:

telefax:

eMail:

(II) for all legal and financial matters:

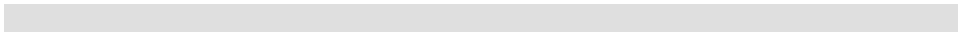
address:

att.

telephone:

telefax:

eMail:



(b) For practical purposes without it being a legal requirement the PURCHASER shall send all letters and documents for the CONTRACTOR in connection with and required under this CONTRACT to the following address:

(I) for all technical matters:

address:

att.

telephone:

telefax:

eMail:

(II) for all legal and financial matters:

address:

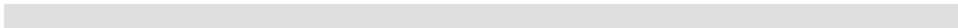
att.

telephone:

telefax:

eMail:

In witness whereof the parties have executed this CONTRACT by their duly authorised representatives as follows.



EK 2. Tip Gemi İnşa Sözleşmesi Taslağı

TİP GEMİ İNŞA SÖZLEŞMESİ TASLAĞI

GİRİŞ

MADDE 1 - Bu Sözleşme .././..... tarihinde adresinde ikamet eden XXX (bundan sonra “**Tesis sahibi**” olarak anılacaktır.) ile adresinde ikamet eden YYY (bundan sonra “**İş sahibi**” olarak anılacaktır.) arasında; 20 madde, 8 sayfa ve 2 nüsha olarak hazırlanmış, taraflarca okunup müzakere edildikten sonra imzalanmıştır.

GENEL HÜKÜMLER

MADDE 2 - Bu sözleşmede taraflarca kararlaştırılan hükümler çerçevesinde tesis sahibi; sözleşme ekinde bulunan teknik şartname ve çizimlerde belirtilen nitelikteki geminin tasarımını yapmayı, 1 inci maddede belirtilen adreste inşasını tamamlamayı ve 16 ncı maddeye göre teslimini; iş sahibi de gemiyi satın ve teslim alma ile sözleşmede kararlaştırılan bedeli sözleşmede kararlaştırılan zamanda ödemeyi taahhüt eder.

2) Geminin inşa süresi Sözleşmenin imza tarihinden itibaren 1 (bir) yıldır. Tesis sahibi, üzerinde anlaşılan niteliklere sahip gemiyi bu süre sonunda iş sahibinin kabulüne sunmak zorundadır. 15 inci madde hükümlerine göre yapılacak kabul sonrasında geminin teslimi kabul tarihinden itibaren 15 (on beş) iş günü içerisinde yapılır.

TANIMLAR

MADDE 3 - Bu sözleşmede geçen;

Alt Yüklenici: Tesis sahibinin, kendi gözetiminde ve kendine ait işyerinde inşa işinin bir kısmını yaptırdığı kişiyi,

Devlet: Türkiye Cumhuriyeti Devletini,

İş günü: Ulusal ve dini bayram tatil günleri ile haftanın Cumartesi ve Pazar dışındaki günlerini,

İş sahibi: Sözleşme ve eklerinde belirtilen nitelikteki gemiyi satın ve teslim alma ile bedel ödeme borcu altına giren kişiyi,

Tesis sahibi: 28.06.2015 tarihli ve 29400 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yerleri Hakkında Yönetmelik kapsamındaki şartları haiz işyeri sahibini,

ifade eder.

AÇIKLAMALAR

MADDE 4 - 1) Taraflar 1 inci maddede belirtilen adreslerini tebligat adresleri olarak kabul etmişlerdir. Adres değişiklikleri usulüne uygun şekilde karşı tarafa tebliğ edilmedikçe en son bildirilen adrese yapılacak tebliğ ilgili tarafa yapılmış sayılır. Taraflar, yazılı tebligatı daha sonra süresi içinde yapmak kaydıyla, kurye, faks veya elektronik posta gibi diğer yollarla da bildirim yapabilirler.

2) Sözleşme Türkçe dilinde hazırlanmıştır. Sözleşme, yeminli tercüman marifetiyle taraflardan birinin ana diline ve İngilizceye çevrilebilir. Uyuşmazlık halinde Türkçe metin esas alınır.

3) Sözleşme ile teknik şartname ve çizimler arasında çelişki bulunması halinde Sözleşme; teknik şartname ile çizimler arasında çelişki bulunması halinde teknik şartname; çizimler arasında çelişki olması durumunda ise sonraki tarihli olan çizim esas alınacaktır. Gemi, ekte belirtilen teknik şartname ile çizimlere uygun olarak ve ulusal ile uluslararası gemi inşa kuralları dikkate alınarak inşa edilecektir.

4) Yapı hâlindeki gemi, tesis sahibinin istemi üzerine veya yapı üzerinde bir gemi ipoteğinin kurulması yahut yapının ihtiyati ya da kesin haczi veya tesis sahibinin gemi ipoteğinin kurulmasına yönelik istem hakkını teminat altına almak amacıyla sicile şerh verilmesi söz konusu olduğu takdirde yapı hâlindeki gemilere özgü sicile kayıt olunur.

5) Tesis sahibi, inşa edilecek gemiyi doğrudan doğruya kendisi yapmak veya kendi yönetimi altında yaptırmakla yükümlüdür. Ancak, geminin inşa edilmesinde tesis sahibinin kişisel özellikleri önem taşıyorsa, işi 7 nci madde hükümlerine göre başkasına da yaptırabilir. Aksine anlaşma olmadıkça tesis sahibi, geminin inşa edilmesi esnasında kullanılacak olan araç ve gereçleri kendisi sağlamak zorundadır.

6) Taraflardan hiç biri diğer tarafın yazılı onayı olmaksızın Sözleşmeyi üçüncü bir kişiye devir veya temlik edemez. Sözleşme taraflarından herhangi birinin ölümü veya iflası halinde yasal mirasçuları Sözleşmeye taraf olabilir. Bu gibi hallerde karşı tarafa derhal bildirimde bulunulur. İflasa ilişkin İcra ve İflas Kanunu hükümleri saklıdır.

GEMİNİN BOYUTLARI VE NİTELİKLERİ

MADDE 5-

Tam boy:

Genişlik:

Yükseklik:

Derinlik:

Gros Tonilato:

Net Tonilato:

Yukarıdaki ana özelliklerin yanı sıra ölçüm ve hesaplamalar ile geminin nitelikleri de teknik şartname ve çizimlerde açıklandığı şekilde olacaktır.

SINIFLAMA, KURALLAR VE YASAL DÜZENLEMELER

MADDE 6- 1) Makine, teçhizat ve donanımları da dâhil olmak üzere gemi, (Türk Loydu, ABS, BV, DNVGL vb.) sınıflama kuruluşunun kural ve düzenlemelerine uygun olarak tasarlanıp inşa edilecektir.

2) Gemi ayrıca Devletin yasal düzenlemelerine ve uluslararası gemi inşa kuralları ile şartlarına uymalıdır. Bu şartları sağlamak adına yapılacak tüm harcamalar tesis sahibi tarafından karşılanacaktır.

ALT YÜKLENİCİ

MADDE 7- Gemi, tesis sahibinin tesisinde inşa edilecektir. Tesis sahibi geminin inşasını bizzat yapma yükümlülüğü altındadır. Ancak geminin teknik şartnamesinde taraflarca kararlaştırılan kısımlarını kendi gözetiminde alt yükleniciye yaptırabilir. Teknik şartnamede belirtilmeyen kısımların alt yükleniciye yaptırılması halinde iş sahibinin sözleşmeden dönme ve bedel indirimi isteme hakları saklıdır. Alt yüklenici kullanmasının iş sahibi tarafından uygun görüldüğü durumlarda tesis sahibi, istediği alt yüklenici ile çalışma hakkında sahiptir. Ancak alt yüklenicinin yaptığı inşa işlerinden de tesis sahibi sorumludur.

GEMİNİN KAYDI VE TESCİLİ

MADDE 8- Tesis sahibi, Devletin yetkili organları nezdinde geminin inşasına başlama aşamasından tescil işlemlerine kadar her türlü onay, izin vb. işlemleri gerçekleştirir. Bunlardan kaynaklanan ücretler tesis sahibi tarafından karşılanır. İş sahibi bu süreçte tesis sahibi tarafından Devletin yetkili organlarına sunulmak üzere istenen tüm belgeleri gecikmeksizin teslim eder. Geminin tescil işlemleri iş sahibi tarafından yapılır.

BEDEL VE ÖDEME ŞARTLARI

MADDE 9- 1) Sözleşme kapsamında iş sahibi tarafından tesis sahibine ödenecek toplam bedel TL'dir. Bu sözleşme kapsamında iş sahibi tarafından tesis sahibine yapılacak tüm ödemeler teknik şartnamede belirtilen inşa aşamalarına göre TRY (Türk Lirası) olarak yapılır. Tesis sahibinin yapı halindeki geminin kayıt ve izin işlemleri için yapacağı harcamalar bu bedele dâhildir.

2) İnşa aşamalarına göre yapılacak ödemeler, inşanın anılan aşamasının iş sahibi tarafından tamamlandığının yazılı olarak onaylanmasının ardından ayrıca ihbara gerek kalmaksızın tesis sahibine 5 (beş) iş günü içerisinde ödenir. Teknik şartnamede belirtilen inşa aşamalarına ilişkin tarihlerde inşa aşamasının kontrolünü yapmayan iş sahibi inşa aşamasının tamamlandığını onaylamış sayılır. İş sahibi bu hakkını 10 uncu maddede belirtilen temsilcisi eliyle kullanabilir.

3) Toplam bedelin inşa aşamalarına göre ödenmesinin aksine toplam bedelin teslimde ödenmesi kararlaştırılabilir. İnşa aşamalarına göre yapılacak ödemelerin belirlenen tarihte ödenmemesi halinde gecikilen her gün için %... gecikme tazminatı uygulanır. Tesis sahibi, sözleşmeye uygun nitelikte inşa edilen gemiye karşılık bedelin ödenmemesi halinde bedel ödenene kadar gemiyi teslimden kaçınabilir.

4) Gemi, sözleşmede öngörülenden fazla emek ve masrafı gerektirmiş olsa bile tesis sahibi bedelin artırılmasını talep edemez. Ancak başlangıçta öngörülemeyen durumlar sonradan tesis sahibi için sözleşmenin devamına engel olur ya da son derece güçleştirirse tesis sahibi, hâkimden sözleşmenin yeni koşullara uyarlanmasını isteme, bunun mümkün olmadığı durumlarda sözleşmeden dönme hakkına sahiptir. Gemi, sözleşmede öngörülenden az emek ve masrafı gerektirmiş olsa bile iş sahibi sözleşmede belirlenen bedeli ödemekle yükümlüdür.

5) Tüm ödemeler tesis sahibinin bildireceği banka hesabına yapılır. Sözleşmenin imzalandığı tarihten itibaren 3 (üç) iş günü içerisinde tesis sahibi, ödemeleri kabul edeceği banka hesap bilgilerinin iş sahibine yazılı olarak bildirir.

İŞ SAHİBİ TEMSİLCİSİ VE GEMİ İNŞA DENETİMLERİ

MADDE 10- 1) İş sahibi inşa aşamalarının denetimini yapmak ve kendi adına hareket etmek üzere inşa süresi boyunca tesise bir temsilci atayabilir. Atanan bu temsilci iş sahibi adına inşa

aşamalarının ve geminin inşasının Sözleşmeye ve teknik şartname ile çizimlere uygun şekilde ilerleyip ilerlemediğini kontrol eder. Atanan temsilcinin ücret vb. diğer özlük hakları iş sahibi tarafından karşılanır. Tesis sahibi, iş sahibi temsilcisine bu görevini yürütmesi kapsamında her türlü kolaylığı ve erişim iznini sağlar.

2) Gemi inşasına ilişkin denetim ve muayeneler Devletin mevzuatla belirtilmiş yetkili organları ve sınıflama kuruluşları eliyle yürütülür. İş sahibi temsilcisi tarafından yapılan denetim ve muayeneler resmi kayıtlar açısından dikkate alınmaz.

3) İş sahibi veya temsilcisi geminin inşa süreci boyunca makine ve donanıma ilişkin her türlü test ve denetime katılma hakkında sahiptir. İş sahibi temsilcisi geminin bu Sözleşmede belirtilen asgari niteliklere uygun olarak inşasının devamının sağlandığını iş sahibine bildirmekle yükümlüdür. İş sahibi temsilcisine ilişkin bu Sözleşmede hüküm bulunmayan hallerde Türk Borçlar Kanununun vekâlet sözleşmesi hükümleri uygulanır.

4) Tesis sahibi, gerekçesini yazılı olarak iş sahibine bildirmek kaydıyla inşa sürecinde uygun görmediği iş sahibi temsilcisinin değiştirilmesini iş sahibinden talep edebilir.

TESİS SAHİBİNİN GENEL SORUMLULUKLARI

MADDE 11- 1) Tesis sahibi, işlere gereken özen ve ihtimamı göstermeyi, sözleşme konusu işi, sözleşmeye göre belirlenen süre ve bedel dâhilinde gerçekleştirmeyi ve oluşabilecek kusurları sözleşme hükümlerine uygun olarak gidermeyi kabul ve taahhüt eder. Tesis sahibi, üstlenmiş olduğu iş ve bu işe ilişkin programa uygun olarak, geminin süresinde teslim ve montajı için gerekli her türlü makine, araç ve yardımcı tesisleri hazırlamak, her türlü malzemeyi ve personeli sağlamak zorundadır. Tesis sahibinin sözleşmede belirtilen yükümlülüklerinin ihlal edilmesi nedeniyle üçüncü şahısların bir zarara uğraması halinde, her türlü zarar tesis sahibi tarafından tazmin edilir.

2) Tesis sahibi, sözleşme konusu geminin iş sahibine teslimine kadar korunmasından sorumludur.

3) Tesis sahibi inşa süresince, Devletin yetkili kuruluşlarınca piyasaya arzına ve ürün güvenliğine ilişkin yapılan düzenlemelere uygun makine ve ekipmanı kullanmak zorundadır.

4) Tesis sahibi tarafından teslim edilecek geminin kabulünden sonra asgari 12 ay garanti süresi olacaktır. Tesis sahibi, bu süre içerisinde meydana gelecek her türlü gizli ayıplar ile iş sahibinin hatasından kaynaklanmayan kusurları bedelsiz gidermeyi kabul ve taahhüt eder. Açık ayıplara ilişkin ihbar külfetine yönelik mevzuat hükümleri saklıdır.

5) Tesis sahibi, geminin garanti süresi içinde, gerek malzeme ve işçilik gerekse montaj hatalarından dolayı arızalanması halinde işçilik masrafı, değiştirilen parça bedeli ya da başka herhangi bir ad altında hiçbir ücret talep etmeksizin tamirini yapmak veya yaptırmakla yükümlüdür.

6) Tesis sahibi uluslararası sözleşmelerde tanımlandığı şekilde geminin inşa başlangıcını zamanında yapmakla, gemi inşa süreci boyunca iş sahibini bilgilendirmekle ve geminin inşasını zamanında bitirmekle yükümlüdür. Tesis sahibi ayrıca, ikincil düzenlemeler ile kendisine getirilen sorumlulukları da yerine getirmek zorundadır. Gemiye Devletin yetkili kuruluşlarınca yapılacak denetimlerin zamanında gerçekleştirilmesinden sorumludur.

7) Gemi inşa edilirken, iş sahibinin sağladığı malzemenin veya geminin inşası için gösterdiği yerin ayıplı olduğu anlaşılır veya geminin gereği gibi ya da zamanında inşa edilmesini tehlikeye düşürecek başka bir durum ortaya çıkarsa, tesis sahibi bu durumu hemen iş sahibine bildirmek zorundadır; bildirmezse bundan doğacak sonuçlardan sorumlu olur.

8) Tesis sahibi gemi inşa süreci ve sonrasında sözleşmede belirtilmesi halinde ve tesis sahibi tarafından talep edilmesi durumunda 13 üncü madde kapsamında sigorta yaptırmakla yükümlüdür.

9) Tesis sahibi, geminin deneme seyrinin yapılabilmesi için iş sahibine gerekli bilgilendirmeyi yapmakla ve geminin deneme seyrini yaptırmakla yükümlüdür.

10) Geminin, sözleşmede üzerinde anlaşılan nitelikleri veya sözleşmede kararlaştırılmış olmasa bile dürüstlük kuralının ve ticari doğruluğun bir gereği olarak gemide bulunması lüzumlu nitelikleri taşımaması ayıplı olması anlamına gelir. Tesis sahibi ayıplı gemi ortaya çıkması durumunda iş sahibine bedel indirimi, sözleşmeden dönme, eserin tamiri veya tazminat hakkından iş sahibinin talep ettiğini sağlamakla yükümlüdür.

İŞ SAHİBİNİN GENEL SORUMLULUKLARI

MADDE 12- İş sahibi, tesis sahibi ile aralarında yapılan sözleşme hükümlerine göre belirlenen bedeli ödemekle yükümlüdür.

2) İş sahibinin bedel ödeme borcu teslim anında muaccel hale gelir. İş sahibi, kendisine teslim edilen ve sözleşmeye uygun şekilde inşa edilmiş gemiyi teslim almalıdır. Aksi takdirde Türk Borçlar Kanununun temerrüde ilişkin hükümleri uygulanır.

4) İş sahibi gemi inşa süreci ve sonrasında sözleşmede belirtilmesi halinde ve tesis sahibi tarafından talep edilmesi durumunda teminat vermekle yükümlüdür. İş sahibi ticari sırları ifşa etmemek ile yükümlüdür. Verilen teminat geminin bedelinden mahsup edilir.

SORUMLULUK VE SİGORTA HÜKÜMLERİ

MADDE 13- 1) Sözleşmenin 16 ncı maddesi gereğince teslim kadar tesis sahibi gemi ve ekipmanda oluşacak hasar ve riskten sorumludur. Teslim ile birlikte mülkiyet ve aynı zamanda hasar ve risk iş sahibine geçer.

2) Tesis sahibi gemiye bütün risklere karşı yangın, doğal afet ve nakliye sigortası yaptırmakla yükümlüdür. Malzemenin iş sahibi tarafından karşılandığı durumlarda aksine anlaşma yapılmadıkça tesis sahibi, bu malzemelerin sigortasını yaptırmakla yükümlü değildir. Alıcı fazladan oluşacak sigorta primlerini ödemek kaydıyla işyerinin de sigortalanmasını isteyebilir.

3) Sigorta değeri iş sahibinin ödediği taksit tutarından az olamaz ve Sözleşmede kararlaştırılan gemi bedelini aşamaz. Tesis sahibi kendi kusurundan kaynaklanmayan ve tamir gerektiren riziko hallerinde sigorta bedelinin tamir için gerekli kısmını önceden alabilir.

SÖZLEŞMENİN DEVAMI SIRASINDA MEYDANA GELEN DEĞİŞİKLİKLER

MADDE 14- 1) Tesis sahibi tarafından gerçekleştirilen inşa aşamaları esnasında iş sahibinin talebiyle değişiklikler yapılabilir. Ancak bu değişiklikler Sözleşmenin genel hükümlerine aykırılık teşkil etmemeli yahut tesis sahibinin Sözleşme kapsamındaki yükümlülüklerine hanel getirmemelidir. Yapılması talep edilen değişikliklerin Sözleşmenin bedel ve teslim zamanı

hususlarına aykırılık teşkil etmesi halinde tesis sahibi bu değişiklikleri kabul etmeme hakkına sahiptir. İş sahibi tarafından yapılacak değişiklik talepleri tesis sahibine yazılı olarak bildirilmek zorundadır.

2) İşin devamı esnasında tesis sahibi işyerinin, makine ve ekipmanların kullanımının iyileştirilmesi amacıyla geminin teknik özelliklerine ilişkin küçük değişiklikler yapma hakkına sahiptir. Ancak tesis sahibi bu değişiklikleri iş sahibine derhal ve gecikmeksizin bildirmekle yükümlüdür.

3) Sözleşmenin imzalanmasının ardından uyulmakla yükümlü bulunan ulusal ya da uluslararası düzenlemelerde veya sınıflama kuruluşu kurallarında değişiklik olması halinde tesis sahibi değişiklikleri derhal ve gecikmeksizin iş sahibine bildirir. Yapılan değişikliklerin inşaaşamalarında zorunlu değişiklik gerektirmesi halinde ve iş sahibince yazılı talimat verilmesi durumunda tesis sahibi tarafından Sözleşme konusu işle ilgili değişiklikler yerine getirilir. Sözleşme hükümlerinde değişiklik yapmayı gerektirecek değişikliklerin bulunması halinde tesis sahibi ve iş sahibi ile Sözleşme maddeleri yeniden müzakere edilir. İş sahibinin talimat vermemesi yahut verdiği talimat Sözleşmede değişiklik gerektirdiği halde müzakere görüşmesine katılmaması halinde tesis sahibi Sözleşmeyi feshedebilir. Uyulmakla yükümlü bulunan ulusal ya da uluslararası düzenlemelerde veya sınıflama kuruluşu kurallarında yapılan değişikliklerin ihtiyari olması durumunda tesis sahibi bu değişiklikleri ancak iş sahibinin talimatıyla yerine getirir.

4) Sözleşmenin devamı esnasında Sözleşmenin teknik şartnamesinde belirtilen malzemelerin artık üretilmemesi yahut ithalinin yapılamaması hallerinde tesis sahibi durumu iş sahibine yazılı olarak bildirmek şartıyla aynı kalitede malzeme ile değişiklik yapabilir.

TEST VE DENEME SEYİRLERİ

MADDE 15- 1) Tesis sahibi, tarihini iş sahibine en az 7 (yedi) iş günü önceden yazılı olarak haber vermek şartıyla, geminin deneme seyirlerini yaptırmakla yükümlüdür. İş sahibi, temsilcisinin deneme seyrine katılmasını sağlar. İş sahibi temsilcisinin geçerli bir mazeret sunulmaksızın deneme seyrine katılmaması halinde, eğer deneme seyri sınıflama kuruluşunun ve/veya Devletin yetkili görevlisinin nezaretinde gerçekleştirilmişse, iş sahibi deneme seyri sonuçlarına itiraz edemez.

2) Deneme seyri, teknik şartnamede belirtilen hava koşullarında yapılır. Teknik şartnamede belirtilen hava koşullarının sağlanmasında gecikme olması halinde deneme seyri mümkün olan zamanda yapılır. İş sahibince tesis sahibinden bu gecikmeye dönük herhangi bir tazminat istenemez.

3) Deneme seyri Devletin yetkili görevlisi ve/veya sınıflama kuruluşu görevlisi nezaretinde yapılır. Deneme seyri esnasında geminin tüm makine ve teçhizatlarının teknik şartnamede belirtilen süre ve kalitede verimli olması gerekir. Deneme seyrine ilişkin, görevlendirilmesi gereken personel de dahil olmak üzere, tüm harcamalar tesis sahibi tarafından yapılır.

GEMİNİN İŞ SAHİBİ TARAFINDAN KABULÜ VEYA REDDİ

MADDE 16- 1) Deneme seyrinin tamamlanmasını ardından deneme seyrinin uygun olduğu sonucu ortaya çıkarsa tesis sahibi derhal bu hususu ve geminin teslim hazırlanmış olduğunu iş sahibine bildirir. İş sahibi deneme seyri sonuçlarını inceleyerek 48 (kırk sekiz) saat içinde gemiyi kabul ettiğini ya da gerekçelerini de açıkça yazarak reddettiğini tesis sahibine yazılı olarak bildirmekle yükümlüdür.

2) Deneme seyri sonuçları geminin bir parçasının veya donanımının şartları sağlamadığını gösterirse ya da iş sahibi tarafından alınan ilk sonuçlara geçerli nedenlerle itiraz edilirse tesis sahibi, derhal anılan eksiklikleri gidererek yeni bir deneme seyri yaptırır. Bu deneme seyri sonrasında da 1 nci fıkradaki hükümler uygulanır.

3) Yapılan ikinci deneme seyri sonuçlarında da geminin niteliklerini karşılamayan küçük uygunsuzluklarla karşılaşır ya da iş sahibi geçerli nedenlerle sonuçlara itiraz ederse tesis sahibi ya anılan eksiklikleri tamamlamak adına süre talep eder ya da geminin çalışmasını engellemeyen bu küçük eksiklikler için iş sahibi bedel indirimine hak kazanır. Deneme seyri sonucu geminin denize elverişli olmadığı ortaya çıkarsa iş sahibi sözleşmeden kaynaklanan seçimlik haklarından birini kullanabilir. Anlaşılamayan hallerde uyuşmazlık görevli mahkeme eliyle sonuçlandırılır.

4) Geminin iş sahibi tarafından yukarıda belirtilen usuller sonrasında yazılı olarak kabulü halinde sonrasında teslimi reddetme hususunda herhangi bir gerekçe ileri sürülemez. Gizli ayıplar konusunda mevzuat hükümleri saklıdır.

5) Deneme seyri esnasında kullanılanlardan kalan yakıt, temiz su vb. diğer sarf malzemeleri geminin teslimi esnasında iş sahibi tarafından ayrıca satın alınır. Bu bedel sözleşme bedeline dâhil değildir.

GEMİNİN TESLİMİ

MADDE 17- 1) Gemi Sözleşmede belirtilen tarihte 1 inci maddede belirtilen işyerinde ya da işyerine en yakın ve uygun deniz şartlarında teslim edilir. Sözleşmeye göre teslim tarihinin ertelenmesine izin veren şartların varlığı halinde teslim tarihi bu süreler kadar uzatılabilir. Aksi taraflarca kararlaştırılmadığı takdirde teslim, teslim tarihinden asgari 10 (on) iş günü öncesinden daha erken bir tarihte olamaz.

2) İş sahibinin edimini tamamen ifa etmesi koşuluyla teslim sonuçlarını doğurur. Mülkiyetin başlangıçta iş sahibine ait olduğu yönünde anlaşma bulunması halinde teslim için zilyetliğin devri yeterlidir. Teslimin geçerli olabilmesi için 2 nüsha halinde düzenlenen Teslim ve Kabul Tutanağı taraflarca imzalanır.

3) Tesis sahibi geminin teslimi esnasında sertifikalar, çizimler, teknik dosya, garanti belgesi, satış faturası vb. gemiye ilişkin tüm belgeleri de iş sahibine teslim eder.

4) Geminin teslimi ile birlikte tüm koruma yükümlülüğü ve hasar külfeti iş sahibine geçer.

5) Geminin, tesis sahibinin işyerinde teslim edilmesi sonrasında iş sahibi teslim tarihinden itibaren en geç 3 (üç) iş günü içerisinde gemiyi bulunduğu yerden almakla yükümlüdür. Alınmadığı takdirde iş sahibi tesis sahibine bağlama ücreti ödemekle yükümlüdür. Bağlama ücreti günlük ... TL'dir.

GECİKME, SÜRE UZATIMLARI VE MÜCBİR SEBEPLER

MADDE 18- 1) Doğal afetler, savaş, kanuni grev, salgın hastalık, kısmi veya genel seferberlik gibi mücbir sebep hallerinde Sözleşme anılan sebep için geçen süre kadar uzamış kabul edilir.

2) 1 inci fıkrada sayılan sebepler dışında kalan ve tesis sahibinin kusurundan kaynaklanmayan gecikmelerde de tesis sahibince gecikmenin nedenine ilişkin belgeler iş sahibine verilmek kaydıyla teslim bu süre kadar ertelenmiş kabul edilir.

3) Yukarıda sayılan sebeplerden tesis sahibi tarafından öngörülebildiği halde gerekli önlemi almaması nedeniyle oluşacak gecikmelerde süre uzatımı verilmez. Yukarıda sayılan sebeplerin teslim tarihinden sonraki bir tarihte meydana gelmesi halinde süre uzatımı verilmez.

4) Tesis sahibi herhangi bir sebeple teslim tarihinde gecikme meydana gelecek olması halinde sebebi öğrendiği tarihten itibaren 10 (on) iş günü içerisinde iş sahibini yazılı olarak bilgilendirmekle yükümlüdür.

5) Gecikmenin yukarıda sayılan nedenlerden kaynaklanmaması hallerinde; kimin kusurundan dolayı gecikme yaşandı ise bu taraf diğer tarafa her gün için ... TL gecikme tazminatı ödemekle yükümlüdür.

SÖZLEŞMENİN FESHİ

MADDE 19- 1) İş sahibi, geminin inşasının tamamlanmasından önce yapılmış olan kısmın karşılığını ödemek ve tesis sahibinin bütün zararlarını gidermek koşuluyla sözleşmeyi feshedebilir. Sözleşmenin bu şekilde feshi için feshi haklı gösterecek bir nedene dayanılması ve bu nedenin fesih beyanında gösterilmesi şart değildir.

2) 1 inci fıkraya göre iş sahibinin bu husustaki fesih iradesini gösteren beyanının tesis sahibine ulaşması anında sözleşme ileriye etkili olacak şekilde sona erer ve tesis sahibinin geminin inşasını tamamlama, iş sahibinin ise ifaya katılma gibi borçları ortadan kalkmış olur. Feshin geminin zamanında tamamlanmaması vb. şekilde tesis sahibinin kusurundan kaynaklanan nedenlerle feshi halinde iş sahibi yaptığı ödemelerin iadesi ile katlandığı zararın tazminini talep edebilir.

3) İş sahibinin Sözleşmede belirtilen bedeli ödememesi halinde tesis sahibince iş sahibine yazılı bildirimde bulunulur. İş sahibince bu yazılı bildirim tarihinden itibaren 5 (beş) iş günü içerisinde ödememenin yapılmaması durumunda tesis sahibi, işi durdurma hakkına sahiptir. Bu süre ödememenin daha sonra yapılması halinde gecikme süresi olarak Sözleşmenin süresinin sonuna eklenir. Tesis sahibinin bu gecikme nedeniyle oluşan zararları iş sahibi tarafından tazmin edilir.

4) 3 üncü fıkra gereğince verilen 5 (beş) iş günlük sürenin geçmesi sonrasında; ödemenin 15 (on beş) iş günü sonrasında da yapılmaması durumunda tesis sahibi sözleşmeyi feshedebilir. Bu halde de tesis sahibi inşa aşamasına göre yapılmış kısmın bedeli ile bütün zararlarını iş sahibinden tazmin eder.

UYUŞMAZLIK HALİNDE UYGULANACAK MEVZUAT

MADDE 20- 1) Taraflar Sözleşmenin tüm maddelerinin geçerliliğini kabul ve taahhüt ederler. Bu Sözleşme ile Türk hukukunun emredici hükümlerine aykırı yapılan anlaşmalar hükümsüzdür. Bu Sözleşmede hüküm bulunmayan hallerde Türk Borçlar Kanununun ilgili hükümleri uygulanır.

2) Sözleşme ile ilgili uyuşmazlıklarda (...) Mahkemeleri yetkilidir.(TARİH)

XXX

YYY

ÖZGEÇMİŞ

Adı : Akif
Soyadı : PATIR
Doğum Tarihi : 24/01/1988
Doğum Yeri : Mut
Lise : 2001 - 2005, Mut Anadolu Lisesi
Lisans : 2005 – 2011, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi
Çalıştığı Kurum : 2015 – devam ediyor, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

