



**ONDOKUZ MAYIS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**NAVLUN SÖZLEŞMESİNDE TAŞIYANIN
SORUMLULUĞU**

Yüksek Lisans Tezi

Safa Murat TEKİN

**Danışman
Doç. Dr. Mustafa TÜYSÜZ**

Samsun, 2017

**ONDOKUZ MAYIS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**NAVLUN SÖZLEŞMESİNDE TAŞIYANIN
SORUMLULUĞU**

Yüksek Lisans Tezi

Safa Murat TEKİN

Danışman
Doç. Dr. Mustafa TÜYSÜZ

Samsun, 2017

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

Hazırladığım Yüksek Lisans Tezinin bütün aşamalarında bilimsel etiğe ve akademik kurallara riayet ettiğimi, çalışmada doğrudan veya dolaylı olarak kullandığım her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve yararlandığım eserlerin kaynakçada gösterilenlerden oluştuğunu, yazımda enstitü yazım kılavuzuna uygun davranıldığını taahhüt ederim.

... / ... / 2017

Safa Murat TEKİN

TEZ KABUL VE ONAYI

Safa Murat TEKİN tarafından hazırlanan Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu başlıklı bu çalışma, **(Savunma Sınavı Tarihi)** tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oy birliğiyle/oy çokluğuyla başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan :	_____	İmza	_____
Üye :	_____	İmza	_____
Üye :	_____	İmza	_____
Üye :	_____	İmza	_____

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

___ / ___ / ___

Enstitü Müdürü

(İmza ve Mühür)

ÖZET

NAVLUN SÖZLEŞMESİNDE TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

Safa Murat TEKİN

Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü
Özel Hukuk Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans, Haziran/2017

Danışman: Doç. Dr. Mustafa TÜYSÜZ

Deniz Ticareti Hukuku'nda en önemli hususlardan biri taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesidir. Zira deniz yolu ile yük taşıma işini gerçekleştiren kişi taşıyandır. Uygulamada da deniz ticareti alanında uyumsuzlukların çok büyük bir bölümü taşıyanın sorumluluğunu doğurmaktadır. Dolayısıyla taşıyanın sorumluluğunu belirlemek ve sınırlarını çizmek uygulama açısından da hayati öneme sahiptir.

Türk Ticaret Kanunu'nun beşinci kitabını oluşturan Deniz Ticareti Hukuku kısmında taşıyanın sorumluluğuna önem verilmiştir. Zira bu konu Taşıyanın Sorumluluğu ve Hakları başlığı altında özel olarak düzenlenmiştir. Ancak taşıyanın sorumluluğu hakkında Türk Ticaret Kanunu'nda bulunan hükümler bunlardan ibaret değildir. Türk Ticaret Kanunu'nda bazı başka hükümlerin içerisinde de taşıyanın sorumluluğuna ait hususlara rastlamak da mümkündür.

Taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesi, deniz yolu ile taşıma işlerinin uluslararası niteliğe sahip olmasından dolayı, birçok ülkeyi ilgilendirmektedir. Zaten bu sebepten dolayı taşıyanın sorumluluğu birçok konvansiyonda düzenlenmiştir. Bu konvansiyonların amacı ise bu konu hakkında yeknesak kurallar ortaya çıkarmaktır. Zira günümüze kadar taşıyanın sorumluluğu hakkında dört önemli konvansiyon oluşturulmuştur.

İşte taşıyanın sorumluluğu ancak bu ulusal ve uluslararası düzenlemeler birlikte değerlendirildiği zaman tam olarak anlaşılabilir. Bu düzenlemelerin hepsi genel olarak aynı çerçeve etrafında şekillenmektedirler. Ancak gelişen teknoloji ve ekonomik hayatın yeni ihtiyaçları çerçevesinde birbirlerinden ayrılmaktadırlar. Ayrıca bu düzenlemeler taşıyan ya da taşıtanın lehine veya denizci ya da denizci olmayan devletler lehine düzenlenmelerine göre de farklılıklar içermektedirler. Günümüzde taşıyanın sorumluluğu hakkında denilebilir ki ulusal kaynaklar neredeyse tamamen uluslararası konvansiyonlar nezdinde şekillenerek oluşturulmuştur.

Taşıyanın sorumluluğu hakkında ortaya koyulan her uluslararası konvansiyona tüm devletler taraf değildir. Zira bazı konvansiyonlar birçok devlet tarafından kabul edilirken bazılarını kabul eden devlet sayısı ise azdır. Ancak kabul edilip edilmemekten bağımsız olarak neredeyse her devletin mevzuatında bu konvansiyonların her birinden bazı hükümler bulunmaktadır. Ayrıca bu alanda ortaya çıkan konvansiyonların hepsi halen yürürlüktedir. Dolayısıyla taşıyanın sorumluluğunun bunlardan bağımsız olarak ele alınması mümkün değildir.

Anahtar Kelimeler: Navlun sözleşmesi, taşıyanın sorumluluğu, Lahey Kuralları, Hamburg Kuralları, Rotterdam Kuralları.

ABSTRACT

CARRIER'S LIABILITY IN CARRIAGE OF GOODS BY SEA

Safa Murat TEKİN

Ondokuz Mayıs University, Institute of Social Sciences

The Department of Private Law, M.A., June/2017

Supervisor: Assoc. Prof. Mustafa TÜYSÜZ

The most important issue in Maritime Trade Law is the determination of the liability of the carrier. Because the person carrying the goods by sea is the carrier. In practice, a large part of the disputes bear the liability of the carrier. Therefore, it is also vital for the practice to determine the liability of the carrier and draw its boundaries.

In Maritime Trade Law, which is the fifth book of the Turkish Commercial Code, special importance has been given to the carrier's liability. This issue is specially regulated under the title Carrier's Liability and Rights. However, the regulations of the carrier's liability on the Turkish Commercial Code are not limited to these provisions. Its possible to find articles pertaining the liability of the carrier in some other provisions of the Turkish Commercial Code.

The determination of the carrier's liability concerns many countries due to the international nature of the maritime transport. Because of this reason, the liability of the carrier is regulated in many conventions. The purpose of these conventions is to form uniform rules on this subject. Four important conventions have been established about the liability of the carrier until today.

The liability of the carrier is fully understandable only when these national and international regulations are evaluated together. All of these regulations are generally shaped around the same frame. However, they are separated from each other under the new needs of developing technology and economic life. They also have differences on the reason they are regulated, according to the favor of the carrier or the shipper, or to the favor of the maritime or non-maritime countries. Today it can be said about the liability of the carrier that the national regulations are shaped almost entirely at the form of the international conventions.

Not all countries accept every international convention laid down about the liability of the carrier. Because some conventions are accepted by many countries while the number of countries accepting some are not that much. However, regardless of whether or not they are accepted, almost every country's legislation contains provisions from each of these conventions. In addition, all the conventions regulated in this area are still in force. It is therefore not possible to take account of the liability of the carrier independently.

Key Words: Carriage of goods by sea, carrier's liability, Hauge Rules, Hamburg Rules, Rotterdam Rules.

İÇİNDEKİLER

ÖZET	vi
ABSTRACT.....	vii
İÇİNDEKİLER	viii
KISALTMALAR	xiv
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

GENEL OLARAK YÜK TAŞIMA

1.1. Yük Kavramı	4
1.2. Yük Taşıma ile İlgili Yasal Düzenlemeler	6
1.2.1. Türk Hukuku	6
1.2.2. Uluslararası Konvansiyonlar	6
1.2.2.1. Kara Yolu	6
1.2.2.2. Demir Yolu	7
1.2.2.3. Hava Yolu	7
1.2.2.4. Deniz Yolu	8
1.3. Yük Taşıma Sözleşmesi	9
1.3.1. Genel Olarak	9
1.3.2. Tanımı	10
1.3.3. Hukuki Niteliği	11
1.3.3.1. Üçüncü Kişi Lehine Sözleşme	11
1.3.3.2. İş Görme Sözleşmesi	12
1.3.3.2.1. Genel Hizmet Sözleşmesi	12
1.3.3.2.2. Eser Sözleşmesi	12
1.3.3.2.3. Vekalet Sözleşmesi	13
1.3.3.2.4. Sonuç	13
1.3.4. Unsurları	14
1.3.4.1. Taahhüt Unsuru	14
1.3.4.2. Ücret Unsuru	15

İKİNCİ BÖLÜM

NAVLUN SÖZLEŞMESİ

2.1. Yasal Düzenleme	17
2.2. Tanımı, Unsurları, Tarafları, Hukuki Niteliği ve Türleri	19

2.2.1. Tanımı	19
2.2.2. Unsurları.....	20
2.2.2.1. Yük Taşıma Taahhüdü.....	20
2.2.2.2. Taşımanın Deniz Yoluyla Yapılması.....	21
2.2.2.3. Taşımanın Gemi ile Yapılması	22
2.2.2.4. Taşıyanın Yüke Zilyet Olması.....	23
2.2.2.5. Taşıma İşi Karşılığında Bir Ücret Ödenmesi (Navlun Ödenmesi)	24
2.2.3. Tarafları.....	24
2.2.3.1. Taşıyan.....	25
2.2.3.2. Taşıtan.....	26
2.2.3.3. Yükleten.....	26
2.2.3.4. Gönderilen	27
2.2.4. Hukuki Niteliği.....	28
2.2.5. Türleri.....	28
2.2.5.1. Kırkambar Sözleşmesi	30
2.2.5.2. Çarter Sözleşmeleri.....	31
2.2.5.2.1. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi	33
2.2.5.2.2. Tam Çarter Sözleşmesi.....	35
2.2.5.2.3. Kısmi Çarter Sözleşmesi	36
2.2.5.2.4. Zaman Çarteri Sözleşmesi.....	36
2.2.5.2.4.1. Genel Olarak	36
2.2.5.2.4.2. Tanımı	38
2.2.5.2.4.3. Tarafların Yükümlülükleri	38
2.2.5.2.4.4. Şekli ve Özellikleri.....	39
2.2.5.2.4.5. Önemli Klozlar.....	40
2.2.5.2.4.6. Uygulanacak Hükümler	41

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK TİCARET KANUNU'NA GÖRE

NAVLUN SÖZLEŞMESİNDE TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

3.1. Taşıyanın Sorumluluğu Hükümlerinin Kaynağı	42
3.2. Genel Olarak.....	43
3.3. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumlu Olduğu Haller	45
3.3.1. Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişsiz Olması Sebebi ile Sorumluluk	46
3.3.1.1. Genel Olarak.....	47
3.3.1.2. Denize Elverişlilik	50

3.3.1.3. Yola Elverişlilik.....	51
3.3.1.4. Yüke Elverişlilik.....	51
3.3.1.5. Denizde Can ve Mal Koruma ile İlgili Mevzuat Bakımından Elverişlilik ...	53
3.3.1.6. Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurulma Zamanı	53
3.3.1.7. Taşıyanın Sorumluluğunun Niteliği.....	54
3.3.2. Yüke Özen Gösterme Borcunun Yerine Getirilmemesi Sebebi ile Sorumluluk..	56
3.3.2.1. Yükün Zayi Olması veya Hasara Uğraması Sebebi ile Sorumluluk.....	56
3.3.2.1.1. Genel Olarak.....	56
3.3.2.1.2. Yükün Zayi Olması	57
3.3.2.1.3. Yükün Hasara Uğraması.....	58
3.3.2.1.4. Taşıyanın Sorumluluğunun Niteliği	59
3.3.2.2. Yükün Gereken Süre İçerisinde Taşınmaması Sebebi İle Sorumluluk.....	60
3.3.2.2.1. Genel Olarak.....	60
3.3.2.2.2. Yükü Geç Teslim Etme	60
3.3.2.2.3. Taşıyanın Sorumluluğunun Niteliği	61
3.3.2.3. Yükün Navlun Sözleşmesinde Belirtilmiş Olan Gemiden Başka Gemiye Yüklenmesi Sebebi ile Sorumluluk	62
3.3.2.3.1. Genel Olarak.....	62
3.3.2.3.2. Taşıyanın Sorumluluğunun Niteliği	63
3.3.2.4. Yükün Güvertede Taşınması Sebebi ile Sorumluluk.....	63
3.3.2.4.1. Genel Olarak.....	63
3.3.2.4.2. Taşıtan ile Yükleten Arasındaki Anlaşma.....	64
3.3.2.4.3. Ticari Teamül	66
3.3.2.4.4. Taşıyanın Sorumluluğunun Niteliği	66
3.3.2.5. Yolculuk Esnasında Haklı Sebebe Dayanmaksızın Rotadan Ayrılma Sebebi ile Sorumluluk.....	67
3.3.2.5.1. Genel Olarak.....	67
3.3.2.5.2. Rotadan Haksız Ayrılma	68
3.3.2.5.3. Taşıyanın Sorumluluğunun Niteliği	69
3.4. İnceleme ve Bildirim	69
3.4.1. Genel Olarak	69
3.4.2. İnceleme	70
3.4.3. Bildirim	71
3.4.4. İnceleme ve Bildirim Yapmamanın Sonuçları	72
3.5. Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması.....	73
3.5.1. Genel Olarak	73
3.5.2. Sorumluluk Sınırı	75

3.5.2.1. Türk Ticaret Kanunu madde 1186 Fıkra 2.....	75
3.5.2.2. Türk Ticaret Kanunu madde 1186 Fıkra 1.....	76
3.5.2.3. Türk Ticaret Kanunu madde 1186 Fıkra 6.....	77
3.5.3. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı	77
3.6. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulma Halleri	78
3.6.1. Genel Olarak	78
3.6.2. Geminin Teknik Yönetimi ve Yangın.....	79
3.6.2.1. Geminin Sevki ve Başkaca Teknik Yönetimi.....	80
3.6.2.2. Yangın.....	81
3.6.3. Denizde Kurtarma	83
3.6.4. Rotadan Haklı Ayrılma	84
3.6.5. Yükün Cins veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi	85
3.6.6. Taşıyanın Kusursuzluk ve İlliyet Bağlı Karinelerinden Yararlandığı Haller.....	86
3.6.6.1. Genel Olarak	86
3.6.6.2. Özel Haller.....	87

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI KONVANSİYONLARA GÖRE

NAVLUN SÖZLEŞMESİNDE TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

4.1. Konvansiyonların Ortaya Çıkışı ve Uygulanma Alanları	89
4.1.1. Konvansiyonların Ortaya Çıkışı.....	89
4.1.2. Konvansiyonların Uygulanma Alanları	89
4.1.2.1. Lahey Kuralları	89
4.1.2.2. Lahey/Visby Kuralları	90
4.1.2.3. Hamburg Kuralları	90
4.1.2.4. Rotterdam Kuralları	93
4.2. Uluslararası Konvansiyonlara Göre Taşıyanın Sorumluluğu.....	94
4.2.1. Genel Olarak	94
4.2.2. Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları	95
4.2.2.1. Genel Olarak	95
4.2.2.2. Taşıyanın Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Tutma Yükümlülüğü ve Sorumluluğu.....	96
4.2.2.3. Taşıyanın Yüke Özen Gösterme Yükümlülüğü ve Sorumluluğu	97
4.2.2.4. Taşıyanın Yükün Zayi Olması veya Hasara Uğramasından Doğan Zararlardan Sorumluluğu	98
4.2.2.5. Taşıyanın Sorumluluğuna İlişkin Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda Düzenlenen Diğer Bazı Hükümler.....	100

4.2.3. Hamburg Kuralları	102
4.2.3.1. Genel Olarak	102
4.2.3.2. Taşıyanın Yükün Zayi Olması, Hasara Uğraması veya Geç Teslim Edilmesinden Doğan Zararlardan Sorumluluğu	103
4.2.3.2.1. Genel Olarak	103
4.2.3.2.2. Sorumluluk Süresi	104
4.2.3.2.2.1. Teslim Alma	105
4.2.3.2.2.2. Teslim Etme	106
4.2.3.2.3. Taşıyanın Kusuru	107
4.2.3.2.4. Yükün Zayi Olması, Hasara Uğraması veya Geç Teslim Edilmesi	108
4.2.3.2.5. Özel Olarak Düzenlenmiş Haller	111
4.2.3.2.5.1. Yangın	111
4.2.3.2.5.2. Canlı Hayvan	112
4.2.3.2.5.3. Can veya Yük Kurtarma	113
4.2.3.2.5.4. Güverte Yüğü	113
4.2.3.3. Sorumluluğun Sınırlandırılması	115
4.2.3.3.1. Genel Olarak	115
4.2.3.3.2. Sorumluluk Sınırının Belirlenmesi	116
4.2.3.4. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı	118
4.2.4. Rotterdam Kuralları	119
4.2.4.1. Genel Olarak	119
4.2.4.2. Taşıyanın Yükümlülükleri	119
4.2.4.2.1. Taşıyanın Temel Yükümlülüğü	119
4.2.4.2.2. Taşıyanın Yükümlülük Süresi	120
4.2.4.2.3. Taşıyanın Yüke Özen Gösterme Borcu	121
4.2.4.2.4. Taşıyanın Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü	122
4.2.4.2.5. Taşıyanın Tehlike Teşkil Edebilecek Yükler Bakımından Yükümlülüğü	124
4.2.4.2.6. Yüklerin Yolculuk Esnasında Gözden Çıkarılması Nedeniyle Taşıyanın Yükümlülüğü	125
4.2.4.3. Taşıyanın Sorumluluğu	125
4.2.4.3.1. Taşıyanın Yükün Zayi Olması, Hasara Uğraması veya Gecikmesinden Doğan Sorumluluğu	126
4.2.4.3.2. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması	127
4.2.4.3.2.1. Diğer Düzenlemelerle Aynı Olan Sorumsuzluk Halleri	130

4.2.4.3.2.2. Diğer Düzenlemelerden Değiştirilerek Alınan Sorumsuzluk Halleri	130
4.2.4.3.2.3. Yeni Getirilen Sorumsuzluk Halleri	131
4.2.4.3.2.4. Taşıyanın Sorumsuzluğunun İstisnaları	131
4.2.4.3.3. Taşıyanın Özel Olarak Düzenlenen Sorumluluk Halleri.....	133
4.2.4.3.3.1. Yükün Güvertede Taşınması.....	133
4.2.4.3.3.2. Rotadan Ayrılma	134
4.2.4.4. Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması.....	134
4.2.4.4.1. Genel Olarak.....	134
4.2.4.4.2. Konvansiyonun 59. Maddesi Uyarınca Sorumluluğun Sınırlandırılması	135
4.2.4.4.3. Konvansiyonun 60. Maddesi Uyarınca Sorumluluğun Sınırlandırılması	137
4.2.4.5. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı.....	138
SONUÇ	139
KAYNAKÇA.....	141
ÖZGEÇMİŞ	149

KISALTMALAR

bkz.	:	Bakınız
drl.	:	Derleyen
p.	:	Page
s.	:	Sayfa
ss.	:	Sayfadan sayfaya



GİRİŞ

Deniz yolu insanlararası ilişkilerde eskiden olduğu gibi günümüzde de aynı önemini korumaktadır. Dünya üzerinde uluslararası ticaretin en önemli kısmı deniz yolu ile yapılmaktadır. Zira deniz yolu ile yapılan taşımalar hava, kara veya demir yolu ile yapılan taşımalarla karşılaştırılamayacak derecede büyük ölçeklerde yük taşımaya elverişlidir. Ülkemizin de dörtte üçünün denizlerle çevrili olduğunu düşündüğümüzde deniz ticaretinin önemi bir kat daha artmaktadır.

Deniz yolu ile yapılan taşıma işlerinde gemilerin denizde yolculuğu, yükleme, boşaltma, limanlara giriş ve çıkış, deniz kazalarının önlenmesi, zararın paylaşılması gibi faaliyetleri düzenleyici kurallara çok eski zamanlardan beri ihtiyaç duyulmuştur. Bunu kolaylaştırmak için de Deniz Hukuku eskiden beri iki ana gruba ayrılmaktadır. Bunlar Deniz Kamu Hukuku ve Deniz Ticareti Hukuku'dur. Deniz Kamu Hukuku daha çok devletler arasında ve kişiler ile devlet arasında önem kazanırken, Deniz Ticareti Hukuku ise kişilerin deniz ticareti faaliyetleri dolayısıyla aralarındaki özel ilişkileri düzenleyen kurallar bütünüdür.

Deniz Ticareti Hukuku eskiden beri deniz ticaretinde rizikonun mümkün olduğu kadar azaltılması ve böylece de deniz ticaretinde güvenin sağlanması amacını taşıyan kuralların bütünü olarak karşımıza çıkmıştır. Zira gemi ile yük, açık denizde ve yabancı limanlarda sis, fırtına, yangın, deniz haydutluğu veya yükleme ve boşaltma gibi çeşitli tehlikelerle karşı karşıya bulunmaktadır. İşte özellikle geminin donatanı, taşıyan ve taşıtan, ilgili oldukları oranda, büyük bir sermaye ve sorumluluk rizikosun ezici ağırlığı altındadırlar.

Deniz Hukuku alanında eski zamanlardan beri birlik düşüncesi hakimdir. Ortaçağların başından itibaren deniz taşımasında bir işletme ortaklığına rastlamak mümkündür. Bu sebepten dolayı da Deniz Ticareti Hukuku deniz tehlikeleri ile ortak mücadeleyi, zararların en uygun şekilde önlenmesini veya mümkün olduğu kadar azaltılmasını sağlayacak birçok özel hüküm içermektedir. Dolayısıyla Deniz Ticareti Hukuku uluslararası bir nitelik taşımaktadır. Uluslararası alanda kuralların birleştirilmesi için iki yol takip edilmektedir. Bunlardan birincisi, ilgili kurumlarca tespit edilen uluslararası kuralların, sözleşmelere konulması suretiyle birlik sağlanmasıdır. İkinci ve daha çok başvurulmuş yol ise, uluslararası andlaşmalar yapılmasıdır.

Deniz Ticareti Hukuku alanının en büyük kısmını deniz yolu ile yük taşınması oluşturmaktadır. Zira deniz yolu ile yük taşımak diğer taşıma yöntemlerine (hava taşımacılığı, kara taşımacılığı ve demir yolu taşımacılığı yöntemlerine) göre hem daha ekonomik hem de büyük çaplı olabilmektedir. İşte bu bağlamda gemi aracılığıyla ve deniz yoluyla yük taşınmasına navlun sözleşmesi denmektedir.

Navlun sözleşmesiyle yükün taşınmasında ilgili birçok taraf bulunmaktadır. Taraflardan en önemlilerinden biri kuşkusuz taşıyandır. Zira deniz yolu ile ve gemi aracılığıyla taşımayı yapan asıl kişi taşıyandır. Dolayısıyla deniz tehlikeleriyle karşı karşıya kalacak olan kişi de taşıyandır. Bu nedenle taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesi esasında Deniz Ticareti Hukuku alanında çok önemli bir yere sahiptir. Zira ulusal ve uluslararası düzeyde sürekli bu konu üzerinde tartışılmaktadır.

Deniz Ticareti Hukuk alanının uluslararası bir alan olması ve günümüzde uluslararası alanda yeknesak kurallar bütünü oluşturulmaya çalışılması nedeniyle taşıyanın sorumluluğu incelenirken çok yönlü ele alınması kaçınılmazdır. Zira özellikle taşıyanın sorumluluğu hakkında (sadece Deniz Hukuku alanında değil) birçok andlaşma bulunmaktadır.

Bu çalışmada da taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu incelenmiştir. Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu ulusal mevzuatta düzenlendiği gibi uluslararası alanda da farklı andlaşmalarla düzenlenmiştir. İşte bundan dolayı, çalışmada, öncelikle Türk Ticaret Kanunu düzenlemesine göre taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu detaylıca anlatılmıştır. Daha sonra ise özellikle bu konu hakkında düzenlenmiş ve uluslararası alanda kabul edilmiş dört farklı konvansiyon bağlamında konu ele alınmıştır.

Önemle belirtmek gerekir ki, Türk Ticaret Kanunu navlun sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğunu düzenlerken uluslararası konvansiyonlardan da çok defa etkilenmiştir. Zira Türk Ticaret Kanunu'nun Gerekçesi'nin 1178 ile 1192. maddelerine ilişkin genel açıklamalar kısmında; *"deniz ticaretinin en önemli konularından biri olan "taşıyanın sorumluluğu"nun, bu ticaretin milletlerarası bir nitelik taşıması dolayısıyla, milletlerarası uygulamalara ve anlaşmalara uygun bir şekilde düzenlenmesi gerekmiştir"* denilerek ve *"... bu hükümlerde mevcut eksiklikler ve yoruma açık hususlar ise, on yıllık bir emeğin ürünü olan ve daha modern ilişkileri hesaba katan 1978 tarihli Hamburg Kurallarından alınmak suretiyle Tasarı tamamlanmıştır"* denilerek ve son olarak *"... 1978 tarihli Hamburg Kuralları da*

Türk hukuku açısından gereksinimleri karşılayabilecek yeni bazı hükümler ihtiva etmektedir. Bunlardan 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi sistemine aykırı olmayan bazılarının da milli hukuka kazandırılması kararlaştırılmıştır" denilerek, uluslararası konvansiyonların özellikle dikkate alındığı belirtilmiştir. Özellikle Türkiye'nin de taraf olduğu konvansiyon hükümleri direk olarak iç hukuka alınmıştır. İşte bu sebepten dolayı unutulmamalıdır ki Türk Ticaret Kanunu ile uluslararası konvansiyonlar birçok açıdan aynı esasları aynı şekillerde ele almaktadır. Esasen bu çalışmada da, Türk Ticaret Kanunu'nun hangi konvansiyonların hangi hükümlerinden etkilenecek oluşturulduğu hakkında bilgi verilmesi ve düzenlemeler arasındaki farkların ortaya koyulması açısından yardımcı olunması hedeflenmiştir. Dolayısıyla bu çalışma ile navlun sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğuna bir bütün olarak tüm düzenlemeler (ulusal ve uluslararası) açısından bakılması ve karşılaştırma yapılması amaçlanmıştır.

Sistematiik açıdan, çalışmada, öncelikle genel olarak yük taşıma sözleşmeleri açıklanmıştır. Sonra ise navlun sözleşmesinin ne olduğu aşırı detaya kaçmadan anlatılmıştır. Bundan sonra ise asıl konu olan Türk Ticaret Kanunu'na göre navlun sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğu açıklanmıştır. Son olarak da Türk Ticaret Kanunu hükümlerinin kaynağını teşkil etmesi bakımından ve karşılaştırma yapılabilmesi açısından uluslararası düzenlemelere göre navlun sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğu ele alınmıştır.

Çalışma kapsamında olabildiğince yabancı düzenlemelere ve yabancı hukukçuların konu hakkındaki görüşlerine de yer verilmiştir. Zira unutulmamalıdır ki konvansiyonlar farklı devletlerden hukukçuların birlikte tartışması sonucu ortaya çıkmaktadır. Çalışmada, yabancı kaynaklara ulaşılmasındaki güçlükler dikkate alınarak, önemli bazı hususlar yabancı yazarların eserlerinden direk alıntı yapılarak dipnotta belirtilmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

GENEL OLARAK YÜK TAŞIMA

1.1. Yük Kavramı

Yük taşımadan bahsederken üzerinde en çok durulacak olan kavram *taşınan* olacaktır. Dolayısıyla öncelikle taşınanı belirtmek için kullanılan kavramları incelemek gerekir. Doktrinde, taşınanı belirtmek için kullanılan birçok kavram karşımıza çıkmaktadır. Taşınan için kullanılan genel kavramlar *mal*, *eşya*, *şey*, *emtia*, *yük* ve hatta *kargo* kelimeleridir.

Mal, hukuki bir kavram olarak kabul edilmektedir ve haklara konu olabilecek varlıklar olarak tanımlanmaktadır¹. *Genel anlamda eşya*; cismani, kendi başına varlığı bulunan ve üzerinde hakimiyet kurulabilen şeyler olarak adlandırılmaktadır². *Hukuki anlamda eşya* kavramı ise kişilerin üzerinde hakimiyet kurabildikleri, maddi varlığı olan, belli sınırlara sahip, kişisel olmayan şeyler olarak tanımlanabilir³. Eşya sadece maddi mallar için kullanılmaktadır. *Şey*, dış alemde bulunan, insandan başka her türlü canlı veya cansız varlık için kullanılmaktadır⁴. *Emtia* kavramı daha çok

¹ Jale G. Akipek ve Turgut Akıntürk; *Eşya Hukuku*, İstanbul 2009, s. 25; Bülent Sözer; *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, İstanbul 2009, s. 4. Mal aynı zamanda iktisadi anlam da barındırmaktadır. Ancak *eşya*, *şey* ve *mal* sözcükleri Türk Hukuk öğretisinde çoğu kez eş anlamda kullanılmaktadır. Mal kelimesinin TDK (Büyük Türkçe Sözlük)'deki anlamı ise; "*bir kimsenin, bir tüzel kişinin mülkiyeti altında bulunan, taşınır veya taşınmaz varlıkların bütünü*" şeklindedir. Bkz. www.tdk.gov.tr.

² A. Lale Sirmen; *Eşya Hukuku*, Ankara 2013, s. 5; Mehmet Ünal ve Veysel Başpınar; *Şekli Eşya Hukuku*, Ankara 2015, s. 14. Eşya kelimesinin Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlük'deki anlamı ise "*türlü amaçlarla kullanılan, insan yapısı, taşınabilir cansız nesnelerin bütünü*" şeklindedir. Bkz. www.tdk.gov.tr.

³ Turhan Esener ve Kudret Güven; *Eşya Hukuku*, Ankara 2012, s. 37; Süleyman Kıran; *Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması*, Ankara 2015, s. 7; Ünal ve Başpınar; *Şekli Eşya Hukuku*, ss. 15-25; Akipek ve Akıntürk; *Eşya Hukuku*, s. 25. Eşya kelimesinin, şey kelimesinin çoğulu olduğunu düşünen ve eşya kelimesini "*ayn*" kelimesinden yola çıkarak açıklayan görüş için bkz. Aydın Aybay ve Hüseyin Hatemi; *Eşya Hukuku*, İstanbul 2009, s. 10.

⁴ Akipek ve Akıntürk; *Eşya Hukuku*, s. 25; Sözer; *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s. 4. Şey kelimesinin Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlük'deki anlamı ise; "*madde, eşya, söz, olay, iş, durum vb.nin yerine kullanılan, belirsiz anlamda bir söz; nesne, madde*" şeklindedir. Bkz. www.tdk.gov.tr.

ticari mahiyeti olan malları kapsamaktadır⁵. *Yük*, taşınana taşıma esnasında veya taşınması sırasında verilen isimdir. Son olarak genel anlamda *kargo* ise; yük taşıyan uçak veya gemi yahut uçak, gemi vb. taşıtla taşınan eşya, yük şeklinde tanımlanmaktadır⁶.

Tüm bu terimleri açıklamamızın nedeni doktrinde, mevzuatta ve uluslararası konvansiyonlarda bu kavramların hepsinin de kullanılmasıdır. Yani kavram olarak bir yeknesaklık görülmemektedir. Örneğin, Türk Ticaret Kanunu⁷ ve Karayolları Trafik Kanunu'nda *eşya* kelimesi kullanılırken, Sivil Havacılık Kanunu'nda *yük* kelimesi, 1999 Montreal Sözleşmesi tercümesinde ise *kargo* kelimesi kullanılmıştır.

Eşya genel-geçer bir kavramdır. Türk Ticaret Kanunu düzenlemesine bakıldığında da kanun koyucunun eşyayı üst kavram olarak düzenleme niyeti olduğundan bahsedilebilir. Zira Türk Ticaret Kanunu'nun 850. maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesinde "*eşya her türlü yükü de kapsar*" denilmektedir.

Eşya kelimesinin bir üst kavram olarak kabul edilmesi bizce de doğru bir tercihtir. Zira, kanaatimizce, yük kavramı taşıma işlemine has ve taşıma ile ilgili olarak kullanılan bir terimdir⁸. Yükün kimin mülkiyetinde olduğu önem taşımaz. Bundan dolayıdır ki taşıma esnasında, yükün maliki, yük üzerinde rehin tesis edebilir. Hatta malik, mülkiyet hakkını da taşıma sırasında devredebilir. Yükün belli bir ekonomik değerinin de bulunması şart değildir. İşte tüm bu sebeplerden dolayı bizce taşıma işleri açısından *yük* terimi kullanılmalıdır. Dolayısıyla bu çalışma boyunca *taşınanı* ifade etmek için *yük* kelimesi kullanılacaktır⁹.

⁵ Sözer; *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, s. 5. Emtia kelimesinin Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlük'deki anlamı ise; "*mal, ticarete konu olan mallar*" şeklindedir. Bkz. www.tdk.gov.tr.

⁶ Türk Dil Kurumu Büyük Türkçe Sözlük. Bkz. www.tdk.gov.tr.

⁷ Ancak Kanunun bazı maddelerinde *mal* kelimesine de rastlanmaktadır. (madde 861, 864). Eski Türk Ticaret Kanununda ise aynı madde içinde bile iki terimin kullanıldığı görülmekteydi. Detaylı bilgi için bkz. Kıran; *Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması*, s. 9.

⁸ Doktrinde Türk Ticaret Kanunu'nda *yük* yerine *eşya* teriminin kullanılması, *yük* teriminin yerleşmiş bir terim olduğu *eşya* teriminin ise Medeni Hukuk'ta kullanılan genel bir ifade olduğu gerekçesiyle eleştirilmiştir. Bkz. Kerim Atamer; *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukuku'nda Cebri İcra*, İstanbul 2006, s. 421,422.

⁹ Esasında farklı tanımlarını verdiğimiz *eşya*, *şey* ve *mal* sözcükleri Türk Hukuk öğretisinde çoğu kez eş anlamda kullanılmaktadır. Biz bu çalışmada *yük* kelimesini tercih etmekle birlikte, *yük* kelimesinin *eşya* ve *şey* kelimeleriyle eş anlamda olduğunu düşünmekteyiz. Bunların farklı kavramları karşıladığını düşünen görüş için bkz. Akipek ve Akıntürk; *Eşya Hukuku*, s. 25.

1.2. Yük Taşıma ile İlgili Yasal Düzenlemeler

1.2.1. Türk Hukuku

Yük taşıma işleri genel olarak Türk Ticaret Kanunu'nun 856 ila 905. maddeleri arasında düzenlenmiştir. Buna ilaveten, yük taşıma işleri özel olarak farklı kanun ve yönetmeliklerle de düzenlenmiştir. Ancak bunların i taşımalarda uygulanacağı gözden kaçırılmamalıdır. Zira uluslararası yük taşıma söz konusu olduğunda Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası konvansiyonlar önem kazanacaktır.

Uluslararası nitelik taşımayan kara yolu ile yük taşıma işleri, özel olarak Karayolu Taşıma Kanunu ile özellikle Karayolu Taşıma Yönetmeliği olmak üzere birçok yönetmelikte dzenlenmiştir¹⁰. Uluslararası nitelik taşımayan hava yolu ile yük taşıma işleri ise özel olarak Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun 106 ila 119. maddelerinde Hava Yolu ile Taşımalar başığı altında ve yönetmeliklerle dzenlenmiştir¹¹. Uluslararası olmayan deniz yolu ile yük taşıma işleri ise Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmiştir. Ancak unutulmamalıdır ki bu düzenlemeler de genel olarak uluslararası konvansiyonlardan yararlanılarak oluşturulmuştur.

1.2.2 Uluslararası Konvansiyonlar

Yük taşıma alanını kapsayan birçok uluslararası konvansiyon bulunmaktadır. Bunların çoğu birkaç kere değişikliğe uğramış ya da eklemeler yapılmıştır. Kara yolu, demir yolu, hava yolu ve deniz yolu taşıma işlerinin her biri için ayrı ayrı konvansiyonlar düzenlenmiştir. Burada önemli olan konvansiyonlara, Türkiye'nin taraf olup olmadığına bakılmaksızın, kısaca değinilecektir.

1.2.2.1. Kara Yolu

Kara yolu ile yapılan uluslararası yk taşımalarına ilişkin kuralların yeknesaklaştırılmasına yönelik olarak 19 Mayıs 1956 yılında Avrupa Ekonomik Komisyonu (*The Economic Comission for Europe* (ECE)) tarafından; zel Hukukun Birleştirilmesi Enstitüsü (*International Institute for the Unification of Private Law* (UNIDROIT)), Uluslararası Ticaret Odası (*International Chamber of Commerce* (ICC)) ve Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği'nin (*International Road Transport*

¹⁰ 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nun Resmi Gazetede Yayımlanma Tarihi: 19.07.2003, Sayı: 25173. Karayolu Taşıma Yönetmeliği'nin Resmi Gazetede Yayımlanma Tarihi: 11.06.2009, Sayı: 27255.

¹¹ 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Resmi Gazetede Yayımlanma Tarihi: 14.10.1983, Sayı: 18196.

Union (IRU)) ön çalışmalarından yararlanılarak Cenevre’de Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Konvansiyon (CMR)¹² hazırlanmıştır. CMR Konvansiyonu, kara yoluyla uluslararası yük taşımalarını tüm yönleriyle değil esas itibariyle taşıma hukukunun belli başlı alanlarını, özellikle taşıyıcının ziya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluğunu ve bu sorumluluğa bağlı tazminat taleplerine ilişkin düzenlemeleri içermektedir¹³.

1.2.2.2. Demir Yolu

Demir yolu ile yapılan uluslararası taşımalar 09.05.1980 tarihli Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Konvansiyon (*The Convention Concerning International Carriage by Rail* (COTIF)) ile düzenlenmiştir. Bu konvansiyonun birçok eki bulunmaktadır. Ancak B Ekinin Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi (*Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail* (CIM))¹⁴ oluşturmaktadır. Bu konvansiyon demir yolu ile yük taşıma açısından uluslararası anlamda en önemli konvansiyondur.

1.2.2.3. Hava Yolu

Hava yolu ile yapılan uluslararası taşımalara tek anlaşma uygulanması amacıyla 28.05.1999 tarihinde Havayoluyla Yapılan Uluslararası Taşımlar İçin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon (1999 Montreal Konvansiyonu)¹⁵ kabul edilmiştir. Bu konvansiyonla genel olarak yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin belgelerin düzenlenmesi kolaylaştırılmış, hava konişmentosu ile ilgili hükümler düzenlenmiş ve söz konusu belgelerin düzenlenmemesi veya hatalı veya eksik düzenlenmesi halinde ne olacağı belirlenmiştir¹⁶.

¹² CMR kısaltması Fransızca; “*contention relative au contrat de transport international de marchandises par route*”deki eşya, kara yolu ve konvansiyon harflerinin kısaltması olarak uluslararası alanda kabul edilmiştir.

¹³ CMR Konvansiyonu’na taraf olan devletler, uğradığı değişiklikler ve detaylı bilgi için bkz. Engin Erdil; *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, İstanbul 2015; Ziya Akıncı; *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Ankara 2009. İngilizce kaynaklar için ise bkz. Malcolm A. Clarke; *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London 1991; Malcolm Clarke and David Yates; *Contracts of Carriage by Land and Air*, London 2004.

¹⁴ Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Konvansiyon’un ve Demiryoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmesi’nin Fransıca, Almanca ve İngilizce metni için bkz. <http://www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/>. Aynı siteden bu sözleşmelere taraf olan devletlere ve uğradığı değişikliklere de ulaşılabilir.

¹⁵ Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air.

¹⁶ 1999 Montreal Konvansiyonu’na taraf olan devletler, uğradığı değişiklikler ve detaylı bilgi için bkz. Bülent Sözer; *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, İstanbul 2009; Sinan Sami Akkurt; *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukuki*

1.2.2.4. Deniz Yolu

Deniz yolu ile yük taşıma alanında ise uluslararası anlamda birbirinin devamı niteliğinde birçok konvansiyon olduğu görülmektedir. Bu çalışmanın konusu da esas itibariyle deniz yolu ile yük taşıması olduğu için bu konvansiyonların hepsi, detaylı olmasa da, belirtilecektir. Zira çalışmanın dördüncü kısmında bu konvansiyonlara göre taşıyanın sorumluluğu detaylıca incelenecektir.

Denizciliğin gelişmesi, gemilerin taşıma kapasitesinin büyümesi ve buna bağlı olarak deniz taşımacılığının daha riskli hale gelmesiyle birlikte iktisadi bakımdan daha güçsüz olan yükle ilgililer aleyhine gelişmeler olmuştur. Zira taşıyan tarafında olanlar zamanla yükle ilgililere, yükü tesellümden ve yazılı beyandan kaynaklanan sorumluluklarını bertaraf eden sözleşme şartlarını kabul ettirebilmişlerdir. Bu sorumsuzluk kayıtlarının sonucu olarak da yük zararlarının tazmini fiilen imkansız hale gelmiştir. Bu haksız duruma ise ilk kez Amerika Birleşik Devletleri'nde karşı çıkmış ve 1893'te yürürlüğe giren *Harter Act* ile taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlerle düzenlenmiştir. Bununla birlikte sorumsuzluk kayıtları sınırlandırılmıştır. Bu gelişmeyi başka devletler de milli kanunlarında benzer düzenlemelere yer vererek benimsemişlerdir. Devletlerin milli kanunlarında düzenlediği bu hususların zamanla uluslararası alanda düzenlenmesi düşünülmüştür. İşte bu bağlamda, gelişmiş denizci devletlerin de arasında bulunduğu pek çok devlet tarafından¹⁷ tasdik edilen uluslararası anlamda ilk konvansiyon, 25.08.1924 tarihli; Konişmentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Regarding to Bills of Lading*) adıyla, kısaca Lahey Kuralları olarak, kabul edilen konvansiyondur¹⁸.

Sorumluluk, Ankara 2014; Fountain Court Chambers (14 writers); *Carriage by Air*, London 2001.

¹⁷ Türkiye de bu konvansiyona taraftır. Ancak Türkiye bakımından bu konvansiyon 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Konvansiyonun temel prensipleri, 10.08.1937 tarihli Alman Ticaret Kanunu'ndan iktibas yoluyla 29.06.1956 tarihli Türk Ticaret Kanunu'na alınmıştır. Ancak daha sonra, 13.01.2011 tarihli ve 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun gerekçesinin 1138 ila 1271 inci maddelere ilişkin genel açıklamalar kısmında; "... Bu düşüncelerle, 6762 sayılı Kanunun 1016 ilâ 1118 inci maddeleri gözden geçirilirken, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinden alınmış olan hükümlerin ne ölçüde mehzaz ile uyumlu olduğu da dikkatle incelenmiş ve gerekli görülen yerlerde Alman düzenlemesi terk edilerek mehzaz 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi hükümleri ile tam bir uyum sağlama yoluna gidilmiştir" denilerek, yeni kanun ile birlikte Lahey Kuralları'na tam uyumun gerçekleştirildiği belirtilmiştir.

¹⁸ Zaten Lahey Kuralları'nın temel konsepti, büyük oranda, 1893 tarihli Harter Act'ten alınmıştır.

Ancak zamanla bahsedilen bu konvansiyonun değişen ihtiyaçlara cevap verememesiyle birlikte, CMI (*Comite Maritime International*) tarafından yürütülen çalışmalar neticesinde Brüksel’de toplanan konferansta 23.06.1977 tarihinde yürürlüğe giren, kısaca Visby Kuralları denilen, Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Antlaşması’nın Tadiline Dair Protokol (*Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924*) kabul edilmiştir.

Visby Kuralları ile getirilen değişikliklerin de yetersiz kalması sonucunda yapılacak reformun, ek bir protokol ile değil, tamamen yeni bir antlaşma ile yapılması kararlaştırılmıştır. Bunun sonucunda Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı’nda, kısaca Hamburg Kuralları denilen, 01.11.1992 tarihinde yürürlüğe giren Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi (*The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*) kabul edilmiştir¹⁹.

Son olarak ise esasında çalışmaları 1996 yılına dayanan ancak asıl çalışmaların CMI’nin (*Comite Maritime International*) çalışma grubunu oluşturması ile 1998 yılında başlayan yeni bir konvansiyon 11 Aralık 2008 tarihinde ortaya çıkmıştır. Bu konvansiyonun adı ise Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (*United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly and Partly by Sea*), kısaca ise Rotterdam Kuralları’dır.

Çalışmanın son bölümünde, deniz yoluyla yük taşımaya ilişkin bu konvansiyonlara çok daha detaylı bir şekilde değinilecektir.

1.3. Yük Taşıma Sözleşmesi²⁰

1.3.1. Genel Olarak

Yük taşıma kavramını, basit bir ifade ile, yükü bir yerden alıp başka bir yere götürerek gerçekleştirilen yer değiştirme olayı olarak ifade edebiliriz. Yükün yer değiştirmesine etken olan en önemli faktör ise üretilenin tüketici ile buluşması

¹⁹ Bu üç konvansiyon (Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg) hakkında detaylı bilgi için bkz. Kübra Yetiş Şamlı; *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, İstanbul 2008.

²⁰ Yolcu taşıma sözleşmeleri hakkında detaylı bilgi için ise bkz. Mertol Can; *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, Ankara 2001.

gayesidir. Yükün taşınması söz konusu olmasaydı uluslararası anlamda ticaretten bahsetmek mümkün olmazdı. Dolayısıyla taşımacılığı ticaret hayatının can damarı olarak nitelendirebiliriz.

Taşıma işlemi deniz yolu, hava yolu, kara yolu yahut demir yolu ile gerçekleştirilebilir. Deniz yolu ile taşıma kavramı içerisine taşımaya elverişli iç sularda yapılan taşımaların de girdiği görülmektedir.

Taşıma işi uluslararası boyutta olabileceği gibi ulusal boyutta da olabilir. Yükün taşınmak üzere fiilen yüklendiği yer ile taşınarak tesliminin taahhüt edildiği yer farklı iki ülke sınırları içerisinde olduğunda buna uluslararası taşıma denilmektedir²¹. Aynı ülke sınırları içerisinde yapılan taşımalara ise ulusal taşıma denilmektedir²².

1.3.2. Tanımı

Türk Ticaret Kanunu'nda taşıma sözleşmesinin tanımına açıkça yer verilmemiştir ancak 850. maddenin ikinci fıkrasında taşıyıcı açılırken dolaylı yönden taşıma sözleşmesinin de tanımı yapılmıştır. Basitçe, yük taşımak isteyen kişi ile taşımayı üstlenen kişi arasında bulunan sözleşmeye taşıma sözleşmesi denilebilir. Daha kapsamlı bir tanım yapılacak olur ise taşıma sözleşmesi; taşıyıcının, sözleşmeyle birlikte yükü varma yerine götürmeyi ve orada gönderilene teslim etmeyi üstlendiği, buna karşılık, göndereninde taşıyıcıya, taşıma ücretini ödemeyi borçlandığı sözleşmedir²³.

Taşıma sözleşmesi Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda da tanımlanmıştır. Rotterdam Kuralları'nda taşıma sözleşmesi; taşıyıcının, yükü, ücret karşılığında bir yerden diğer bir yere²⁴ deniz yolu ile taşımayı üstlendiği sözleşme

²¹ Sami Aksoy; *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, İstanbul 2015, s. 11; Hüseyin Ülgen; *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, İstanbul 1988, s. 21.

²² Ulusal taşıma kavramı, 2920 sayılı Türk Sivil Havacılık Kanunu madde 31 ile 815 sayılı Türkiye Sahillerinde Nakliyatı Bahriye (Kabotaj) ve Limanlarla Karasuları Dahilinde İcrayı San'at ve Ticaret Hakkında Kanun madde 1-3'de açıklanmıştır. Ayrıca bkz. Ülgen; *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, s. 21.

²³ Türk Ticaret Kanunu madde 850 fıkra 2. Ülgen; *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, s. 1. Tehlikeli eşya taşıma işleri de esasında eşya taşıma hukukunun tehlikeli eşyalara uygulanacak halidir. Tehlikeli eşya taşıma hakkında detaylı bilgi için bkz. Kıran; *Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması*, s. 17 vd.; Meltem Deniz Güner Özbek; *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Springer - Verlag Berlin Heidelberg 2008.

²⁴ Esasında Hamburg Kurallarındaki tanım da aynı ifadeyi barındırmaktadır. Ancak Hamburg Kurallarında “bir limandan başka bir limana” terimi kullanılırken, Rotterdam Kurallarında “bir yerden diğer bir yere” terimi tercih edilmiştir. Bunun hakkında detaylı bilgi için bkz. Hakan

olarak tanımlanmıştır²⁵. Taşıma sözleşmesi farklı ülkelerin kanunlarında farklı şekillerde tanımlanmıştır²⁶.

1.3.3. Hukuki Niteliği

Yük taşıma sözleşmelerinin hukuki niteliğinin belirlenmesi, yük taşıma sözleşmesi hakkında ticari hüküm veya örf ve adet bulunmadığı durumlarda genel hükümlere başvurulacağı zaman²⁷ önem taşımaktadır. Esasında yük taşıma sözleşmeleri Türk Ticaret Kanunu'nda detaylıca düzenlendiği ve Türkiye'nin taraf olduğu sözleşmelerde de pek çok hüküm bulunduğu için genel hükümlere başvurma durumları nadir görülecektir.

1.3.3.1. Üçüncü Kişi Lehine Sözleşme

Türk Borçlar Kanunu'nun 129. maddesinde; *"kendi adına sözleşme yapan kişi, sözleşmeye üçüncü kişi yararına bir edim yükümlülüğü koydurmuşsa, edimin üçüncü kişiye ifa edilmesini isteyebilir"* denilerek sözleşmede üçüncü kişi lehine menfaat kararlaştırılabileceği belirtilmiştir.

Yük taşıma sözleşmeleri, yükün gönderilene tesliminin kararlaştırılması halinde, üçüncü kişi lehine sözleşme niteliğindedir. Zira, Türk Ticaret Kanunu'nun 871. maddesine göre gönderilen, taşıyıcıdan, taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi karşılığında, yükün kendisine teslim edilmesini isteyebilir²⁸.

İstisnai de olsa bazı hallerde yük taşıma sözleşmeleri üçüncü kişi lehine sözleşme değildirler. Yük taşıma sözleşmelerinde, üçüncü bir kişinin isminin belirtilmediği durumlarda taşıyıcı yükü gönderene teslim etmekle yükümlüdür. Yani bu durumda kişi kendi yükünü taşımakta ve yükün vardığı yerde kendisi teslim

Karan; *"The Rotterdam Rules vs. The Hague and Hamburg Rules"*, *Recent Developments in Maritime Law*, Hamburg-İstanbul 2011, s. 109 vd.

²⁵ Rotterdam Rules Article 1/1: *"Contract of carriage" means a contract in which a carrier, against the payment of freight, undertakes to carry goods from one place to another. The contract shall provide for carriage by sea and may provide for carriage by other modes of transport in addition to the sea carriage.* (Türkçe Metni): *"Taşıma sözleşmesi, taşıyanın navlun karşılığında bir yerden başka bir yere eşya taşımaya üstlendiği sözleşmedir. Sözleşmenin deniz yoluyla taşımayı içermesi şart olmakla birlikte, sözleşmede deniz taşımasına ek olarak değişik tür araçlar ile taşıma da öngörülebilir."*

²⁶ Almanya, İsviçre, İtalya ve Amerika Birleşik Devletleri'ndeki düzenlemeler için bkz. Aksoy; *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s. 11.

²⁷ Türk Ticaret Kanunu madde 1.

²⁸ Türk Ticaret Kanunu madde 1232 fıkra 2'ye göre ise konişmentolu taşımalarda, konişmento hamili daha gemi varma limanına ulaşmadan önce bile yükün kendisine teslimini talep edebilir.

almaktadır. İşte bu durumlarda yük taşıma sözleşmesinin üçüncü kişi lehine sözleşme niteliği bulunmamaktadır.

1.3.3.2. İş Görme Sözleşmesi

Taşıma sözleşmesiyle birlikte bir iş görme taahhüdü altına girildiği için ve taşıma sözleşmesi iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olduğu için hukuki açıdan iş görme sözleşmeleri içinde yer alır. İş görme sözleşmeleri, iş görme edimini içeren sözleşmeler olmakla birlikte genel hizmet sözleşmesi, eser sözleşmesi ve vekalet sözleşmesi gibi kendi içerisinde çeşitlere ayrılır²⁹.

1.3.3.2.1. Genel Hizmet Sözleşmesi

Genel hizmet sözleşmesi Türk Borçlar Kanunu'nun 393. maddesinde; “... işçinin işverene bağımlı olarak belirli veya belirli olmayan süreyle işgörmeyi ve işverenin de ona zamana veya yapılan işe göre ücret ödemeyi üstlendiği sözleşme...” şeklinde tanımlanmıştır. Taşıma sözleşmelerinde taşıyan gönderene bağımlı olarak iş görmemekte ve belirli bir süre iş görme taahhüt etmemektedir. Taşıma sözleşmelerinde sadece yükün taşınarak teslim edilmesi sonucu taahhüt edilir³⁰.

1.3.3.2.2. Eser Sözleşmesi

Eser sözleşmesi Türk Borçlar Kanunu'nun 470. maddesinde; “... yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşme...” şeklinde tanımlanmıştır. Her ne kadar kanunda açıkça belirtilmemiş olsa da, doktrinde, 470. madde tanımındaki “eser” kavramının hem maddi hem de maddi olmayan şeylerden oluşabileceği genel olarak kabul edilmiştir³¹.

Maddede belirtilen “eser meydana getirme” kavramı ise aynı zamanda bir iş görme şeklinde anlaşılmalıdır. Zira, Türk Borçlar Kanunu'nda olmasa da Alman

²⁹ Fikret Eren; *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, Ankara 2017, s. 533; Cevdet Yavuz; *Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler)*, İstanbul 2012, s. 383.

³⁰ Özlem Tüzüner; *Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi*, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sayı 101, s. 169 vd.

³¹ Eren; *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, s. 533; Aydın Zevkliler ve K. Emre Gökyayla; *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, Ankara 2014, s. 474; Yavuz; *Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler)*, s. 436; Fahrettin Aral ve Hasan Ayrancı; *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, Ankara 2014, s. 335. Sadece maddi şeylerin eser olacağı görüşünü savunan yazarlar için bkz. Eren; *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, s. 588 (Dipnot 14). Maddi olmayan iş görme sonuçlarının meydana getirilmesini konu alan sözleşmelerin *sui generis* sözleşme olarak nitelendirilmesi gerektiğini savunan görüş için bkz. Mustafa Alper Gümüş; *Borçlar Hukuku Özel Hükümler (Cilt I)*, İstanbul 2014, s. 6. Tüm görüşlerin detaylı bir şekilde karşılaştırması için bkz. Haluk Tandoğan; *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, İstanbul 2010, ss. 2-22.

Medeni Kanunu'nda meydana getirme veya değiştirme yanında, sonuca yönelik bir iş görmenin veya hizmet ifasının da eser sözleşmesine konu olabileceği hükme baęlanmıřtır³². Taşıma sözleşmelerinde de taşıyan yükün teslimini üstlenir. Bildiğimiz üzere taşıyan yükü teslim edebilmek için taşımayı gerçekleştirmektedir.

1.3.3.2.3. Vekalet Sözleşmesi

Vekalet sözleşmesi ise Türk Borçlar Kanunu'nun 502. maddesinde; "... vekilin vekalet verenin bir işini görmeyi veya işlemini yapmayı üstlendiği sözleşme ..." şeklinde tanımlanmıştır. Aynı maddenin üçüncü fıkrasından anlaşıldığı üzere ücret, vekalet sözleşmesinde zorunlu bir unsur deęildir³³. Ayrıca aynı kanunun 506. maddesi uyarınca vekalet sözleşmesinden doğan borcunu vekil şahsen ifa ile yükümlüdür. Vekalet sözleşmelerinde vekil belirli bir sonucun elde edilmesi için değil, belli bir yönde çalışmak için taahhüt altına girdiğinden dolayı istenilen sonucun gerçekleşmeme ihtimali de vardır³⁴.

Taşıma sözleşmelerinde ise ücret zorunlu unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Yine taşıma sözleşmelerinde taşıyanın, aksi kararlaştırılmadığı sürece, taşıma işini bir başkasına bırakmasında sakınca yoktur. Son olarak da taşıma sözleşmelerinde sonucun taahhüdü söz konusu olmaktadır. Yani yükün taşınarak teslim edilmesi gerekmektedir.

1.3.3.2.4. Sonuç

   sözleşme tipi hakkında tüm söylenenler dikkate alındığında taşıma sözleşmelerinin eser sözleşmesi olarak kabul edilmesinin uygun düştüğü g r ş ndeeyiz. Zira yük taşıma sözleşmesinin konusu, ne genel hizmet sözleşmesinde belirttiğimiz gibi belirli bir süre hizmet görmek ne de vekalet sözleşmesinde belirttiğimiz gibi bir işin idaresi değildir. Yük taşıma sözleşmesinin konusu esasen

³² Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)   631 (2) (Almanca): "*Gegenstand des Werkvertrags kann sowohl die Herstellung oder Ver nderung einer Sache als auch ein anderer durch Arbeit oder Dienstleistung herbeizuf hrender Erfolg sein.*" (İngilizce): "*The subject matter of a contract to produce a work may be either the production or alteration of a thing or another result to be achieved by work or by a service.*" (Türkçe): "*Bir eser sözleşmesinin konusu, ya bir şeyin meydana getirilmesi veya değiştirilmesi ya da iş ya da hizmet tarafından sağlanacak başka bir sonuç olabilir.*"

³³ Eren; *Borçlar Hukuku  zel Hükümler*, s. 707; Gümüş; *Borçlar Hukuku  zel Hükümler (Cilt I)*, s. 129; Aral ve Ayrancı; *Borçlar Hukuku  zel Borç İlişkileri*, s. 411. Ayrıca ücretin, vekaletin zorunlu olup olmadığı durumlara göre değişen unsuru olarak değerlendirilmesi gerektiğini düşünen görüş için bkz. Yavuz; *Borçlar Hukuku Dersleri ( zel Hükümler)*, s. 527.

³⁴ Vehbi Erkan; *6098 sayılı Türk Borçlar Kanununa Göre Vekalet Sözleşmesinde Vekalet Verenin  cret  deme Borcu Dışındaki Diğer Borçları*; Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 62, Sayı 2, s. 442 vd.; Eren; *Borçlar Hukuku  zel Hükümler*, s. 719.

muayyen bir sonucun meydana getirilmesidir. Türk Hukuku'nda kabul edilen genel görüş de bu yöndedir³⁵. Tüm bunlar söylenmekle birlikte, Türk Borçlar Kanunu'nun 502. maddesinin 2. fıkrası da gözen kaçırılmamalıdır³⁶.

1.3.4. Unsurları

Borçlar Hukuku'ndan da bildiğimiz üzere sözleşmenin kurulması için tarafların karşılıklı ve birbirlerine uygun irade beyanlarını açıklamaları gerekir³⁷. Ayrıca yine Türk Borçlar Kanunu'nun 2. maddesi uyarınca, taraflar sözleşmenin esaslı noktalarında uyuşmuşlarsa, ikinci derecedeki noktalar üzerinde durulmamış olsa bile, sözleşme kurulmuş sayılır. İşte burada açıklayacağımız unsurlardan kastettiğimiz, taşıma sözleşmesinin esaslı noktalarını, sözleşmenin bünyesini, tipini veya asıl amacını göstermek için zorunlu olan unsurlardır. Bu unsurlar kanundaki tanımdan yola çıkarak ortaya koyulabileceği gibi taraflarca da kararlaştırılabilir³⁸.

1.3.4.1. Taahhüt Unsuru

Taşıma sözleşmesinde öncelikle bulunması gereken unsur asli edim niteliğinde bir taşıma taahhüdüdür. Taşıma sözleşmesinin geçerliliği, taşınma ücretinin ödenmiş olmasına değil, taahhüdüne bağlıdır. Öyle ki taşıma ücretinin sözleşmenin kuruluşu esnasında belirlenmemiş olması da taşıma sözleşmesinin geçerliliğini etkilemez³⁹. Bu nedenle taşıma taahhüdü bulunmayan yahut taşıma taahhüdünün asli edim niteliğinde olmadığı sözleşmeler taşıma sözleşmesi olarak kabul edilemez. Dolayısıyla yük taşıma yükümlülüğünün değil de, taşıyanı bularak

³⁵ Zira bkz. Sabih Arkan; *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara 1982, s. 29; Muharrem Gençtürk; *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, İstanbul 2006, s. 23; Burak Adıgüzel; *Karayolu İç Taşıma Sigortaları ile CMR Sigortasının Karşılaştırılması*, Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan Cilt 1, Ankara 2010, s. 32,33; Tüzüner; *Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi*, s. 189,190. Taşıma sözleşmesinin bağımsız sözleşme olduğunu düşünen görüş için bkz. Ülgen; *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, s. 19.

³⁶ Türk Borçlar Kanunu madde 502 fıkra 2: “Vekaletle ilişkin hükümler, niteliklerine uygun düştükleri ölçüde, bu Kanunda düzenlenmemiş olan işgörme sözleşmelerine de uygulanır.” Bu hüküm dolayısıyla nadiren de olsa taşıma sözleşmelerine vekalet sözleşmesi hükümleri uygulanabilir.

³⁷ Türk Borçlar Kanunu madde 1. Fikret Eren; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Ankara 2017, s. 120; Ahmet M. Kılıçoğlu; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Ankara 2016, s. 60.

³⁸ Eren; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 121.

³⁹ Zaten Türk Ticaret Kanunu'nun 20. maddesi uyarınca ticari işletmesi ile ilgili iş görmüş olan tacir taşıyıcı, uygun bir taşıma ücreti isteme hakkına sahiptir.

yükün gönderen hesabına taşınması yükümlülüğünün üstlenilmesi halinde aradaki ilişki, taşıma sözleşmesi değildir⁴⁰.

Taşıyanın taşıma taahhüdü kapsamına; yükün tesellümü, muhafazası, yüklenip boşaltılması da dahil olmak üzere taşıma için gerekli tüm faaliyetler ve sözleşmenin farklı ifa şekillerine uygun olarak teslimi de girmektedir⁴¹. Öyle ki taşıma işinin aynı şehir sınırları içinde bir taşıma olması yahut farklı kıtalardaki şehirler arasında olması durumlarında, taşıyanın taşıma taahhüdü kapsamında bir fark olmamaktadır.

1.3.4.2. Ücret Unsuru

Türk Ticaret Kanunu'na göre yük taşıma sözleşmesinin kurulabilmesi için gerekli olan diğer bir unsur ise tarafların taşıma ücreti konusunda anlaşmalarıdır⁴². Bu anlaşma açıkça olabileceği gibi zımni bir anlaşma da geçerlidir. Zımni anlaşma hallerinde ödenecek taşıma ücretinin belirlenmesinde kanundaki özel hükümlerden faydalanılabilir⁴³.

Ücret taşıyıcıya sağlanan herhangi bir menfaattir. Dolayısıyla (genellikle olduğu gibi) ücret para olarak kararlaştırılabileceği gibi paradan ziyade bir menfaat⁴⁴ de ücret olarak kabul edilebilir⁴⁵. Ücret veya herhangi bir menfaat elde edilmeden

⁴⁰ Bu durumda ortaya Türk Ticaret Kanunu madde 917'de tanımlanan taşıma komisyonculuğu sözleşmesi ortaya çıkmaktadır. Zira bu maddeye göre “*taşıma işleri sözleşmesi komisyonculuğu ile komisyoncu eşya taşıtmayı üstlenir. Bu sözleşme ile gönderen, kararlaştırılan ücreti ödeme borcu altına girer.*” Taşıma komisyonculuğu sözleşmesi hakkında detaylı bilgi için bkz. Umut Akdeniz; *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, Ankara 2013.

⁴¹ Sabih Arkan; *Taşıyıcının Ücret Hakkı*, Prof. Dr. Fadıl Sur'un Anısına Armağan, Ankara 1983, s. 340; Ziegler Von; *The Liability of the Contracting Carrier*, Texas International Law Journal, Volume 44, Issue 3, Year 2009, s. 332.

⁴² Ücret unsurunun zorunlu olması hakkında doktrin ve Yargıtay görüş birliği içerisindedir. Zira 11. Hukuk Dairesi'nin Esas: 3583, Karar: 3817 sayılı ve 29.09.1979 tarihli kararında “... TTK. 762.ci maddesi gereğince ücret taşıma sözleşmesinin bir unsuru olarak ücretsiz olarak Elif'in halası davalı idare hostesi tarafından uçağa bindirildiği ve denize düşerek kaybolan uçakta bulunduğu iddia edildiğine ve olayda yukarıda söylendiği gibi taşıma sözleşmesi niteliğinde bulunmadığı ve haksız eylem hükümlerine tabi olacağından Dairemizin görevi dışında kalmaktadır” denilmiştir.

⁴³ Bu hükümlere örnek olarak Türk Ticaret Kanunu'nun 1195. maddesindeki düzenleme verilebilir. Zira bu madde hükmüne göre deniz taşımaları bakımından navlun miktarının ayrıca kararlaştırılmamış olması halinde, yükleme zamanı ve yerindeki mutlak navlunun ödeneceği hükmüne bağlanmıştır.

⁴⁴ Örneğin taşıma işinin karşılığı olarak taşınan yükün bir kısmının mülkiyetinin taşıyıcıya devri kararlaştırılabilir. Ancak bu hususta Türk Ticaret Kanunu'nun 1198. maddesindeki “*taşıyan, bozulmuş veya hasarlanmış olup olmadığına bakılmaksızın eşyayı navlun yerine kabul etmek zorunda tutulamaz*” hükmü dikkatlerden kaçmamalıdır.

⁴⁵ Rotterdam Kurallarında bu menfaatin ekonomik bir menfaat olduğu düzenlemesi bulunmaktadır. Rotterdam Rules Article 1/28: “*Freight means the remuneration payable to the carrier for the carriage of goods under a contract of carriage.*” (Türkçe): “*Navlun bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde yüklerin taşınması karşılığında taşıyana ödenen ücret anlamına gelir.*”

yapılan taşıma işlerine hatır taşıması denilmektedir⁴⁶. Hatır taşımacılığı ise Türk Ticaret Kanunu anlamında⁴⁷ bir yük taşıma sözleşmesi değildir⁴⁸. Ancak taşıma işinin ücretsiz yapılması, taşımayı gerçekleştiren kişinin sorumlu olmayacağı anlamına gelmez. Bu durumda sorumluluk genel hükümlere göre tayin olunur⁴⁹.

Kanaatimizce yük taşıma sözleşmesinin unsurları, tanımından yola çıkarak oluşturulmalıdır. Tanımdan çıkan en temel unsurlar açıklandığı üzere taşıma taahhüdü ve ücrettir. Ancak doktrinde bazı yazarların daha fazla sayıda unsura yer verdiği görülmektedir⁵⁰.

⁴⁶ Hatır taşımaları hakkında detaylı bilgi için bkz. Nisim Franko; *Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti*, Ankara 1992.

⁴⁷ Türk Ticaret Kanunu'ndan farklı olarak, Montreal Sözleşmesinde (*Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air*), ücretsiz yapılan taşımaların Montreal Sözleşmesi hükümlerine tabi olduğu açıkça hükme bağlanmıştır. Montreal Convention Article 1/1: "This Convention applies to all international carriage of persons, baggage or cargo performed by aircraft for reward. It applies equally to gratuitous carriage by aircraft performed by an air transport undertaking." (Türkçe): "Bu Sözleşme ücret karşılığında hava aracı ile yapılan bütün uluslararası yolcu, bagaj ya da kargo taşımacılığı için geçerlidir. Bir hava nakliyesi tarafından üstelenilmiş ücretsiz olarak hava aracı ile yapılan taşımalar içinde aynı şekilde geçerlidir."

⁴⁸ Türk Ticaret Kanunu madde 850 fıkra 1 Gerekçesi: "... Bu hüküm dolayısıyla da hatır taşımasının durumu açıklık kazanmaktadır. Bu tür taşımanın temelinde taşıma sözleşmesi bulunmadığından hatır taşımasının taşıyıcısı 850 nci madde anlamında "taşıyıcı" değildir. Diğer bir sonuç da, Tasarının 850 ve devamındaki madde hükümleri hatır taşımalarına (kural olarak) uygulanmaz." Türk Ticaret Kanunu madde 850 fıkra 2 Gerekçesi: "... Hatır taşımalarında taraflar arasında bir sözleşme ilişkisinin varlığını kabul eden yorumları birinci ve ikinci fıkra ile bağdaştırmak güçtür."

⁴⁹ Hangi genel hükümlerin uygulanacağı doktrinde tartışmalı bir konudur. Detaylı bilgi için bkz. Aksoy; *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s. 21; Gençtürk; *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 19.

⁵⁰ Yük taşıma sözleşmelerinin 4 unsuru olduğunu düşünen görüş için bkz. Nisim Franko; *Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti*, Ankara 1992, s. 3 vd. Yük taşıma sözleşmelerinin 6 unsuru olduğunu düşünen görüş için bkz. Sami Akıncı; *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1968, ss. 1-12. Yük taşıma sözleşmelerinin 8 unsuru olduğunu düşünen görüş için bkz. Reşat Atabek; *Eşya Taşıma Hukuku: Deniz Hukuku Hariç*, İstanbul 1960, ss. 24-29; Ülgen; *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, s. 3 vd.

İKİNCİ BÖLÜM

NAVLUN SÖZLEŞMESİ

Navlun sözleşmesi, tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir. Şekle tabi olmadığından dolayı; sözlü olarak, telefon, e-mail yahut başka herhangi bir iletişim aracıyla yapılabilir. Ancak şekle tabi olmaması tarafların aralarında anlaşarak sözleşmenin yazılı yapılmasını kararlaştırmalarına engel değildir. Uygulamada da navlun sözleşmeleri genellikle yazılı olarak yapılmaktadır.

2.1. Yasal Düzenleme

Navlun sözleşmesi Türk Ticaret Kanunu'nda⁵¹ düzenlenmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nun beşinci kitabı Deniz Ticaretine ayrılmıştır. Bu kitap içerisinde dördüncü kısım Deniz Ticareti Sözleşmeleri başlığını taşımaktadır. Bu kısım içerisinde de üçüncü bölüm Navlun Sözleşmesi başlığı altında navlun sözleşmelerini düzenlemektedir. Navlun sözleşmeleri kanun sistematğinde yedi ayrım halinde incelenmiştir. Bunlar sırasıyla ismen; Genel Hükümler, Yükleme ve Boşaltma, Taşıyanın Sorumluluğu ve Hakları, Taşıtanın ve Yüklemenin Sorumluluğu, Yolculuğun Başlamasına veya Devamına Engel Olan Sebepler Yüzünden Sözleşmenin Sona Ermesi, Denizde Taşıma Senetleri ve Emredici Hükümlerden oluşmaktadır.

Önemle belirtmek gerekir ki; zaman charteri sözleşmesi esasında bir navlun sözleşmesi olmasına rağmen⁵² Türk Ticaret Kanunu'nda dördüncü kısım ikinci bölümde ayrı bir başlık olarak düzenlenmiştir. Oysa, zaman charteri sözleşmesinin de

⁵¹ Resmi Gazete Yayımlanma Tarihi: 14.02.2011, Sayı: 27846.

⁵² Bülent Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, İstanbul 2013, s. 310; Rayegan Kender ve Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, İstanbul 2014, s. 149; M. Fehmi Ülgener; *Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Charteri Sözleşmesi*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt LXV, Sayı 2, s. 356; M. Fehmi Ülgener; *Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Tadil Edilmesi Gereken Hükümler*, Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı 2006, s. 297.

Türk Ticaret Kanunu'nda, Navlun Sözleşmesi başlığı ile düzenlenen üçüncü bölümde yer alması kanun sistematığı açısından daha uygun olurdu⁵³.

Bu çalışma kapsamında (Türk Ticaret Kanunu düzenlemesi aksine) zaman çarteri sözleşmesi bir navlun sözleşmesi olarak kabul edilmiştir⁵⁴. Dolayısıyla zaman çarteri sözleşmesi bu çalışmada navlun sözleşmesinin bir türü olarak ele alınacaktır⁵⁵. Zaman çarteri sözleşmesi hakkındaki görüşlerimiz ilgili kısımda daha detaylı olarak açıklanacaktır.

Tüm bunlarla birlikte, Türk Ticaret Kanunu'nun 1. maddesinde; "*Türk Ticaret Kanunu, 22/11/2001 tarihli ve 4721 sayılı Türk Medeni Kanununun ayrılmaz bir parçasıdır ...*" denilmiştir. Bu açık hüküm karşısında navlun sözleşmesinin Türk Borçlar Kanunu hükümleri açısından yorumlanması gerekir. Zira Türk Ticaret Kanunu'nda hüküm bulunmayan hallerde, Türk Borçlar Kanunu'nun hükümleri uygulanacaktır. Navlun sözleşmesi eser sözleşmesi niteliğinde olduğu için Türk Ticaret Kanunu'nda hüküm bulunmayan hallerde, Türk Borçlar Kanunu'nun eser sözleşmelerini düzenleyen hükümlerine müracaat edilebilecektir⁵⁶.

⁵³ Türk Ticaret Kanunu'nun hazırlanması aşamasındaki komisyon çalışmaları sırasında esas alınan anlayışın; "*zaman çarteri sözleşmesi, navlun sözleşmesi değildir*" olduğunu savunan (komisyonda da yer alan) görüş için bkz. Hakan Karan; *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Sayı XXVIII 2014, ss. 96-98.

⁵⁴ Zaman çarteri sözleşmesinin de navlun sözleşmesi olduğunu savunan ve bizim de katıldığımız bir görüşe göre; "*Türk Ticaret Kanunu'nun zaman çarteri ile ilgili hükümler ihtiva eden maddelerinde, bu sözleşme türü sadece tahsis unsuru ile özdeşleştirmiş, taşıyanın gemiyi tahsis borcu ile birlikte üstendiği taşıma borcuna yer verilmemiştir. Halbuki, zaman çarterinde, navlun sözleşmesinin tanımlayıcı unsuru olan taşıma taahhüdü de vardır.*" Alıntı yapılan bu görüş için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 310. Ayrıca aynı yönde başka bir görüş ise; "*Tasarının 1131-1137 numaralı maddeleri arasında düzenlenmiş olan "Zaman Çarteri" müessesesi günümüz uygulamasında kabul gören prensiplerle örtüşmemekte ve hatta tamamen farklı hukuki temellere oturtulmaktadır. Konuya ilişkin düzenlemelerden ilk bakışta dahi anlaşılabilceği üzere, taslak metnine göre zaman çarterinde yük taşıma taahhüdünün bulunmadığı görüşü benimsenmiştir. ... Hükümün, günümüz uygulamaları ile örtüşen bir içerik ile tekrar kaleme alınması ve tasarının 3. Bölümüne "Navlun Sözleşmesi" konusu altına çekilmesi gerekmektedir*" şeklindedir. Alıntı yapılan bu görüş için bkz. Ülgener; *Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Tadil Edilmesi Gereken Hükümler*, s. 297.

⁵⁵ İleride zaman çarteri sözleşmesi ile ilgili bölümde Türk Ticaret Kanunu'nun hazırlanma aşamasındaki komisyon görüşü ve zaman çarteri sözleşmesinin bir navlun sözleşmesi olmadığını savunan görüşlere de detaylıca yer verilecektir.

⁵⁶ Bülent Sözer, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Sayı XXVIII 2014, s. 78.

2.2. Tanımı, Unsurları, Tarafları, Hukuku Niteliği ve Türleri

2.2.1. Tanımı

Navlun sözleşmesinin tanımını yapabilmek açısından bize yol gösterecek, esasında navlun sözleşmesinin türlerini belirten hüküm Türk Ticaret Kanunu'nun 1138. maddesinin 1. fıkrasında; “(1) Taşıyan navlun karşılığında; a) Yolculuk charteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek; b) Kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyayı, denizde taşımayı üstlenir” şeklinde düzenlenmiştir⁵⁷. Navlun sözleşmesi ifadesi sadece deniz yolu ile yapılan yük taşımalarında kullanılan bir ifadedir⁵⁸. Diğer taşıma sözleşmelerini (kara yolu, hava yolu ya da demir yolu ile yapılan taşıma sözleşmelerini) tarif etmek için navlun sözleşmesi ifadesinin kullanılması doğru bir terminoloji değildir.

Yukarıda bahsedilen madde hükmünden de çıkarılan sonuca göre navlun sözleşmesi bir akittir. Bu akitle birlikte taraflardan biri deniz yoluyla yük taşımayı, taraflardan diğeri ise bunun karşılığında bir ücret ödemeyi taahhüt eder⁵⁹. Bahsedilen ilk taraf sözleşmede taşıyan olarak anılmaktadır. Taşıyan; bu sıfatı dolayısıyla bir ücret karşılığında yükü, bakım ve muhafazası altına alarak bir gemi vasıtası ile deniz yolunu kullanarak bir yerden başka bir yere taşıma taahhüdünde bulunmaktadır⁶⁰. Bahsedilen ikinci taraf ise taşıtan adını almaktadır. Taşıtan; bu sıfatı dolayısıyla

⁵⁷ Navlun sözleşmesini Schoenbaum; “When parties enter into an agreement for the transportation of goods aboard a ship, their legal arrangement is known as contract of affreightment” şeklinde açıklamıştır. Bkz. Thomas J. Schoenbaum; *Admiralty and Maritime Law*, Washington DC 2004, p. 529. Denizde yük taşıma sözleşmelerinin sistematik şekilde düzenlenmesi aslında çok eskilere dayanmaktadır. Zira navlun sözleşmesinin eski tanımı için bkz. J. Charlesworth; *The Principles of Mercantile Law*, London 1947, p. 205. Ayrıca bkz. Baron Pullock and Gainsford Bruce; *Law of Merchant Shipping Vol. II*, London 1881, p. cccxiv; R. Temperley and H. Stuart Moore; *The Merchant Shipping Acts*, London 1907, p. 285; James S. Henderson; *Carver's Carriage by Sea*, London 1925.

⁵⁸ Albert Wahl (Çeviren: Kazım Berker); *Deniz Ticareti Hukuku (Nazari ve Ameli)*, Ankara 1948, s. 182; M. Sami Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, İstanbul 1971, s. 2; Adil İzveren ve Nisim Franko ve Ahmet Çalık; *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara 1994, s. 162; Bülent Sözer; *Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler*, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Sayı XXVIII 2014, s. 74.

⁵⁹ Thomas Edward Scrutton; *Charterparties and Bills of Lading*, London 1984, s. 1; Nicholas Gaskell ve Regina Asariotis ve Yvonne Baatz; *Bills of Lading: Law and Contracts*, Great Britain 2000, p. 28 (1.63); Tahir Çağa ve Rayegan Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, İstanbul 2010, s. 1; Ebru Ateş; *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen “Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun” Türk Hukukuna Etkisi*, İstanbul 2008, s. 65; Emre Cumalıoğlu; *Kırkambar Sözleşmesi*, Ankara 2011, s. 13.

⁶⁰ Rayegan Kender ve Ergon Çetingil; *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler*, İstanbul 2009, s. 102.

kararlaştırılan ücreti ödemekle yükümlü kimsedir. Dolayısıyla navlun sözleşmesinin bir tarafında taşıyan diğeri tarafında taşıtan bulunur⁶¹.

2.2.2. Unsurları

2.2.2.1. Yük⁶² Taşıma Taahhüdü

Navlun sözleşmesinin en önemli (temel ve ayırt edici) unsurlarından bir tanesi, sözleşmenin tarafından biri olan taşıyanın diğeri olan taşıtana karşı bir taahhütte bulunmasıdır. Bu taahhüde de taşıma taahhüdü denilmektedir. Taşıma taahhüdü denildiğı için de taşımanın konusunu taşınabilir maddi bir şey (yük) oluşturmalıdır. İnsan yük kavramına girmeyeceğı için navlun sözleşmesinin konusu dışında kalmaktadır⁶³. Dolayısıyla bir yükün taşınması taahhüdünü içermeyen sözleşmeleri navlun sözleşmesi olarak kabul etmek mümkün değildir⁶⁴.

Navlun sözleşmesi ile taşıyanın taşıtana karşı üstlendiğı asli borç yük taşınmasıdır⁶⁵. Asli borcun yük taşınması olması nedeniyle, örneğın denizde bir bilimsel araştırma (mesela yeraltındaki canlı türlerinin sınıflandırılması) yapmak amacıyla ya da deniz altına kablo döşenmesi amacıyla⁶⁶ bir gemi için donatanı ile yapılacak sözleşmeyi navlun sözleşmesi olarak nitelendirmek doğru olmaz⁶⁷. Ancak taşıma konusunu teşkil eden şeyin sözleşmenin yapıldığı sırada mevcut olması şart değildir⁶⁸. İleride elde edilecek olan maden cevheri, fabrikanın imal edeceği mobilya gibi haller de navlun sözleşmesine konu olabilir⁶⁹.

⁶¹ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 289; Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 14; Sözer; *Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler*, s. 74.

⁶² Doktrinde bazı yazarlar yük taşınmasını ayrı bir unsur olarak ele almaktadırlar. Detaylı bilgi için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 292.

⁶³ Kender ve Çetingil; *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler*, s. 102.

⁶⁴ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 290; Fahıman Tekil; *Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1973, s. 25; Sözer; *Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler*, s. 76.

⁶⁵ Akıncı; *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, s. 2; Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 292; Sözer; *Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler*, s. 76.

⁶⁶ Deniz altına kablo döşenmesinin bir navlun sözleşmesini oluşturacağını savunan görüşler de vardır. Bunun için bkz. Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 2.

⁶⁷ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 290.

⁶⁸ Nil Merve Çelikbaş; *Navlun Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki*, Sayı 8, Türkiye Adalet Akademisi Dergisi 2012, s. 190.

⁶⁹ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 292.

2.2.2.2. Taşımanın Deniz Yoluyla Yapılması

Tarafların, yükün taşınmasının deniz yolu ile yapılacağı üzerinde anlaşmış olmaları halinde navlun sözleşmesi söz konusu olmaktadır. Bu sebepten dolayı, kara yoluyla, iç su olarak kabul edilen nehirler ve göllerde yahut hava yoluyla yapılan yük taşımalarını navlun sözleşmesi olarak nitelendirmek olanaklı değildir⁷⁰. Hal böyle olmakla birlikte taşımanın yalnız deniz yolu ile yapılması gerekmez. Hem iç su hem de deniz üzerinden yapılan bir yük taşıma işi de navlun sözleşmesi olarak nitelendirilebilir⁷¹.

Taşıma işlemi, önceden belirlenmiş olan iki liman (yer) arasındaki hareketi içerir. Bu nedenle taşımanın bir noktada başlayıp diğer bir noktada bitmesi gerekir. Türk Ticaret Kanunu'na göre taşıma yükleme limanında başlar ve normal olarak varma veya boşaltma limanında sona erer. Hal böyle olmakla birlikte boşaltma limanının ve gönderilenin sözleşmede açık bırakılması mümkündür. Yükün nereye bırakılacağına veya kime gönderildiğinin sefer esnasında taşıyana bildirilmesinde sakınca yoktur.

Uygulamada navlun sözleşmesi yapıldığı sırada gönderilenin belli olmasına rağmen bu kişinin konişmentoyu ciro etmesi yoluyla ortaya yeni bir gönderilenin çıkması da mümkün olmaktadır. Ayrıca varma limanı da uygulamada belirli bir bölge kararlaştırılıp, bu bölgenin gemi yola çıktıktan sonra, belli bir zaman sonra ya da belli bir günde bildirileceği kararlaştırılabilir. Sonuç olarak denilebilir ki bir navlun sözleşmesinde varma limanı ve gönderilen bulunacaktır ancak bunların sözleşme yapılırken tespiti şart değildir.

⁷⁰ Çelikbaş; *Navlun Sözleşmesi ile Konışmento Arasındaki İlişki*, s. 190; Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 294; Tekil; *Navlun Mukaveleleri*, s. 26; Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 10; Sözer; *Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler*, s. 76.

⁷¹ Doktrinde bu konuda farklı düşünen yazarlar da vardır. Bir görüşe göre; hem denizde hem de iç sularda yapılan taşımalara, taşıma mesafesinin büyük bölümünün deniz yolu ile aşılması kaydı ile, navlun sözleşmesine ilişkin kuralların uygulanmasının uygun olacağıdır. Bu görüş için bkz. Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 11. Diğer bir görüşe göre ise; karma taşımalar için de navlun sözleşmesi deyiimi kullanılmamalıdır, çünkü, bu tür bir sözleşme, deniz yolu ile taşıma aşamasını ihtiva etse de, navlun sözleşmesi deyiimi sadece taşımanın tamamının deniz yolu ile yapıldığı sözleşmeleri tarif etmek için kullanılmalıdır. Bu görüş için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 294. Ayrıca liman içindeki taşımaların dahi navlun sözleşmesine girdiğini düşünen görüş için bkz. Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, s. 155.

2.2.2.3. Taşımanın Gemi ile Yapılması

Navlun sözleşmesinin kurulabilmesi için sözleşme gemi ile ifa edilmelidir fakat navlun sözleşmesi yapılması esnasında geminin belirtilmiş olmasına gerek yoktur⁷². Yani navlun sözleşmesi yapıldıktan sonra da sözleşmenin hangi gemi ile ifa edileceği belirlenebilir⁷³. Ancak sigorta maliyetleri bakımından geminin genel durumunun belirtilmesi (geminin yaşı, fiziksel durumu ve teknik durumu) önem taşımaktadır.

Navlun sözleşmesine konu olan geminin illa deniz gemisi veya ticaret gemisi olmasına gerek yoktur⁷⁴. Türk Ticaret Kanunu'nun navlun sözleşmesini düzenleyen 1138. maddesi; "... *denizde taşımayı üstlenir*" ifadesini kullanmaktadır. Bu ifade şekli itibariyle hükümden navlun sözleşmelerinin mecburen bir deniz gemisi ile yapılması gerektiği sonucunu çıkarmak mümkün değildir. Zira "denizde taşımayı üstlenmek" kavramını "deniz gemisi ile denizde taşımak" ile aynı anlama gelecek şekilde kullanmak olanaklı değildir⁷⁵. Zaten Türk Ticaret Kanunu'nda geminin tanımı 931. maddede verilirken; "*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*" denilerek bir aracın gemi sayılabilmesi için eski kanun düzenlemesi⁷⁶ aksine "*suda*" hareket etmesini yeterli bulmuştur.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1150. maddesine göre; taşıyan, taşıtanın onayını almadan navlun sözleşmesinin ifası amacıyla yükü, belirlenmiş bir gemiden başka

⁷² Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 12. Uygulamada da (özellikle kırkambar sözleşmelerinde) sözleşme yapılırken geminin tespiti mümkün olmaz. Çarter sözleşmelerinde ise, ancak çok istisnai haller dışında gemi ismen belirlenip bu da sözleşmeye yazılır.

⁷³ Ancak özellikle Free on Board (FOB) satışlarda, geminin kimliği büyük önem taşımaktadır. Çünkü satıcı, yükü belirlenmiş olan gemiden başkasına yüklediği zaman akreditif bedelini bankadan alamaz. Alıcı bakımından da, gemi kimliği önemlidir. Çünkü alıcı bakımından gemi satıcının borcunun ifa edileceği yer olarak kabul edilir.

⁷⁴ Bu konuda farklı düşünen (geminin mecburen deniz gemisi olması gerektiği ve bir ticaret gemisi olması gerektiğini düşünen) yazarlar da vardır. Bu yazarların çıkış noktası; navlun sözleşmesini düzenleyen Türk Ticaret Kanunu madde 1138'in "... *denizde taşımayı üstlenir*" ifadesini kullanmasıdır. Ayrıca bu yazarlara göre, geminin tanımının yapıldığı Türk Ticaret Kanunu madde 931'de de; "*tahsis edildiği amaç suda, hareket etmesini gerektiren ...*" derken de esasında bunun; "*tahsis edildiği amaç denizde, hareket etmesini gerektiren ...*" olarak anlaşılması gerektiği savunulmaktadır. Daha detaylı bilgi için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 294.

⁷⁵ Ancak dikkat edilmelidir ki; gemi niteliğine sahip olmayan bir vasıta ile, örneğin salla taşıma, navlun sözleşmesi düzenlemesi dışındadır.

⁷⁶ 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanununda gemi tanımı madde 816'da şöyle yapılmıştır: "*Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkanına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne "Gemi" sayılır.*"

bir gemiye yükleyemez. İzin almadan yüklemesi halinde ise taşıyan bundan doğacak zararlardan sorumlu olur. Ancak yükün kararlaştırılan gemiye yükletilmiş olması halinde de bir zararın meydana geleceği kesin ise ve zarar taşıtana aitse, taşıyan bu davranışı nedeniyle doğacak zarardan kurtulabilir.

Navlun sözleşmesinde taşıma işlemi yapılan geminin taşıyanın mülkiyetinde olmasına gerek yoktur. Hatta taşıyan, taşıtan ile yaptığı navlun sözleşmesini, daha sonra üçüncü bir kişi ile yapacağı bir başka navlun sözleşmesi ile de ifa edebilir⁷⁷.

2.2.2.4. Taşıyanın Yüke Zilyet Olması

Navlun sözleşmesinin kurulabilmesi için gereken unsurlardan bir diğeri de taşınacak olan yükün taşıyanın zilyetliğine geçmesidir⁷⁸. Bu unsur gerçekleşmediği takdirde, sözleşmeyi bir navlun sözleşmesi olarak nitelemek mümkün olmaz. Yani yükün taşıtanın zilyetliğinde kalması halinde, navlun sözleşmesinden söz edilemez.

Esasında yükün taşıyanın zilyetliğine geçmesi unsuru, taşıyanın taşıdığı yüke özen göstermesi borcu ile de yakından alakalı bir unsurdur. Ancak yükün taşıyanın zilyetliğine geçmesi zorunlu olmakla birlikte, bu kapsam içerisine yüke özen göstermek ve onu hasar ve ziyadan korumak için gereken tüm önlemleri alma durumunu katarak bunları da zorunlu unsur haline getirmek olanaklı değildir⁷⁹. Bunun esaslı bir unsur olmaması sebebiyle, mahiyeti itibarıyla bakım ve muhafaza gerektirmeyen yükün taşınmasının taahhüt edilmesi durumunda da ortada bir navlun sözleşmesi vardır⁸⁰. Yani bir navlun sözleşmesinden bahsedebilmek için, yükün taşıyanın zilyetliğine girmesi yeterlidir. Bu zilyetlikle birlikte bakım ve muhafaza yükümlülüğünün doğmaması bu sonucu değiştirmez.

⁷⁷ Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 3. Bu duruma örnek olarak ise, taşıyanın gemiyi tam charter sözleşmesi ile tuttuktan ve ihtiyacı olan yükleri gemiye yükledikten sonra, gemide hala boş yerin kalması üzerine üçüncü kişilerin yüklerini de (onlarla yeni bir navlun sözleşmesi yaparak) gemiye alması hali gösterilebilir.

⁷⁸ Bu kapsamda; Türk Ticaret Kanunu madde 178 fıkra 2 hükmünde geçen “... eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur” ifadesinin esasında “... eşyanın taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur” olarak anlaşılması olanaklıdır.

⁷⁹ Bu konu hakkında farklı düşünen yazarlar da vardır. Yükün taşıyanın gözetim ve muhafazası altında taşınmasını (dolayısıyla bu kapsamda da taşıyanın yüke özen göstermek ve onu hasara uğrama ve zayi olmadan korumak için gereken tüm önlemleri alması gereğinin) navlun sözleşmesinin esaslı bir unsuru olduğunu düşünen yazarlar için bkz. Akıncı; *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, s. 11,12; Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 2.

⁸⁰ Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt – I*, s. 156.

2.2.2.5. Taşıma İşi Karşılığında Bir Ücret Ödenmesi (Navlun Ödenmesi)

Navlun sözleşmesinin belirlendiği Türk Ticaret Kanunu'nun 1138. maddesinde taşıma taahhüdünün açıkça navlun karşılığında yapılacağı düzenlenmiştir⁸¹. Navlun, taşıyanın yükü sözleşme ile belirlenmiş olan yerden gemiye yükleme ve bu yükün başka bir yere kadar sağ salım taşınması için taşıtanın ödemeyi taahhüt ettiği ücrettir⁸².

Navlun sözleşmesi ile birlikte ödenecek navlun miktarı serbest olarak belirlenebilir. Ancak navlun sözleşmesi ile bir navlun kararlaştırılmamışsa, yükleme zamanında ve yerinde mutata olan navlun ödenir⁸³.

Sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemediği durumlarda ödenmesi gereken bedel de navlun olarak nitelendirilemeyecektir. Ayrıca ücretsiz olarak yapılan taşımalar da zaten navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemezler⁸⁴. Bir navlun kararlaştırılmamış olan taşıma işlerini navlun sözleşmesi olarak nitelendiremeyeceğimizin kabulüyle birlikte, Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenen navlun sözleşmesi hükümlerinin bu ücretsiz taşıma işine uygulanması isabetli değildir⁸⁵.

2.2.3. Tarafları

Her navlun sözleşmesinde biri taşıyan diğeri taşıtan olmak üzere en az iki taraf vardır. Fakat sözleşmede ilgili taraflar bunlardan ibaret değildir. Uygulamada çoğu zaman taşınacak yükü gemiye teslim eden kimse taşıtandan başkası olduğu gibi, yükü varma limanında teslim alacak olan da bir başkası olmaktadır. Böylece çoğu zaman yükleten ve gönderilen denem taraflar da navlun sözleşmesinin yerine

⁸¹ Yükün kararlaştırılan varma limanına varmadan navlun ödenemeyeceğini ve varmaması halinde de navluna ödenmeyeceğini düşünen yazar için bkz. Schoenbaum; *Admiralty and Maritime Law*, p. 529,530.

⁸² Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 297; Schoenbaum; *Admiralty and Maritime Law*, p. 531; Sözer; *Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler*, s. 78.

⁸³ Bu husus Türk Ticaret Kanunu madde 1195'de düzenlenmiştir.

⁸⁴ Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 13. Doktrinde ücretsiz taşıma halinde Türk Borçlar Kanunu'ndaki genel hükümlerin uygulanması görüşü hakimdir. Ancak bu yoldan bir çözüm sağlanamaması halinde ise yine Türk Borçlar Kanunu'nda düzenlenen vekalet akdi hükümlerine başvurulması görüşü baskındır.

⁸⁵ Bir önceki dipnotta da bahsedildiği üzere doktrinde birçok yazar tarafından bu görüş kabul edilmekle birlikte, farklı düşünen yazarlar da vardır. Ücretin kararlaştırılmadığı bir deniz yoluyla yük taşınması sözleşmesinde de (bu sözleşme navlun sözleşmesi olarak nitelendirilememesine rağmen) diğer tüm şartların (navlun dışında) mevcut olması halinde yine de Türk Ticaret Kanunu'ndaki navlun sözleşmesini düzenleyen hükümlerin uygulanabileceğini düşünen görüş için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 297.

getirilmesinde ilgili taraflar olarak karşımıza çıkmaktadır. Bunların da dışında navlun sözleşmesinin kurulması için yardımcı birçok taraf vardır. Ancak bu çalışmada bu yardımcıları üzerinde durulmayacaktır⁸⁶.

2.2.3.1. Taşıyan

Türk Ticaret Kanunu düzenlemesine göre navlun sözleşmesinin tarafları taşıyan ile taşıtandan oluşmaktadır. Taşıyan, kısaca, deniz yoluyla yük taşımayı taahhüt etmiş olan kişi olarak tanımlanabilir⁸⁷. Daha uzun bir tanım yapılacak olur ise; taşıtan ile yapmış olduğu sözleşme gereğince sözleşmeye konu olan yükü deniz yolu ile bir yerden başka bir yere taşımayı taahhüt etmiş olan tarafa taşıyan denir⁸⁸.

Taşıyan olarak nitelendirilebilmek için ortada bir navlun sözleşmesi olması gerekir. Bu navlun sözleşmesini yapan ve bunun karşılığında yük taşıma taahhüdünde bulunan kişiye taşıyan denildiği için, bu kişinin aynı zamanda donatan veya gemi işletme müteahhidi olması mümkündür⁸⁹. Dolayısıyla taşıyan olmak için geminin maliki olmak gerekmez.

Taşıyanın navlun sözleşmesini bizzat yapması da gerekmez⁹⁰. Yani bir temsilci aracılığıyla da navlun sözleşmesi kurulabilir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1104. maddesinin 2. fıkrası hükmüne göre geminin bağlama limanı dışında bulunduğu sırada kaptan da donatanı temsilen navlun sözleşmesi yapmaya

⁸⁶ Bu yardımcı kişiler hakkında detaylı bilgi için bkz. Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, ss. 21-25.

⁸⁷ Hamburg Kuralları'nda taşıyanın tanımı; "*Carrier means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper*" şeklindedir. (Türkçe): "*taşıyan sözü, gönderen ile bizzat veya bir temsilci marifetiyle denize yük taşıma sözleşmesi akdeden her şahsı ifade eder*" şeklindedir. Taşıyanın tanımı Rotterdam Kuralları'nda da yapılmıştır. Bu tanım; "*carrier means a person that enters into a contract of carriage with a shipper*" şeklindedir. (Türkçe): "*taşıyan, taşıtan ile taşıma sözleşmesi kuran kişidir.*"

⁸⁸ Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 14; Hakan Karan; *Law on International Carriage of Goods*, Ankara 2013, s. 48; Schoenbaum; *Admiralty and Maritime Law*, p. 529; İzveren ve Franko ve Çalık; *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 163; Sözer; *Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler*, s. 79.

⁸⁹ Uygulamada taşıyan çoğu zaman geminin donatanıdır. Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 15; Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt – I*, s. 156; Ezgi Hepgülerler; *Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, Ankara 2011, s. 107; Sözer; *Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler*, s. 79.

⁹⁰ Karan; *Law on International Carriage of Goods*, s. 48. Zira Sözer; "*kira sözleşmesi ile kullanmak hakkına sahip olduğu bir gemide başkasının yükünü taşımak üzere kırkambar sözleşmesi yapan, hatta zaman charteri sözleşmesine dayanarak bir gemiyi kullanırken başka yük sahipleri ile sefer charteri yapan kişi de taşıyan olur*" demiştir. Bkz. Sözer; *Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler*, s. 79.

yetkilidir⁹¹. Hatta zaman çarteri sözleşmesi ile gemiyi kullanan bir kişinin, gemiyi kullandığı süre içerisinde, üçüncü kişilerle bir kirkambar sözleşmesi yapması halinde dahi bu kişi taşıyan olarak nitelendirilir.

2.2.3.2. Taşıtan⁹²

Taşıtan navlun sözleşmesinde taşıyanın karşısında yer alan taraftır⁹³. Taşıtan navlunu ödemekle yükümlü olan taraf olarak da bilinir. Bu iki unsur birleştirilerek taşıtan için; taşıyan ile navlun sözleşmesi bizzat akdeden yahut adına ve hesabına navlun sözleşmesi akdedilen ve deniz yolu ile yük taşıma karşılığında ücret ödemeyi üstlenen kimse tanımı kullanılabilir⁹⁴. Ancak tanımda da bir zorunluluk olarak belirtilmediği üzere, taşıtan sıfatının belirlenmesi açısından yükün maliki olma şartı aranmaz⁹⁵. Dolayısıyla taşıtan sıfatı esas olarak sözleşme yapan kişiye aittir. Tüm bunlara ek olarak taşıtanın aynı zamanda taşıyan olmasına bir engel yoktur⁹⁶.

2.2.3.3. Yükleten

Yükleten, geçerli bir navlun sözleşmesine dayanarak, yükü gemiye getiren veya gemiye yüklenmesi amacıyla taşıyana teslim eden kişidir⁹⁷. Yükleten ile taşıtan aynı şahısta birleşebilir. Ancak yükleten taşıtandan başka bir kimse de olabilir. Yani yükleten ile taşıtanın aynı kişi olması şart değildir⁹⁸. Zaten çoğu zaman taşıtanın yükü taşıyana teslim etmesine olanak bulunmaz ve yükü taşıyana üçüncü bir kişinin teslim ettiği görülür.

⁹¹ Uygulamada da hemen hemen her zaman araçlar sayesinde navlun sözleşmeleri yapılmaktadır. *Broker* denilen bu araçlar da esasen temsilci mahiyetindedirler. Taşıma işine yük tarafından aracılık edenlere ise uygulamada *freight forwarder* denilmektedir.

⁹² Taşıtan hakkında çok daha detaylı bilgi için bkz. Cüneyt Süzeli; *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, İstanbul 2014.

⁹³ Taşıtanın tanımı Rotterdam Kuralları'nda da yapılmıştır. Bu tanım; “*shipper means a person that enters into a contract of carriage with a carrier*” şeklindedir. (Türkçe): “*Taşıtan, taşıyan ile taşıma sözleşmesi kuran kişidir.*”

⁹⁴ Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt – I*, s. 157; Schoenbaum; *Admiralty and Maritime Law*, p. 529; İzveren ve Franko ve Çalık; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 164.

⁹⁵ Burada belirtmek gerekir ki hal böyle olmakla birlikte, uygulamada, taşıtan genellikle yükün maliki olmaktadır.

⁹⁶ Bu hususa bir örnek oluşturacak şekilde açıklama bir önceki 2.3.1. *Taşıyan* başlığı altında 3. paragrafının son cümlesinde yapılmıştır.

⁹⁷ İzveren ve Franko ve Çalık; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 164; Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 3; Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 300; Aksoy; *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s. 27.

⁹⁸ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 300; Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt – I*, s. 157; Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 4.

Yükleten, taşıtanın bir işçisi yahut emrinde çalışanı değildir. Yükü taşıtana taşıyanın bir işçisi yahut emrinde çalışanı teslim etmişse, bu kişi yükleten sıfatını almaz. Böyle bir durumda taşıtan aynı zamanda yükletendir. Dolayısıyla denilebilir ki, yükleten taşıtanın bir nevi temsilcisi durumundadır. Yani taşıtan ile yükleten arasında bir hukuki ilişkiden söz edilebilir⁹⁹ ve bu ilişkiye dayanarak yükleten yükü taşıyana teslim etmektedir.

Yükleten herhangi bir temsilciden ayrı olarak taşıtana tanınmış bazı yetkilerden yararlanabilir. Yükleten taşınmak üzere teslim edilmiş yük hakkında konişmento düzenlenmesini isteyebileceği gibi, konişmentoya dayanarak gönderileni tayin edebilir ve yükü geri alabilir¹⁰⁰. Bu yetkilerle yükleten durumunda olan deniz aşırı satıcıların gönderdikleri yüklerin bedellerini tahsil edebilmeleri teminat altına alınmış olmaktadır.

2.2.3.4. Gönderilen

Gönderilen, varma limanında yükü teslim alma yetkisine sahip olan kişidir¹⁰¹. Taşıtan, yükleten veya bunların dışında bir kimse gönderilen olabilir. Varma limanında hazır olamayan (navlun sözleşmesini yapmış olan) taşıtanın, yerine boşaltma ve teslim işlemlerini gerekli yetki ile gönderilen yapmaktadır. Gönderilenin bu yetkisi konişmentoya, konişmentonun düzenlenmediği hallerde ise üçüncü şahıs lehine şart olarak navlun sözleşmesine dayanır¹⁰². Doktrinde, her navlun sözleşmesinin bir gönderileninin olması gerekip gerekmediği hakkında görüş birliği yoktur¹⁰³.

⁹⁹ Bu hukuki ilişki bir iç ilişkidir. Dolayısıyla yükleten taşıyana karşı, navlun sözleşmesinin bir tarafı değildir. Ayrıca yükleten ile taşıtan arasındaki bu iç ilişki, satış dışında komisyon, vekalet, alt taşıma gibi sözleşmelere de dayanabilir.

¹⁰⁰ Yükletenin konişmento düzenlenmesini isteme yetkisi Türk Ticaret Kanunu madde 1228, konişmentoya dayanarak gönderileni tayin edebilme ve yükü geri alabilme yetkisi ise Türk Ticaret Kanunu madde 1232’de düzenlenmiştir.

¹⁰¹ İzveren ve Franko ve Çalık; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 166; Aksoy; *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s. 29; Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 301; Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 5.

¹⁰² Gönderilen, navlun sözleşmesinin taraflarından olmadığı için, taşıyan ile arasındaki ilişki Türk Ticaret Kanunu madde 1237 fıkra 1’e göre konişmentoya dayanır.

¹⁰³ Gönderilenin varlığının navlun sözleşmesinin esaslı unsurlarından olmadığını, gönderilenin navlun sözleşmesinde bulunmayabileceğini savunan görüş için bkz. Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 5. Her navlun sözleşmesinde bir gönderilenin bulunması gerektiğini savunan görüş için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 302.

2.2.4. Hukuki Niteliği

Navlun sözleşmesi, hukuki niteliği açısından bir eser sözleşmesidir¹⁰⁴.

Türk Borçlar Kanunu'nun 470. maddesinde eser sözleşmesi; "... yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşmedir" şeklinde tanımlamıştır. Doktrinde ise, eser sözleşmesi kanun tanımına çeşitli eleştiriler yöneltilerek daha kapsamlı tanımlanmıştır. Bu eleştiriler de dikkate alınarak eser sözleşmelerinin tanımı yapılacak olursa; yüklenicinin, iş sahibinin ödemeyi taahhüt ettiği bedel karşılığında bir eseri meydana getirerek teslim etmeyi borçlandığı iki taraf için hak doğuran ve borç yükleyen bir sözleşmedir, denilebilir¹⁰⁵. Tanımlarda kullanılan meydana getirme terimi geniş olarak anlaşılmalı ve yorumlanmalıdır¹⁰⁶. Dolayısıyla bu terimden sadece somut, fiziki bir cismin yapılmasını değil, bir eserin (sonucun) ortaya konulmasını ve aynı zamanda maddi olmayan sonuçların da gerçekleştirilmesini anlamak gerekir¹⁰⁷.

Navlun sözleşmesini hukuki nitelendirme bakımından eser sözleşmesi kavramının içine sokmamızdaki sebep, esasında navlun sözleşmesinin niteliği gereği taşıdığı kriterler ve şartların bir netice sorumluluğuna işaret etmesidir.

2.2.5. Türleri

Navlun sözleşmesinin türlerini tam olarak kavrayabilmek için öncelikle neyin navlun sözleşmesi kapsamında olmadığını belirlemekte fayda vardır. Dolayısıyla öncelikle deniz ticareti alanında sıklıkla karşılaşılan gemi kira sözleşmesine değinerek aralarındaki sınırın çizilmesi gerekmektedir.

Deniz ticareti uygulamasında, bizim de katıldığımız klasik tasnife göre, sözleşmeler açısından iki temel grup bulunmaktadır. Bu grupların bir tarafında gemi

¹⁰⁴ Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 32. 818 sayılı (Eski) Borçlar Kanunu'nda eser sözleşmeleri için istisna sözleşmesi terimi kullanılmaktaydı. 818 sayılı (Eski) Borçlar Kanun madde 255'te istisna (eser) sözleşmesinin tanımı; "*istisna bir akittir ki onunla bir taraf (müteahhit), diğer tarafın (iş sahibi) vermeyi taahhüt eylediği semen mukabilinde bir şey imalini iltizam eder*" şeklinde yapılmıştır.

¹⁰⁵ Eren; *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, s. 583,584; Aral ve Ayrancı; *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, s. 333; Mustafa Alper Gümü; *Borçlar Hukuku Özel Hükümler (Cilt II)*, İstanbul 2014, s. 1; Murat Aydoğdu ve Nalan Kahveci; *Türk Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri (Sözleşmeler Hukuku)*, Ankara 2014, s. 747; Mustafa Ateş; *İstisna (Eser) Sözleşmesi Kapsamında Meydana Getirilen Eser Üzerindeki Fikri Haklar*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Cilt XXVIII Sayı 1, s. 43,44.

¹⁰⁶ Yusuf Büyükcay; *Eser Sözleşmesi*, Ankara 2014, s. 33; Zevkliler ve Gökyayla; *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, s. 478.

¹⁰⁷ Eser sözleşmesinin tanımının unsurlarından nelerin anlaşılması gerektiği hakkında daha detaylı bilgi için bkz. Eren; *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, ss. 584-594.

kira sözleşmesi¹⁰⁸ yer alırken, diğer tarafta navlun sözleşmeleri bulunmaktadır¹⁰⁹. Dolayısıyla hukuki açıdan Borçlar Hukuku anlamındaki adi kira sözleşmesi ile pek bir farkı bulunmayan gemi kirası sözleşmesi,¹¹⁰ bir navlun sözleşmesi olmamakla birlikte,¹¹¹ bu çalışma kapsamı dışında kalmaktadır.

Navlun sözleşmesi kendi içerisinde iki türe ayrılır. Kırkambar sözleşmesi ile charter sözleşmeleri navlun sözleşmesinin türleridir. Sonuç olarak kırkambar sözleşmesi ile charter sözleşmeleri navlun sözleşmeleri iken, gemi kira sözleşmesi bir navlun sözleşmesi değildir¹¹².

¹⁰⁸ Gemi kira sözleşmesi Türk Ticaret Kanunu'nun 1119. maddesinin birinci fıkrasında; "*gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği sözleşmedir*" şeklinde tanımlamıştır. Ayrıca ikinci fıkrada da; "*kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi, sözleşmenin niteliğini değiştirmez*" diyerek kapsamını genişletmiştir. Gemi kira sözleşmeleri hakkında detaylı bilgi için bkz. Salih Önder; *Gemi Kira Sözleşmesi*, Ankara 2016.

¹⁰⁹ Hukuki tasnifi göz ardı ederek uygulama açısından bir tasnif yapılacak olursa sözleşmeleri genel olarak ikiye ayırabiliriz. Bunlar kırkambar sözleşmeleri ve gemi tahsis sözleşmeleridir. Kırkambar sözleşmelerinde *gemi bireyselleştirilmemektedir* ve belirli bir miktarda yük bir yerden diğerine taşınmaktadır. Gemi tahsis sözleşmelerinde ise *yük bireyselleştirilmemekte* ve geminin taşıma kapasitesi farklı biçimlerde tahsis edilmektedir. Bu fiili tasnifte gemi tahsis sözleşmelerini de ikiye ayrılarak; gemi kira sözleşmesi ve charter sözleşmesi olarak ele alınmaktadır. İşte klasik tasnife göre, bunlardan, charter sözleşmesi navlun sözleşmesi iken, gemi kira sözleşmesi ise navlun sözleşmesi değildir. Bu konu hakkında detaylı bilgi için bkz. M. Fehmi Ülgener; *Charter Sözleşmeleri*, İstanbul 2010, s. 30,31.

¹¹⁰ Borçlar Hukuku anlamında adi kira sözleşmelerinden pek bir farkı bulunmamaktadır. Zira Türk Ticaret Kanunu madde 1130'da da bu husus; "*bu Bölümde hüküm bulunmayan hallerde Türk Borçlar Kanununun adi kira sözleşmeleri hakkındaki hükümleri nitelikleri elverdiği ölçüde uygulanır*" denilerek açıkça belirtilmiştir.

¹¹¹ Gemi kira sözleşmesi, taşıma taahhüdü içermez ve bu sebep ile de navlun sözleşmesi niteliğinde değildir. Zira bu sözleşmede, sözleşmenin bir tarafını oluşturan gemi malikinin, sözleşmenin diğer tarafına karşı taahhüdü sadece gemini zilyetliğinin devir edilmesidir. Gemi maliki, diğer tarafa karşı hiçbir şekilde yük taşıma taahhüdü altına girmemektedir. Türk Ticaret Kanunu'nun ele aldığı gemi kiralama sözleşmesi türü (ilk fıkraya bakıldığında) uluslararası alanda çıplak gemi kirası (*bareboat charter*) olarak anılan modele uymaktadır. İkinci fıkrasında ise, geminin gemi adamları ile birlikte kiralınması (*charter by demise*) tarif edildiği söylenebilir. Uygulamada, *bareboat charter* sözleşmelerine "yönetim klotu" (management agreement) eklenerek ortaya *charter by demise* sözleşmeleri çıkarılmaktadır. Ancak, unutulmamalıdır ki, iki sözleşme türü de her ne kadar *charter* sözleşmesi olarak isimlendirilmiş olsalar da, esasında birer kira sözleşmeleridir, navlun sözleşmeleri değildirler. Yani ileride anlatılacak ve navlun sözleşmesinin türlerinden olan charter sözleşmeleri ile bu kavramlar karıştırılmamalıdır. Detaylı bilgi için bkz. Didem Algantürk Light; *CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme*, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 8, s. 155; Tetley William; *International Maritime and Admiralty Law*, Canada 2002, p. 160 vd.; Fahiman Tekil; *Deniz Hukuku*, İstanbul 1998, s. 219. *Demise charterparties*'i Hill; "*..the charterer literally takes over the ship and has possession of it together with the right of management and control*" diyerek esasında kira niteliğinde olduğunu belirtmeye çalışmıştır. Bkz. Christopher Hill; *Maritime Law*, London 2003, p. 168.

¹¹² 1974 yılında ilk defa Baltic and International Maritime Council (Baltık ve Uluslararası Denizcilik Komitesi) tarafından hazırlanan standart çıplak gemi kirası (*bareboat charter*) sözleşmeleri The Baltic and International Maritime Conference Standard Bareboat Charter (BARECON) adı altında standart formlar şeklinde denizcilik uygulamasına girmiştir. Bununla birlikte, doktrinde de tartışmalı olan, gemi kirası sözleşmesinin mahiyeti ve charter sözleşmesi arasındaki farklar açıklığa kavuşmuştur. Detaylı bilgi için bkz. Algantürk Light; *CMI Tarafından*

Bu kısımda ilk olarak navlun sözleşmesi türü olan kırkambar sözleşmesi açıklanacaktır. Daha sonra ise yine navlun sözleşmesinin ikinci türünü oluşturan charter sözleşmeleri açıklanacaktır. Charter sözleşmelerini kendi içerisinde dört çeşide ayırıp; yolculuk charteri, tam charter, kısmi charter ve zaman charteri şeklinde alt başlıklarla detaylı olarak açıklanacaktır. Ancak bir navlun sözleşmesi olmadığından dolayı, gemi kira sözleşmesi üzerinde durulmayacaktır¹¹³.

2.2.5.1. Kırkambar Sözleşmesi

Uluslararası alanda terminolojik açıdan bakıldığında, Türk Hukuku'ndaki kırkambar sözleşmesi, Anglo-Sakson sistemindeki *bill of lading contract* olarak anılan sözleşme türüdür¹¹⁴. Yani Anglo-Sakson Hukuku sisteminde tam olarak kırkambar sözleşmelerini karşılayan bir kavram yoktur.

Kırkambar sözleşmesi taşıtanın yükünü denizaşırı bir yere göndermek istediğinde başvurulacak bir türdür. Dolayısıyla bu sözleşme tipinde ferdin belirlenen husus taşınacak olan yükür¹¹⁵. Bu husus Türk Ticaret Kanunu'nun 1138. maddesinde; “*Taşıyan navlun karşılığında; ...kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyayı,¹¹⁶ denizde taşımayı üstlenir*” şeklinde açıkça belirtilmiştir¹¹⁷. Bu kanun maddesinden bir tanım çıkaracak olursak, kırkambar sözleşmesi için; taşıyanın

Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Teseline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme, s. 154,155; Ülgener; *Charter Sözleşmeleri*, s. 34.

¹¹³ Gemi kira sözleşmeleri hakkında daha detaylı bilgi için bkz. Ülgener; *Charter Sözleşmeleri*, s. 30 vd.; Salih Önder; *Gemi Kira Sözleşmesi*, Ankara 2016, s. 21 vd.; Mark Davis; *Bareboat Charters Second Edition*; London 2005; Schoenbaum; *Admiralty and Maritime Law*, p. 675,676; William; *International Maritime and Admiralty Law*, p. 160 vd.

¹¹⁴ Anglo-Sakson sisteminde *bill of lading* terimini taşıma sözleşmenin kendisi (kırkambar sözleşmesi) olarak kabul etmenin yanlış olduğunu düşünülmektedir. Bu husus için; “*it has been recognised that, although the bill of lading may be used as evidence of the terms of the contract of carriage, it cannot usually be considered as the contract*” şeklinde açıklama yapılmaktadır. Bkz. Gaskell and Asariotis and Baatz; *Bills of Lading: Law and Contracts*, p. 41 (2.15).

¹¹⁵ Taşınacak olan yük kırkambar sözleşmesinin ayırt edici unsurudur. Yoksa nereden nereye taşınacağı, kime teslim edileceği, navlun ödenmesi gerekliliği gibi konular da sözleşme çerçevesinde görüşülüp karara bağlanacaktır. Bunlar zaten navlun sözleşmesinin genel özellikleridir, dolayısıyla kırkambar sözleşmelerine de tatbik edilir. Kırkambar sözleşmesine uygulanacak hükümler hakkında detaylı bilgi için bkz. Cumaloğlu; *Kırkambar Sözleşmesi*, s. 60 vd.

¹¹⁶ Kanunda geçen “*ayırt edilmiş eşya*” kavramının ne şekilde anlaşılması gerektiği hakkında detaylı bilgi için bkz. Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt – I*, s. 159; Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 306.

¹¹⁷ 6762 sayılı (eski) Ticaret Kanunu'nda ise “*ayırt edilmiş eşya*” ifadesi yerine, “*parça mal olan muayyen eşya*” ifadesi kullanılmıştır.

navlun karşılığında, yükü başka yükler ile birlikte aynı gemide deniz yolu ile taşımayı taahhüt ettiği sözleşmedir, diyebiliriz¹¹⁸.

Kanundan çıkarılamasa da taraflar, navlun sözleşmesinin doğal sonucu olarak, yükün nereden yüklenip nereye taşınacağını ve taşınacağı yerde kime teslim edileceğini sözleşme çerçevesinde kararlaştıracaklardır. Bu hususlar kararlaştırılmakla birlikte taşıyan yükün taşınmasında taşıtana karşı herhangi bir taahhüt altına girmemektedir. Yani taşıyan yüke gemide belirli bir yer tahsis etmemektedir yahut yük için özel bir gemi de taahhüt edilmemektedir¹¹⁹. Dolayısıyla kırkambar sözleşmesinde, taşıyan tarafından taşıtana taahhüt edilen tek husus yükün gemi ile taşınacağı hususudur¹²⁰.

Burada üzerinde durulması gereken bir husus da taşıyanın geminin tamamını kırkambar sözleşmesi ile yük taşımak amacıyla ayırması şart değildir. Yani taşıyan geminin bir kısmında kırkambar sözleşmesi çerçevesinde yük taşıırken, başka kısmında ise charter sözleşmesi kapsamında yük taşıma işi gerçekleştirebilir¹²¹.

Kırkambar sözleşmesiyle taşıma işi gerçekleştirilecek geminin ismen belirlenmiş olması şart değildir. Hatta taşımanın yapılacağı geminin ismen belirlenmiş olduğu durumlarda dahi taşıma işi başka bir gemi ile yapılabilir. Ayrıca taşıyan, geminin ismen belirlendiği durumlarda da yükü geminin istediği yerine yükleterek taşıyabilir. Ancak her halde taşıyan yükletenin izni olmadıkça yükü güvertede taşıyamaz¹²².

2.2.5.2. Charter Sözleşmeleri

Uluslararası alanda terminolojik açıdan bakıldığında, Türk Hukuku'ndaki charter sözleşmeleri ile Anglo-Sakson Hukuku'ndaki *charter contract* veya *charter*

¹¹⁸ Cumalıoğlu; *Kırkambar Sözleşmesi*, s. 13; Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 27; İzveren ve Franko ve Çalık; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 169.

¹¹⁹ Ancak örneğin yaş meyve/sebze veya et/balık gibi taşınma esnasında belirli bir sıcaklıkta tutulmadığı zaman bozulacak türden yüklerin belirli bir ısıda taşınacağı şart koşulabilir. Böyle bir şart koşulduğu zaman, taşıyan geminin bu şartları sağlayan herhangi bir yerinde yahut bu şartları sağlayan herhangi bir gemide yükü taşıyabilir.

¹²⁰ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 306.

¹²¹ Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 28. Bu hususa örnek olarak, taşıyan geminin ambarlarının yüzde 40'ı ile (ileride detaylı olarak anlatılacak olan) kısmi charter sözleşmesi kapsamında yük taşıma işi gerçekleştirirken, geminin geriye kalan yüzde 60'lık kısmı için ise ayrılmış eşya taşıma amacıyla kırkambar sözleşmesi addedebilir.

¹²² Türk Ticaret Kanunu madde 1151 fıkra 1 ve 2. Gündüz Aybay; *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku*, İstanbul 1998, s. 586; İnci Deniz; *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, İstanbul 1982, s. 96.

party aynı kavramlardır¹²³. Ancak Anglo-Sakson Hukuku'nda çarter modeli ve deyiminin aşırı derecede yaygınlaşması sonucunda, Türk Hukuku'nda kabul edilen anlamda, çarter sözleşmesi olmayan sözleşmelerin başlarına dahi çarter kelimesinin eklendiği görülmektedir¹²⁴. Bunun bir sebebinin de Anglo-Sakson Hukuku'nda *chater party* teriminin hem (bizim kullandığımız anlamda) çarter sözleşmeleri kapsayacak şekilde kullanılması hem de bu sözleşmenin kurulması için kullanılan çarter parti formlarını karşılamak için kullanması olduğu kanısındayız¹²⁵.

Çarter sözleşmelerinde (kırkambar sözleşmelerinde farklı olarak) taşıma taahhüdünün¹²⁶ yanı sıra bir de geminin tahsis edilmesi taahhüdü vardır. Çarter sözleşmelerinde *çarterer*'e yalnızca geminin taşıma kapasitesinden yararlanma hakkı verilir, donatan ise geminin sefer ve yönetimini elinde tutmaya devam eder.

Bu sözleşme tipinde ferden belirlenen husus taşınacak olan yükten ziyade tahsis unsurudur, yani navlun sözleşmesinde belirtilen gemidir¹²⁷. Türk Ticaret Kanunu'nda tahsis unsuru 1138. maddede; “(1) Taşıyan, navlun karşılığında; a.) yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek ... denizde taşımayı üstlenir” denilerek ve 1131. maddede; “zaman çarteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari

¹²³ Uygulamada kullanılan bazı çarter formlarına örnek olarak Balttime, Gastime, Linertime, Nipponcoal, Gencon, Cruisevoy, Scancon, Barecon, Barehire gösterilebilir. Farklı çarter parti örnekleri için bkz. www.bimco.org. Ayrıca bkz. Ülgener; *Çarter Sözleşmeleri*, ss. 146-150; Lars Gorton and Patrick Hillenius and Rolf Ihre and Arne Sandeværn; *Shipbroking and Chartering Practice*, London 2004, p. 108.

¹²⁴ Bu duruma örnek olarak; esasında Türk Hukuku'na göre çarter sözleşmesi olmayan *bareboat charter* ve *charter with demise* sözleşmelerinde *charter* kelimesinin kullanılması gösterilebilir. Zira bu sözleşme türleri Türk Hukuku mevzuatında gemi kira sözleşmesi başlığı altında farklı bir alan olarak düzenlenmiştir.

¹²⁵ Bu hususta Türk Ticaret Kanunu Gerekçesi'nin 1178 ile 1192. maddelerine ilişkin genel açıklamalar kısmında; “çeşitli tip sözleşmeler, ticarî örf ve adet kaideleri ve borçlar hukuku hükümleri ile içeriğinin belirlenmesi yoluna gidilen bu sözleşmelerin sağlam bir zemine oturtulması için Deniz Ticareti Kitabında düzenlenmesi uygun bulunmuştur. Her iki sözleşmenin İngilizce terimlerle ifadesinde “charter” kelimesinin kullanılmış olması yüzünden bu sözleşmelerin hukuksal niteliği uygulamada tereddütlere sebep olmuştur. İngiliz hukukunda “charter” terimi, üç ayrı sözleşmenin nitelendirilmesinde kullanılmaktadır: gemi kirası, geminin ticarî yönetiminin belli bir süre için tahsis olunana (çarterere) bırakılması ve yolculuk çarteri sözleşmesi. Dolayısıyla, adında çarter kelimesi bulunan sözleşmelerin niteliğinin tayini, ancak sözleşme şartlarının incelenmesi sonucunda mümkün olmaktadır” denilerek açıklamada bulunulmuştur. Ayrıca buna örnek olarak Ivamy; “... The contract entered in any of these three cases is a charter party” diyerek *charter-party* kavramını üçe ayırmıştır. Bunlar; “time charter-party, voyage charter-party ve charter-party by demise” şeklinde sınıflandırılmıştır. Bkz. ER Hardy Ivamy; *Payne & Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, Thirteenth Edition London 1989, p. 5.

¹²⁶ Burada taşıma taahhüdü çok önemlidir. Zira gemi tahsisinin olduğu ve taşıma taahhüdünün olmadığı durumlarda bir çarter sözleşmesinden bahsedilemez. Bu durumda gemi kira sözleşmesinden bahsedilir.

¹²⁷ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 308.

yönetimini belli bir süre için ve ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir” denilerek açıkça belirtilmiştir¹²⁸. Dolayısıyla taşıyan sadece yük taşımayı taahhüt etmekle kalmamakta, ayrıca o yükün hangi gemi ile ve/veya geminin neresinde taşıyacağını da taahhüt etmektedir.

Tahsis unsurunun kapsamına; belirli bir geminin, geminin belirli bir yerinin, geminin belirli bir hacminin veya geminin belirli bir zaman dilimi için kullanılmasının tahsis edilmesi girmektedir. İşte geminin tahsis edilmesindeki farklı yöntemlere göre charter sözleşmeleri de kendi içerisinde türlere ayrılmaktadır¹²⁹. Biz bu çalışmada uygulamada en çok kullanılan ve genel kabul görmüş charter sözleşmelerine değineceğiz¹³⁰.

2.2.5.2.1. Yolculuk Charteri Sözleşmesi

Yolculuk charteri sözleşmesinde gemi bir veya birden fazla sefer aracılığıyla taşıtanın yüklerinin taşınması için tahsis edilir¹³¹. Taşınacak yüke ve yapılacak seferlere göre de navlun belirlenir. Dolayısıyla yolculuk charteri sözleşmelerinde geminin tahsisinde ve navlunda esas alınacak olan yolculuk (sefer) faktörüdür.

Yolculuk charteri sözleşmesinin bir navlun sözleşmesi olduğu konusunda herhangi bir görüş ayrılığı yoktur. Zira doktrinde Türk Ticaret Kanunu’nun navlun

¹²⁸ Bizce charter sözleşmelerinin, tüm unsurlarını kapsayacak şekilde yapılmış İngilizce tanımı; “A charter party is a contract affreightment in writing, by which, the owner of a ship lets the whole, or a part of her, to a merchant, for the conveyance of goods, on a particular voyage, in consideration of the payment of freight.” şeklindedir. Bkz. Chancellor James Kent; *Commentaries on American Law (1826-30) Lecture 47 Of the Contract of Affreightment*, Lonang Institute. (<http://lonang.com/library/reference/kent-commentaries-american-law/kent-47/>) Erişim Tarihi: 09.02.2017. Başka bir İngilizce tanım için bkz. Frank L. Maraist and Thomas C. Galligan, Jr. And Catherine M. Maraist; *Cases and Materials on Maritime Law*, Minnesota 2003, p. 118.

¹²⁹ Doktrinde genel kabul edilen görüşe göre; Türk Ticaret Kanunu’ndaki navlun sözleşmelerini düzenleyen maddeler yolculuk charteri esas alınarak düzenlenmiştir. Zaman charteri sözleşmesi ile charterere hiçbir şekilde taşıma taahhüdü yapılmış bulunulmadığını savunan görüş için bkz. Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 221.

¹³⁰ Yoksa charter sözleşmeleri bunlarla sınırlı kalmamaktadır. Uygulamada sözleşmelerin içerdiği hüküm ve şartlarda değişiklikler ya da ilaveler yapılarak bir çok türde charter sözleşmeleri ortaya çıkarılmaktadır.

¹³¹ Ülgener; *Charter Sözleşmeleri*, s. 57; Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 222; Tekil; *Navlun Mukaveleleri*, s. 32; İzveren ve Franko ve Çalık; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 167; Maraist and Galligan, Jr. And Maraist; *Cases and Materials on Maritime Law*, p. 125; Ivamy; *Payne & Ivamy’s Carriage of Goods by Sea*, p. 8. Bazı yabancı kaynaklarda tek sefer için yapılan yolculuk charterine “voyage charter” denilirken, birden fazla sefer için yapılan yolculuk charterine “consecutive voyage” denilmektedir. Bkz. Gorton and Hillenius and Ihre and Sandevan; *Shipbroking and Chartering Practice*, p. 112-116; Hill; *Maritime Law*, p. 214; Charlesworth; *The Principles of Mercantile Law*, p. 210; David Joseph Attard and Malgosia Fitzmaurice and Norman A. Martinez Gutierrez and Ignacio Arroyo and Elda Belja; *The IMLI Manual on International Maritime Law Volume II: Shipping Law*, Oxford 2016, p. 269.

sözleşmesi ile ilgili maddelerinin, yolculuk çarteri sözleşmesi esas alınarak yazıldığı hakkında görüş birliği bulunmaktadır.

Yolculuk çarteri sözleşmesinde yük önemli bir unsur olarak kendini göstermektedir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1144. maddesi uyarınca gemiye kararlaştırılan yük yerine başka bir yük yükletilmek istenildiğinde, taşıyanın bu yeni yük dolayısıyla durumu güçleşmeyecekse, bu yükü kabul etmelidir. Ancak yine aynı maddeye göre sözleşmede yük açıkça tanımlanmış ise (yani ferdan belirlenmiş ise), taşıtan gemiye başka bir yük alınmasını talep edemez. Tüm bunlara ek olarak yükün taşınmaya elverişli bir şekilde teslim edilmesi de gerekmektedir¹³². Uygulamada genellikle taşınan yükler konteyner ile taşınmaktadır ve bu konteynerlerin de boyutları önceden belirtilmektedir¹³³.

Yolculuk çarteri sözleşmesi dolayısıyla yapılacak olan yolculuklar sözleşmede açıkça belirtilir. Bu açıklık karşısında da taşıtanın belirlen rota dışında bir limana uğranılmasını talep etme hakkı yoktur. Dolayısıyla yolculuk çarterinde taşıtanın geminin yolculuklarının yönetilmesi ile ilgili hiçbir yetkisi bulunmamaktadır. Bundan dolayı taşıtanın geminin ticari yönetimi hakkında kaptana talimat verme hakkı da bulunmamaktadır¹³⁴. Esasında bu özelliği itibariyle yolculuk çarteri sözleşmesi kırkambar sözleşmesine yakınlaşmaktadır.

Yolculuk çarteri sözleşmelerinde yapılacak yolculuk veya yolculuklar önceden belirlendiği için navlun da bu yolculukların maliyetine göre tespit edilmektedir. Taşıyanın navlun alacağını doğması için yükü sözleşmede belirlenen boşaltma limanında teslim etmiş olması gerekir. Navlunun ödenmesi zamanı ve yöntemi hakkında ise taraflar serbesttirler¹³⁵.

¹³² Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 328.

¹³³ Konteyner kavramı doktrinde; "muayyen bir veya çeşitli taşıma prosedürü örneğin teslim, boşaltma gibi işlemler sırasında yükleri içinde bulunduran, bir nakil vasıtasından diğerine aktarılabilen ve bu vasıtalarla kolayca ayrılabilen, yüklenmiş durumuyla "birim yük" (Einheitsladung) vasfına sahip, büyüklük ve teçhizat bakımından mekanik yüklemeye elverişli, tekrar kullanılabilir olan taşıma sandıklarıdır" şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanım için bkz. Deniz; *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, s. 3.

¹³⁴ Ancak uygulamada taşıtana, boşaltma limanının veya yükleme limanının daha sonra seçilmesi hususunda yetki verildiği görülmektedir. Böyle durumlarda taşıtan belirlediği limanı kaptana bildirebilir. Detaylı bilgi için bkz. Ülgener; *Çarter Sözleşmeleri*, s. 58.

¹³⁵ Common Law uygulamasına göre kural navlunun teslimle ödeneceğidir. "The rule at common law is that freight is payable only on delivery." Bkz. Attard and Fitzmaurice and Gutierrez and Arroyo and Belja; *The IMLI Manual on International Maritime Law Volume II: Shipping Law*, p. 292.

Yolculuk çarteri sözleşmesinde taşıyan tarafından karşılanan en önemli navlun bedeli yakıttır¹³⁶. Dolayısıyla yolculuğun gecikmesi yahut yolculuk süresince planlanandan daha fazla yakıt kullanılması durumunda ortaya çıkacak ekonomik maliyet taşıyanın üzerinde kalacaktır. İşte bundan dolayıdır ki, yolculuk çarteri sözleşmelerine, yükleme yerine yahut varma yerine gelirken karşılaşılmaması muhtemel gecikme faktörlerinden dolayı ortaya çıkacak riskleri aza indirmek için birçok kloz konulmaktadır¹³⁷.

Doktrinde yolculuk çarteri sözleşmelerinin farklı şekillerde alt türlere ayrıldığı görülmektedir. Yolculuk çarteri sözleşmelerinin alt türlerinden¹³⁸ en yaygın olanlar; tam yolculuk çarteri sözleşmeleri, kısmi yolculuk çarteri sözleşmeleri, mürekkep yolculuk sözleşmesi ve miktar sözleşmesidir¹³⁹.

2.2.5.2.2. Tam Çarter Sözleşmesi¹⁴⁰

Geminin tamamının taşıtanın yüklerine tahsis edildiği, yani taşıtanın geminin yük taşıma kapasitesinin tümünü kendi yüklerini taşımak için ayırttığı sözleşmedir¹⁴¹. Burada dikkat edilmesi gereken husus geminin tamamının taşıtana tahsis edilmesine rağmen kamaralar bu tahsis taahhüdü dışında tutulmuş sayılır.

¹³⁶ Attard and Fitzmaurice and Gutierrez and Arroyo and Belja; *The IMLI Manual on International Maritime Law Volume II: Shipping Law*, p. 269. Yolculuk çarteri sözleşmesinin aksine zaman çarteri sözleşmesinde ise yakıt geminin ticari yönetimi alanına girdiğinden dolayı taşıtan tarafından karşılanmaktadır.

¹³⁷ Buna örnek olarak; "should such failure result in any delay then, notwithstanding any provision in this Charter Party to the contrary, all time used or lost shall not count as laytime or, if the Vessel is already on demurrage, time on demurrage" klozu gösterilebilir. Bu kloz için bkz. www.bimco.org/contracts-and-clauses. Baltic and International Maritime Council (BIMCO) North American Advance Cargo Notification Clause for Voyage Charter Parties). Gecikme klozları hakkında detaylı bilgi için bkz. John F. Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, London 2010, p. 56.

¹³⁸ Belirtilen türlerin yolculuk çarteri sözleşmesinin alt türü olmadığını düşünen görüş için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 324.

¹³⁹ Bu çalışmada tam çarter sözleşmesi ile kısmi çarter sözleşmesi ayrı bir başlık olarak açıklanmıştır. Bunları yolculuk çarterinin alt türü olarak görüp tam yolculuk çarteri ile kısmi yolculuk çarteri olarak isimlendiren yazarlar için bkz. Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, s. 158. Geminin bir veya birden fazla yolculuk için tahsis edilmesi halinde mürekkep yolculuk sözleşmesi, taşınacak yükün miktar olarak belirlenmesine ise miktar sözleşmesi denmektedir. Bu iki kavram detaylı olarak açıklanmayacaktır. Detaylı bilgi için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, ss. 324-326. Ayrıca bu türler için doktrinde farklı terimler kullanan yazarlar bulunmaktadır. Bizim miktar sözleşmesi olarak ele aldığımız türü *contract of affreightment* terimi ile ifade eden görüş için bkz. Ülgener; *Çarter Sözleşmeleri*, ss. 67-73.

¹⁴⁰ Tam çarter sözleşmesi de esasında bir yolculuk çarteri sözleşmesidir. Dolayısıyla doktrinde bu kavram *Tam Yolculuk Çarteri Sözleşmesi* şeklinde de kullanılmaktadır.

¹⁴¹ Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt – I*, s. 158; Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 309; İzveren ve Franko ve Çalık; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 167; Aybay; *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku*, s. 583; Schoenbaum; *Admiralty and Maritime Law*, p. 530.

Taşıtanın izni olmaksızın kamaralara yük yüklenemez ve yük güvertede taşınamaz¹⁴².

2.2.5.2.3. Kısmi Çarter Sözleşmesi¹⁴³

Geminin taşıma kapasitesinin belli bir miktarının taşıtana tahsis edildiği sözleşme tipidir. Burada geminin taşıma kapasitesinin belirli bir miktarından kasıt geminin yarısı, dörtte biri, yüzde 40'ı gibi belirli bir kısmının veya 1 numaralı ambar, 3-4-5 numaralı ambarlar gibi belirli bir yerinin taahhüt edilmesidir¹⁴⁴.

2.2.5.2.4. Zaman Çarteri Sözleşmesi

2.2.5.2.4.1. Genel Olarak

Zaman çarteri sözleşmesinin tanımlayıp açıklamaya başlamadan önce, uzun zamandan beri tartışılan hukuki niteliğini doktrindeki farklı görüşler ışığında ele almakta fayda vardır. Zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliği üç sözleşme türü üzerine vasıflandırılmıştır.

Doktrinde bazı yazarlar zaman çarterini gemi kirası sözleşmesi niteliğinde kabul etmişlerdir¹⁴⁵. Doktrindeki çoğunluk görüşüne¹⁴⁶ ve bizim de bu çalışmayı ele alırken kabul ettiğimiz, katıldığımız görüşe göre ise zaman çarteri sözleşmesi bir navlun sözleşmesi mahiyetindedir¹⁴⁷. 6012 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte bu tartışmalara bir yenisi daha eklenmiştir. Zira Türk Ticaret Kanunu düzenine göre zaman çarteri sözleşmesi ne gemi kirası ne de navlun

¹⁴² Türk Ticaret Kanunu madde 1140 ve Türk Ticaret Kanunu madde 1151.

¹⁴³ Kısmi çarter sözleşmesi de esasında bir yolculuk çarteri sözleşmesidir. Doktrinde bu kavram *Kısmi Yolculuk Çarteri Sözleşmesi* şeklinde de kullanılmaktadır.

¹⁴⁴ Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt – I*, s. 159; Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 309; İzveren ve Franko ve Çalık; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 167; Aybay; *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku*, s. 583; Schoenbaum; *Admiralty and Maritime Law*, p. 530,531.

¹⁴⁵ Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 220; Mertol Can; *Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi*, Ankara 1998, s. 16; Aksoy; *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s. 49. Ayrıca tam çarter olarak zaman üzerine yapılan navlun sözleşmelerinin kira karakterini haiz olduğunu düşünen görüş için bkz. İzveren ve Franko ve Çalık; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 167.

¹⁴⁶ Uygulamada da zaman çarteri sözleşmesinin genellikle navlun sözleşmesi niteliğinde el alındığı görülmektedir.

¹⁴⁷ Bu görüşü savunan yazarlar için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 310; Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, s. 149; Ülgener; *Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi*, s. 356; Aybay; *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku*, s. 584. Zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olmamakla birlikte, navlun sözleşmesine yakın bir sözleşme olduğunu düşünen görüş için bkz. Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 7.

sözleşmesi olarak kabul edilmiş, bunun yerine üçüncü bir tür sözleşme olarak ele alınmıştır¹⁴⁸.

Uluslararası alandaki tartışmalara bakacak olursak; zaman çarterinin hukuki niteliği konusunda İngiliz Hukuku'nda fazla tartışma bulunmamaktadır. İngiliz uygulamasında genellikle standart *charter party* formları aracılığıyla yapılan bu sözleşmelerin içeriğinde halihazır şekilde genel olarak taşıma taahhüdü içerdiğinden dolayı navlun sözleşmesi olarak kabul edilmektedir¹⁴⁹. Alman Hukuku sisteminde ise bu konu uzun süre çeşitli yazarlar tarafından tartışılmıştır ve bunun sonucunda da farklı görüşler ortaya atılmıştır¹⁵⁰. Ancak Alman Hukuku'nda 2013 tarihli reform sonrası zaman çarteri sözleşmesi özel olarak hükme bağlanmıştır. Alman Ticaret Kanunu'nun 557. maddesi uyarınca; “*tahsis edenin, ücret karşılığında donatılmış geminin kullanımını belli bir süre çarterere tahsis etme, bu gemiyle eşya veya yolcu taşıma ve kararlaştırılan diğer edimleri ifayla yükümlü olduğu sözleşme*” biçiminde tanımlanmıştır¹⁵¹. Fransız Hukuku'nda ise zaman çarteri sözleşmesi bir navlun sözleşmesi sayılmaktadır¹⁵².

Bu çalışma alanının dışında olması sebebiyle, bu tartışmalar üzerinde detaylı olarak durulmayacaktır¹⁵³. Sadece kanaatimizce zaman çarteri sözleşmesinin de navlun sözleşmesi olarak kabul edilmesi gerektiği belirtilmekle yetinilecektir¹⁵⁴.

¹⁴⁸ Türk Ticaret Kanunu sistematüğinde Zaman Çarteri Sözleşmeleri, Gemi Kira Sözleşmelerinden sonra ve Navlun Sözleşmelerinden önce olacak şekilde tamamen ayrı bir başlık altında incelenmiştir.

¹⁴⁹ Ancak bu halihazır *charter party* formları üzerinde değışiklik yapılması halinde eklenecek ya da çıkarılacak hususlara göre zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliği belirlenmektedir.

¹⁵⁰ Türk Hukuku'nda da tartışılmasının asıl nedeni budur. Bu tartışmalar hakkında detaylı bilgi ve konu hakkında farklı görüşleri savunan yabancı yazarlar hakkında detaylı bilgi için bkz. Ülgener; *Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi*, ss. 355-363; Algantürk Light; *CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Teseline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme*, s. 150-153.

¹⁵¹ Alman Ticaret Kanunu (HGB) 557: “*Durch den Zeitchartervertrag wird der Zeitvercharterer verpflichtet, dem Zeitcharterer zu dessen Verwendung ein bestimmtes Seeschiff mit Besatzung auf Zeit zu überlassen und mit diesem Schiff Güter oder Personen zu befördern oder andere vereinbarte Leistungen zu erbringen.*” (İngilizce): “*A time charter contract obliges the owner to let a certain sea-going ship and its company to the time charterer, for its use, for a certain period of time, and to carry goods or passengers on this ship or to render other services as may have been agreed.*”

¹⁵² Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 7 (Dipnot 19).

¹⁵³ Bu konu hakkındaki tartışmalar için bkz. *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Toplantıları I-II-III*, Türkiye Barolar Birliği, Ankara 2008, ss. 1082-1085.

¹⁵⁴ Uygulamada ve zaman çarteri sözleşmelerinin asıl kullanım alanı yük veya yolcu taşımacılığıdır. Bu niteliğinden dolayı zaman çarteri sözleşmesini ayırarak kendi başına özel bir tip sözleşme kabul etmenin yersiz olduğunu düşünmekteyiz. Ancak balıkçılık, kurtarma hizmetleri, zemine boru/kablo döşeme, zemine sondaj yapılması vb. gibi amaçlarla sözleşme akdedildiğinde, bu sözleşme navlun sözleşmesi olarak nitelendirilmeyecektir. Bu gibi durumlarda yapılacak

2.2.5.2.4.2. Tanımı

Zaman çarteri sözleşmesi; geminin belirli bir zaman için tutulması ve bu zaman dilimi esas alınarak bir navlun ödenmesi şeklinde kurulan sözleşmelerdir¹⁵⁵. Türk Ticaret Kanunu'nda zaman çarteri sözleşmesi 1131 ila 1137. maddeler arasında düzenlenmiştir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1131. maddesinde; "... tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belirli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir" şeklinde zaman çarteri sözleşmesinin tanımı yapılmıştır.

Bizce, kanundaki tanımına ek olarak uygulamada (ve esasen hukuken de) ayrıca taşıyanın (kanuna göre tahsis edenin)¹⁵⁶ gemisini belirli bir zaman dilimi boyunca taşıtana (çarterer, kanuna göre tahsis olunanın)¹⁵⁷ yüklerini taşıması için tahsis etmesi de zaman çarteri sözleşmesinin unsurudur¹⁵⁸. Zaman çarteri sözleşmesi uygulamada daha çok akaryakıt, ham petrol, tahıl, kömür, maden gibi dökme yüklerin taşınması amacıyla kullanılmaktadır.

2.2.5.2.4.3. Tarafların Yükümlülükleri

Zaman çarteri sözleşmelerinde kanunda da belirtildiği üzere geminin teknik yönetimi taşıyana aittir. Kanuna göre, bu borcu kapsamında taşıyan tahsis edilen

sözleşmenin şartlarının, zaman çarteri sözleşmesinden ziyade gemi kira sözleşmesi niteliğinde olacağı düşüncesindeyiz. Bahsedilen amaçları gerçekleştirmek için gemi kira sözleşmesi değil de zaman çarteri sözleşmesi yapıldığı kabul edilse dahi, bu gibi durumlar uygulamada zaman çarteri sözleşmelerinin akdedilme sebeplerine nazaran daha sınırlıdır. Dolayısıyla bu sınırlı durumlardan yola çıkarak zaman çarteri sözleşmesinin (navlun sözleşmesi dışında tutarak) hukuki niteliğinin yeni bir tür olarak belirlenmesi kanaatimizce yanlış olmuştur.

¹⁵⁵ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 309; Tekil; *Navlun Mukaveleleri*, s. 31; Tetley; *International Maritime and Admiralty Law*, s. 126; Maraist and Galligan, Jr. And Maraist; *Cases and Materials on Maritime Law*, p. 122; Ülgener; *Çarter Sözleşmeleri*, s. 40; Schoenbaum; *Admiralty and Maritime Law*, p. 679; Gorton and Hillenius and Ihre and Sandevan; *Shipbroking and Chartering Practice*, p. 116; Charlesworth; *The Principles of Mercantile Law*, p. 210. Zaman çarteri sözleşmesinin İngilizce tanımı; "under a time charter, the owners undertake to place their ship at the disposal of the charterers for a defined period of time for the carriage of goods in accordance with the charterers' instructions" şeklinde yapılabilir. Tanım ve detaylı bilgi için bkz. Attard and Fitzmaurice and Gutierrez and Arroyo and Belja; *The IMLI Manual on International Maritime Law Volume II: Shipping Law*, p. 293.

¹⁵⁶ Zaman Çarteri Sözleşmesi başlığı kapsamında bu çalışma boyunca "taşıyan" olarak kullanılan kavram, Türk Ticaret Kanunu'nda "tahsis eden" olarak belirtilen kavramla aynı anlama gelecek şekilde kullanılmıştır.

¹⁵⁷ Zaman Çarteri Sözleşmesi başlığı kapsamında bu çalışma boyunca "taşıtan" olarak kullanılan kavram, Türk Ticaret Kanunu'nda "tahsis olunan" olarak belirtilen, doktrinde de "çarterer" olarak dile getirilen kavramla aynı anlama gelecek şekilde kullanılmıştır.

¹⁵⁸ Uygulamada zaman çarteri sözleşmesinin asıl yaygın kullanımı bu unsuru da içine alacak şekilde yük taşıma amacıyla kullanılmaktadır. Zira yabancı kaynak tanımlarında da genellikle "for the carriage of goods" şeklinde ibare bulunmaktadır. Attard and Fitzmaurice and Gutierrez and Arroyo and Belja; *The IMLI Manual on International Maritime Law Volume II: Shipping Law*, p. 293.

gemiye kararlaştırılan tarihte ve yerde hazır bulundurmakla yükümlüdür. Ayrıca yine taşıyan sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli¹⁵⁹ ve sözleşmede belirtilen amaca hazır bir şekilde¹⁶⁰ bulundurmak zorundadır¹⁶¹. Kanunda belirtilmemekle birlikte, taşıyanın teknik yönetimi kapsamına geminin periyodik denetimlerini yaptırmak ve iyi halde muhafazasına yönelik diğer tedbirleri almak da girmektedir¹⁶². Bunlarla birlikte Türk Ticaret Kanunu madde 1131 fıkra 2'ye göre taşıyan tahsis edilen geminin zilyedi olmaya da devam etmektedir.

Zaman çarteri sözleşmelerinde taşıtanın asli borcu sözleşmede kararlaştırılan miktar ve zamanda tahsis ücretini ödemektir. Ayrıca taşıtan, Türk Ticaret Kanunu gereğince geminin ticari işletmesinden doğan tüm giderlere katlanmak zorundadır. Taşıtan, ticari yönetim hakkını sözleşme hükümlerine uygun şekilde kullanmaya özen göstermekle yükümlüdür¹⁶³.

2.2.5.2.4.4. Şekli ve Özellikleri

Zaman çarteri sözleşmesi bir şekle tabi değildir. Zaman çarteri sözleşmesi geminin tahsis edileceğİ sürenin kesin olarak başlangıç ve bitiş tarihlerinin gösterilmesi şeklinde yapılabileceğİ gibi,¹⁶⁴ sürenin bitiminin taşıtanın tercihine bırakılması gibi¹⁶⁵ yahut hem bir süre hem de bir veya daha fazla seferin

¹⁵⁹ Geminin sefere elverişli bulundurulması ile ilgili İngiliz, Amerikan, Fransız hukuk sistemlerindeki değişik uygulama biçimleri için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 319. Ayrıca bkz. Attard and Fitzmaurice and Gutierrez and Arroyo and Belja; *The IMLI Manual on International Maritime Law Volume II: Shipping Law*, p. 294.

¹⁶⁰ Uygulamada zaman çarteri sözleşmeleri genellikle yük taşıma amacıyla kullanıldıkları için sözleşmede belirtilen amaç yük taşıma ise tahsis edenin gemiyi yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü vardır.

¹⁶¹ Maraist and Galligan, Jr. And Maraist; *Cases and Materials on Maritime Law*, p. 124; Schoenbaum; *Admiralty and Maritime Law*, p. 690; Ivamy; *Payne & Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, p. 29; Gorton and Hillenius and Ihre and Sandevan; *Shipbroking and Chartering Practice*, p. 199; Hill; *Maritime Law*, p. 172.

¹⁶² Bu yükümlülükler ve daha fazlası hakkında detaylı bilgi için bkz. Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt – I*, s. 151.

¹⁶³ Tahsis olunanın hakları ve borçları hakkında detaylı bilgi için bkz. Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt – I*, s. 152,153.

¹⁶⁴ Örneğin; "... işbu sözleşme 7 Mart 1993 günü 09:00 (GMT+3)'de yürürlüğe girecek ve 5 Ağustos 1993 günü 09:00 (GMT+3)'de sona erecektir" gibi veya; "... işbu sözleşme 7 Mart 2017 gününden başlayarak 1 yıl yürürlükte kalacaktır."

¹⁶⁵ Örneğin; "... işbu sözleşme 7 Mart 1993 günü 09:00 (GMT+3)'den başlayarak 5 Ağustos 1993 günü 09:00 (GMT+3)'e kadar ve gerekirse çartererin tercihine göre 3 ay daha yürürlükte kalacaktır."

tanımlanması gibi şekillerde yapılabilir. Uygulamada önceden belirlenmiş sözleşme hükümlerini içeren standart charter parti formları kullanılmaktadır¹⁶⁶.

Zaman charteri sözleşmesinin konusu olacak gemi sözleşmede ayrıntılı olarak belirtilir¹⁶⁷. Hatta sözleşmede geminin hızı, yakıt tüketimi, standart performansı gibi unsurlar da ayrıntılı olarak belirtilir¹⁶⁸. Taşıtan sözleşmede detaylıca tanımlanmış olan gemiden başka bir gemiyi kabul etmek mecburiyetinde değildir. Söz konusu başka gemi sözleşmede belirtilen geminin vasıflarının hepsini, aynı şekilde, sağlasa dahi taşıtan bu başka gemiyi kabul etmek zorunda değildir¹⁶⁹.

Zaman charteri sözleşmeleri kapsamında taşıtanın, aksi kararlaştırılmış olmadıkça, alt taşıma sözleşmesi yapma yetkisi vardır. Taşıtanın bu yetkiye sahip olması ile birlikte taşıyan herhangi bir ayırım yapmadan, alt taşıtanın yüklerini de taşıma yükümlülüğündedir.

2.2.5.2.4.5. Önemli Klozlar

Zaman charteri sözleşmelerine *employment clause* denilen bir kloz ilave edilmektedir¹⁷⁰. Bu kloz ile birlikte; taşıtana, geminin ticari amaçla kullanımı ve bu çerçeve içinde kaptana talimat verme yetkisi sağlanmış olmaktadır¹⁷¹. Ayrıca bu kloz

¹⁶⁶ Türk Ticaret Kanunu madde 1132 uyarınca; “zaman charteri sözleşmesi yapıldığında taraflardan her biri, giderinin vererek, sözleşme şartlarını içeren bir zaman charteri partisi düzenlenmesini ve verilmesini isteyebilir.” Uygulamadaki standart charter parti formuna örnek olarak Baltic and International Maritime Council (BIMCO) tarafından düzenlenen NYPE 2015 Time Charter Form'u gösterilebilir. Bkz. www.bimco.org.

¹⁶⁷ Lars Gorton; *Volume Contracts of Affreightment – Some Features and Principles, Scandinavian Studies in Law (Maritime and Transport Law)*, Volume 46, 2004, p. 72; Julian Cooke and John D. Kimball and Timothy Young and David Martowski and Andrew Taylor and Leroy Lambert; *Voyage Charters*, London 2001, p. 63,64; Attard and Fitzmaurice and Gutierrez and Arroyo and Belja; *The IMLI Manual on International Maritime Law Volume II: Shipping Law*, p. 295.

¹⁶⁸ Schoenbaum bu hususun önemini; “... these are vital concerns for the time charterer” diyerek açıklamıştır. Bkz. Schoenbaum; *Admiralty and Maritime Law*, p. 679; Ayrıca bkz. Ivamy; *Payne & Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, p. 31. Bu husus hakkında örnek belgeler için bkz. Gorton and Hillenius and Ihre and Sandevan; *Shipbroking and Chartering Practice*, p. 256,257.

¹⁶⁹ Ancak sözleşmeye uygulamada “ikame klozu” (*substitution clause*) adı verilen klozlar konulmaktadır. Sözleşmede bu klozun var olması ve taşıyanın da teklif ettiği geminin sözleşmede tarif edilmiş olan bütün özelliklere sahip olması halinde taşıtan başka gemiyi kabul etmek zorundadır.

¹⁷⁰ *Employment clause*'a örnek olarak; “the Master shall be conversant with the English language and (although appointed by the owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and the Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashing, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of the Master.” Alıntı: (NYPE 2015 Time Charter madde 8/a). Detaylı bilgi için bkz. Schoenbaum; *Admiralty and Maritime Law*, p. 712; Attard and Fitzmaurice and Gutierrez and Arroyo and Belja; *The IMLI Manual on International Maritime Law Volume II: Shipping Law*, p. 306.

¹⁷¹ Bu husus Türk Ticaret Kanunu madde 1134 fıkra 2'de hüküm altına alınmıştır. *Employment clause* hakkında detaylı bilgi ve örnek yabancı kararlar için bkz. Michael Wilford and Terence

sayesinde; taşıtan tarafından alt taşıma sözleşmesi yapıldığında, üçüncü kişilere ait yüklerin de gemiye kabul edilmesi ve taşınması hukuki zemine oturtulmuş olmaktadır.

Zaman çarteri sözleşmelerine ilave edilen bir başka önemli kloz ise *off-hire clause*¹⁷². Bu kloz gecikmeler, seferler sırasında meydana gelebilecek zaman kayıpları veya gemiden yararlanılmasını tamamen engelleyen olaylar ortaya çıktığında önem taşımaktadır. *Off-hire clause* sayesinde, bu ve benzeri sebepler yüzünden taşıtanın maruz kaldığı riskin azaltılması amacıyla, geminin kullanılmasının mümkün olmadığı sürelerde navlun ödenmeyeceği kabul edilmiş olmaktadır¹⁷³. Tabi ki *off-hire clause*un uygulanabilmesi için, olayın meydana gelmesinde taşıtanın herhangi bir kusurunun bulunmaması ve olay ile gemiden faydalanamama arasında bir illiyet bağının olması gerekmektedir.

2.2.5.2.4.6. Uygulanacak Hükümler

Zaman çarteri sözleşmeleri hakkında kanunda hüküm bulunmaması halinde kanaatimizce Türk Ticaret Kanunu'nun navlun sözleşmeleri hakkındaki hükümlere¹⁷⁴ gidilecektir¹⁷⁵. Türk Ticaret Kanunu'nun navlun sözleşmeleri düzenlemesinde de hüküm bulunmadığı hallerde ise Türk Borçlar Kanunu'nun istisna sözleşmelerini düzenleyen hükümlerine başvurmak gerekecektir.

Coghlin and Nicholas J. Healy and John D. Kimball; *Time Charters*, London 1982, p. 195-202; Ivamy; *Payne & Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, p. 52-56.

¹⁷² *Off-hire clause* örnek olarak; "In the event of loss of time from deficiency and/or default and/or strike of officers or ratings, or deficiency of stores, fire, breakdown of, or damage to hull, machinery or equipment, grounding, detention by the arrest of the Vessel ... shall be for the Owners' account and therefor deducted from the hire" gösterilebilir. *Off-hire clause*lar örnekteki gibi durumların birer birer sayılarak belirtildiği ve sonunda da bu durumların ortaya çıkması halinde navlundan düşüleceğinin belirtildiği klotlardır. Alıntı: (NYPE 2015 Time Charter madde 17). Başka bir örnek için bkz. Schoenbaum; *Admiralty and Maritime Law*, p. 696; *Off-hire clause* hakkında detaylı bilgi için ise bkz. Wilford and Coghlin and Healy and Kimball; *Time Charters*, p. 244-265; Ivamy; *Payne & Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, p. 47-52; Gorton and Hillenius and Ihre and Sandevan; *Shipbroking and Chartering Practice*, p. 277-281.

¹⁷³ Navlun ödenmemesi için Türk Ticaret Kanunu madde 1136 fıkra 2'ye göre geminin hareketsiz kaldığı sürenin en az 24 saati geçmiş olması gerekmektedir.

¹⁷⁴ Türk Ticaret Kanunu'nun bu hükümlerine ancak zaman çarteri sözleşmesi daha önce bahsettiğimiz gibi bir navlun sözleşmesi niteliğinde olduğunda başvurulacağı düşüncesindeyiz.

¹⁷⁵ Az sayıda da olsa, zaman çarteri sözleşmelerinin bir navlun sözleşmesi olarak kabul edilemeyeceği durumlarda hüküm bulunmaması halinde ise (örneğin geminin balık avlamak için tahsis edilmesi) kanaatimizce, sözleşme gemi kira sözleşmesi niteliğindeyse ona ait hükümlere değil de Türk Borçlar Kanunu'nun istisna sözleşmesi hükümlerine başvurulacaktır.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TÜRK TİCARET KANUNU'NA GÖRE

NAVLUN SÖZLEŞMESİNDE TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

3.1. Taşıyanın Sorumluluğu Hükümlerinin Kaynağı

Eski 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen kurallarının kaynağı 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Regarding to Bills of Lading*) adıyla, kısaca Lahey Kuralları olarak anılan konvansiyondur. Türkiye'de bu konvansiyonu 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanunla tasdik etmiş ve 14. maddesi gereğince katılma muamelesi tamamlanarak konvansiyon Türkiye hakkında 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Ancak bu konvansiyonun hükümleri doğrudan doğruya konvansiyonun metninden değil de Almanya'nın 10.08.1937 tarihli kanunundan naklen alınmıştır¹⁷⁶.

Mevcut Türk Ticaret Kanunu'nun bu konu ile ilgili gerekçesinden anladığımız üzere gerekli görülen yerlerde Alman düzenlemesi terk edilerek mehzaz 1924 tarihli Lahey Kuralları hükümleri ile tam uyum sağlama yoluna gidilmiştir¹⁷⁷.

¹⁷⁶ Tahir Çağa ve Reyagan Kender; *Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*, İstanbul 2010, s. 21; Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 14; Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 132; Akıncı; *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, s. 34.

¹⁷⁷ Türk Ticaret Kanunu Gerekçesi, 1138 ila 1271 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar: "... Nihayet, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin iktibası ile ilgili temel bir sorunun giderilmesi gerekmiştir. Türkiye, 1956 yılında Brüksel Sözleşmesine taraf olmuştur; ayrıca bir yıl sonra, Brüksel Sözleşmesi Alm. TK.'ya iktibas edilmiş haliyle 6762 sayılı Kanuna işlenmiştir. Alman kanunkoyucu, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesini 1937 tarihli bir kanun ile millî hukukuna ithal etmiştir. Ne var ki, Alman kanunkoyucu, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi hükümlerini iktibas ederken onların metnine sadık kalmamış ve kendisine birçok yerde değişiklik ve ekleme yapma özgürlüğünü tanımıştır. Kanunun kabul edildiği tarih itibarıyla Alman kanunkoyucu böyle bir yolu tercih etmiş ise de; bizzat milletlerarası sözleşmeyi doğrudan doğruya millî hukukuna kazandıran Türkiye için, böyle bir zorunluluk yoktur. Bu düşüncelerle, 6762 sayılı Kanunun 1016 ilâ 1118 inci maddeleri gözden geçirilirken, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinden alınmış olan hükümlerin ne ölçüde mehzaz ile uyumlu olduğu da dikkatle incelenmiş ve gerekli görülen yerlerde Alman düzenlemesi terk edilerek mehzaz 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi hükümleri ile

Dolayısıyla mevcut Türk Ticaret Kanunu doğrudan doğruya 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme'sine (*International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Regarding to Bills of Lading*) hakim olan ilkelerini yansıtmaktadır¹⁷⁸.

3.2. Genel Olarak

Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu, sözleşmeden doğan bir sorumluluktur¹⁷⁹. Sözleşmeden doğan sorumluluğun şartları ise; sözleşmenin ihlali, zarar, ihlal fiili ile zarar arasında uygun illiyet bağı ve kusurdur¹⁸⁰. Bundan dolayı taşıyan sözleşmeyle ilgili yükümlülüklerini gereği gibi yerine getirmese ya da hiç yapmazsa genel esaslara göre doğan bütün zararlardan sorumlu olacaktır. Taşıyanın bu sorumluluğunun kaynağı ise yapmış olduğu navlun sözleşmesidir. Taşıyanın sorumluluğunun sözleşmeden doğan bir sorumluluk olması nedeniyle Türk Borçlar Kanunu'nun sözleşmeden doğan sorumluluk hükümlerine de tabidir¹⁸¹.

Navlun sözleşmesindeki taşıyanın sorumluluğu niteliği bakımından ise kusur sorumluluğudur¹⁸². Kusur sorumluluğu; bir kimsenin hukuka aykırı ve kusurlu bir davranışla başka bir kimseye vermiş olduğu zararın giderilmesini düzenleyen sorumluluk türüdür¹⁸³. Sözleşmeden doğan sorumluluğun kusur sorumluluğu¹⁸⁴

tam bir uyum sağlama yoluna gidilmiştir.” Ayrıca bkz. Vural Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, Ankara 2003, s. 39 vd.

¹⁷⁸ Buna ek olarak da 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu hükümleri Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'ndan alınan hükümlerle değiştirilip tamamlanması suretiyle de düzenlenmiştir.

¹⁷⁹ Kübra Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, İstanbul 2013, s. 72; Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 45; Rayegan Kender; *Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu*, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s. 76.

¹⁸⁰ Sözleşmeden doğan sorumluluk hakkında detaylı bilgi için bkz. Eren; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 1074-1089; Kılıçoğlu; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 667-671; Safa Reisoğlu; *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul 2012, ss. 350-358.

¹⁸¹ Türk Borçlar Kanunu 114 vd. maddeleri.

¹⁸² Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 73; Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 48; Bülent Sözer; *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler*, Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı 2006, s. 321; Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 182.

¹⁸³ Eren; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 538. Kusur sorumluluğunda zarar verici davranış belirli bir kişiye bağlandığı için, doktrinde, kusur sorumluluğu yerine “sübjektif sorumluluk” deyiminin de kullanıldığı görülmektedir.

¹⁸⁴ Sözleşmeden doğan kusur sorumluluğunun haksız fiil sorumluluğundan farkı: Haksız fiil sorumluluğunda zarar gören kişi, zarardan sorumlu tutulanların kusurunu kanıtlamakla yükümlü olmasına karşın sözleşmeye aykırılık nedeniyle sorumlulukta alacaklı, borçlunun kusurunu değil, borçlu kendi kusursuzluğunu kanıtlamak zorundadır. Zira Türk Borçlar Kanunu'nun 112. maddesinde; “... borçlu kendisine hiçbir kusurun yüklenemeyeceğini ispat etmedikçe...”

olduğunu Türk Borçlar Kanunu 114. maddesinde; “*Borçlu genel olarak her türlü kusurdan sorumludur. Borçlunun sorumluluğunun kapsamı, işin özel niteliğine göre belirlenir. İş özellikle borçlu için bir yarar sağlamıyorsa, sorumluluk daha hafif olarak değerlendirilir*” diyerek belirtmiştir¹⁸⁵. Türk Ticaret Kanunu’nun 1179. maddesinde ise; “*taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu değildir*” denilerek bu husus belirtilmiştir. İşte bu sebepten dolayı taşıyanın kendisinin veya sorumluluğunu temsil ettiği kişilerin, sorumluluğa yol açan zararın doğmasında kusurlarının bulunması gerektiği sonucunu çıkarabiliriz.

Taşıyanın kusurunun takdirinde ise objektif kriter kullanılacaktır. Zira borçlunun göstermesi gereken özen, kusurun objektif yönünü oluşturmaktadır¹⁸⁶. Dolayısıyla bir navlun sözleşmesinde taşıyanın göstermesi gereken özen derecesi; her şeyden önce yüklenmiş olduğu taşıma işinin nitelik, kapsam ve içeriğine, sonra da mensup olduğu sosyal ve mesleki çevredeki makul ve dürüst, orta düzeydeki objektif bir taşıyan¹⁸⁷ tipinin bu tür ilişkilerde göstereceği özen derecesine göre belirlenir¹⁸⁸. İşte taşıyanın somut olayda, objektif taşıyan tipinin davranışından sapan her davranışı, özensiz, dolayısıyla da kusurlu bir davranış olacaktır.

Tüm bunlarla birlikte, taşıyanın hukuki niteliği açısından açıklanan bu sorumluluğu Türk Ticaret Kanunu’nun hükümlerine göre düzenlenmiştir ve kural olarak da bu kanunun hükümlerine tabidir. Dolayısıyla her ne kadar taşıyanın sorumluluğunu sözleşmeden doğan bir sorumluluk olarak açıklamış bulunsak da, bu sorumluluk kapsamında ilk başvuracağımız yer Türk Ticaret Kanunu olacaktır. Ancak bu, gerektiği hallerde taşıyanın sorumluluğuna Türk Borçlar Kanunu’nun sözleşmeden doğan sorumluluğu düzenleyen hükümlerinin uygulanmasına engel

denilerek, ispat yükü ters çevrilmiştir. Detaylı bilgi için bkz. Kılıçoğlu; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 671.

¹⁸⁵ Unutulmamalıdır ki aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca haksız fiil sorumluluğuna ilişkin hükümler, kıyas yoluyla sözleşmeye aykırılık hallerine de uygulanır. Taşıyanın haksız fiil sorumluluğu hakkında detaylı bilgi için bkz. Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*, ss. 209-212.

¹⁸⁶ Eren; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, s. 1085.

¹⁸⁷ Bu husus Türk Ticaret Kanunu madde 1178 fıkra 1’de; “*taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür*” denilerek belirtilmiştir.

¹⁸⁸ Taşıyanın objektif özenini Sözer; “*taşıyanın, mutad olarak kendi işlerinde nasıl davrandığına bakılmayacak, fakat, tedbirli ve özenli bir taşıyanın davranışı esas alınacaktır*” diyerek belirtmiştir. Bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 383.

değildir. Hatta, Türk Borçlar Kanunu'ndaki yollama nedeniyle, şartların gerçekleştiği durumlarda taşıyan Türk Borçlar Kanunu'nun 49. ve devamı maddelerinde düzenlenen haksız fiillerden doğan sorumluluğa dayanılarak da sorumlu tutulabilir.

Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyanın sorumluluğu çok kapsamlı bir şekilde düzenlenmemiştir. Zira Türk Ticaret Kanunu taşıyanın; madde 1141'de gemiyi yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmaması nedeniyle meydana gelen zararlardan, madde 1178/2'de yüke özen göstermek borcunun yerine getirilmemesi sebebi ile doğan zararlardan, yine madde 1178/2'de yükün gereken süre içerisinde taşınmaması sebebi ile meydana gelen zararlardan, madde 1150'de yükü taşıtanın izni olmadan, navlun sözleşmesinde belirtilmiş olan gemiden başka gemiye yüklenmesi dolayısıyla doğan zararlardan, madde 1151'de yükün, yükletenin izni alınmadan güvertede taşınması dolayısıyla doğan zarardan ve madde 1113'de yolculuk esnasında haklı sebebe dayanmaksızın rotadan ayrılmak halinde doğan zararlardan sorumlu olacağını açıkça belirtmiştir.

Bu belirtilen haller dışında Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyanın sorumluluk sebebi olarak gösterilen haller bulunmamaktadır. Bu çalışmada da yukarıda belirtilen sorumluluk halleri detaylıca açıklanacaktır. Ancak unutulmamalıdır ki, Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyanın sorumluluğu hakkında hüküm bulunmayan hallerde, genel hüküm olmaları nedeniyle Türk Borçlar Kanunu'nun hükümlerine gidilecektir.

3.3. Türk Ticaret Kanunu'na Göre Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumlu Olduğu Haller

Taşıyanın sorumluluğu esasında tüm yolculuğu kapsayan, yani yükleme limanında yükün gemiye konulması ile başlayıp varma limanında yükün boşaltılması ile sona eren bir süreçtir. Ancak biz bu çalışmada sorumluluğu iki aşama şeklinde ele alacağız. Zira Türk Ticaret Kanunu düzenlemesinde de bu sorumluluk iki ayrı aşama bakımından, ayrı ayrı düzenlenmiştir.

İlk aşama Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesinde düzenlenen, doktrinde başlangıçtaki elverişlilik olarak adlandırılan,¹⁸⁹ yüklemenin başlayacağı an ile

¹⁸⁹ Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, s. 208; Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 183; Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 19; H. Murat Demirkıran; *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, İstanbul 2008, s. 51; Kender; *Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 77; Akıncı; *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, s. 135; Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 260; Adil İzveren; *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara 1960, s. 151; Turgut

yüklemenin tamamlanıp geminin yolculuğa çıkacağı an arasındaki zaman dilimidir. İşte bu zaman dilimini biz bu çalışmada geminin denize, yola ve yüke elverişlilik başlığı altında incelemekteyiz. Dolayısıyla bu başlık altından anlatılanlar geminin başlangıçtaki elverişsizliği olarak da adlandırılabilir.

İkinci aşama ise, Türk Ticaret Kanunu'nun farklı maddelerinde¹⁹⁰ taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olarak düzenlenen, doktrinde sonraki elverişsizlik olarak adlandırılan,¹⁹¹ yolculuğun başlamasından sonraki zaman dilimidir. Bu zaman dilimini ise biz bu çalışmada bir sonraki başlık olan yüke özen göstermek borcu çerçevesinde inceleyeceğiz. Dolayısıyla bu başlık altından anlatılanlar geminin sonraki elverişsizliği olarak da adlandırılabilir.

Tüm bu sebeplerden dolayı zararın geminin yolculuğa başlamadan önce ortaya çıkması halinde başlangıçtaki elverişsizlik söz konusu olup Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesi uygulanması gerekirken, zararın yolculuk sırasında bir elverişsizlikten doğması halinde ise sonraki elverişsizlik söz konusu olup Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. madde ve devamı uygulanması gerekmektedir.

3.3.1. Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişsiz Olması¹⁹² Sebebi ile Sorumluluk

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü¹⁹³ kapsamında öncelikle yükün gemiye yüklenmesi ve yolculuk kavramlarının ne olduğunun açıklanması yararlı olacaktır.

Kalpsüz; *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara 1971, s. 111; Nihat Taşdelen; *Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu*, Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal Tekinalp'e Armağan, Cilt I, s. 939.

¹⁹⁰ Türk Ticaret Kanunu madde 1113, 1150, 1151, 1178, 1220.

¹⁹¹ Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 184; Demirkıran; *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s. 52; Kender; *Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 80; Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 260; İzveren; *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 152; Kalpsüz; *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 111.

¹⁹² Doktrinde denize, yola ve yüke elverişli gemi, *sefere elverişli gemi* ve taşıyana Türk Ticaret Kanunu ile getirilen yükümlülük de *gemiye sefere elverişli halde bulundurma borcu* olarak adlandırılmaktadır. Bkz. Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 89; Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 391; Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 262.

¹⁹³ Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü vardır. Bu yükümlülüğünü yerine getirmemesi halinde ise bir sorumluluğu doğmaktadır. Dolayısıyla bu başlık altında ilk olarak taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü anlatılacak olup, daha sonra ise taşıyanın bu yükümlülüğü yerine getirmemesi halinde ortaya çıkan sorumluluğu anlatılacaktır. Sorumluluk kavramı için Eren; *"modern hukuk düzenleri, ilke olarak her borç ilişkisinde borç yanında bir de sorumluluk unsurunun varlığını zorunlu görmüştür. Sorumluluk borcun yaptırımıdır"* ifadelerini kullanmıştır. Yükümlülük ve sorumluluk kavramları hakkında detaylı bilgi için bkz. Eren; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 83-87.

Yükleme, navlun sözleşmesinde taşınması üstlenilmiş olan yükün, yolculuğa hazır halde bulunan gemiye, belli bir zamanda konulması işlemidir¹⁹⁴. Navlun sözleşmesini oluşturan yük birden çok parça veya partiden oluşuyorsa, ilk parça veya partinin gemiye alınmasıyla yükleme işlemi o yük açısından başlamış olur¹⁹⁵.

Yolculuk, geminin yükleme yerini ya da demirli olduğu yeri, denize açılmak amacıyla terk ettiği anda, daha gemi limandan ayrılmasa dahi, başlar¹⁹⁶. Ancak geminin liman içerisinde demirli olduğu yeri değiştirmesi yolculuğun başlaması sayılmaz¹⁹⁷.

3.3.1.1. Genel Olarak

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü Taşıyanın Sorumluluğu ve Hakları başlıklı üçüncü ayırmada değil, Genel Hükümler başlıklı birinci ayırmada düzenlemiştir. Türk Ticaret Kanunu'nun taşıyanın yükümlülüğü hakkındaki düzenlemelerin en başında geminin denize, yola ve yüke elverişli halde bulunması gelmektedir. Geminin denize, yola ve yüke elverişli olması sabit, fiili bir durum için tanımlanmış bir yükümlülük hali değildir. Türk Ticaret Kanunu'nun buradaki amacı planlanmış olan yolculuğun esenlikle yapılmasıdır. Dolayısıyla bu durum her yolculuğa göre farklılık göstermektedir.

Geminin denize, yola ve yüke elverişli halde yola çıkması gerektiği Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesinin 1. fıkrasında; *"her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir halde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür"* şeklinde açıkça hükme bağlanmıştır¹⁹⁸. Ancak denize, yola ve yüke elverişlilik kavramı Türk Ticaret Kanunu'nda tanımlanmamıştır. Taşınacak yükün ve

¹⁹⁴ Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, s. 166; Akıncı; *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, s. 53; Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 265; Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 93; İzveren; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 122.

¹⁹⁵ Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 176; Kender; *Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 78.

¹⁹⁶ Hakan Karan; *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, Lewiston 2004, p. 106; Bülent Sözer; *Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu*, Ankara 1975, s. 32; Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 177.

¹⁹⁷ Kübra Yetiş Şamlı; *Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt LXXI, Sayı 2, s. 487.

¹⁹⁸ 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu madde 1019'da bu husus; *"her nevi eşya taşıma sözleşmesinde taşıyan; geminin denize ve yola elverişli bir halde bulunmasını ve soğutma tesisatı da dahil olmak üzere ambarların, yükün kabulü, taşınması ve muhafazasına uygun bir halde bulunmasını yani yüke elverişliliğini temin etmekle mükelleftir."* şeklinde belirtilmişti. Ayrıca kaptanın görevleri ile ilgili olan Türk Ticaret Kanunu madde 1090'da taşıyana yüklenmiş olan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu dolaylı olarak teyit edilmektedir.

yolculuk ya da yolculukların özellikleri göz önünde bulundurularak, tamamıyla anormal tehlikeler hariç kalmak üzere, yolculuk sırasında karşı karşıya kalınacak tehlikelere karşı koyarak, yolculuğu üzerindeki yük ile birlikte esenlikle tamamlayabilecek nitelikte gemi denize, yola ve yüke elverişli gemi demektir¹⁹⁹.

Geminin limana bağlı olduğu yerde sorunsuz (elverişli) bir gemi olması veya yüksüz olarak denizde seyretmesi taşıyanın sorumluluğu (Türk Ticaret Kanunu madde 1141) kapsamında değildir. Zira bu maddenin amacı geminin navlun sözleşmesi kapsamında yükü ile birlikte yapacağı yolculuktur. Yani bu madde taşıyana yapılacak yolculuk için belirli ve somut bir yükümlülük yüklemektedir.

Geminin denize, yola ve yüke elverişliliği kapsamı sadece olağan tehlikeleri içermekle yetinmemektedir. Olağanüstü tehlikeler de, taşıyanın özeni ile önlenmesi mümkün oldukları takdirde, taşıyanı sorumluluktan kurtarmamaktadırlar. Bu yükümlülüğün kapsamı dışında kalan hususlar ancak Türk Ticaret Kanunu'nda da belirtildiği üzere tamamıyla anormal tehlikelerdir. Bu nitelikteki tehlikelere mücbir sebep teşkil eden tehlikeler demek de doğru olur²⁰⁰. Ayrıca bahsedilen maddenin ikinci fıkrasında “*tedbirli bir taşıyan*” denilerek alışılmış dikkat ve özenin yeterli olmayacağı husus da belirtilmiştir²⁰¹. Yine bu ifadeden dolayı taşıyanın gereken özen gösterilse dahi zararın doğumuna engel olunamayacaktı yaklaşımıyla sorumluluktan kurtulma şansı yoktur²⁰².

¹⁹⁹ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 390; Kalpsüz; *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 111.

²⁰⁰ Mücbir sebep dememizin sebebi ileride detaylı olarak anlatılacaktır.

²⁰¹ Taşıyanın hangi sebeple olursa olsun tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özeni gösterse idi tespit edilebilecek bir eksiklik veya bozukluğun, yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilmemiş veya keşfedilmiş olmakla beraber bu noksanlık veya bozukluğun yolculuğun başlangıcına kadar giderilmemiş olması halinde sorumlu olacağı görüşü için bkz. Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, s. 209. Gemiye denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmaya yönelik özen borcu ifa edildikten sonra gizli kalan eksikliklerden doğacak zararın taşıyanı sorumlu kılmayacağı görüşü için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 392.

²⁰² Common Law uygulamasında, taşıyan elverişlilikten kusuru olsa da olmasa da sorumlu tutulmaktadır. Ancak yinede taşıyanın sorumluluğu yapılan yolculuğa ve taşınan yüke de bağlıdır. Zira bu konu hakkında Singh; “*at common law, the obligation as to seaworthiness is absolute, meaning that the owner of the vessel will be liable regardless of if he is at fault. However this obligation will be assessed in accordance with the nature of the voyage undertaken and the cargo being carried on board the vessel. Therefore the duty is to make this vessel fit for this cargo on this voyage*” demiştir. Detaylı bilgi ve bunun hakkında yabancı bir mahkeme kararı için bkz. Lachmi Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, Hampshire 2011, p. 182.

Tüm bunlarla birlikte unutulmamalıdır ki geminin denize, yola ve yüke elverişli olması nisbî bir kavramdır²⁰³. Her bir geminin denize, yola ve yüke elverişli olup olmadığı, yapılacak yolculuğun somut şartlarına göre tayin edilir. Dolayısıyla denize, yola ve yüke elverişliliğin standart bir formülü bulunmamaktadır. Bu nedenle de, taşıyanın yükümlülüğü, yapılacak yolculuğun zamanına, rotasına, yolculuğun planına, taşınacak yükün niteliğine, özelliklerine ve korunması için alınması gereken önlemlere göre değişiklik gösteren bir yapıdadır. Örneğin, yaz aylarında yapılan yolculukta geminin elverişliliği ile, kış aylarında yapılan yolculukta geminin elverişlilik şartları birbirinin aynısı olmayacaktır.

Son olarak, geminin denize, yola ve yüke elverişliliği kavramı teknolojik gelişmelere göre sürekli değişmektedir. Zira her alanda, sürekli yeni güvenlik sistemleri oluşturulmakta ve eskiden kaçınılmaz olarak görülen bazı tehlikelerin üstesinden bu gelişmeler sayesinde gelinebilmektedir. İşte, taşıyan da teknolojik yenilikleri dikkate alarak gemisini (denize, yola ve yüke karşı) teknik bakımdan belirli bir seviyede tutmalıdır²⁰⁴. Günümüzde taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmuş kabul edilmesi için göstermesi gereken özenin takdir edilmesinde ilk başvurulacak kriter Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu (*International Safety Management Code (ISM Code)*) olmaktadır. Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (*International Maritime Organization (IMO)*) 4 Kasım 1993 tarihinde aldığı bir kararla gemilerin güvenli yönetimini ve deniz kirliliğini önlemeyi hedefleyen uluslararası bir standarttır²⁰⁵. Bu çerçevede Güvenlik Yönetimi Sistemi (*Safety Management System*

²⁰³ Yetiş Şamlı; *Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik*, s. 483; Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 395; Taşdelen; *Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu*, s. 946. Denize elverişlilik kavramının mutlak ve nispi anlamda kullanılabileceğini düşünen görüş için bkz. Demirkıran; *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s. 49.

²⁰⁴ Bu çerçevede taşıyanın gemiyi tamamen modern ve yeni cihazlar ile donatmak mecburiyetinde olmadığını, özen borcunun gerektirdiği ölçüde gemisini teknik bakımdan belirli bir seviyede tutması gerektiğini düşünen görüş için bkz. Yetiş Şamlı; *Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik*, s. 483; Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 396.

²⁰⁵ Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodunun amacı yabancı kaynaklarda; *"The ISM Code covers the organization of, and establishes specific procedures for, shipping and ship management companies in order to control the safe operation of ships and the prevention of pollution by ships"* şeklinde belirtilmiştir. Bu tanım için bkz. Attard and Fitzmaurice and Gutierrez and Arroyo and Belja; *The IMLI Manual on International Maritime Law Volume II: Shipping Law*, p. 109. Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu hakkında detaylı bilgi için bkz. Özlem Gürses; *Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri*, İstanbul 2005, s. 3 vd.; M. Deniz Güner; *Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunda (International Safety Management Code) Belgelendirme ve Yetkililer*, Prof. Dr. Tahir Çağrı'nın

(SMS))²⁰⁶ kurulmamış olan gemilerde taşıyanın sorumluluktan kurtulması mümkün değildir²⁰⁷.

3.3.1.2. Denize Elverişlilik

Geminin denize elverişli olması Türk Ticaret Kanunu'nun 932. maddesinin 1. fıkrasında; *“gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi denize elverişli sayılır”* şeklinde tanımlanmıştır²⁰⁸. Madde gerekçesine göre; her ne kadar hükümde *“su”* kelimesi kullanılsa da, denize elverişlilik ibaresi Türk denizciliğinde terim olarak yerleşmiş olduğundan suda elverişli gemi yerine denize elverişli gemi ifadesi kullanılmıştır. Aynı şekilde; denize elverişliliğin yapılan yolculuğa bağlı nisbî bir kavram olduğunu açıklamak amacıyla da *“yolculuğun yapılacağı sudan”* ifadesine yer verilmiştir.

Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanunu'nun²⁰⁹ 1. maddesinin E. bendinde ise denize elverişlilik kavramı kapsamlı olarak; *“tüm ticaret gemileri ve deniz tesislerinin tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyeti konuları bakımından tahsis olundukları hizmetin normal deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olmaları halini ifade eder”* şeklinde tanımlanmıştır.

Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 238 vd.; Sezer Ilgın; *“ISM” (Uluslararası Güvenlik Yönetimi) Kodu Uygulaması*, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 3 Sayı 1-2 1998, ss. 61-65; E. Esra Kırımlı; *ISM Kuralları*, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 3 Sayı 3-4 1998, s. 81-120. Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu'nun taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırmasına etkisi hakkında tartışma için bkz. Norman A. Martinez Gutierrez; *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, New York 2012, p. 69. Detaylı bilgi için ayrıca bkz. <http://www.imo.org/en/OurWork/humanelement/safetymanagement/pages/ismcode.aspx>, (Erişim Tarihi: 7 Mart 2017).

²⁰⁶ Güvenlik Yönetimi Sistemi, Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu'nun 1.1.4 numaralı bendinde; *“Safety Management System means a structured and documented system enabling Company personnel to implement effectively the Company safety and environmental protection policy”* denilerek tanımlanmıştır. (Türkçe): *“Güvenlik Yönetim Sistemi, Şirket personelinin Şirketin güvenlik ve çevre koruma politikasını etkin bir şekilde uygulayabilmesini sağlayan yapılandırılmış ve belgelendirilmiş bir sistemdir.”*

²⁰⁷ Zira uygulamada taşıyanın özen borcu açısından ilk başvuru kriter bu olmaktadır. Ayrıca bu husus Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu'nun 10.1 numaralı bendinde; *“the Company should establish procedures to ensure that the ship is maintained in conformity with the provisions of the relevant rules and regulations and with any additional requirements which may be established by the Company”* şeklinde belirtilmiştir. (Türkçe): *“Şirket, geminin ilgili kural ve yönetmelik hükümlerine ve Şirket tarafından kurulabilecek ilave gerekliliklere uygun olarak muhafaza edilmesini sağlamak için prosedürler oluşturmalıdır.”*

²⁰⁸ 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu'nda bu husus madde 817 fıkra 1'de düzenlenmiştir. Eski kanun düzenlemesine göre denize elverişlilik hakkında detaylı bilgi için bkz. İzveren ve Franko ve Çalık; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 174.

²⁰⁹ Resmi Gazete Yayımlanma tarihi: 14.06.1946, Sayı: 6333.

3.3.1.3. Yola Elverişlilik

Geminin yola elverişliliği denize elverişlilikten sonra gelen bir niteliktir. Zira denize elverişli olan geminin yapılacak yolculukta deniz üzerindeki hareket kabiliyeti ve teşkilatı ile ilgili tüm unsurlar geminin yola elverişliliği kapsamına girmektedir.

Geminin yola elverişli olması ile ilgili Türk Ticaret Kanunu'nun 932. maddesinin 2. fıkrasında; “denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı bakımından,²¹⁰ (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde yola elverişli sayılır” şeklinde bir tanım yapılmıştır²¹¹. Bu tanımdan yola çıkarak geminin yola elverişli olması, yapılacak yolculuğa fiziksel olarak göğüs gerebilme kabiliyeti yani donanımı ve teçhizatı, navigasyon cihazları, yakıtı,²¹² suyu ve kumanyası gibi özelliklerinin yanında, personelinin yeterliliği ve ehliyeti, nitelikleri ve vasıfları ile kadrosunun organizasyonu bakımından da denizden gelecek tehlikelere karşı koyabilecek vaziyette bulunması gerekir.

3.3.1.4. Yüke Elverişlilik²¹³

Geminin yüke elverişli olması ile ilgili Türk Ticaret Kanunu'nun 932. maddesinin 3. fıkrasında; “soğutma tesisatı da dahil olmak üzere, eşya taşımada

²¹⁰ Common Law uygulamasında geminin denize elverişli halde bulundurulma yükümlülüğü aynı zamanda yola ve yüke elverişli olmasını da içerir. Bu açıdan elverişlilik kavramına mürettebatın beceriksizliği, yetersizliği de girmektedir. Bu hususla ilgili olan *Standard Oil v Clan Line Steamers* kararı açıklaması için bkz. Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 184. Ayrıca bkz. Cooke and Kimball and Young and Martowski and Taylor and Lambert; *Voyage Charters*, p. 202-205; J. Milnes Holden; *Payne's Carriage of Goods by Sea*, London 1954, p. 56. Ayrıca uluslararası uygulamada *seaworthiness* kelimesinin geminin deniz elverişliliği yanında, yola ve yüke elverişliliğini de kapsayan geniş anlamda kullanılmasının ülkemizde yanlış yorumlara yol açmakta olduğu ve bu doğrultudaki yorumlar neticesinde denize elverişlilik belgesine malik bir geminin aynı zamanda kendiliğinden yola ve yüke de elverişli olabileceği düşüncesi uyandırdığını düşünen görüş için bkz. Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 265.

²¹¹ 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu'nda bu husus madde 817 fıkra 2'de düzenlenmiştir. Eski kanun düzenlemesine göre yola elverişlilik hakkında detaylı bilgi için bkz. İzveren ve Franko ve Çalık; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 174,175.

²¹² Yolculuğun her aşaması için gerekli yakıtın tam olarak alınması şarttır. Taşıyan, ihtiyaç duyulduğu takdirde yolda herhangi bir yerden yakıt ikmalinde bulunulabileceğini düşünerek bir yerden başka bir yere eksik yakıtla gitmeye kalkışrsa sorumlu olacaktır. Bunun hakkında bir örnek ve detaylı bilgi için bkz. Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 264. Ayrıca bkz. Sözer; *Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu*, s. 40.

²¹³ Common Law uygulamasında, taşıyan ile taşıtan arasında, yükün istifinden taşıyanın sorumlu olmayacağı hakkında sözleşmeler yapılması da mümkündür. Bu hususu Todd; “... *On the other hand, liability for stowage is quite often placed on the charterer or cargo-owner, and there is no common law presumption against shipowners excluding liability for bad stowage*” şeklinde açıklamıştır. Detaylı bilgi için bkz. Paul Todd; *Principles of the Carriage of Goods by Sea*, Cornwall 2016, p. 63.

kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi yüke elverişli sayılır” şeklinde tanım niteliğinde bir açıklama yapılmıştır. Esasında, geminin yük taşımada kullanılan kısımları denilerek geminin ambarları kastedilmektedir. Ancak bu kavram içerisine geminin yükün taşınmasında kullanılan bütün yerleri girmektedir²¹⁴. Yani yük güvertede taşınacak olsa dahi yükün yerleştirileceği yer yüke elverişlilik kapsamında gereken şartları taşımalıdır.

Yükün kabulü, taşınması ve muhafazası ibarelerinden ise yükün teslim alındığı gibi zararsız bir şekilde teslim edilmesini sağlayacak fiziki olanaklara sahip bir geminin olması gerektiği anlaşılr. Aynı zamanda, yüke geminin bünyesindeki diğer yüklerden gelebilecek tehlikelere karşı da koruyabilecek niteliklere sahip bir gemi olması gerekir²¹⁵. Bu noktada yükü istifleme işlemi önem kazanmaktadır. Zira hatalı istif neticesinde gemi dengesiz hale gelmişse, yine geminin yüke elverişsizliğinden bahsedilebilir²¹⁶. Özellikle konteyner taşımalarında hatalı istifleme sonucunda geminin emniyeti tehlikeye düşmüş ve yükler de bu sebeple hasara uğramış ise geminin yüke elverişsizliğinden dolayı sorumluluk doğacaktır²¹⁷.

²¹⁴ Yetiş Şamlı; *Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik*, s. 483; Taşdelen; *Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu*, s. 944. 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu'nda bu husus madde 817 fıkra 1'de düzenlenmiştir. Eski kanun düzenlemesine göre denize elverişlilik hakkında detaylı bilgi için bkz. İzveren ve Franko ve Çalık; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 175.

²¹⁵ Bu husus hakkında bir Yargıtay kararında; “*gemi ambarları yüke uygun ve tehlike yaratmayacak şekilde hazırlanmalıdır; alacağı yüke göre gereken tedbirler alınmalıdır*” denilmiştir. Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi Esas: 2000/8805, Karar: 2001/438. (Erişim Yeri ve Tarihi: Kazancı İçtihat Bankası ve 13 Mart 2017). Ayrıca bir deniz tehlikesi olmayan; kir, pas, koku vb. gibi etkenlerin de yüke elverişsizliği doğurabileceği savunulmaktadır. Zira bkz. Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 265. Aynı yönde bkz. Kalpsüz; *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 121; Taşdelen; *Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu*, s. 942.

²¹⁶ Hatalı istif sonucunda oluşan zararlar her zaman geminin yüke elverişsizliği ile bağdaştırılmamaktadır. Bazen bu hususun ticari kusur kavramına sokulduğu görülmektedir. Yüklerin ilk başta konuldukları yer ve istif şekilleri nedeniyle yüklerin hasara uğraması halinde geminin yüke elverişsizliğinden sorumluluğun doğacağı tartışmasızdır. Asıl sorun yüklerin istiflenmesinden sonra, geminin ara limanlardan aldığı başka yükler açısından doğmaktadır. Bizce; gemide halihazırda bulunan yüklerin, daha sonra gemiye yerleştirilen yüklerden dolayı hasara uğraması halinde, geminin yüke elverişsizliği değil de ticari kusur söz konusu olacaktır. Ancak (tam tersi) daha sonra gemiye yerleştirilen yüklerin, gemide halihazırda bulunan yüklerden dolayı bir hasara uğramaları halinde ise geminin yüke elverişsizliği söz konusu olacaktır. Detaylı bilgi ve karşılaştırma için bkz. Sözer; *Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu*, ss. 53-55.

²¹⁷ Taşıyan, Free In and Out/Free In and Out, Stowed (FIO/FIOS) klotları bulunan navlun sözleşmelerinde de yükleme ve istif işlemlerine nezaret etmek zorundadır. Zira bir Yargıtay kararında; “*6762 sayılı TTK'nın 1061. maddesinde taşıyanın yüke özen borcunun kapsamına giren faaliyetlerin bir kısmı belirtilmekte olup, gerçekte, yükün iyi bir halde muhafazası ve gideceği yere salimen varabilmesi için, gerekli bütün tedbirler buna dahildir. Sözleşmeye konulacak “fio” veya “fios” şartı ile TTK'nın 1061. maddesinde sayılan faaliyetlerin ve yükümlülüklerin bir kısmı ve netice olarak bunların kötü yapılmasından doğan sorumluluk, yükle ilgililere aktarılabilir. Ancak böyle bir şart, kaptanın nezaret görevinin, yükleme ve boşaltma*

3.3.1.5. Denizde Can ve Mal Koruma ile İlgili Mevzuat Bakımından Elverişlilik

Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'a göre ticaret gemilerinin tahsis edildikleri işlere ve yapacakları yolculuklara göre tekne, makine, kazan, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme ve sair araç ve teferruatı yönetmelik gereğince bulundurmaları gereken durumları yılda en az bir defa denetlenmesi gerekmektedir. Denetleme sonunda durumu yönetmeliğe uygun olan ticaret gemisine süreli bir denize elverişlilik belgesi verilir. Ayrıca milli ve milletlerarası tanınmış tasnif kurumlarından verilen ve hükmü olan bir belgeyi bulunduran gemilere, belgesinde yazılı süre ve görev için, ayrıca denetleme yapılmadan, denize elverişlilik belgesi verilebileceği öngörülmüştür.

Denize elverişlilik belgesi olmayan veya belgesinin süresi bitmiş olan ticaret gemisine çıkış izni verilmez. Herhangi bir sebeple, tekne, makine ve genel donanım gibi esas kısımları bakımından yönetmelikte belirtilen nitelikleri kaybetmiş olan ticaret gemisinin belgesi idare tarafından iptal edilir.

3.3.1.6. Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurulma Zamanı

Geminin denize, yola ve yüke elverişli olması gerekmektedir birlikte, taşıyanın bundan dolayı sorumluluğu, navlun sözleşmesinin ifa edilmesi aşamasında doğmaktadır²¹⁸. Navlun sözleşmesinin ifa edilme aşaması da yüklemenin başlangıcı olarak kabul edilmelidir. Zira, yükleten yükünü elverişsiz bir gemiye yükletmez. Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma sorumluluğu, yolculuğun başlaması ile sona ermektedir²¹⁹. Dolayısıyla gemi yüklemenin

işçilerini gözetmek yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz. Somut olayda, dosyaya sunulan konişmentoda Free In/Free Out şartı yer almaktadır. ... Yükleme, boşaltma ve istif işlerinin yük ilgililerine bırakıldığı durumlarda dahi TTK'nın 975. maddesi uyarınca kaptanın yükleme ve istifin denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etmek görev ve sorumluluğu vardır. Bu durumda, yük hasarına münhasır olmak üzere yapılan hatalı istif ve boşaltmadan dolayı taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği ve donatanın taşıyan gibi sorumlu olduğu nazara alınarak, ...” denilerek bu husus belirtilmiştir. Bkz. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi Esas: 2014/9903, Karar: 2014/20435. (Erişim Yeri ve Tarihi: <https://emsal.yargitay.gov.tr/> ve 13 Mart 2017)

²¹⁸ İngiliz Hukuku'nda zaman charteri sözleşmelerinde geminin taşıtana tahsis edildiği tarihte denize, yola ve yüke elverişli olması yeterli görülmektedir. Yani charter süresi ne zaman başlıyor ise geminin o tarihte elverişli bulundurulması yeterli görülmektedir. Dolayısıyla geminin yapacağı her sefer için ayrıca bu şartı aramaya gerek yoktur. Ancak bu durum Lahey Kuralları bakımından farklıdır. Zira Lahey Kuralları madde 3 fıkra 1'den çıkan sonuca göre her yolculuğun başında geminin denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurulması gerekmektedir.

²¹⁹ Common Law uygulamasında *doctrine of stages* olarak adlandırılan safhalar hakkında ve yükleme aşamasında gemi elverişli olmasa da yolculuğa başlayana kadar elverişli hale getirilirse sorumluluk ihlali olmayacağı hakkında detaylı bilgi için bkz. Singh; *The Law of Carriage of*

başlamasından yolculuğun başlangıç aşamasına (yüklemenin tamamlanıp geminin yolculuğu çıkacağı ana) kadar elverişli olmalıdır. Bu husus Türk Ticaret Kanunu'nun 1141. maddesinin 2. fıkrasında; *“taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur; meğerki, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun”* diyerek belirtilmektedir.

Navlun sözleşmesinin kurulduğu anda geminin denize, yola ve yüke elverişli halde bulunmasına gerek yoktur. Bunun doğal sonucu olarak da navlun sözleşmesinin kurulması esnasında denize, yola ve yüke elverişli olan bir gemi, sonradan gemiye yükleme yapılacağı ya da geminin yolculuğa çıkacağı esnada elverişsiz hale gelirse, taşıyanın geminin elverişsizliği nedeniyle sorumluluğu doğacaktır²²⁰.

Geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan sorumluluğun yüklemenin başlangıcında başlaması, geminin yükleme esnasında yolculuğa her şeyi ile tam olarak hazır bulundurulması anlamına gelmemektedir. Zira yükleme sırasında tüm gemi adamlarının gemide bulunması, yakıt ve kumanyanın tam olarak ikmal edilmiş olması aranmamalıdır²²¹. Zira, uygulamada, kaptan gemiye hemen her zaman yolculuğa çıkılacağı zaman gelmektedir. Yolculuğun başlamasından önce geminin bu açıdan elverişliliğinin sağlanabilecek olması, yolculuk başlamadan önce gemi adamlarının gemiye alınacak şekilde hazır bulundurulmaları yeterli kabul edilmelidir.

3.3.1.7. Taşıyanın Sorumluluğunun Niteliği

Anglo-Sakson Hukuk sisteminde gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu garanti sorumluluğu niteliğindedir. Yani taşıyanın elverişli bir gemi sağlamak için gereken özeni göstermesi yeterli olmayıp, mutlak bir garanti

Goods by Sea, p. 186; Cooke and Kimball and Young and Martowski and Taylor and Lambert; *Voyage Charters*, p. 206.

²²⁰ Navlun sözleşmesi niteliğinde olmayan sözleşmeler açısından ise böyle bir sorumluluktan bahsedilemez. Yani bir gemi kira sözleşmesi söz konusu olduğunda taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma zorunluluğu yoktur. Bunun hakkında detaylı bilgi için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 397.

²²¹ Yetiş Şamlı; *Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik*, s. 485; Sözer; *Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu*, s. 69; Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 399; Karan; *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, p. 107.

sorumluluğu söz konusudur. Türk Hukuku bakımından ise, taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluğu bir kusur sorumluluğudur. Dolayısıyla taşıyana herhangi bir garanti sorumluluğu getirilmemiştir²²². Ancak buradaki kusur sorumluluğu alelade bir kusur sorumluluğu değildir. Zira bu sorumluluk özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmıştır.

Taşıyan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek için gereken en üst düzey dikkat ve özeni göstermelidir. Bu çerçevede sadece kendi işlerinde gösterdiği dikkat ve özeni göstermesi yeterli değildir. Yani buradaki dikkat ve özen kriteri objektif kriterlerdir. Taşıyanın, tedbirli ve özenli bir taşıyandan beklenecek en üst düzeyde dikkat ve özeni göstermesi gerekmektedir²²³.

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmak için göstermesi gereken özen Türk Ticaret Kanunu'nda da *"anormal tehlikeler"* denilerek, mücbir sebep kavramı ile sınırlandırılmıştır²²⁴. Böylece, özen gösterme borcu tüm yönleriyle (Türk Ticaret Kanunu'nun 18. maddesinin 2. fıkrası da göz önünde bulundurularak) ifa edilmiş olmasına rağmen, elverişsizliğin keşfine imkan bulunamayan gizli kusurlardan da taşıyan sorumlu tutulamayacaktır.

Ayrıca Türk Ticaret Kanunu'nun 1243. maddesi uyarınca bir navlun sözleşmesinde veya konişmentoda yahut diğer bir denizde taşıma senedinde yer alıp da geminin denize, yola ve yüke elverişli olması hükümlerinden kaynaklanan borç ve

²²² Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 401; Yetiş Şamlı; *Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik*, s. 488. Taşıyanın, her nevi navlun mukavelesinde taşıma vasıtası olan geminin denize, yola ve yüke elverişliliğini temin etmekle mükellef olduğuna göre, taşıyan için bu hususlarda bir nevi garanti mükellefiyetinin doğacağını düşünen görüş için bkz. İzveren; *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 120.

²²³ Bu çerçevede taşıyana, aynı zamanda, Türk Ticaret Kanunu madde 18 fıkra 2 de bahsedilen; *"her tacirin, ticaretine ait bütün faaliyetlerinde basiretli bir iş adamı gibi hareket etmesi gerekir"* borcu da yüklenmektedir. Detaylı bilgi için Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 401.

²²⁴ Yargıtay da, Türk Ticaret Kanunu madde 932 anlamında anormal tehlike ifadesini, mücbir sebep kavramı açısından yorumlamış ve taşıyanın ancak mücbir sebep kategorisine girebilen olaylar sebebi ile meydana gelen zararlardan sorumlu tutulamayacağına karar vermiştir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi Esas: 2000/8805 Karar: 2001/438. "... TTK.nun 817/1. maddesinde geminin, denize ve yola elverişli sayılabilmesi için "anormal olanlar hariç" bütün tehlikelere karşı koyabilecek vasıfta olmasının aradığına göre, anormal tehlikenin mücbir sebep anlamında kullanıldığının kabulü gerekir. Taşıyana, geminin denize ve yola elverişli ve ambarlarının yükü kabule, taşımaya elverişli tutma mükellefiyeti getiren TTK.nun 1019. maddesi hükümleri de birlikte değerlendirildiğinde, taşıyanın özen borcunun daha ağırlaştırılmış olduğu görülmektedir. Yine, hatalı istifin de yol açacağı elverişsizlikten taşıyanın sorumlu olacağı nazara alındığında, taşıyanın gemiyi mücbir sebep teşkil etmeyen deniz koşullarına uygun denize elverişli halde bulundurması, aldığı yükün özelliklerinin uygun istifleme yapması ve yine, o sefere mahsus diğer alınması gerekli tedbirleri de alması zorunludur..." Ayrıca böyle düşünen görüş için Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 404.

sorumluluklar doğuran veya dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şartlar geçersizdir. Hal böyle olmakla birlikte, taşıyanın borçlarını ve sorumluluğunu genişleten veya ağırlaştıran kayıt ve şartlar ise geçerlidir.

3.3.2. Yüke Özen Gösterme Borcunun Yerine Getirilmemesi Sebebi ile Sorumluluk

Taşıyanın taşıdığı yüke özen gösterme borcu,²²⁵ Taşıyanın Sorumluluğu ve Hakları başlıklı üçüncü ayırında düzenlenmiştir. Taşıyanın yüke özen gösterme borcu, yükün teslim alınması ile başlar ve teslim edilmesi anına kadar devam eder. Burada düzenlenen husus taşıyanın yüke özen gösterme borcuna aykırı davrandığı için, yükün zayi olması veya hasara uğraması veya zamanında teslim edilmemesi ile meydana gelen zararlardan sorumluluğudur. Biz bu çalışmada bunlara ek olarak Türk Ticaret Kanunu'nun farklı maddelerinde taşıyanın sorumluluğuna dair diğer bazı sorumluluk sebeplerini de inceleyeceğiz. Zira bu sorumluluk halleri de esas olarak taşıyanın yüke özen göstermesi gerekliliğinden kaynaklanmaktadır. Önemle belirtmek gerekir ki, tüm bu anlatılacaklar yükün taşıma süresi içerisinde, yani asli borç ifa edilirken, taşıyan tarafından dikkat edilmeli ve her türlü tedbir alınmalıdır.

3.3.2.1. Yükün Zayi Olması veya Hasara Uğraması Sebebi ile Sorumluluk

3.3.2.1.1. Genel Olarak

Taşıyanın yükün zayi olması veya hasara uğraması sebebi ile sorumluluğu Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesinin 1. fıkrasında; *“taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür”* denilerek belirtilmiştir²²⁶. Dolayısıyla taşıyan yükleri teslim aldığı andan boşaltma limanında teslim edinceye kadar geçecek olan yolculuk süresi içerisinde, yüklere herhangi bir zarar gelmesini önlemek için özen göstermek zorundadır. Bu madde ile tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özenin ne anlama geldiği örnekler verilerek ana çerçevesi

²²⁵ Taşıyanın yüke özen gösterme yükümlülüğü vardır. Bu yükümlülüğünü yerine getirmemesi halinde ise bir sorumluluğu doğmaktadır. Yükümlülük ve sorumluluk kavramları hakkında detaylı bilgi için bkz. Eren; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, ss. 83-87.

²²⁶ Kaptanın görevlerini düzenleyen Türk Ticaret Kanunu madde 1091'de de taşıyanın yüke özen gösterme borcunu dolaylı olarak teyit edilmiştir.

belirlenmiştir. Ancak madde metninde geçen “özellikle” kelimesinden de açıkça anlaşıldığı üzere taşıyanın özen borcu maddede sayılanlarla sınırlı değildir.

Taşıyanın sorumluluğunun süresi ise Türk Ticaret Kanunu’nun 1178. maddesinin 2. fıkrasında; “*taşıyan, eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan, zıya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur*” denilerek, taşıyanın hakimiyetinde bulunma kavramıyla belirlenmiştir. Türk Medeni Kanunu’nun²²⁷ 973. maddesinin 1. fıkrasında; “*bir şey üzerinde fiili hâkimiyeti bulunan kimse onun zilyedidir*” şeklinde zilyetliğin tanımı yapılmıştır. Dolayısıyla denilebilir ki burada kullanılan “*hakimiyet*” kavramı aslında zilyetliği ifade etmektedir.

3.3.2.1.2. Yükün Zayi Olması

Yükün zayi olması demek, taşıyan tarafından teslim alınmış olan yükün varma limanında gönderilene teslim edilememesidir. Yani zayi olma, farklı sebepler nedeniyle, taşıyanın gönderilene yükü teslim borcunu ifa etme imkanının tamamen ortadan kalkması anlamına gelir²²⁸. Bu durum yükün yangın çıkması, denize düşmesi gibi nedenlerle tamamen yok olmasından, değerini tümüyle yitirmesinden, fiziki olarak asli niteliğini kaybetmesine yol açacak şekilde değişime uğramasından veya daimi olarak veya belirsiz bir süre taşıyanın elinden çıkmış bulunmasından kaynaklanabilir²²⁹. Kısaca, zayi olma kavramı sadece taşınan yükün yok olması veya kaybolması anlamına gelmemektedir. Yükün artık amacına uygun kullanılma imkanının kalmadığı hallerde de (yükün asli niteliklerinin değişmiş olması durumunda da) yük zayi olmuş kabul edilir²³⁰. Zayi olma kavramına, yükün bir ara

²²⁷ Resmi Gazete Yayınlanma Tarihi: 08.12.2001, Sayı: 24607.

²²⁸ Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 82; Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 30; Hacı Kara; *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, İstanbul 2014, s. 148.

²²⁹ Aksoy; *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, s. 157; Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 30; Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 141.

²³⁰ Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, s. 212; Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 192. Yükün asli niteliklerinin değişmiş olması durumuna kimyasal temizlik maddeleri ile yan yana taşınan un yükü gösterilebilir. Zira bu durumda gönderilenin unu kullanabilmesi olanaklı değildir. Dolayısıyla un zayi olmuştur.

Ancak yükün aynı cinsten olmayan başka bir yükle karışmasından, deniz suyuyla ıslanmasından, kötü kokan bir yükün yanına istiflendiği için kokmasından kaynaklanan durumların hasar kapsamına girdiğini düşünen görüş için bkz. Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 34.

limanda başkasına teslim edilmesi veya varma limanında başka bir kimseye teslim edilmesi de girmektedir²³¹. Yüke el konulması durumunda da yük zayi olmuş olacaktır²³².

Taşıyanın geçici bir süre için yükü teslim etmekten yoksun olması halinde yükün zayi olması söz konusu değildir²³³. Bu süre ise Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesinin 5. fıkrasında; *"eşyanın zayi olmasına dayanarak tazminat isteminde bulunabilecek kişi, dördüncü fıkra uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşyayı zayi olmuş sayabilir"* denilerek altmış gün olarak belirlenmiştir. Böylece de tazminat talebinde bulunabilecek kişiye seçim hakkı tanınmıştır. Yani belirtilen süre geçtikten sonra gönderilen, yükü teslim alarak geç teslimden ileri gelen zararının tazminini talep edebileceği gibi, bunun yerine yükün zayi olması nedeniyle uğradığı zararın tazminini isteyebilir²³⁴.

3.3.2.1.3. Yükün Hasara Uğraması

Hasar, yükün ekonomik değerinin azalmasına sebebiyet veren her türlü maddi kötüleşmeyi ifade eder²³⁵. Burada zayi olmadan farklı olarak yükte bir kötüleşme meydana gelmektedir²³⁶. Yani yükün amacına uygun kullanılma imkanı ortadan kalkmamaktadır. Dolayısıyla yük uğradığı hasar sonucunda iktisadi değerini tamamen yitirmiş ya da asli niteliğini tümünden kaybetmişse, zayi olduğu kabul edilmelidir. Dikkat edilmelidir ki, bu durumda yükün hasara uğramasına değil, bir önceki başlıkta anlatılan yükün zayi olmasına ilişkin düzenlemelere başvurulur.

²³¹ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 408; Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 192; Akıncı; *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, s. 139; İzveren; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 153.

²³² Akıncı; *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, s. 139; Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 82; İzveren; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 153.

²³³ Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 83.

²³⁴ Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 33.

²³⁵ Akıncı; *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, s. 139; Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 85; İzveren; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 154.

²³⁶ Buna örnek olarak araba taşıyan bir gemideki arabaların bazılarının bir kısmının tekerlerinin patlaması gösterilebilir. Dolayısıyla arabalar hasara uğramıştır ancak amaçlarına kullanım imkanı ortadan kalkmamıştır.

Hasar, yükün tamamında veya bir kısmında meydana gelmiş olabilir. Bir yük partisinin bir kısmında meydana gelen hasar, hasar görmemiş olan kısmın değerinde de azalmaya yol açıyorsa, yükün tamamı hasara uğramış sayılır²³⁷.

Yükün bir aynı hak ile kısıtlanması durumunda yükün hasara uğramasından söz edilebilir²³⁸. Zira bu durumda fiilen bir hasar meydana gelmese de hukuki hasar olduğu kabul edilmektedir ve yükün hasara uğraması hükümleri uygulanmalıdır.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesinin 3. fıkrasında; *"eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma gereci ziya veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır"* denilerek yükün koyulduğu konteyner, palet veya benzeri taşıma gereçleri de taşıyanın sorumluluğu bakımından yük kavramının kapsamı içine alınmıştır. Dolayısıyla bu taşıma gereçlerinin zayi olması veya hasara uğraması durumunda taşıyan bundan doğan zararlardan sorumludur.

3.3.2.1.4. Taşıyanın Sorumluluğunun Niteliği

Taşıyan yüke özen gösterme borcu kapsamında gereken en üst düzey dikkat ve özeni göstermelidir. Bu çerçevede sadece kendi işlerinde gösterdiği dikkat ve özeni göstermesi yeterli değildir. Yani buradaki dikkat ve özen kriteri objektif kriterlerdir. Taşıyanın, tedbirli ve özenli bir taşıyandan beklenecek en üst düzeyde dikkat ve özeni göstermesi gerekmektedir.

Bu bölüm altında detaylıca bahsettiğimiz üzere, taşıyan yükün tesellümü, yüklenmesi, istifi, korunması, boşaltılması, zayi olması, hasara uğraması ve taşınmasındaki gecikmelerden doğacak zararlardan sorumludur. Türk Ticaret Kanunu'nun 1243. maddesi uyarınca bir navlun sözleşmesinde veya konişmentoda yahut diğer bir denizde taşıma senedinde yer alıp da taşıyanın yüke özen gösterme

²³⁷ M. Fehmi Ülgener; *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, İstanbul 1991, s. 66; Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 86; Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 35.

²³⁸ Yükün müşterek avarya, deniz ödücü, kurtarma veya yardım gibi bir nedenden dolayı rehin hakkı ile kısıtlanmasının hasar olarak kabul edilmediğini ancak onunla bir tutulduğunu düşünen görüş için bkz. Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 86.

borcu hükümlerinden kaynaklanan borç ve sorumluluklar doğuran veya dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şartlar geçersizdir²³⁹. Taşıyanın borçlarını ve sorumluluğunu genişleten veya ağırlaştıran kayıt ve şartlar ise geçerlidir. Ayrıca sorumluluğu kaldıran veya daraltan kayıt ve şartların geçersizliği, navlun sözleşmesinin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin geri kalan hükümlerinin geçersizliği sonucunu doğurmaz.

3.3.2.2. Yükün Gereken Süre İçerisinde Taşınmaması Sebebi İle Sorumluluk

3.3.2.2.1. Genel Olarak

Yük taşıma sözleşmesi ile, yükün bir yerden diğer bir yere taşınması taahhüt edilmektedir. Ancak bunun yanı sıra, yükün varma yerinde gönderilene tam ve sağlam olarak teslim edilmesi ve ayrıca belirli bir zamanda, gecikmeksizin teslimi de taahhüt edilmektedir. Bu nedenle taşıyanın yüke özen gösterme borcu ile birlikte ayrıca navlun sözleşmesini süresinde ifa etme borcu vardır.

3.3.2.2.2. Yükü Geç Teslim Etme

Geç teslim edilme kavramı Türk Ticaret Kanunu tanımıyla; yükün, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya bir süre kararlaştırılmamışsa, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan yükün tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmemesidir. Dolayısıyla gecikme, yükün gönderilene, navlun sözleşmesinde belirlenen zamandan daha sonra teslim edilmesi anlamına gelmektedir. Navlun sözleşmesinde bir zaman belirtilmediyse Türk Ticaret Kanunu'nun 1178. maddesinin 4. fıkrası uyarınca yük makul süre içerisinde teslim edilmelidir. Bu makul süre ise, her somut olayda, tüm şartlar ve özellikle de denizciliğe has riskler dikkate alınarak tespit edilebilecektir²⁴⁰.

²³⁹ Türk Ticaret Kanunu'nun bahsedilen bu hükmü karşısında Free In and Out/ Free In and Out, Stowed/ Free In and Out, Stowed, Trimmed (FIO/FIOS/FIOST) klozlarının geçerli olup olmayacağı tartışmalı bir konudur.

²⁴⁰ Emine Yazıcıoğlu; *Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu*, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 2, Sayı 2-3, 1997, s. 81. Ayrıca başka bir çalışmada Yazıcıoğlu makul süreyi; *"bir teslim süresinin kararlaştırılmadığı hallerde tedbirli bir taşıyandan eşyayı teslim etmesi beklenebilecek makul süre, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı andan gönderilene teslim edilmesi veya gönderilenin tesellümüne hazır duruma getirilmesi için gereken süredir"* şeklinde tanımlamıştır. Bu tanım ve detaylı bilgi için bkz. Emine Yazıcıoğlu; *Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk*, Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Yıl 22 2002, s. 1045. 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu döneminde yükün geç teslim edilmesi halinde zararın ortaya çıkması durumunda ne yapılacağı tartışmalıydı. Eski

Önemle belirtelim ki, yükün geç teslim edilmesi, yükte zayi olmaya veya hasara sebebiyet veriyorsa bu durumda taşıyanın zayi olma veya hasardan doğan sorumluluğundan bahsedilir. Zira gecikmeden doğan sorumluluğa sadece, gecikme nedeniyle yükte zayi olma veya hasar oluşmadığı durumlarda başvurulabilir²⁴¹.

Gecikme herhangi bir zarara yol açmamış ise, taşıyanın sorumluluğu olmayacaktır²⁴². Bundan dolayı; gecikmenin sebebi, bunda taşıyıcının bir kusurunun bulunup bulunmadığı ya da gecikmeye neden olan olayın ne zaman meydana geldiği gibi hususlar, yükün geç teslim edilip edilmediğinin değil, taşıyanın bundan ileri gelen zararlardan sorumlu tutulup tutulamayacağının belirlenmesi açısından önem taşır²⁴³.

Geç teslimden dolayı tazminat isteyecek kişi, yükün teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan yükü zayi olmuş sayabilir. Dolayısıyla yükün teslimindeki gecikmenin, gönderilen tarafından, onun kendisine teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak altmış gün içinde taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şarttır. Zira süresinde bildirim yapılmayan gecikme zararları için tazminat ödenmez.

3.3.2.2.3. Taşıyanın Sorumluluğunun Niteliği

Taşıyanın bu sorumluluğu da yüke özen gösterme kapsamında yaptığımız açıklamalarla aynı niteliğe sahiptir. Aynı şekilde Türk Ticaret Kanunu'nun 1243. maddesinde yükün gereken süre içerisinde taşınması sorumluluğunun emredici hüküm olduğundan bahsedilmiştir. Dolayısıyla kanundaki emredici hükümler burada da aynı şekilde uygulanır.

kanun dönemindeki uygulama hakkında detaylı bilgi için bkz. Canan Özlem Ilgın Çelik; *Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk*, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı 14, Güz 2008, ss. 175-202.

²⁴¹ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 411; Yazıcıoğlu; *Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 84; Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 317.

²⁴² Ayrıca gecikme; geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olmasından kaynaklanmışsa Türk Ticaret Kanunu madde 1141, navigasyon kusuru veya teknik idare kusuru olarak kabul edilecek bir olay nedeninden kaynaklanmışsa Türk Ticaret Kanunu madde 1180, yükün başka bir gemiye yüklenmesi nedeninden kaynaklanmışsa Türk Ticaret Kanunu madde 1150, navlun sözleşmesinin ifasına başlanılmadan önce oluşan bir olaydan kaynaklanmışsa genel hükümlere göre taşıyanın sorumluluğu tayin edilecektir.

²⁴³ Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 43; Yazıcıoğlu; *Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 86.

3.3.2.3. Yükün Navlun Sözleşmesinde Belirtilmiş Olan Gemiden Başka Gemiye Yüklenmesi Sebebi ile Sorumluluk

3.3.2.3.1. Genel Olarak

Türk Ticaret Kanunu'nun 1150. maddesinin 1. fıkrasında; *“taşıyan, taşıtanın iznini almadan eşyayı başka gemiye yükleyemez, yüklerse bundan doğacak zarardan sorumlu olur; meğerki, eşyanın kararlaştırılan gemiye yükletilmiş olması hâlinde de zararın meydana gelmesi kesin ve zarar dahi taşıtana ait olsun”* şeklinde hüküm bulunmaktadır. Bu hükümden anlaşıldığı üzere yükün taşınacağı gemi navlun sözleşmesi ile belirlenmektedir²⁴⁴. Bu belirleme neticesinde de asıl olan yükün navlun sözleşmesiyle belirlenmiş olan gemi ile taşınmasıdır²⁴⁵.

Yolculuğun başlangıcında yükün belirlenmiş olan gemiden başka bir gemiye yüklenmesi halinde taşıyanın sorumluluğuna gidilebilecektir. Esasında bu durum yolculuk başladıktan sonra da geçerli olan bir durumdur. Yani yolculuk başladıktan sonra, gemi denizde seyrederken, taşıtanın izni olmadan yük başka bir gemiye nakledilemez. Ancak taşıyan, taşıma işinin sözleşmede kararlaştırılan gemi ile yapılmış olsaydı bile zararın gerçekleşeceğinin kesin olduğunu ispat etmesi halinde bu sorumluluktan kurtulabilir. Tabi bu durumda diğer sorumluluk sebeplerinden kaynaklanan hukuki sonuçlar ortadan kalkmaz.

Yükün belirtilmiş olan gemiden başka bir gemiye yüklenmesi hali uluslararası denizde yük taşınması bakımından oldukça önemlidir. Zira bazı devletlerin iç hukuk kuralları gereğince, yükün ancak o devletin bayrağını taşıyan bir gemi ile sevk edilmesi zorunluluğu olabilir. Yine akreditif şartları, geminin milliyeti ile ilgili hüküm ihtiva edebilir²⁴⁶.

Yük navlun sözleşmesinde gösterilmiş olan gemiden başka bir gemiye taşıtanın izniyle yüklenebilir. Ancak bu durumda taşıtanın izni açık ve tereddüde yer

²⁴⁴ Özellikle charter sözleşmelerinde, daha önce de üzerinde durulduğu üzere, gemi ismen belirtilmesinin yanında bütün ayrıntıları ile belirtilir. Bkz. 2.5.3.4.4. *Şekli ve Özellikleri*. Ancak kırkambar sözleşmelerinin yapısı gereği, tarifeli sefer yapan deniz işletmelerinde taşınacak parça yükler belirli bir gemi ile taşınmak üzere tesellüm edilmez, gemi ilk defa konişmentoda tayin olunur. İşte bu sebepten ötürü, kırkambar sözleşmelerinde konişmentoya taşıyana yükü işletmeye ait herhangi bir gemi ile taşımak ve yolda işletmeye ait diğer bir gemiye aktarma yapma yetkisi veren şartlar konulur.

²⁴⁵ Ancak sözleşmeye uygulamada *“ikame klozu” (substitution clause)* adı verilen klozlar konulmaktadır. Sözleşmede bu klozun var olması ve taşıyanın da teklif ettiği geminin sözleşmede tarif edilmiş olan bütün özelliklere sahip olması halinde taşıtan başka gemiyi kabul etmek zorundadır. Bkz. 2.5.3.4.4. *Şekli ve Özellikleri*.

²⁴⁶ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 442.

vermeyecek şekilde olmalıdır. Taşıma işi için bir konişmento düzenlenmesi halinde, taşıtanın izninin konişmentonun bütün nüshalarına yazılması gerekmektedir²⁴⁷. Konişmento düzenlenmemesi halinde ise taşıtanın izninin verildiği zaman önemli değildir²⁴⁸.

Bahsedilen maddenin 2. fıkrasında ise; *“tehlike hâlinde ve yolculuk başladıktan sonra yapılacak aktarmalar hakkında birinci fıkra hükmü uygulanmaz”* denilerek, tehlike durumunda yükün taşıtanın izni aranmadan başka bir gemiye aktarma yapılabileceği belirtilmiştir²⁴⁹. Bunun için de iki koşul öngörülmüştür. Bunlar; tehlike hali olması ile yolculuğun başlamış olmasıdır. Önemle belirtelim ki, tehlike halinin yükü tehdit etmesi ve başka gemiye aktarmanın da zorunlu bir seçim olması gerektiğinden dolayı, bu istisnanın dar yorumlanması gerektiğini düşünmekteyiz.

3.3.2.3.2. Taşıyanın Sorumluluğunun Niteliği

Türk Ticaret Kanunu’nun 1150. maddesi hükmüne aykırı olarak, yük belirlenmiş olan bir gemiden başka bir gemiye yüklenemez veya yolda aktarma edilemez. Yine Türk Ticaret Kanunu’nun 1243. maddesine göre ise taşıyanın, bu yükümlülüğe aykırı davranmasının sonucunda doğabilecek sorumluluğunu ortadan kaldırmak veya daraltmak amacını güden her türlü kayıt geçersizdir.

3.3.2.4. Yükün Güvertede Taşınması Sebebi ile Sorumluluk

3.3.2.4.1. Genel Olarak

Türk Ticaret Kanunu’nun 1151. maddesinin 1. fıkrasında; *“taşıyan, eşyayı güvertede taşıyamaz ve küpeşteye asamaz”* denilerek ve aynı maddenin 4. fıkrası uyarınca; *“eşyanın güvertede taşınmış olması birinci veya ikinci fıkra aykırı ise, taşıyan, güvertede taşımadan ileri gelen ziya, hasar veya geç teslimden 1178 ve 1179 uncu maddelere göre sorumlu olur”* denilerek, yükün güvertede taşınması sebebi ile sorumluluk belirlenmiştir.

²⁴⁷ Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 20; İzveren; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 148.

²⁴⁸ Yani taşıtan izni yükleme sırasında verebileceği gibi, yük başka bir gemiye yüklenmiş olduktan sonra dahi verebilir.

²⁴⁹ Dikkat edilmelidir ki, bu aktarma sırasında da, taşıyan Türk Ticaret Kanunu madde 1178 gereği olan sorumluluk altındadır. Detaylı bilgi için bkz. Akıncı; *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, s. 143; İzveren; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 121.

Deniz yoluyla yük taşıma işlerinde genellikle yükün ambarlarda taşınması kuralı geçerlidir²⁵⁰. Yük güvertede taşınacak olsa bile taşıyanın özen gösterme borcu kapsamındadır²⁵¹. Yani taşıyan güvertedeki yüke de özen göstermek zorunda ve yükün hasara maruz kalmaması için gereken tedbirleri almakla yükümlüdür. Dolayısıyla denilebilir ki yük, normal şartlarda, güvertede taşınamaz.

Türk Ticaret Kanunu düzenlemesi yükün güvertede taşınmaması şartına istisnalar getirmiştir. Zira 1151. maddenin 2. fıkrasında; *“taşıyan, eşyayı ancak yükleten²⁵² ile arasındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygunsu ya da mevzuat gereği zorunluysa güvertede taşıyabilir”* denilerek taşıyana üç durumda yükü güvertede taşıma fırsatı sunulmuştur. Buna göre taşıyan ve yükleten ile arasındaki anlaşma, ticari teamüle uygunsu veya mevzuat gereği zorunluysa yük güvertede taşınabilir.

Bu üç şarttan öncelikle çıkaracağımız sonuç, kanunen güvertede taşınması gereken yükler var ise yükletenin iradesine bakılmadan bu yük güvertede taşınması gerekecektir. Tam tersi, güvertede taşınması kanunen yasak olan yükler bakımından ise yükletenin iradesine bakılmadan (yani yükletenin izni söz konusu olamaz) bu yükün güvertede taşınmaması gerekecektir. Diğer durumları ise detaylıca incelemek ve değerlendirmek gerekir.

3.3.2.4.2. Taşıtan ile Yükleten Arasındaki Anlaşma

Türk Ticaret Kanunu’nda yükün *“taşıtan ile yükleten arasındaki anlaşma”* halinde güvertede taşınacağı açık bir şekilde belirtilmiştir. Burada kastedilen yükletenin izniyle taşıyanın yükü güvertede taşıyabileceğidir²⁵³. Ayrıca bu iznin denizde taşıma senedine düşülmesi gerekmektedir. Ancak bu konudaki hükümler emredici nitelikte değildir. Dolayısıyla taşıyan ile yükleten arasındaki bu anlaşma (yükletenin izni) açık olarak beyan edilebileceği gibi zımni de olabilir. Esasında bu iznin yazılı olmasına da gerek yoktur. Ancak elbette ki iznin sözlü olarak verildiği

²⁵⁰ Demirkıran; *Taşıyanın Konışmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s. 67; Lina Wiedenbach; *The Carrier's Liability for Deck Cargo*, Hamburg 2015, p. 59; Gaskell ve Asariotis ve Baatz; *Bills of Lading: Law and Contracts*, p. 328 (10.25).

²⁵¹ Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 319; Demirkıran; *Taşıyanın Konışmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s. 69; Wiedenbach; *The Carrier's Liability for Deck Cargo*, p. 59.

²⁵² Kanunda yükleten kelimesi kullanılmakla birlikte, doktrinde yükün güvertede taşınması için geçerli olabilecek iznin, sadece yükleten tarafından değil fakat taşıtan tarafından da verilebileceği kabul edilmektedir. Bkz. Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 52.

²⁵³ Demirkıran; *Taşıyanın Konışmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s. 68; Gaskell ve Asariotis ve Baatz; *Bills of Lading: Law and Contracts*, p. 328 (10.25); Wiedenbach; *The Carrier's Liability for Deck Cargo*, p. 59.

durumlarda, yükletenin izninin bulunduğunu ispat yükü taşıyanda olacaktır. Bu husus Türk Ticaret Kanunu'nun 1151. maddesinin 3. fıkrasında; *"taşıyan, eşyanın güvertede taşınması veya taşınabileceği hususunda yükleten ile anlaştığı takdirde denizde taşıma senedine bu yolda yazılı bir kaydı düşmesi gerekir. Böyle bir kaydın düşülmemesi hâlinde, güvertede taşıma hususunda bir anlaşmanın varlığını ispat yükü taşıyana aittir; şu kadar ki, taşıyan, denizde taşıma senedini iyiniyetle iktisap eden gönderilen dâhil üçüncü kişilere karşı böyle bir anlaşmayı ileri sürmek hakkına sahip değildir"* denilerek hükme bağlanmıştır.

Yükün ambarda taşınması gerektiği kuralı özellikle bazı yükler açısından ve bazı gemi tipleri açısından zaten uygulama imkanı bulmayan bir kuraldır²⁵⁴. Zira bazı yüklerin fiziksel özelliklerinden dolayı güvertede taşınması kaçınılmazken, bazı gemiler de yapısı itibariyle yükleri, mecburen, güvertede taşıyacak şekilde inşa edilmiş olabilir. İşte bu durumlarda yükletenin izni önem kazanacaktır. Yapısı itibariyle yükleri, mecburen, güvertede taşıyacak şekilde inşa edilmiş bir gemiyle yük taşınacağına, yükleten yükünün ambarda taşınamayacağını bilmeli ve buna izin vermelidir. Aksi halde geminin yüke elverişsiz olduğu sonucu çıkarılabilir.

Yükletenin yükü güvertede taşıma izni açık olarak verilmişse konişmentoya bu hususu belirtecek bir not düşülür²⁵⁵. Uygulamada genellikle şartları arasında güverteye yükleme izni barındıran konişmentolar matbu form olarak hazır halde bulunmaktadır²⁵⁶. Bu matbu konişmentonun yükleten tarafından itirazsız olarak alınması da yükün güvertede taşınmasına zımni olarak izin verdiği anlamına gelmektedir. Ancak bu yolla verilen iznin geçerli olabilmesi için, yükletenin konişmentoda bulunan güvertede taşıma şartı hakkında yeteri kadar bilgilendirilmiş olması gerekir.

²⁵⁴ Buna örnek olarak konteyner gemileri gösterilebilir. Konteyner gemilerinde yük konteynerler içinde taşınır. Konteynerler ise hem güvertede hem de yük ambarında depolanabilmektedir. Güvenlik amacıyla, güverteye yüklü konteynerler birbirine dönme kilitlerle bağlanırlar ve buna ilaveten ilk üç kat çelik bağlamalar ile bağlanır. Yükün ambarda taşınması imkanı olmayan başka gemiler hakkında bilgi edinmek için bkz. <http://www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/>. Konteyner hakkında detaylı bilgi için bkz. Deniz, *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, İstanbul 1982.

²⁵⁵ Bu nota örnek olarak *"LOADED ON DECK AT SHIPPERS RISK"* gibi bir yazı gösterilebilir. Ya da yükün güvertede taşınacağı sözleşmede bir klozla belirtilebilir. Buna örnek olarak ise; *"cargo shipped on deck at Shippers risks and responsibility without liability to the vessel/owners/operators for any expenses, delays, loss or damage howsoever caused"* gösterilebilir.

²⁵⁶ Konişmentonun ön yüzüne el veya makine ile yazılan güvertede taşımaya dair notların konişmentonun arka yüzünde bulunan matbu klozlara göre önceliği bulunmaktadır.

3.3.2.4.3. Ticari Teamül

Yüklerin güvertede taşınacağına dair ticari teamül olması halinde yükletenden ayrıca izin alınmasına gerek olmayacak, dolayısıyla da yükün izinsiz güverteye yüklenmesi navlun sözleşmesinin ihlali sayılmayacağı gibi bundan dolayı da taşıyanın bir sorumluluğu doğmayacaktır. Hatta ticari teamül söz konusu olduğu durumlarda konişmentoya yükün güvertede taşınacağına dair kaydın konulmasına da gerek yoktur. Ancak yükün güvertede taşınması hakkında ticari teamül olmasına rağmen yükün ambarda taşınacağı da kararlaştırılabilir. Bu durumda ise taşıyanın yükü güvertede taşınması halinde sorumluluğu olacaktır. Yani yükün güvertede taşınması hakkında ticari teamül olması ancak tarafların yükün ambarda taşınacağını kararlaştırmış olmaları durumunda yükün güvertede taşınması halinde taşıyanın sorumluluğu doğacaktır.

Ticari teamüle örnek olarak, belli bir bölge içinde veya belli limanların arasında yolculuk yapan gemilerin, yükleri güvertede taşımak üzere inşa edilmiş olmaları halinde, sürekli yükü güverteye yükleyerek taşımacılık yapması gösterilebilir²⁵⁷. Ancak aynı durumda yükün zaman zaman güverteye konması ise ticari teamül teşkil etmez. Zira bu ikincisi sıradan bir uygulamadır. Son olarak da unutulmamalıdır ki, yük ambara alınması mümkün olmayan bir yük ise, ticari teamül bulunup bulunmadığına bakılmaksızın güvertede taşınacaktır.

3.3.2.4.4. Taşıyanın Sorumluluğunun Niteliği

Taşıyanın sorumluluğu hakkında Türk Ticaret Kanunu'nun 1243. maddesinde emredici hükümlere yer verilmiştir. Bu maddenin 1. fıkrasında ise; *“bir navlun sözleşmesinde veya konişmentoda yahut diğer bir denizde taşıma senedinde yer alıp da; a) Taşıyanın borç ve sorumluluklarına ilişkin 1141, 1150, 1151 ve 1178 ilâ 1192 nci maddeler ... hükümlerinden kaynaklanan borç ve sorumluluklar doğrudan veya dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şartlar geçersizdir”* denilerek, yükün güvertede taşınması hakkında da bir emredici hüküm ortaya konulmuştur. Ancak bu konu hakkında aynı zamanda da bir istisnai hüküm bulunmaktadır. Zira 1244. maddenin 1. fıkrasının (a) bendinde; *“aşağıda yazılı hâllerde 1243 üncü maddenin birinci fıkrası uygulanmaz: a) Navlun sözleşmesinin*

²⁵⁷ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 440. Başka örnekler ve sebepler için bkz. Gaskell ve Asariotis ve Baatz; *Bills of Lading: Law and Contracts*, p. 328 (10.25); Wiedenbach; *The Carrier's Liability for Deck Cargo*, p. 75; Deniz; *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, s. 100.

canlı hayvanlara veya 1151 inci maddenin üçüncü fıkrasının birinci cümlesi uyarınca denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı yazılı olup da fiilen böyle taşınan eşyaya ilişkin bulunması” denilmiştir. Türk Ticaret Kanunu’nun 1151. maddesinin 3. fıkrası daha önce belirttiğimiz üzere ise, yükün güvertede taşınacağına yükleten tarafından kabul edilmesi halinde, bu hususun konişmentoya yazılmasını şart koşmuştur.

İşte bu iki madde hükmüne göre, yükün güvertede taşınacağı konişmentoda gösterilmemiş ise taşımaya Türk Ticaret Kanunu’nun 1244/1-a hükmü uygulanmaz. Dolayısıyla taşıyan sorumsuzluk kayıtlarından yararlanamaz. Ayrıca taşıyanın sorumluluğu, sadece yükün güvertede taşınmasına bağlı olan zararlarla sınırlı değildir. Zira taşıyan yük güvertede taşınsa dahi, yüke özen göstermek borcunun ihlalden doğan zararlardan da sorumlu olmaya devam eder²⁵⁸. Pek tabi ki, yükün yükletenin rızası ile güvertede taşınması durumunda, emredici hükümler (Türk Ticaret Kanunu’nun 1244/1-a hükmü uyarınca) uygulanamayacağı için, taşıyan da sorumsuzluk kaydı koyma imkanına sahip olacaktır. Son olarak belirtmekte fayda var ki, yükün güverteye konması geminin yolculuğa elverişsiz hale gelmesine yol açmışsa, yükletenin izni, taşıyanı sorumluluktan kurtarmayacaktır²⁵⁹.

3.3.2.5. Yolculuk Esnasında Haklı Sebebe Dayanmaksızın Rotadan Ayrılma Sebebi ile Sorumluluk

3.3.2.5.1. Genel Olarak

Yolculuk süresince takip edilecek rota navlun sözleşmesiyle belirlenebilir. Bu durumda taşıyan²⁶⁰ belirlenmiş olan bu rotayı takip etmek zorundadır. Rotadan ayrılma navlun sözleşmesinin ihlali anlamına gelir²⁶¹. Ancak uygulamada, navlun sözleşmesiyle her zaman bir rota belirlenmemektedir. Rotanın belirlenmediği durumlarda ise taşıyan yükün varma limanına en kısa zamanda varmasını sağlamalıdır. Yükün en kısa sürede varma limanına varması ise yükleme limanı ile

²⁵⁸ Emine Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, İstanbul 2000, s. 111; Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 319; Demirkıran; *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s. 69; Wiedenbach; *The Carrier's Liability for Deck Cargo*, p. 59.

²⁵⁹ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 441.

²⁶⁰ Bu başlık altında taşıyan terimi kullanılmakla birlikte, esasında yolculuk boyunca kaptanın bu işleri yürüttüğü unutulmamalıdır.

²⁶¹ M. Barış Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, Ankara 2013, s. 147; Demirkıran; *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, s. 71.

varma limanı arasındaki direk coğrafi çizginin takip edilmesiyle sağlanmaktadır. İşte bu mesafeye en uygun rota denilmektedir²⁶². Ancak en uygun rota bazen emniyet, seyir güvenliği ve geleneksel olarak takip edilen başka bir yol olması nedeniyle değişebilir.

Geminin yolculuğu sırasında rotadan ayrılma iki şekilde olabilmektedir. Bunlar; rotadan haklı nedenle ayrılma ve haksız olarak ayrılma. Haksız olarak rotadan ayrılma halinde rotadan ayrılmanın bilerek yapılmış olması gerekirken, haklı olarak rotadan ayrılmada ise rotadan ayrılmanın umulmayan bir hal nedeniyle olması gerekmektedir.

Bu başlık altında haklı olarak rotadan ayrılma üzerinde durulmayacaktır²⁶³. Zira Türk Ticaret Kanunu'nun 1220. maddesinin 1. fıkrasında; *"kaptanın denizde can ve eşya kurtarmak veya diğer bir haklı sebeple rotadan sapmış olması, tarafların hak ve yükümlülüklerini etkilemez ve taşıyan bu yüzden doğacak zararlardan sorumlu olmaz"* denilerek, bu hallerde bir sorumluluğun doğmayacağı açıkça belirlenmiştir²⁶⁴. Bu başlık altında haksız olarak rotadan ayrılma üzerinde durulacaktır. Zira rotadan haksız ayrılma halinde taşıyanın sorumluluğu doğacaktır.

3.3.2.5.2. Rotadan Haksız Ayrılma

Türk Ticaret Kanunu'nda rotadan haklı ayrılma olarak belirtilen hususlar dışında kalan ayrılmalar haksız ayrılma olarak kabul edilmelidir²⁶⁵. Burada kanunda bahsedilen diğer haklı sebepler kavramından ne anlaşılması gerektiğinin belirlenmesi gerekecektir. Kanaatimizce, rotadan ayrılmanın haklı sayılabilmesi için hem her iki tarafın menfaatini ciddi ölçüde ilgilendirmesi gerekmekte hem de geminin ve yükün menfaati gereği olması gerekmektedir. Dolayısıyla rotadan ayrılmanın haklılığı bu

²⁶² Doktrinde buna en makul rota denildiği de görülmektedir. Tanımı ise ortak olarak doktrinde, direk coğrafi çizginin takip edilmesiyle sağlanan yol şeklinde yapılmıştır.

²⁶³ Haklı olarak rotadan ayrılma ileriye 6. *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulma Halleri* başlığı altında daha detaylı olarak anlatılacaktır.

²⁶⁴ Diğer haklı sebeplere örnek olarak; hasta bir gemi adamının tedavisinin sağlanması için geminin karaya çıkarılması, pusulanın kendiliğinden bozulması sonucunda bunun yenisinin temini için rotadan ayrılma, fırtına dolayısı ile geminin rotasından ayrılması gösterilebilir. Gemi adamının hatalı hesap yapması halinde ise haklı sapma sayılmaz, yolculuk kusuru sayılır. Detaylı bilgi için bkz. Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 55 vd.

²⁶⁵ Rotadan haksız ayrılma hakkında bir başka tanım daha verilebilir. *"An unlawful deviation is any intentional departure from the usual route, which can either be the direct geographical route for the contract voyage or any express contractual route."* Bu tanım için bkz. Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 192. Başka bir tanım için ise bkz. Todd; *Principles of the Carriage of Goods by Sea*, p. 71.

çerçeve de hakim veya hakem (hakemler) tarafından belirlenecektir. Haklı ayrılma dışında kalan tüm hususlar da haksız ayrılma olarak karşımıza çıkacaktır²⁶⁶.

3.3.2.5.3. Taşıyanın Sorumluluğunun Niteliği

Rotadan ayrılmanın haksız ayrılma olduğu durumlarda asıl sorumluluk taşıyanda olmakla birlikte, kaptan²⁶⁷ ve donatan²⁶⁸ da sorumlu olmaktadır²⁶⁹. Taşıyanın asıl sorumlu olmasının nedeni, geminin rotadan haksız ayrılması halinde meydana gelen bütün zararlardan taşıyanın sorumlu olmasıdır. Ancak taşıyan, rotadan ayrılma olmasaydı bile, bir zararın oluşacağını ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulma hakkına sahiptir.

3.4. İnceleme ve Bildirim

3.4.1. Genel Olarak

Yükün zayi olması, hasara uğraması ve geç teslim edilmesi durumlarında tarafların menfaatlerinin korunması ve aralarında bir denge sağlanabilmesi amacı ile Türk Ticaret Kanunu'nun 1184 ve 1185. maddeleri bazı çözümler getirmektedir. Bu hükümlerle, taraflar ispat külfetini yerine getirmek için iddialarını destekleyecek tespitleri yapabilmekte ve bazı bilgilerin de karşı tarafa zamanında iletilmesi sağlanmış olmaktadır. Zira taşıyanın öncelikle yükün zarara uğradığından ve bunun karşılığında kendisinden bir tazminat isteneceğinden önceden haberi olmalı ki lehine olan delilleri zamanında toplayabilsin. İşte bu nedenle Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesi yükü teslim almadan önce incelemeyi, 1185. madde ise teslim

²⁶⁶ Rotadan haksız ayrılmalara örnek olarak; başlangıçta gemiye yeterli yakıt alınmaması nedeniyle yolculuk sırasında yakıt almak için rotadan ayrılma, yükün maruz bulunduğu riskin artmasına yol açabilecek ayrılmalar, ucuz yakıt alma amacıyla rotadan ayrılma ve planlanandan ayrı olarak sonradan yük almak veya boşaltmak amacıyla rotadan ayrılma halleri gösterilebilir.

²⁶⁷ Kaptan, Türk Ticaret Kanunu madde 1088 ve 1089 uyarınca sorumluluk altında olmaktadır. Zira Türk Ticaret Kanunu madde 1088; *"Kaptan, bütün işlerinde, özellikle ifası kendisine düşen sözleşmelerin yerine getirilmesinde tedbirli bir kaptan gibi hareket etmek zorundadır."* Ayrıca bkz. İnci Deniz Kaner; *Deniz Ticareti Hukuku (Giriş - Gemi - Donatan ve Donatma İştiraki - Kaptan)*, İstanbul 2013, s. 106.

²⁶⁸ Donatan, Türk Ticaret Kanunu madde 1062 fıkra 1 uyarınca sorumluluk altında olmaktadır. Zira Türk Ticaret Kanunu madde 1062/1: *"Donatan, gemi adamlarının, zorunlu danışman kılavuzun veya isteğe bağlı kılavuzun görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur. Ancak, donatan, yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere göre sorumlu olur."* Ayrıca bkz. Deniz Kaner; *Deniz Ticareti Hukuku (Giriş - Gemi - Donatan ve Donatma İştiraki - Kaptan)*, s. 75.

²⁶⁹ Kaptanın veya donatanın sorumluluğu için bkz. Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, s. 101 vd. ile 132-133; İzveren; *Deniz Ticaret Hukuku*, s. 78 vd.; Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 148 vd.; Deniz Kaner; *Deniz Ticareti Hukuku (Giriş - Gemi - Donatan ve Donatma İştiraki - Kaptan)*, s. 75 vd.

sırasında veya haricen belli olmayan hasar ya da zayi olma halinde üç gün içerisinde bildirim yükümlülüğünü düzenlemiştir.

3.4.2. İnceleme

İnceleme yükümlülüğü Türk Ticaret Kanunu'nun 1184. maddesinin 1. fıkrasında; *“gönderilen; eşyayı teslim almadan, taşıyan, kaptan veya gönderilen, eşyanın hâl ve durumunu, ölçü, sayı veya tartısını tespit ettirmek amacıyla onları mahkemeye veya yetkili diğer makamlara ya da bu husus için yetkili uzmanlara inceletebilir”²⁷⁰. Mümkün oldukça diğer taraf da incelemede hazır bulundurulur”* denilerek düzenlenmiştir. Buradan çıkarılan en önemli sonuç, incelemenin yükü teslim almadan önce yapılması gerektiğidir. İncelemenin zamanı açısından zararın haricen belli olup olmaması arasında bir fark yoktur. Her halde inceleme teslim almadan önce yapılır. Zaten teslim aldıktan sonra yükte gizli bir ayıp ortaya çıkmışsa bile gönderilenin üç günlük bildirim süresi vardır.

İnceleme taşıyan,²⁷¹ kaptan veya gönderilen tarafından talep edilebilecektir. İncelemeyi yapabilecekler ise hükümde açıklandığı üzere; mahkeme, yetkili diğer makamlar veya inceleme için yetkili uzmanlardır²⁷². Eşitlik ilkesi gözetilerek de incelmede mümkün olduğu ölçüde inceleme talebinde bulunmayan tarafın da hazır bulunması öngörülmüştür. Bunun yanı sıra, gerçek veya muhtemel bir zayi olma veya hasarın söz konusu olması hâlinde taşıyan ve gönderilen, yükün incelenmesi ve koli sayısının belirlenmesi için birbirlerine uygun olan her türlü kolaylığı göstermekle de yükümlü tutulmuşlardır.

²⁷⁰ Bu sayede Hukuk Muhakemeleri Kanunu hükümlerine tabi olmaksızın bazı delilleri ve maddi vakıaları zamanında tespit ettirme olanağı elde edilmiş olmaktadır. Ancak bu inceleme 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 400-406 maddeleri anlamında “Delil Tespiti” niteliğinde değildir.

²⁷¹ Türk Ticaret Kanunu madde 1184 Gerekçe: *“6762 sayılı Kanunun 1065 inci ve 1068 inci maddelerinden eşyanın muayenesini talep edebilecekler arasına taşıyan da eklenerek ve dili güncelleştirilerek alınmıştır ...”*

²⁷² Türk Ticaret Kanunu madde 1184 Gerekçe: *“... Mevaz Alm. TK. 'nın 610 uncu paragrafı tercüme edilirken “resmen tayin olunmuş eksperler” olarak Kanuna geçen ibare, “yetkili uzmanlar” olarak değiştirilmiştir, çünkü bu tür uzmanlar için “resmi tayin” usulü bulunmayıp, yürürlükteki mevzuata göre “sigorta uzmanları”na yetki verilmesi sözkonusudur. İleride, başka uzman gruplarına da yetki verilebileceği düşünüldükçe, genel bir ibare tercih edilmiştir.”* Bu değişiklikte birlikte, yüklerin teslimden önce yapılacak muayenesinde iktisadi gaye ile hareket eden kuruluş/eksperlerin muayeneye katılmalarının mümkün olacağı ve taşıyanın sorumluluğunun ispatı açısından son derece önem arz eden bu durumlarda şüphenin söz konusu olacağını düşünen görüş için bkz. H. Murat Demirkıran ve İhsan Demirkıran; *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler*, Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı 2006, s. 342.

İncelemenin masrafları başvuruda bulunana aittir. Ancak inceleme için, gönderilen başvuruda bulunur da sonuçta taşıyanın tazminat vermesi gereken bir zayi olma veya hasar tespit edilirse, inceleme giderleri taşıyan tarafından ödenir.

3.4.3. Bildirim

Zayi olma veya hasar bildiriminin en geç yükün gönderilene teslimi sırasında taşıyana yazılı olarak yapılması şarttır. Burada teslimden kasıt, yük üzerindeki zilyetliğin gönderilene devir işleminin tamamlandığı tasarruftur²⁷³. Dolayısıyla bildirimin yazılı olması gerekmektedir. Sözlü olarak yapılan bildirimler geçerli değildir. Yazılı bildirimin nasıl yapılacağı ise yükün teslim edildiği liman teamüllerine göre belirlenecektir. Ayrıca ihbarnamede zayi olma veya hasarın neden ibaret olduğunun genel olarak belirtilmesi gereklidir²⁷⁴.

Zayi olma veya hasar haricen belli değilse,²⁷⁵ bildirimin yükün gönderilene teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak üç gün içinde gönderilmesi yeterlidir. Bu sürenin işlemeye başlaması için yükün gönderilene tesliminin tamamlanması gerekmektedir. Ancak yükün incelenmesi tarafların katılımıyla mahkeme veya yetkili makam ya da bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından yapılmışsa, bildirimde gerek yoktur.

Yükün gecikmesi halinde ise bildirim için gereken süre daha uzun tutulmuştur. Zira yükün teslimindeki gecikmenin, gönderilen tarafından, onun kendisine teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak altmış gün içinde taşıyana yazılı olarak bildirilmesi gerekmektedir. Süresinde bildirim yapılmayan gecikme zararları için ise tazminat ödenmez²⁷⁶.

²⁷³ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 416. Buradaki “teslim sırasında” ifadesi, bildirimin gerçekten de yük teslim edilirken yapılması gerektiği şeklinde anlaşılmaması gerekmektedir. Teslimin tamamlanmasından hemen sonra, ancak makul bir süre içerisinde bildirimde bulunulması yeterli kabul edilmelidir. Detaylı bilgi için bkz. Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 155.

²⁷⁴ Buradan yükteki zararın tam ve ayrıntılı olarak tanımlanmasının ve hesaplanmasının gerekmediği sonucu çıkarılabilir. Ancak duruma göre hasarın niteliği, ne kadar yükün eksik olduğu yahut hasarın veya eksikliğin hangi yük partisine ilişkin olduğu hususlarının bildirimden anlaşılması gerekmektedir.

²⁷⁵ Zayi olma veya hasara uğramanın haricen belli olması, özel bir inceleme ya da özel uzmanlık gerekmez, olağan işlemler (örneğin yükün sayılması veya tartılması) sırasında fark edilebilir nitelikteki zararlar olarak değerlendirilmektedir. Detaylı bilgi için bkz. Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 190,191.

²⁷⁶ Türk Ticaret Kanunu madde 1185 Gerekçe: “... 6762 sayılı Kanunda düzenlenmemiş olan, taşıyanın eşyanın geç tesliminden sorumluluğu hakkında, 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 19 uncu maddesinin beşinci fıkrası uyarınca altmış günlük bir ihbar süresi tanınmıştır. Ziya veya

Bir önceki başlıkta anlatılan yükün incelenmesi tarafların katılımıyla mahkeme veya yetkili makam ya da bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından yapılmışsa bildirimde gerek yoktur. Bunun dışında ise bildirim normal olarak taşıyana yapılır. Ancak yük, fiilî taşıyan tarafından teslim edilmişse, fiili taşıyanın kendisine yapılan her bildirim taşıyana yapılmış gibi ve taşıyana yapılan her bildirim de fiilî taşıyana yapılmış gibidir²⁷⁷. Ayrıca, kaptan ve sorumlu gemi zabıta dâhil olmak üzere, taşıyan veya fiilî taşıyan ad ve hesabına hareket eden bir kişiye yapılan bildirim, taşıyana veya fiilî taşıyana yapılmış sayılır.

Son olarak ise, konişmento veya diğer bir denizde taşıma senedi düzenlenmese dahi bildirim külfeti söz konusu olabilmektedir. Ancak bildirim yapılabilmesi için en azından yükün kısmen teslim edilmiş olması gerekmektedir. Yoksa yük tam zayi olmuşsa Türk Ticaret Kanunu'nun 1185. maddesi anlamında bildirimde gerek yoktur²⁷⁸. Ancak yük tam zayi olmasına rağmen teslim edilmiş olabilir, yani yük ekonomik değeri tamamen kaybolmuş bir şekilde de teslim edilmiş olabilir. Bu durumda ise yükün incelenmesi ve bildirim yapılması gerekebilir²⁷⁹.

3.4.4. İnceleme ve Bildirim Yapmamanın²⁸⁰ Sonuçları

İnceleme ve bildirim yapılmaması durumunda taşıyan lehine iki karine ortaya çıkmaktadır²⁸¹. İlki, taşıyanın yükü denizde taşıma senedinde yazılı olduğu gibi tam

hasardan farklı olarak zamanında ihbar edilmeyen gecikmeden doğan zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağı tasrih edilmiştir ...”

²⁷⁷ Fiili taşıyan hakkında detaylı bilgi için bkz. Sami Aksoy; *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, İstanbul 2015; Burak Adıgüzel; *Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt 71, Sayı 2, s. 3-20.

²⁷⁸ Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 152; Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 198.

²⁷⁹ Samim Ünan; *Yük Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar*, Deniz Hukuku Dergisi, Aralık 1997, Sayı 4, s. 106.

²⁸⁰ Burada belirtmek gerekir ki; Yargıtay'ın çeşitli kararlarında, taşıyan veya temsilcisi tarafından imzalanmış olan kargo raporları, olaylar çizelgesi, tutanak gibi belgelerle yükün uğradığı ziya veya hasarın tespit edilmiş olması halinde, bildirim yükümlülüğü yapılmış kabul edilmiştir. Bir örnek olarak Yargıtay'ın; “... Oysa, aynı tarihli ve taşıyan acentesinin iştirakiyle tutulan tutanakta mallardaki noksanlık belirlenmiş olup, aynı zamanda çetele defteri ve tartım fişleriyle de doğrulanmıştır. Böyle bir durumda noksanlığın taşıyanın acentesinin de iştirakiyle tutulan tutanakla saptanmış bulunmasına nazaran, artık TTK'nun 1066/2. maddesi uyarınca ihbara da gerek yoktur ve yükün eksik olan bölümünden taşıyıcının sorumlu bulunması gerekir. Bu durumda mahkemece davalı donatanın sorumluluğuna hükmedilmesi gerekirken, yazılı olduğu şekilde ve delillerin takdirinde hataya düşülerek, bu davalı açısından dahi davanın reddine karar verilmesi doğru olmamış ve kararın açıklanan nedenlerle davacı yararına bozulması gerekmiştir ...” kararı gösterilebilir. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi Esas: 2000/4316 Karar: 2000/5395 (Erişim Yeri ve Tarihi: www.kazanci.com, 23 Mart 2017.)

²⁸¹ Bu iki karine Türk Ticaret Kanunu madde 1185 fıkra 4'te belirtilmiştir.

ve hasarsız olarak teslim ettiğinin kabul olunacağı karinesidir. İkincisi ise, yükte zayi olma veya hasarın meydana geldiğinin belirlenmesi halinde, bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiğinin kabul olunacağı karinesidir. Ancak bunlar aksi ispat edilebilen karinelerdir. Bu karinelerin aksini ispatlama görevi yükte ilgiliye düşmektedir. Dolayısıyla ispat külfeti taşıyan lehine yer değiştirmiştir²⁸².

Denilebilir ki, yükün zayi olması veya hasar gibi bir zarar söz konusu olduğunda inceleme ve bildirim yapılmaması herhangi bir hak kaybına neden olmamaktadır. Aynı şekilde bildirim süresine uyulmaması, bildirimin yazılı şekilde yapılmaması, incelemeye diğer tarafın çağırılmaması gibi incelemenin veya bildirimin usulüne uygun olarak yerine getirilmemesi durumunda da herhangi bir hak kaybı yaşanmaz. Sadece taşıyan lehine belirttiğimiz iki karine doğar. Ancak gecikme zararlarında bildirim yapılmaması halinde tazminat talep etme hakkı kaybedilmektedir.

3.5. Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması

3.5.1. Genel Olarak

Türk Hukuk sisteminde esas olan kişisel ve sınırsız sorumluluk olmakla birlikte bazı hallerde kanun koyucu belirli sorumlulukları sınırlandırma yoluna gitmiştir. İşte Türk Ticaret Kanunu da belli esaslar dahilinde taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırmıştır²⁸³. Zira taşıyan meydana gelen zararın tamamını değil, Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesi hükmü uyarınca hesaplanacak miktarını tazmin etmekle yükümlüdür²⁸⁴. Ancak taşıyanın her halükarda sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip olması mümkün değildir. Zira Türk Ticaret Kanunu'nun 1187. maddesinde de taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybettiği haller düzenlenmiştir.

²⁸² Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, s. 220; Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 200.

²⁸³ Eskiden sorumluluğu sınırlandırmanın asıl amacının deniz ticareti alanına yatırımı artırmak olduğu, ancak günümüzde ise bunun tartışılabilir olduğu belirten görüş için bkz. Maraist and Galligan, Jr. And Maraist; *Cases and Materials on Maritime Law*, p. 705. "The original purpose of limitation of liability was to promote investment in maritime shipping and commerce; it was particularly valuable for that purpose in the Nineteenth Century ... Its current value for that purpose is questionable, and it generally is considered one of the most inequitable of remedies."

²⁸⁴ Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, s. 221; Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 181.

Türk Ticaret Kanunu taşıyanın sorumluluğunu iki ayrı yöntemle sınırlandırma yoluna gitmiştir²⁸⁵. İlk olarak mutlak bir değer ile sınırlandırmıştır. Bu sınırlandırma şekli Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesinin 1. fıkrasında; *“eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü ziya veya hasar nedeniyle taşıyan, her hâlde, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına veya ziyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkını karşılayan tutarı aşan zarar için sorumlu olmaz”* denilerek belirlenmiştir²⁸⁶. İkinci olarak ise, tazminat konusu değer ile orantılı olan esnek bir değer ile sınırlandırmadır. Bu sınırlandırma şekli de Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesinin 2. fıkrasında; *“taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamı, eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre hesaplanır. Eşyanın değeri, borsa fiyatına veya böyle bir fiyat yoksa, cari piyasa fiyatına veya her ikisinin de yokluğu hâlinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre belirlenir”* denilerek belirlenmiştir.

Bu iki sınırlandırma yöntemi kanunda da açıkça belirtildiği üzere her tür zarar için geçerlidir. Ancak bu iki sınırlandırma yöntemi birbirini tamamlayıcı olarak getirilmiştir. Yani esasında kural yükün değerinin 1186. maddenin 2. fıkrasına göre belirlenmesidir. Ancak bu hesaplara ortaya çıkan değer 1186. maddenin 1. fıkrasındaki sınırlandırmadan daha fazla olması halinde tazminata esas olacak olan hüküm 1186. maddenin 1. fıkrasıdır. Yükün piyasa değerinin 1186. maddenin 1. fıkrasında belirlenen sınırlardan daha az olması halinde ise, direk 1186. maddenin 2. fıkrası esas alınacaktır.

²⁸⁵ 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu döneminde de sınırlandırma iki ayrı yöntemle olmaktadır. Ancak bu sınırlandırma, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'ndan farklı olarak, yükün değeri ile yahut belirli bir tutarla sınırlandırma şeklindeydi. Eski sınırlandırma şekli hakkında detaylı bilgi için bkz. Emine Yazıcıoğlu; *Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması*, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, ss. 308-318; Tahir Çağa; *Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Cilt IX, Sayı 2 1997, s. 289 vd.

²⁸⁶ Bu fıkranın ikinci cümlesinde ise Özel Çekme Hakkı'nın fiilî ödeme günündeki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nca belirlenen değerine göre Türk Lirası'na çevrileceği öngörülmüştür. Sebebi ise Madde Gereğesinde; *"1979 Protokolünün II inci maddesi ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesinin 4 üncü maddesinin beşinci fıkrasının (d) bendi, Özel Çekme Hakkının ulusal para birimine hangi pariteden çevrileceği hususunda âkid Devletleri serbest bırakmıştır. Türk hukukunda ve uygulamasında, kural olarak, Borçlar Kanununun 83 üncü maddesi uyarınca "fiilî ödeme günü" esas alındığından, Tasarının 1186 ncı maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesi bu doğrultuda kaleme alınmış, ayrıca Sözleşmede öngörülmüş olan "tarafların kararlaştırdığı tarih" seçenek olarak eklenmiştir"* şeklinde açıklanmıştır.

Ancak gecikme zararları açısından farklı bir hüküm bulunmaktadır. Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesinin 6. fıkrasında; *"taşıyanın, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu, geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlıdır; şu kadar ki, bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamaz"* denilerek gecikme zararları açısından taşıyanın sorumluluğu ayrıca düzenlenmiştir²⁸⁷.

Ayrıca önemle belirtmek gerekir ki; yükleten, yükün cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her hâlde, yükün uğradığı veya yüke ilişkin ziya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz. Zira taşıyan taşımak üzere bir yükü teslim aldığı anda yükün özellikle cins ve değerini tam olarak bilmeli ki yükü korumak amacıyla belirli tedbirler alabilsin. Yük hakkında yanlış beyanlarda bulunulması ise taşıyanın bu imkanını ortadan kaldırmaktadır²⁸⁸.

3.5.2. Sorumluluk Sınırı

3.5.2.1. Türk Ticaret Kanunu madde 1186 Fıkra 2

Taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma şekli esas olarak yükün piyasa değeri ile sınırlandırmadır. Yani daha açık bir ifade ile, taşıyanın sorumluluğu yükün boşaltıldığı yerde, gemiden boşaltıldığı sıradaki veya boşaltılması gereken tarihteki piyasa değeri ile sınırlandırılmasıdır²⁸⁹.

Tazminat yükün borsadaki değeri ile sınırlı olacaktır. Ancak pek tabi ki her yükün borsa değeri de olmak zorunda değildir. İşte böyle durumlarda da yükün cari pazar fiyatı esas alınacaktır. Cari pazar fiyatından kastedilen ise yükün genel geçer

²⁸⁷ Bunun sebebi ise Madde Gerekçesinde; *"gecikmeden doğan zarar için 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesinde bir hüküm bulunmadığı için, bu konuda 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 6 ncı maddesinin birinci fıkrasının (b) ilâ (c) bentleri, Tasarı hükmünün altıncı ilâ yedinci fıkralarına alınmıştır. 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 6 ncı maddesinin dördüncü fıkrası, gecikme zararı için de daha yüksek sorumluluk sınırlarının kararlaştırılmasına olanak tanıdığından, 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesinin 4 üncü maddesinin beşinci fıkrasının (g) bendinde yer alan düzenlemeyi, Tasarı hükmünün son fıkrasına almak gerekmiştir"* şeklinde açıklanmıştır.

²⁸⁸ Bu husus ileride 6. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulma Halleri başlığı altında daha detaylı olarak anlatılacaktır.

²⁸⁹ Türk Ticaret Kanunu'nda geçen *"eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki"* ifadesinin varma limanı olarak anlaşılması gerektiğini düşünen görüş için bkz. Akıncı; *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, s. 87. Yükün değerinin belirlenmesi bakımından esas alınacak zaman 6762 sayılı (Eski) Ticaret Kanunu'nda boşaltmanın başladığı tarih olarak belirlenmişken, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu düzenlemesi ile boşaltmanın tamamlanmış olduğu tarihin esas alınması gerektiğini düşünen görüş için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 424.

değeridir. Yükün değerinin tespiti her iki halle de yapılamıyorsa,²⁹⁰ aynı nitelikte ve kalitede yükün olağan değerine göre fiyat belirlenir. Burada kastedilen yükün objektif satış fiyatının belirlenmesidir²⁹¹.

3.5.2.2. Türk Ticaret Kanunu madde 1186 Fıkra 1

Taşıyanın sorumluluğuna, yükün piyasa değeri ile sınırlandırmanın yanında bir de mutlak ölçüde bir tavan getirilmiş bulunmaktadır. Zira taşıyanın sorumluluğu, zarara uğramış olan yükler bakımından, her bir koli veya ünite başına belli bir tutar ile sınırlandırılmıştır²⁹². Buna da ek olarak, ayrıca, yükün ağırlığının esas alındığı bir formüle de yer vermiştir²⁹³.

Yükün piyasa değerine göre tespit edilecek değer, koli veya ünite başına veya ağırlık üzerinden yapılacak olan değer tespitinden fazla olması halinde, taşıyan sadece koli veya ünite başına veya ağırlık üzerinden yapılan sınırlandırmaya göre ortaya çıkan değeri öder. Dolayısıyla denilebilir ki koli veya ünite başına veya ağırlık üzerinden sınırlandırma sadece yükün piyasa değerinin Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesinin 1. fıkrasında belirlenen limiti aşması halinde uygulanacaktır. Tarafların, 1186. maddesinin 1. fıkrasında öngörülen sınırlardan daha yüksek tutarlar kararlaştırmalarının önünde engel yoktur. Ancak, tarafların kararlaştırdığı sınır, 1186. maddesinin 1. fıkrasında öngörülen sınırlardan hangisi yüksek ise, o sınırdan daha düşük olamaz.

Yük topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir

²⁹⁰ Her iki halle de değer tespiti yapılamama durumu genellikle münferit yükler, sanat eserleri veya kişisel yükler bakımından önem kazanmaktadır. Zira diğer yüklerin genellikle en azından cari pazar fiyatı bulunmaktadır.

²⁹¹ Yükün objektif fiyatının belirlenmesinden kasıt; sübjektif yani kişiden kişiye değişen bir değer belirlenmemesi, herkes için ifade ettiği değer belirlenmesidir.

²⁹² Ancak yükün cins ve değerinin, yükleme başlamadan önce yükleten tarafından taşıyana, beyan edilmesi ve konişmentoya yazılması halinde, koli veya parça başına olan sınırlandırma ortadan kalkar ve taşıyan konişmentoda yazılı tutarı tazmin etmekle yükümlü olur. Konişmentoya yazılan bu değer karine teşkil edeceğini, fakat taşıyanın bu karinenin aksini ispat etmek hakkına sahip bulunduğunu Türk Ticaret Kanunu madde 1186 fıkra 4 düzenlemektedir.

²⁹³ Türk Ticaret Kanunu madde 1186 fıkra 1'de bu limitler ve hesaplanış şekilleri anlaşılır bir şekilde (açıkça) düzenlenmiştir. Dolayısıyla limitlerim maddi boyutu üzerinde durmak gerektiğini düşünmemekteyiz.

koli veya ünite sayılır. Bizzat taşıma görevi zayi olur veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma görevi ayrı bir koli sayılır²⁹⁴.

3.5.2.3. Türk Ticaret Kanunu madde 1186 Fıkra 6

Yükün geç teslim edilmesinden doğan zarar, yük süresinde teslim edilmiş olsaydı yük ile ilgilinin malvarlığının içinde bulunacağı durum ile yükün geç teslim edilmiş olması sonucunda içinde bulunduğu durum arasındaki farktır²⁹⁵. Kanunun düzenlemesine göre yükün geç teslim edilmesinden dolayı ödenecek tazminat geciken yük için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlıdır. Ancak bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarını aşamaz. Tarafların, taşıyanın sorumluluk sınırını daha fazla kararlaştırmasına bir engel yoktur.

Bu noktada değinilmesi gereken bir husus da, Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesinin 1. ve 6. hükümlerinin birlikte uygulanması halinde taşıyanın toplam sorumluluğu, yükün tam zayi olması halinde koli veya ünite başına veya ağırlık üzerinden hesaplanan sorumluluk sınırından daha fazla olmaz. Bu kural yükün hem geç hem de hasara uğramış olarak teslim edilmesi halinde de uygulanır.

3.5.3. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı²⁹⁶

Taşıyanın sorumluluğuna yol açan sebeplerde kusurun niteliği dikkate alınmadan her halde sorumluluğun sınırlandırılması adaletle aykırıdır. İşte bu nedenle Türk Ticaret Kanunu'nun 1187. maddesinin 1. fıkrasında; *“zarara veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya*

²⁹⁴ Burada belirtilen koli, ünite, konteyner, palet gibi terimlerden nelerin anlaşılması gerektiği hakkında farklı görüşler bulunmaktadır. Bunun hakkında detaylı bilgi için bkz. Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 195 vd.; Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 169; Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 183,184; Gündüz Aybay ve Kerem Atamer; *Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu*, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI 1989, s. 235 vd.; Ergon A. Çetingil; *Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu*, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s. 139 vd.; Deniz; *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, s. 3 vd.

²⁹⁵ Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, s. 224. Örneğin; navlun sözleşmesiyle, bozulacak bir meyve taşınması halinde, yük süresinde teslim edildiğinde yükün değeri 100.000 Türk Lirası'dır. Ancak yükün geç teslim edilmiş olması sonucunda yükün değeri 90.000 Türk Lirası'na düşmüştür. Bu durumda aradaki fark olan 10.000 Türk Lirası yükün geç teslim edilmesinden doğan zarar olarak kabul edilmelidir.

²⁹⁶ Uluslararası konvansiyonlar bakımından taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı için bkz. Yetiş Şamlı; *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, ss. 143-153.

ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde taşıyan, 1186 ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz” denilmiştir²⁹⁷. Bu madde hükmünden çıkarılan sonuca göre sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı iki halde söz konusu olmaktadır. Bunlardan birincisi kasıt, ikincisi ise pervasızca bir davranış ve bilinçle işlenmiş bir fiil veya ihmaldir²⁹⁸.

Taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi için, kusurunun olduğunu ispat etme yükü zarar görene aittir. Taşıyanın kusuru ispat edilirken ayrıca bu fiilin bilincinde olduğunun da ispatlanması gerekmektedir. Ayrıca taşıyanın adamları da, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmek kaydıyla, taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabilir. Ancak taşıyanın adamlarının zarara veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işledikleri fiilleriyle veya ihmalleriyle sebebiyet verdikleri ispat edilirse, sorumluluk sınırlarından yararlanamazlar²⁹⁹.

3.6. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulma Halleri

3.6.1. Genel Olarak

Taşıyanlar denizde taşıma işlerini zorunlu olarak³⁰⁰ gemi adamlarına bırakmaktadırlar. İşte bu sebeple navlun sözleşmesinin ifası dolayısıyla veya ifası sırasında gerçekleşen zararlardan taşıyanların sorumlu tutulmaması anlayışı gelişmiştir³⁰¹. Ancak unutulmamalıdır ki, taşıyanların yüke dikkat ve özen

²⁹⁷ Sorumluluk sınırlarından yararlanamamaya örnek olarak ise Türk Ticaret Kanunu madde 1151 fıkra 5 gösterilebilir. Zira bu maddede açıkça; “*eşyanın ambarda taşınması hakkındaki açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması, taşıyanın, 1187 nci madde anlamında bir fiili veya ihmali sayılır*” denilmektedir.

²⁹⁸ Kasıt ve pervasızca bir davranıştan ne anlaşılması gerektiği hakkında detaylı bilgi için bkz. Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, s. 225; Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 262; Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 167; Kerim Atamer; *Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Tartışmalı İçtihatların Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Değerlendirilmesi*, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Sayı XXVI 2012, s. 227,228.

²⁹⁹ Taşıyanın adamlarının sorumluluğun sınırlandırılmasından yararlanabileceği Türk Ticaret Kanunu madde 1190 fıkra 2 düzenlenmişken, sorumluluk sınırlarından yararlanamayacakları durum ise Türk Ticaret Kanunu madde 1187 fıkra 2’de düzenlenmiştir.

³⁰⁰ Zira denizde yük taşıma işleri teknik bilgi ve uzmanlık gerektiren meselelerdir. Taşıyanın bizzat gemisinde bulunup gemiyi idare etmesi düşünülemez.

³⁰¹ Bu anlayış önce Harter Act sonra ise Lahey Kuralları’na koyulan bazı maddelerle ortaya çıkmıştır. Detaylı bilgi için bkz. Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 91. Ancak son zamanlarda bu düzenlemelerin haklılığı tartışılmaya başlanmış ve Hamburg Kuralları ile sorumluluktan kurtulma rejimi tamamen değiştirilmiştir. Taşıyanın burada görülecek sebepleri ileri sürmesi

göstermemeleri, yükün yüklenmesi, istifi ve yol boyunca hasara uğramaması için gereken tedbirleri almamaları sonucunda sorumlulukları doğacaktır. Sorumluluktan kurtulma halleri, sadece, Türk Ticaret Kanunu'nda ayrı ayrı belirtilen hallerde söz konusu olacaktır³⁰².

Bu bölümde taşıyanın sorumluluktan kurtulma halleri ele alınacaktır. Taşıyanın sorumluluktan kurtulması Türk Ticaret Kanunu'nun 1179. maddesinin 1. fıkrasında; *“taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu değildir. Taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü, taşıyana aittir”* denilerek, genel bir hükümle belirtilmiştir. Bu hükümle birlikte ispat yükü de taşıyana bırakılmıştır. Dolayısıyla taşıyan önce olayı, daha sonra da zararın gerçekten de o olayın sonucunda meydana geldiğini ispat edecektir. Zira taşıyanın sorumluluktan kurtulma halleri istisnai nitelikte olup uygulamada da oldukça dar yorumlanmaktadır. Bu sebepten dolayı uygulamada bu husus (mümkün olduğunca) hakemler veya hakimler tarafından taşıyanın aleyhine yorumlanmaktadır.

3.6.2. Geminin Teknik Yönetimi ve Yangın

Bu husus Türk Ticaret Kanunu'nun 1180. maddesinde; *“zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur. Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dâhil sayılmaz. Tereddüt hâlinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir”* denilerek hükme bağlanmıştır³⁰³. Taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu tutulup

objektif iyiniyete aykırı ise sorumluluktan kurtulamaz. Bkz. Kender; *Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 88.

³⁰² 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu'nda bu durum iki madde ile düzenlenmiştir. Bu maddeler 1062 ve 1063'tür. Doktrinde de eski düzenlemeden yola çıkarak, 1062. madde düzenlemesi mutlak sorumsuzluk halleri olarak adlandırılırken, 1063. madde düzenlemesi muhtemel sorumsuzluk halleri olarak adlandırılmıştır. Bu ayrım hakkında detaylı bilgi için bkz. Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 157; Kender; *Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 82 vd. Sözer, ise; *“bir zarar vukuunda, zarara söz konusu hallerin sebebiyet vermiş olması, taşıyanın kendiliğinden sorumluluktan kurtulmasını sağlamaz, taşıyan ancak bazı şartların da mevcudiyetine bağlı olarak sorumluluktan kurtulabilir”* diyerek, Mutlak Sorumsuzluk Halleri başlığı yerine Şarta Bağlı Sorumsuzluk Halleri başlığının kullanılmasının daha uygun olduğunu düşünmektedir. Bunun için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 467 (dipnot 252). Biz bu çalışmada böyle bir ayrıma başvurmayaçağız.

³⁰³ Esasında bu düzenleme 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu'nda da bulunmaktaydı. Bu düzenleme 1924 tarihli Lahey Kuralları'ndan alınmıştır. Aynı düzenleme 25.04.2013 değişikliğinden önce Alman Ticaret Kanunu (HGB) madde 607 fıkra 2'de de belirtilmişti. Türk Ticaret Kanunu'nda da bu hüküm muhafaza edilmiştir.

tutulamayacağını tespit edilebilmesi için öncelikle zararın “*geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin*” olup olmadığının belirlenmesi gerekmektedir. Bunun için de geminin teknik yönetimi kavramının açıklanması lazımdır³⁰⁴.

3.6.2.1. Geminin Sevki ve Başkaca Teknik Yönetimi

Geminin sevkinden kastedilen, geminin hareketi ile ilgili olan bütün navigasyon³⁰⁵ fiilleridir³⁰⁶. Dolayısıyla navigasyon fiillerinden kaynaklanan kusur, teknik kusur teşkil eder. Taşıyan gemi adamlarının geminin sevki sebebi ile yüke verdikleri zararlardan sorumlu değildir. Ancak zarar geminin yolculuğa elverişsiz halde çıkmasından kaynaklanmışsa, taşıyanın geminin sevkine dayanarak sorumluluktan kurtulmasına imkan yoktur.

Geminin navigasyonunda taşıyanın kendi kişisel kusuru var ise sorumlu tutulur. Taşıyanın kendi kişisel kusuru ise kaptana özel talimat verme şeklinde olabileceği gibi geminin sevkini bizzat kendisi yapması gibi hallerde ortaya çıkabilir.

Geminin başkaca teknik yönetimi belirsiz bir kavramdır. Ancak bir tanım yapılacak olursa; geminin navigasyonu dışında kalan, teknik idaresine ait bütün tedbirler ve geminin yolculuk esnasında elverişli halde bulundurulması için gerekli olan tüm hususlara geminin başkaca teknik yönetimi denilebilir³⁰⁷.

³⁰⁴ Ticari kusur, teknik yönetim kusurunun aksine gemiyi değil, yalnızca yükü ilgilendiren sebeplerden dolayı işlenmiş kusurdur. Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 306. Teknik kusur ve ticari kusur arasındaki fark hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Hakan Karan; *Taşıyanın Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sorumluluğunda Teknik Kusur Ticari Kusur Ayrımı*, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi 1992 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi); Sezer Ilgın; *Taşıyanın Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusurundan Doğan Sorumluluğu*, Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu, 2012, s. 173 vd.

³⁰⁵ Bütün manevra hareketleri, dümen ve makine kumandaları, mevki tayini, radara bakılması, ışıklandırma, işaret verme, hızın ayarlanması, demir atılacak yerin belirlenmesi ve harita uygulaması gibi hususlar buraya girmektedir. Tüm bunlardan ayrı olarak bir de Türk Ticaret Kanunu madde 1289 fıkra 2’de “*çatma, gemi adamlarının geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ait bir hareketinin sonucu olduğu takdirde, donatan, kendi gemisinde taşınan yükün ilgililerine karşı 1062 nci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi ve 1180 inci maddenin birinci fıkrasının birinci cümlesi hükümleri uyarınca sorumlu olmaz*” hükmünde çatmaların da geminin sevkine ilişkin kusurdan kaynaklanabileceği belirtilmiştir. Ilgın; *Taşıyanın Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusurundan Doğan Sorumluluğu*, s. 173.

³⁰⁶ Gürses; *Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu’nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri*, s. 70; Ilgın; *Taşıyanın Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusurundan Doğan Sorumluluğu*, s. 173; Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 305.

³⁰⁷ Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 96; Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 158. Geminin başkaca teknik yönetimine ilişkin kusur, özellikle gemi teçhizatının ve gemi makinelerinin kullanılmasında ortaya çıkabilir. Geminin başkaca teknik yönetimine nelerin girdiği hakkında detaylı bilgi için bkz. Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 472.

Kanunda belirtilen, geminin sevki kavramı ile başkaca teknik yönetimi kavramını birbirinden ayırt etmek kolay değildir. Bu kavramlar oldukça esnek kavramlardır³⁰⁸. Ancak ayırt etmeye de gerek yoktur. Zira her ikisi de hukuken aynı kapıya çıkmaktadır³⁰⁹. Ancak geminin başlangıçta elverişsiz olmasından veya taşıyanın ticari kusurundan kaynaklanan zararlardan taşıyan sorumludur. Geminin başlangıçta elverişsiz olması hususu, gemi yolculuğa başlamadan henüz limandayken de teknik kusur olabileceği için önem taşımaktadır. Zira gemi yolculuğa başlamadan önce meydana gelen teknik kusur geminin elverişsizliğine yol açmaktaysa, taşıyan teknik kusura dayanarak sorumluluktan kurtulamaz³¹⁰. Dolayısıyla burada sınırın dikkatlice belirlenmesi gerekmektedir.

Geminin teknik yönetimine nelerin girdiği konusunda bir belirsizlik olması halinde hareket noktası olarak iki husus dikkate alınmalıdır. İlk husus, daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemlerin, geminin teknik yönetimine dâhil edilmemesidir. İkinci husus ise, zararın neyden kaynaklandığı hakkında tereddüt edilmesi hâlinde zararın teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilmesidir.

3.6.2.2. Yangın

Yangın hayatın bir gerçeği olarak her yerde ortaya çıkabilmektedir ve kontrolden çıkması halinde de verebileceği zararlar büyük meblağlara ulaşabilmektedir. Ancak yangından anlaşılması gereken görünür bir ateşin veya alevin mevcut olması halidir. Bu sebeple aşırı ısınma, kızışma veya dumandan doğan zararlar yangın olarak nitelendirilemez³¹¹. Yük kendine has özelliğinden dolayı ısınmış ve işlevsiz hale gelmişse de yangından bahsedilemez.

Türk Ticaret Kanunu'nun 1180. maddesinin 1. fıkrasında; “zarar ... yangının sonucu olduğu taktirde taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur” kuralı

³⁰⁸ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 473. Bu iki kavram hakkında örnekler için de aynı yazara bakılabilir.

³⁰⁹ Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 158.

³¹⁰ Türk Ticaret Kanunu madde 1180 fıkra 1’de “... Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dahil sayılmaz” denilerek, bu halde ticari kusurun söz konusu olacağı belirtilmeye çalışılmıştır. Dolayısıyla bu hüküm ile ticari kusur ve teknik kusur arasındaki fark belirlenmeye çalışılmıştır. Teknik kusurun başlangıçtaki elverişsizlikten ayırt edilmesi ve teknik kusurun ticari kusurdan ayırt edilmesi hakkında detaylı bilgi için bkz. Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 97.

³¹¹ Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 143; Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 165; Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 105; Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 476.

bulunmaktadır³¹². İşte bundan dolayı taşıyan yangının sonucu olarak yüklerde meydana gelen zarardan, kendi şahsi kusuru yoksa sorumlu olmayacaktır. Ayrıca yangının meydana gelmesinde taşıyanın şahsi kusurunun yanında başlangıçtaki elverişsizlik³¹³ de bulunmamalıdır³¹⁴. Zira başlangıçtaki elverişsizlik halinde taşıyan yangından sorumlu tutulabilecektir. Buna ek olarak, zarara neden olan yangın değil de yangını söndürmeye çalışmamak ise taşıyan bu zarardan sorumlu tutulur³¹⁵.

Yangının gemi adamlarının ticari kusur olarak nitelendirilebilecek bir davranışından doğduğu hallerde de taşıyan sorumlu tutulmayacaktır³¹⁶. Bir örnek ile taşıyanın ne zaman sorumlu olacağını ve ne zaman sorumlu olmayacağını belirlemeye çalışalım. Makinelere fazla yüklenilmesi sonucunda yangın çıkması³¹⁷ halinde veya gemi adamlarının ambarda kibrit (veya yanıcı herhangi bir madde) yakması³¹⁸ halinde taşıyan sorumlu olmayacak,³¹⁹ ancak ambardaki aydınlatma teçhizatının bakımsızlık nedeni ile kısa devre yapması³²⁰ ve yangına sebebiyet vermesi halinde taşıyan sorumlu olacaktır. Bu örnekten de çıkardığımız sonuca göre, yangın zararının ayrı bir sorumsuzluk hali olması sadece gemi adamlarının ticari kusurundan ileri gelen yangın bakımından söz konusudur. Zira esasında taşıyan,

³¹² Esasında bu madde yükün teslim alınmasından teslim edilmesine kadar olan zaman diliminde gerçekleşen yangını kapsamaktadır. Bunun sebebi ise bu maddede buna ilişkin bir sınırlandırma bulunmamasıdır. Dolayısıyla karada meydana gelen ve gemiye sıçrayan bir yangın da sorumsuzluk sebebi olabilmektedir. Detaylı bilgi için bkz. Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 166; Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 159; Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 223; Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 106; Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 476. Amerikan Hukuku'nda ise farklı bir yol izlenmektedir. Zira Amerikan Hukuku'nda taşıyan karada meydana gelen yangınların verdiği zararlardan sorumludur. Detaylı bilgi için bkz. Schoenbaum; *Admiralty and Maritime Law*, p. 618-622.

³¹³ Başlangıçtaki elverişsizlik kavramından ne anlaşılması gerektiği 3.1.7. *Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Halde Bulundurma Borcu ile Yüke Özen Gösterme Borcu Arasındaki Fark* başlığı altında incelenmiştir.

³¹⁴ Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 144; Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 167; Gürses; *Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri*, s. 75.

³¹⁵ Ancak yangını söndürmek amacıyla kullanılan su veya köpük gibi maddelerin kullanılmasından doğan zararlardan dolayı taşıyan sorumlu değildir.

³¹⁶ Çağa ve Kender; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, s. 160; Okay; *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 222. Bu durumda taşıyanın sorumlu tutulacağını düşünen görüş için bkz. Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 166.

³¹⁷ Bu husus gemi adamlarının teknik kusurudur. Zaten taşıyan bundan sorumlu değildir.

³¹⁸ Bu husus gemi adamlarının ticari kusurudur.

³¹⁹ Doktrinde yükle ilgilinin, yangının çıkmasına gemi adamlarının ticari kusurlarının neden olduğunu ispat etmesi halinde, taşıyanın ortaya çıkan yangın zararlarından sorumlu olacağı ifade edilmiş ise de bu fikir taraftar bulamamıştır.

³²⁰ Bu husus yükle ilgili işlemlerin yürütülmesi ile alakalı olup taşıyanın ticari kusurudur.

adamlarının ticari kusurlarından sorumludur. Ancak örnekte de belirttiğimiz üzere, bu kusurun yangına sebebiyet vermesi halinde taşıyan meydana gelen zarardan sorumlu tutulmaz³²¹.

3.6.3. Denizde Kurtarma

Türk Ticaret Kanunu'nun 1181. maddesinde; *"taşıyan, müşterek avarya hâli³²² hariç, denizde can ve³²³ eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Teşebbüs, sadece eşya kurtarmaya yönelikse, aynı zamanda makul bir hareket tarzı oluşturması gerekir"* denilerek taşıyanın sorumlu olmayacağı başka bir hal düzenlenmiştir. Burada dikkat edilmesi gereken husus tehlikede bulunan insanın veya yükün kurtarılmış olmasının aranmamasıdır. Başka bir deyişle taşıyanın sorumluluktan kurtulması için bir sonuç elde edilmesi aranmamaktadır.

Teşebbüs, yük kurtarmaya yönelik ise makul bir hareket tarzı oluşturması gerekmektedir. Ancak can kurtarmaya yönelik bir teşebbüste onun makul olup olmadığı önem taşımaksızın bundan doğan zararlardan taşıyan sorumlu tutulamaz³²⁴. Yük kurtarma, kurtarma yardım ücreti elde edebilmek amacıyla yükle ilgililer aleyhine kötüye kullanılabileceği için taşıyan açısından makul bir hareket teşkil etmesi şartına bağlı olarak öngörülmüştür. Kurtarma faaliyetinin makul olup olmadığı ise somut olayın şartları çerçevesinde, objektif bir inceleme ile tespit edilecektir. Bu çerçevede kurtarılması amaçlanan yük ile kurtarmak amacıyla alınan önlem arasında bir orantı olması gerekmektedir³²⁵. Unutulmamalıdır ki, esasında bu düzenleme ile taşıyanın kendi gemisindeki yükü tehlikeye atarak menfaat elde etmesine müsaade edilmiş olunmaktadır. Dolayısıyla kurtarma faaliyetinin makul olup olmadığının değerlendirilmesi oldukça önemli bir husustur.

³²¹ Yetiş Şamlı; 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 108; Okay; Deniz Ticareti Hukuku II, s. 222.

³²² Müşterek avarya hakkında Türk Ticaret Kanunu madde 1272 fıkra 1'de; *"ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakarlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanılması halinde "müşterek avarya hareketi" var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler müşterek avarya olarak kabul edilir"* şeklinde bir tanım yapılmıştır.

³²³ Burada kullanılan "ve" bağlacı esasında "veya" olarak anlaşılmalıdır.

³²⁴ *"Buna karşılık, taşıyanın, bir ücret karşılığında yaptığı mal kurtarma teşebbüsünden doğan zararı tazmin etme yükümlülüğü bu teşebbüsün makul bir hareket teşkil etmesi şartına bağlanmıştır."* Türk Ticaret Kanunu madde 1181 Gereğesi.

³²⁵ Yetiş Şamlı; 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 115.

3.6.4. Rotadan Haklı Ayrılma³²⁶

Türk Ticaret Kanunu'nun 1220. maddesinin 1. fıkrasında; *“kaptanın denizde can ve³²⁷ eşya kurtarmak veya diğer bir haklı sebeple rotadan sapmış olması, tarafların hak ve yükümlülüklerini etkilemez ve taşıyan bu yüzden doğacak zararlardan sorumlu olmaz”* denilerek, rotadan haksız ayrılmadan farklı olarak, rotadan ayrılmanın haklı olması halinde taşıyanın sorumluluğunun bulunmayacağı düzenlenmiştir.

Bir önceki başlıkta anlatılan denizde kurtarma ile rotadan ayrılma hükümleri aslında birbiri ile kesişen iki alanı düzenlemektedir. Zira denizde insan veya yük kurtarma hallerinde genellikle rotadan da ayrılmış olunmaktadır. Ancak her iki halde de taşıyanın sorumlu olmayacağı düzenlendiği için çatıştıklarından bahsedilemez. Dolayısıyla denizde insan veya yük kurtarılması sebebiyle değil de rotadan ayrılma nedeniyle zararın meydana gelmesi halinde Türk Ticaret Kanunu'nun 1220. maddesine göre, aksi durumda ise Türk Ticaret Kanunu'nun 1181. maddesine göre hareket edilecektir³²⁸. Rotadan haklı ayrılma nedeni sona erdikten sonra rotaya geri dönmeyip rotadan bağımsız hareket edilmesi halinde taşıyan sorumlu olmaktadır.

Rotadan ayrılma Türk Ticaret Kanunu'nun 1113. maddesinin 1. fıkrasının; *“yolculuğun izlenen rota üzerinde sürdürülmesini umulmayan bir hâl engellerse, kaptan durumun gereklerine ve imkânlar çerçevesinde uygulamaya zorunlu olduğu talimata göre, yolculuğa, başka bir rota üzerinde devam edebileceği gibi kısa veya uzun bir süre için ara verebilir veya kalkma limanına geri dönebilir”* hükmü gereğince umulmayan bir hal nedeniyle olması durumunda da haklı ayrılma olarak kabul edilebilir. Burada umulmayan halden anlaşılması gereken ise, geminin içinde

³²⁶ Rotadan ayrılma kavramı, ne anlama geldiği ve hangi hallerde rotadan ayrılma olacağı 3.6. Yolculuk Esnasında Haklı Sebebe Dayanmaksızın Rotadan Ayrılma Sebebi ile Sorumluluk başlığı altında zaten incelenmişti.

³²⁷ Burada kullanılan “ve” bağlacı esasında “veya” olarak anlaşılmalıdır. Zira sadece hem can hem de yük kurtarmak amacı ile yapılacak rota değiştirmesinin haklı sayılması mantıklı ve adil bir çözüm yolu değildir.

³²⁸ Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus denizde yük kurtarma durumudur. Zira denizde yük kurtarma halinde taşıyanın sorumluluktan kurtulması için kurtarma faaliyetinin makul şartlarda olması aranmışken, denizde can kurtarma amacıyla rotadan ayrılma halinde zarar meydana geldiğinde kurtarma faaliyeti şartlarının makul olması aranmamıştır. Detaylı bilgi için bkz. Yetiş Şamlı; 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 119.

bulunduğu yolculuk şartlarına göre normal olarak beklenemeyecek ve kaptanın da kendi davranışları ile yol açmış olmadığı olaylardır³²⁹.

Kanunda bahsedilen rotadan diğer haklı nedenle ayrılma halleri ise önceden tespit edilemeyen, her somut olay çerçevesinde yapılacak değerlendirmeler sonucunda karar verilebilecek hallerdir. Bu değerlendirmeler objektif olmalı ve somut olayda gerçekleşen tüm şartlar göz önünde bulundurularak yapılmalıdır. Ayrıca, Türk Ticaret Kanunu'nun 1243. maddesine aykırı olmayacak şekilde, charter sözleşmelerine ve konişmentolara taşıyanın rotadan ayrılma yetkisi tanıyan kayıtların konulmasında sakınca yoktur.

3.6.5. Yükün Cins veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi

Türk Ticaret Kanunu'nun 1186. maddesinin 5. fıkrasında; *“yükleten,³³⁰ eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin ziya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz”* denilmiştir. Yükün değerinin olduğundan fazla gösterilmesi hileli bir davranış olarak kabul edilmesi gerekirken, olduğundan az gösterilmesi halinde ise taşıyan farkında olmadan büyük bir sorumluluk altına girmiş olmaktadır. Her iki durum da taşıyanın zarar görmesine sebebiyet verebilecek niteliktedir.

Madde hükmünde *“her halde”* ifadesi kullanıldığı için taşıyan, navlun sözleşmesinden ve konişmentodan kaynaklanan her türlü sorumluluktan kurtulacaktır. Bu ifadenin, çok geniş yorumlanarak, Türk Ticaret Kanunu'nun Beşinci Kitabını oluşturan Deniz Ticareti altında düzenlenen tüm sorumluluk hükümlerini kapsayacak şekilde anlaşılması mümkündür. Taşıyanın sorumluluktan kurtulması için uğranılan zarar ile yükün cins veya değerine³³¹ ilişkin yanlış bildirim arasında bir illiyet bağının bulunmasının gerekmediği de göz önünde bulundurulursa, yükletenin yükün değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmesi halinin taşıyan açısından çok ciddi bir sorumsuzluk hali olduğu söylenebilir.

³²⁹ Sözer; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, s. 446.

³³⁰ Burada yükleten kelimesinin kullanılmasından dolayı yükleten ile taşıtanın farklı olması halinde, taşıtanın yükün cinsini ve değerini kasten yanlış bildirmesi halinde taşıyan sorumluluktan kurtulamaz.

³³¹ Gerçeğe aykırı beyanın yükün cinsine ve değerine ilişkin olması gerekmektedir. Zira, koli veya ünitenin sayısına ilişkin ya da ağırlığına ilişkin gerçeğe aykırı beyanlar, bu madde kapsamında değerlendirilmezler. Detaylı bilgi için bkz. Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 185.

3.6.6. Taşıyanın Kusursuzluk ve İlliyyet Bağı Karinelerinden Yararlandığı Haller

3.6.6.1. Genel Olarak

Taşıyanın sorumluluktan kurtulması için kusursuz olması şartını arayan Türk Ticaret Kanunu, 1181. maddenin 1. fıkrasında; “zararın³³² aşağıdaki sebeplerden ileri gelmesi hâlinde taşıyan ve adamları, kusursuz sayılır³³³ ...” ve 2. fıkrasında da; “birinci fıkradaki sebeplerin ortaya çıkmasına taşıyanın sorumlu olduğu bir olayın yol açtığı ispatlanırsa, taşıyan sorumluluktan kurtulamaz” hükümleri gereğince, özel hallerin³³⁴ mevcut olması halinde, taşıyanın kusuruna ilişkin ispat yükünün yer değiştirmiş olacağı belirtilmiştir. Başka bir deyişle, bu başlık altında göreceğimiz hallerden birinin somut olayda gerçekleşmesi taşıyanın sorumluluktan kurtulmasını sağlamamakta, sadece ispat yükü taşıyan lehine olarak yer değiştirmektedir³³⁵. Zira bu hallerden birinin ortaya çıkması durumunda taşıyan kusursuz kabul edilmiş olup,³³⁶ kusurlu olduğunun karşı tarafça ispatlanması gerekmektedir.

Sözer;³³⁷ yükün hasarlı teslim edilmesiyle birlikte taşıyan lehine kendiliğinden bir karine doğmayacağını, somut olayda zararın özel hallerden biri sebebiyle meydana geldiğinin muhtemel olduğunu ispat yükünün yine taşıyanda

³³² Taşıyan gecikme zararları bakımından da bu madde hükmüne dayanabilir. 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu’nda ise gecikme zararları bu hükmün kapsamı dışında kalmaktaydı.

³³³ Bu konu 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu madde 1063 fıkra 1’de; “taşıyan aşağıdaki sebeplerden ileri gelen zararlardan mesul değildir” şeklinde düzenlenmişti. Dolayısıyla eski Kanunda “mesul değildir” ifadesi kullanılırken, yeni Kanunda “kusursuz sayılır” ifadesi kullanılmıştır. Yeni Türk Ticareti Kanunu ile gelen bu ifade değişikliğinin amacının taşıyanı sorumluluktan kurtarmak değil, kusura ilişkin ispat yükünün yer değişmesini sağlamak olduğunu düşünen, dolayısıyla bu ifade değişikliğinin isabetli olduğunu savunan (bizim de katıldığımız) görüş için bkz. Yetiş Şamlı; 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 221. Türk Ticareti Kanunu ile gelen bu ifade değişikliğinin borcun doğmayacağı anlamına geldiğini, oysaki kuralın taşıyanı borçtan kurtarma amacı gütmeyeceğini, borcun doğacağı ancak taşıyanın sorumlu tutulamayacağından hareketle eleştiren görüş için bkz. Sözer; Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, s. 480.

³³⁴ Türk Ticaret Kanunu madde 1182 fıkra 1’de 8 bent halinde sayılan haller.

³³⁵ Yetiş Şamlı; 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 221. Özel hallerin varlığı halinde taşıyanın kusursuz sayılması nedeniyle yüke gelen zayi olma veya hasara uğramadan dolayı sorumlu olmayacaktır. Dolayısıyla bu hükmün amacı taşıyanı sorumluluktan kurtarmak değildir.

³³⁶ Taşıyanın zararın bu başlık altında bahsedilecek hallerden biri veya birkaç tanesinden kaynaklanmış olabileceğinin muhtemel olduğunu ispat etmesi yeterlidir. Zira Türk Ticaret Kanunu madde 1182 fıkra 3’te; “zararın, durumun gereklerine göre birinci fıkra yazılı sebeplerin birinden ileri gelmesi muhtemel ise, bu sebepten ortaya çıktığı varsayılır; ancak, aksi ispatlanabilir” denilmektedir.

³³⁷ Sözer; Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, s. 486. Aynı yönde düşünen görüş için bkz. Günay; Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak), s. 151.

olacağını belirtmektedir. Bu açıdan yazar haklıdır ancak burada bize göre ispat yükünün yer değiştirmesinden kasıt, taşıyanın somut olayda hasarın özel hallerden ileri geldiğini ispat ettikten sonra bir de ayrıca kusurunun bulunmadığını ispat etmesine gerek olmamasıdır. Zira, örneğin bir önceki başlıkta gördüğümüz yangın halinde taşıyan yangın çıktığını ispat ettikten sonra bir de kusuru bulunmadığını ispat etmek zorundadır. İşte Türk Ticaret Kanunu’nun 1182. maddesinin “*kusursuz sayılır*” ifadesi ile belirttiğimiz ikinci ispat yükü taşıyan lehine ters çevrilmiş olmaktadır. Maddenin düzenlenme amacı da zaten budur³³⁸.

3.6.6.2. Özel Haller

Türk Ticaret Kanunu’nda Taşıyanın Kusursuzluk ve Uygun İlliyet Bağlı Karinelerinden Yararlandığı Haller başlığı altında düzenlenen özel hallere sonradan başka durumlar eklenemeyeceği gibi geniş olarak da yorumlanamazlar³³⁹. Bu başlık altında sayacağımız haller, genel hayat tecrübesine göre taşıyanın veya adamlarının kusurundan kaynaklanmayan sebepler olması nedeniyle taşıyana ispat kolaylığı sağlaması amacıyla oluşturulmuştur. Dolayısıyla taşıyanın tek ispatlaması gereken, bu özel hallerin mevcudiyeti veya somut olayın tüm şartları çerçevesinde hasarın bu sebeplerden biri veya birkaçından ileri gelmiş olabileceğidir.

Özel haller; (a) denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları,³⁴⁰ (b) harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları,³⁴¹ (c) mahkemelerin el koyma kararları,³⁴² (d) grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri,³⁴³ (e) yükleten, taşıtan ve yükün maliki ile bunların temsilcilerinin

³³⁸ Bu amaç Türk Ticaret Kanunu madde 1182 Gerekçesinde de; “... *Tasarının 1179 uncu maddesinde sorumluluktan kurtulabilmesi için taşıyanın zararın sebebini ve bu sebebin gerçekleşmesinde gerek kendisinin, gerek adamlarının kusurunun bulunmadığını ispat etmesi şart koşulduğu halde bu maddede yazılı hallerde aksi ispatlanmadıkça taşıyanın ve adamlarının kusurunun olmadığı ve zarar ile sebep arasında uygun illiyet bağının bulunduğu varsayılmaktadır*” denilerek, belirtilmiştir.

³³⁹ Ülgener; *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 95.

³⁴⁰ Bu bentte anlatılmak istenen önceden görülemeyecek ve engellenmesi için önceden tedbir alınamayacak tür ve nitelikte olaylardır. Bunlara örnek olarak; geminin karaya oturması, sis içinde rotasından çıkması veya buz istilasına gibi olaylar gösterilebilir.

³⁴¹ Bu bentte anlatılmak istenen hasarın savaş ortamı içerisinde veya savaş nedeniyle oluşan tehlikeler nedeniyle meydana gelmiş olmasıdır. Buna örnek olarak; savaşan devletlerden biri tarafından denize dökülen mayınlara çarparak hasarın oluşması gösterilebilir.

³⁴² Bu bentte anlatılmak istenen mahkemelerin verdikleri kararlar sebebiyle bir zararın ortaya çıkmasıdır. Bunlara örnek olarak; gemiye ihtiyati haciz konması veya gemiye ihtiyati tedbir yolu ile el konulması gösterilebilir.

³⁴³ Bu bentte anlatılmak istenen açıktır. Ancak burada açıklanması gereken diğer çalışma engellerinden ne anlaşılması gerektiğidir. Diğer çalışma engellerine örnek olarak; mürettebatın

ve adamlarının fiil veya ihmalleri,³⁴⁴ (f) hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya yükün gizli ayıpları ya da yükün kendisine özgü doğal cins ve niteliği,³⁴⁵ (g) ambalajın yetersizliği,³⁴⁶ (h) işaretlerin yetersizliğinden³⁴⁷ oluşmaktadır. Bu haller nedeniyle bir zararın ortaya çıkması durumunda taşıyan ve adamları kusursuz sayılırlar.

Taşıyan; yükün zayı olması, hasara uğraması veya geç teslim edilmesi şeklinde çıkan bir zarardan sorumlu tutulduğu hallerde, zararın meydana gelmesine kendisinin (veya adamlarının) kusurundan başka bir sebebin de etkili olduğunu ispat edebilirse, zarardan ancak kendisinin (veya adamlarının) kusuruna bağlanabilecek oranda sorumlu olur.



hastalanarak bir süre çalışamaması veya savaş riski dolayısıyla yolculuğa çıkmayı reddetmeleri gösterilebilir.

³⁴⁴ Bu bentte “*fiil veya ihmalleri*” ifadesinden kastedilen yükün özelliği, niteliği, cinsi ve değeri hakkında yanlış beyanlarda bulunulmasıdır.

³⁴⁵ Bunlara örnek olarak; yükün kendisine özgü tabiatından kaynaklanan sızma, kendiliğinden akma, kuruma, kırılma, bozulma, paslanma veya buharlaşma gibi haller gösterilebilir.

³⁴⁶ Bu bentte anlatılmak istenen yükün ambalaja konularak taşıtılması gereken bir yük olması ancak bu hususa dikkat edilmeden açıkta veya yetersiz bir ambalaj içinde teslim edilmesi dolayısıyla bir zararın meydana gelmesi halidir. Ambalajın yeterli olup olmadığı hususu ise deniz taşımalarının olağan tehlikelerine karşı yükü korumaya elverişli bir ambalaj kullanılıp kullanılmadığına bakılarak tespit edilecektir. Dolayısıyla yükün denizde taşınabilmesi için alışlagelen şekilden farklı bir ambalaja konulması gerekebilir.

³⁴⁷ Bu bentte anlatılmak istenen gemiye yüklenen yüklerin birbirinden ayırt edilmelerini sağlamak amacıyla işaretler bulundurması gerektiridir. Bu işaretlerin bulunmaması nedeniyle ortaya çıkan zararlar açısından taşıyan sorumluluktan kurtulabilir. Buna örnek olarak; işaretlerin yetersizliği nedeniyle yükün yanlış bir limanda boşaltılması gösterilebilir.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI KONVANSİYONLARA GÖRE

NAVLUN SÖZLEŞMESİNDE TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

4.1. Konvansiyonların Ortaya Çıkışı ve Uygulanma Alanları

4.1.1. Konvansiyonların Ortaya Çıkışı

Bu bölüm altında incelenecek olan konvansiyonların ortaya çıkışları hakkında daha önce bilgi verildiği için, tekrardan kaçınmak adına, burada bahsedilmeyecektir³⁴⁸.

4.1.2. Konvansiyonların Uygulanma Alanları

4.1.2.1. Lahey Kuralları

Lahey Kuralları'nın uygulama alanı konvansiyonun 10. maddesinde hükme bağlanmıştır. Sözleşme hükümlerinin konvansiyo na taraf devletlerden biri tarafından düzenlenen her konişmentoya uygulanacağı belirtilmiştir³⁴⁹. Buradan çıkan sonuç ise, konvansiyonun uygulanmasının konişmentolu taşımalara özgü olduğudur³⁵⁰. Ancak bu maddeden konvansiyonun uygulanabilmesi için taşımanın iki farklı devlet ülkesi arasında gerçekleştirilmesinin gerekip gerekmediği anlaşılmamaktadır. Dolayısıyla konvansiyonun iç taşımalara da uygulanıp uygulanmayacağı belirsizdir.

Lahey Kuralları'nın imza protokolünde; konvansiyonun, tasdik eden devletler tarafından doğrudan kanun kuvveti verilerek uygulanabilmesi yahut hükümlerine

³⁴⁸ Konvansiyonların ortaya çıkışı hakkında bkz. *Birinci Bölüm - 2.2 Uluslararası Konvansiyonlar - 2.2.4. Deniz Yolu*.

³⁴⁹ Hauge Rules Article 10: *"The provisions of this Convention shall apply to all bills of lading issued in any of the contracting States."*

³⁵⁰ Barnabas W. B. Reynolds and Michael N. Tsimplis; *Shipowners' Limitation of Liability*, Croydon 2012, p. 272; Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 25; Karan; *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, p. 138.

aykırı düşmemek şartıyla değiştirilerek iç hukuka alınabilmesine izin verilmiştir³⁵¹. Bu durum Lahey Kuralları'nın uygulanma alanı bakımından tatbikatta farklılıklara neden olmaktadır³⁵².

4.1.2.2. Lahey/Visby Kuralları³⁵³

Lahey/Visby Kuralları'nın uygulama alanları belirlenirken Lahey Kuralları'nı anlatırken bahsettiğimiz tatbikatta farklılıklara neden olabilecek sorunların çözümlenmesi esas alınmıştır. Bu çerçevede konvansiyonun uygulama alanının, iki farklı devletin limanları arasında gerçekleşen her konişmentolu taşımaya uygulanacağı belirlenmiştir³⁵⁴. Ancak bunun yanı sıra, konişmentonun düzenlendiğı yerin bir akit devlet ülkesinde olması veya yükleme limanının bir akit devlet ülkesinde bulunması veya konişmentoda Lahey/Visby Kuralları'nın veya bu kuralları geçerli sayan bir devlet hukukunun uygulanacağını belirtilmesi gerekmektedir³⁵⁵. Buradaki sorun ise, bu konvansiyonun Lahey Kuralları'na taraf olan tüm devletlerce onaylanmamış olmasıdır³⁵⁶.

4.1.2.3. Hamburg Kuralları

Öncelikle belirtmek gerekir ki, Hamburg Kuralları hükümlerine devletlerin çekince koyma hakları yoktur³⁵⁷. Dolayısıyla Hamburg Kuralları'nın değiştirilerek iç hukuka alınması imkanı yoktur. Ayrıca taraf devletler konvansiyonun uygulama alanını ilgilendiren konularda kendileri özel olarak düzenleme de getiremedikleri

³⁵¹ Hauge Rules Protocol of Signature: "... *The High Contracting Parties may give effect to this Convention either by giving it the force of law or by including in their national legislation in a form appropriate to that legislation the rules adopted under this Convention.*"

³⁵² Zira Lahey Kuralları'na doğrudan kanun kuvveti vermek yerine değiştirilerek iç hukukuna alan ülkeler bakımından (mesela Türkiye), orjinal metnin yerine iç hukuka alınan değişik metnin kullanılması, uluslararası uygulamada birlik sağlama amacını da tehlikeye düşürebilmektedir. Bunun hakkında detaylı bilgi için bkz. Yetiş Şamlı; *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s. 108.

³⁵³ Bu çalışmada Lahey/Visby Kuralları olarak anılan konvansiyon esasında Lahey Kuralları'nda 1968 yılında yapılan değişiklikleri de kapsayan konvansiyondur.

³⁵⁴ Reynolds and Tsimplis; *Shipowners' Limitation of Liability*, p. 251; Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 16; Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 174.

³⁵⁵ Hauge/Visby Rules Article 10: "*The provisions of this Convention shall apply to every bill of lading relating to the carriage of goods between ports in two different States if: a. the bill of lading is issued in a Contracting State, or b. the carriage is from a port in a Contracting State, or c. the Contract contained in or evidenced by the bill of lading provides that the rules of this Convention or legislation of any State giving effect to them are to govern the contract, whatever may be the nationality of the ship, the carrier, the shipper, the consignee, or any other interested person.*"

³⁵⁶ Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 175.

³⁵⁷ Hamburg Rules Article 29: "*No reservations may be made to this Convention.*"

için, konvansiyonun şartlarının olduğu her olayda konvansiyon hükümlerinin uygulanması mecburiyeti söz konusudur.

Hamburg Kuralları'nın uygulama alanı konvansiyonun 2. maddesinde bütün olasılıklar dikkate alınarak düzenlenmiştir. Bu düzenlemeye göre Hamburg Kuralları;

- Navlun sözleşmesinde öngörülen yükleme limanının bir akit devlette bulunması veya

- Navlun sözleşmesinde öngörülen boşaltma limanının bir akit devlette bulunması veya

- Navlun sözleşmesinde öngörülen seçimlik boşaltma limanlarından birinin fiilen boşaltma limanı olup da bir akit devlette bulunması veya

- Konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir senedin akit devlette düzenlenmiş olması veya

- Konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer senette, sözleşmenin Hamburg Kuralları'na veya bu kuralları iç hukuku haline getirmiş olan bir devletin kanunlarına tabi olacağı öngörülmüş bulunması halinde iki ayrı devlet arasındaki deniz yolu ile taşımaya dair bütün sözleşmeler hakkında geminin, taşıyanın, fiili taşıyanın, gönderenin, gönderilenin veya diğer herhangi bir ilgilinin taabiyetine bakılmaksızın uygulanacaktır³⁵⁸.

Hamburg Kuralları hükümleri charter sözleşmelerine uygulanmazlar³⁵⁹. Ancak charter sözleşmesine dayanılarak taşıyan ile charterer olmayan konişmento hamili

³⁵⁸ Hamburg Rules Article 2/1-2: "(1) The provisions of this Convention are applicable to all contracts of carriage by sea between two different States, if: (a) the port of loading as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or (b) the port of discharge as provided for in the contract of carriage by sea is located in a Contracting State, or (c) one of the optional ports of discharge provided for in the contract of carriage by sea is the actual port of discharge and such port is located in a Contracting State, or (d) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea is issued in a Contracting State, or (e) the bill of lading or other document evidencing the contract of carriage by sea provides that the provisions of this Convention or the legislation of any State giving effect to them are to govern the contract. (2) The provisions of this Convention are applicable without regard to the nationality of the ship, the carrier, the actual carrier, the shipper, the consignee or any other interested person."

³⁵⁹ Tekil; charter sözleşmelerinin Hamburg Kuralları'nın uygulama alanı dışında bırakılmasının, denizde yük taşıma ve gemi kiralama ayırımıyla kaynaklı olduğunu düşünmektedir. Bu ayrımın göre de charter sözleşmeleri kira sözleşmesi olarak kabul edildiği için konvansiyonun uygulama alanı dışında bırakıldığını düşünmektedir. Ayrıca Hamburg Kuralları'nda tanımlanan navlun sözleşmesinin de charter sözleşmelerini kapsamadığını düşünmektedir. Bu görüş hakkında detaylı bilgi için bkz. Fahiman Tekil; *Deniz Hukuku - Uluslararası Konvansiyonlar*, İstanbul 1987, s.

arasındaki ilişkileri düzenlemesi şartıyla bir konişmento düzenlendiği takdirde konvansiyon hükümleri konişmento hakkında da uygulanır.

Son olarak ise bir navlun sözleşmesine dayalı olarak yükün, kararlaştırılan bir süre boyunca, birbiri ardınca yapılacak yüklemeler halinde taşınması öngörölmüş olması halinde, Hamburg Kuralları'nın her münferit yükleme hakkında uygulanacağı belirtilmiştir³⁶⁰.

Bu kapsamlı maddeden çıkarılacak en önemli sonuç, bu konvansiyonun uygulama alanı bir konişmentonun düzenlenmiş olması esas alınarak değil de bir navlun sözleşmesinin düzenlenmiş olması esas alınarak belirlenmiştir³⁶¹. Yani konvansiyonun uygulanabilmesi için bir navlun sözleşmesinin mevcut olması gerekmektedir. Navlun sözleşmesinin ne olduğu ise yine konvansiyonda, taşıyanın deniz yolu ile bir limandan diğerine navlun karşılığında yük taşıma tahhüdünde bulunduğu her sözleşmeyi ifade eder şeklinde tanımlanmıştır. Ancak, deniz taşıması ile birlikte başka bir tür taşımayı da barındıran bir sözleşmenin bu konvansiyon bakımından, ancak deniz taşımasına ilişkin olduğu nisbette navlun sözleşmesi sayılacağı belirtilmiştir³⁶². Dolayısıyla, Hamburg Kuralları 2. maddesinde açıkça belirtildiği şekilde navlun sözleşmelerine uygulanacaktır³⁶³.

164 vd.; Tekil; *Deniz Hukuku*, s. 204,205. Bunun aksi görüşte olan ve charter sözleşmelerinin kira sözleşmesi olmadığını savunan bizim de katıldığımız görüş için ise bkz. Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 25,26. Ayrıca Yazıcıoğlu; (haklı olarak) gerek Hamburg Kuralları'nın hazırlık çalışmaları, gerek konferans tutanaklarından ve gerekse navlun sözleşmesinin konvansiyonda geçen tanımından, denizde yük taşıma ve gemi kiralama şeklinde ayırımın yapıldığı veya charter sözleşmelerinin gemi kirası olarak nitelendirildiği için bu konvansiyonun uygulama alanı dışında bıraktığının anlaşılmadığını dile getirmektedir. Ayrıca bkz. Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 40.

³⁶⁰ Hamburg Rules Article 2/4: "If a contract provides for future carriage of goods in a series of shipments during an agreed period, the provisions of this Convention apply to each shipment."

³⁶¹ Wilson bu hususu; "the Hamburg Rules apply to contracts of carriage by sea ... This approach differs from that of either the Hauge or Hauge/Visby Rules which concentrate on contracts of carriage covered by a bill of lading or any similar document of title" diyerek açıklamıştır. Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 215. Ayrıca bkz. Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 40.

³⁶² Hamburg Rules Article 1: "(6) "Contract of carriage by sea" means any contract whereby the carrier undertakes against payment of freight to carry goods by sea from one port to another; however, a contract which involves carriage by sea and also carriage by some other means is deemed to be a contract of carriage by sea for the purposes of this Convention only in so far as it relates to the carriage by sea."

³⁶³ Karan; *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, p. 143.

4.1.2.4. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı 2. kısım altında 3 madde şeklinde çok genişçe düzenlenmiştir. Buna göre; Rotterdam Kuralları, teslim alma yeri ve teslimat yerinin farklı devletlerin sınırları içinde olduğu taşımalar için geçerlidir. Ayrıca taşıma sözleşmesine göre teslim alma yeri, yükleme limanı, teslimat yeri veya boşaltma limanından herhangi birinin konvansiyona taraf devletin sınırları dahilinde yer alması durumunda, bir deniz taşımasının yükleme limanı ile aynı deniz taşımasının boşaltma limanının farklı devletlerin sınırları dahilinde olduğu taşıma sözleşmeleri için de geçerlidir³⁶⁴. Rotterdam Kuralları, geminin, taşıyanın, ifa eden tarafların, taşıtanın, alıcının veya ilgili başka bir tarafın milliyetine bakılmaksızın uygulanır³⁶⁵. Dolayısıyla Rotterdam Kuralları konvansiyona taraf olmayan devlete ait bir gemi siciline tescil edilen gemiler ile konvansiyona taraf olmayan devlet vatandaşları hakkında da uygulanabilecektir³⁶⁶.

Rotterdam Kuralları hükümlerinin; layner taşımacılığı³⁶⁷ kapsamında, çarter parti ve bir geminin veya bir gemi üzerindeki herhangi bir alanın kullanılmasına

³⁶⁴ Buradan çıkan sonuca göre, örneğin, Ankara'dan teslim alınan bir yük, kara yoluyla Samsun'a oradan da deniz yolu ile Haydarpaşa limanına geçer, oradan da kara yoluyla Bulgaristan'a teslim edilirse Rotterdam Kuralları uygulama alanı bulmayacaktır. Zira yükün teslim alındığı yer ile teslim edildiği yer farklı ülkeler olsa da, aynı deniz yolculuğuna ilişkin yükleme limanı ile boşaltma limanı farklı ülkelerde değildir. Aynı şekilde, örneğin, Kayseri'den teslim alınan bir yük kara yoluyla Samsun Limanına, deniz yoluyla Haydarpaşa Limanına, oradan kara yoluyla Dedeoğlu ve Dedeoğlu'tan da deniz yoluyla Volos limanına taşınırsa da Rotterdam Kuralları uygulama alanı bulmayacaktır. Zira aynı taşımaya ait yükleme ve boşaltma limanları aynı ülkede gerçekleşmektedir.

³⁶⁵ Rotterdam Rules Article 5: "(1) Subject to article 6, this Convention applies to contracts of carriage in which the place of receipt and the place of delivery are in different States, and the port of loading of a sea carriage and the port of discharge of the same sea carriage are in different States, if, according to the contract of carriage, any one of the following places is located in a Contracting State: (a) The place of receipt; (b) The port of loading; (c) The place of delivery; or (d) The port of discharge. (2) This Convention applies without regard to the nationality of the vessel, the carrier, the performing parties, the shipper, the consignee, or any other interested parties."

³⁶⁶ Samim Ünan; "The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract", *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Meltem Deniz Güner Özbek (drl.), Springer - Verlag Berlin Heidelberg 2011, p. 88; Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 56.

³⁶⁷ Layner taşımacılığı; düzenli, sürekli ve "tarifeye dayalı" biçimde hizmet sunan taşımacılık biçimidir. Bu hizmet türünde zamanlama esastır. Gemiler seferlerini ve hizmetlerini belirli bir tarife uyarınca sürdürürler. Hangi limanlara ne zaman uğranacağı sefer programlarında belirtilir. Layner taşımacılığında hizmetin sürekliliği modelin belirgin özelliğidir. Gemiler, yeterli yük bulamadıkları zaman bile, programlarını aksatmamak için limanlara uğrarlar. Liman süresinin sefer içindeki oranının yüksekliğinden dolayı layner taşımacılığı, taşıma türleri içinde en yüksek maliyetli olanıdır. Bu tanım ve detaylı bilgi için bkz. Enis Kayserilioglu; *Deniz Taşımacılığı Sektör Profili*, İstanbul Ticaret Odası Etüt ve Araştırma Şubesi, İstanbul 2004, s. 9,10. Ayrıca layner taşımacılığı Rotterdam Kuralları madde 1 fıkra 3'te tanımlanmıştır. (İngilizce): "(3) 'Liner

ilişkin diğer sözleşmeler için geçerli olmayacağı düzenlenmiştir. Ayrıca taraflar arasında, bir gemi veya bir gemi üzerindeki herhangi bir alanın kullanılmasına ilişkin herhangi bir charter parti veya başka bir sözleşme bulunması yahut bir taşıma belgesi veya bir elektronik taşıma kaydı düzenlenmesi söz konusu olmadıkça, layner dışı taşımacılıktaki taşıma sözleşmeleri için de geçerli olmayacağı düzenlenmiştir³⁶⁸. Dolayısıyla konvansiyon kuralları sadece layner taşımacılığına uygulanacaktır. Belirtilen istisnalar dışında layner dışı taşımacılığa uygulanmayacaktır.

Son olarak Rotterdam Kuralları'nın, taşıyan ve bu konvansiyonun kapsamı dışında tutulan gemi kiralama sözleşmesi veya başka bir sözleşmenin asıl taraflarından biri olmayan alıcı, idare eden taraf veya hamil arasındaymış gibi uygulanacağı düzenlenmiştir. Ancak Rotterdam Kuralları'nın, 6. madde hükmüne göre kapsam dışı bırakılan bir taşıma sözleşmesine asıl tarafları arasındaymış gibi uygulanmayacağı da belirtilmiştir³⁶⁹.

4.2. Uluslararası Konvansiyonlara Göre Taşıyanın Sorumluluğu

4.2.1. Genel Olarak

Bu başlık altında sadece taşıyanın sorumluluğu tek tek uluslararası konvansiyonlar bakımından ele alınacaktır. Unutulmamalıdır ki, konvansiyonlar genel olarak aynı konuları düzenlemektedirler. Ancak aralarında bazı önemli farklar bulunmaktadır. İşte bu sebeple, çalışma boyunca Türk Ticaret Kanunu bakımından da detaylı bir şekilde anlattığımız konuları her bir konvansiyon açısından ele alırken olabildiğince tekrardan kaçınılacaktır. Yani bu bölümde her bir konvansiyonun

transportation" means a transportation service that is offered to the public through publication or similar means and includes transportation by ships operating on a regular schedule between speci ed ports in accordance with publicly available timetables of sailing dates." (Türkçe): "(3) "Layner taşımacılığı" halka yayım veya benzeri yollarla sunulan taşımacılık hizmeti anlamına gelir ve belirtilen limanlar arasında, kamuya açık sefer tarifelerine uygun olarak, düzenli programlara göre işleyen gemilerle sağlanan taşımacılığı kapsar."

³⁶⁸ Rotterdam Rules Article 6: "(1) This Convention does not apply to the following contracts in liner transportation: (a) Charter parties; and (b) Other contracts for the use of a ship or of any space thereon. (2) This Convention does not apply to contracts of carriage in non-liner transportation except when: (a) There is no charter party or other contract between the parties for the use of a ship or of any space thereon; and (b) A transport document or an electronic transport record is issued."

³⁶⁹ Rotterdam Rules Article 7: "Notwithstanding article 6, this Convention applies as between the carrier and the consignee, controlling party or holder that is not an original party to the charter party or other contract of carriage excluded from the application of this Convention. However, this Convention does not apply as between the original parties to a contract of carriage excluded pursuant to article 6."

taşıyanın sorumluluğu hakkında düzenlemelerine detaylıca yer vermekten ziyade, özellik arz eden noktaları ve farklı yönleriyle ele alacağız.

Navlun sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğu hakkında yeterli bilgi sahibi olmanın yolunun konuya bütün ve karşılaştırmalı olarak bakmaktan geçtiğini düşünmekteyiz. Dolayısıyla bu çalışmanın amacı açısından konvansiyonları, aşırı detaylı olmasa da, teker teker ele almanın daha doğru bir yöntem olacağı kanısındayız.

4.2.2. Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları

4.2.2.1. Genel Olarak

Lahey/Visby Kuralları olarak anılan konvansiyon esasında Lahey Kuralları'nda 1968 yılında yapılan değişiklikleri de kapsayan konvansiyondur. Dolayısıyla esasında Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları arasında çok fazla fark bulunmamaktadır. Zira bu değişiklikler ağırlıklı olarak Lahey Kuralları uyarınca yükümlülüğün mali sınırlarıyla ilgilidir. Lahey Kuralları'nın temel sorumluluk rejimini değiştirmemektedir. Bundan dolayı bu iki konvansiyon beraber ele alınacak olup düzenledikleri temel sorumluluk rejimi hakkında bir fark olması halinde belirtilecektir.

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda taşıyanın sözleşmeden doğan belli başlı yükümlülükleri düzenlenmiş ve taşıyanın bu yükümlülüklerini ihlal etmesi sonucunda yükün zayi olması veya hasara uğraması halinde sorumlu olacağı öngörülmüş ve bu çerçevede de taşıyan lehine birtakım sorumsuzluk halleri kabul edilmiştir³⁷⁰.

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nın en önemli özelliklerinden biri de taşıyanın bir konişmento kapsamında sorumluluğunu düzenleyen zorunlu bir hukuk rejimi olmalarıdır³⁷¹. Yani Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nın geçerli olabilmesi için bir konişmento düzenlenmiş olması gerekmektedir. Zaten bu konvansiyonun ihtiyaçları

³⁷⁰ Reynolds and Tsimplis; *Shipowners' Limitation of Liability*, p. 252; Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 174.

³⁷¹ Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 174; Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 17. Bu özelliği doktrinde; "taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin yeknesaklığı sağlamak maksadıyla yapılan, İngiliz-Amerikan hukukunda uygulanan kloz sistemine dayalı, ilk uluslararası andlaşmadır" şeklinde belirtilmiştir. Detaylı bilgi için bkz. Ateş; *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun" Türk Hukukuna Etkisi*, s. 8.

karşılayamaz hale geldiğinin ileri sürülmesinin sebebi de taşımalarda konişmento kullanımının azalması nedeniyle konvansiyonun dar bir uygulama alanı içerisinde kalmasıdır.

4.2.2.2. Taşıyanın Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Tutma Yükümlülüğü ve Sorumluluğu

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nın 3. maddesinin 1. fıkrasına göre taşıyan yolcuktan önce yolculuğun başlangıcında gemiyi yolculuğa müsait bir hale getirmek, gemiyi gerekli olduğu şekilde donatmak, teçhiz etmek, kumanya tedarik etmek, geminin ambarlarının ve soğuk hava depolarının ve yüklerin tesellüm, nakil ve muhafaza edilmek üzere yerleştirilmiş olduğu bütün diğer kısımlarını elverişli ve iyi vaziyete getirmek için makul bir gayret göstermeye mecbur tutulmuştur³⁷². Makul gayretin ise ne olduğu konvansiyonda tanımlanmamıştır³⁷³.

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'na göre taşıyanın yolculuğun başlangıcında gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmemesinden kaynaklanan sorumluluğu, yüklemenin başladığı an ile yolculuğun başladığı an arasında kalan zaman dilimindedir³⁷⁴. Bu zaman dilimi içerisinde geminin denize, yola ve yüke elverişli hale getirilmemesi halinde, zararın hangi aşamada ortaya çıktığı önemli değildir. Yani zararın sebebi geminin başlangıçtaki elverişsizliği ise, zararın yükleme ile yolculuğun başladığı an arasında meydana gelmesi ile yolculuk başladıktan sonraki bir aşamada meydana gelmesi arasında bir fark yoktur³⁷⁵. Lahey, Lahey/Visby Kuralları'na göre, yolculuk esnasında geminin denize, yola ve yüke elverişsizliği yüzünden meydana gelecek zayi olma veya hasarlar, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirme konusunda makul gayreti göstermemesi

³⁷² Sze Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, The Hague 2002, p. 187. Ayrıca taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli tutma yükümlülüğünden doğan sorumluluğu hakkında yabancı mahkeme kararı örneği (*Robin Hood Flour Mills, Ltd v NM Paterson & Sons Ltd (The Farrandoc) (1967)*) için bkz. Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 27-29.

³⁷³ Makul gayret hakkında detaylı bilgi için bkz. Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 188-190.

³⁷⁴ İngiliz mahkemeleri bir davada bu husus; "the period from at least the beginning of the loading until the vessel starts on her voyage ..." denilerek belirtilmiştir. (*Maxine Footwear Co Ltd v Canadian Government Merchant Marine (1959)*). Karar için bkz. Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 187.

³⁷⁵ Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 47.

sonucunda meydana gelmemişse bunlardan taşıyanın sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir³⁷⁶. Makul gayretin gösterildiğinin ispatı ise taşıyan üzerindedir³⁷⁷.

4.2.2.3. Taşıyanın Yüke Özen Gösterme Yükümlülüğü ve Sorumluluğu

Taşıyanın yüke özen gösterme sorumluluğu Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nın 3. maddesinin 2. fıkrasında belirtilmiştir. Bu hükme göre, taşıyan yüklerin yükletilmesi, idaresi, istifi, nakli, muhafazası, bakımı ve boşaltılmasına dikkat ve özen gösterecektir. Lahey, Lahey/Visby Kuralları yüklerin gemiye yüklendiği andan limana boşaltıldığı ana kadar geçen süre esas alınarak düzenlendiği için,³⁷⁸ denilebilir ki, bu süre içerisinde taşıyan yüklere gereken dikkat ve özeni gösterme yükümlülüğü altındadır³⁷⁹. Ayrıca yolculuk başladıktan sonra geminin denize, yola ve yüke elverişli tutulması da yüke özen gösterme borcu kapsamında sayılmaktadır. Bu yükümlülük kapsamında, taşıyanın kendisinin veya adamlarının tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken sorumluluğu göstermemesi veya gemi adamlarının kusurlu hareketleri nedeniyle yükte meydana gelen hasar veya zayi olmadan sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'na göre taşıyanın yüke özen gösterme sorumluluğu kusur sorumluluğudur³⁸⁰. Yani bundan dolayı taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için, taşıyanın veya adamlarının kusurlu hareketleri neticesinde, yükün zayi olması veya hasara uğraması gerekmektedir.

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda her ne kadar taşıyanın yüke özen gösterme sorumluluğuna yer verilmişse de aynı zamanda taşıyanı bu sorumluluktan muaf tutan uzun da bir liste bulunmaktadır. Bu husus ise belirttiğimiz 3. maddenin 2. fıkrasında, taşıyanın sorumlu tutulmayacağı halleri düzenleyen 4. maddenin hükümleri saklı tutularak belirtilmiştir. Bu istisnalardan en önemlileri ise, yükün zayi olması veya hasara uğramasının; bir navigasyon hatasından veya geminin yönetiminden kaynaklı

³⁷⁶ Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 188; Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 48.

³⁷⁷ Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 52; Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 190.

³⁷⁸ Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 18; Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 21; Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 181.

³⁷⁹ Türk Ticaret Kanunu'nda ise bu durum farklıdır. Zira Türk Ticaret Kanunu'na göre taşıyanın yüke özen gösterme yükümlülüğü yükün teslim alınması anı ile teslim edilmesi anı arasındaki süreyle sınırlıdır.

³⁸⁰ Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırılmalı Olarak)*, s. 97; Karan; *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, p. 83.

olması halinde ve taşıyanın hata veya ihmali yüzünden meydana gelmemiş olmak üzere bir yangından kaynaklanması halinde taşıyanın sorumluluğuna gidilememesidir³⁸¹.

4.2.2.4. Taşıyanın Yükün Zayi Olması veya Hasara Uğramasından Doğan Zararlardan Sorumluluğu

Yükün zayi olması, hasara uğraması ve geç teslim edilmesi kavramları daha önce detaylıca anlatıldığı için,³⁸² konu, bu kavramların bilindiği varsayımıyla açıklanacaktır. Dolayısıyla burada sadece Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nın yükün zayi olması, hasara uğraması veya geç teslim edilmesini düzenleyen hükümleri üzerinde durulacaktır.

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'na göre taşıyanın yükün zayi olması veya hasara uğraması halinde oluşan zararlardan sorumluluğu esas olarak yüke özen gösterme yükümlülüğünü yerine getirmemesi halinde ortaya çıkan bir sorumluluk olarak düzenlenmiştir. Ancak konişmento düzenini koruyan Lahey, Lahey/Visby Kuralları taşıyanın yükün zayi olması ve hasarından sorumlu olmadığı durumları katalog liste halinde kesin durumlar halinde belirlemiştir³⁸³. Dolayısıyla denilebilir ki; Lahey, Lahey/Visby Kuralları daha çok yükün zayi olması veya hasarı halinde ortaya çıkan zararlardan taşıyanın hangi hallerde sorumlu tutulmayacağını

³⁸¹ Buradan çıkan sonuca göre yangının taşıyanın adamlarının kusurundan kaynaklanması halinde de taşıyan sorumlu olmayacaktır. Bu iki istisna doktrinde eleştirilmiştir. Zira, *Wilson* bu hususu; "... The two anomalous cases are the exceptions covering navigational or management error, and the liability of the carrier for damage caused by fire. Both have been strongly criticised by cargo interests and the exception covering navigational error is unique in that no equivalent is to be found in any other transport convention" diyerek, eleştirmiştir. Bkz. *Wilson; Carriage of Goods by Sea*, p. 194. *Reynolds and Tsimplis* ise: "The carrier is entitled to numerous extensive exceptions of liability, two of which are very wide and arguably unjustifiable. The most important exception is that the carrier can avoid liability if he can show that the damage was caused by the negligence of his employees in relation to navigation or in the management of the ship. ... The second wide exception relates to fire on board. The carrier only becomes liable for damage arising from fire when the fire was caused by the carrier's personal fault or privity. In such a case the carrier has no liability for actions of his employees on board the ship." Bkz. *Reynolds and Tsimplis; Shipowners' Limitation of Liability*, p. 254.

³⁸² Zayi olma kavramı Üçüncü Bölüm - 3.2.1. Yükün Zayi Olması veya Hasara Uğraması Sebebi ile Sorumluluk - 3.2.1.1. Yükün Zayi Olması başlığı altında detaylıca incelenmiştir. Hasara uğrama kavramı Üçüncü Bölüm - 3.2.1. Yükün Zayi Olması veya Hasara Uğraması Sebebi ile Sorumluluk - 3.2.1.2. Yükün Hasara Uğraması başlığı altında detaylıca incelenmiştir. Geç teslim etme kavramı ise Üçüncü Bölüm - 3.2.2. Yükün Gereken Süre İçerisinde Taşınmaması Sebebi İle Sorumluluk - 3.2.2.2. Yükü Geç Teslim Etme başlığı altında detaylıca incelenmiştir.

³⁸³ Zaten Lahey, Lahey/Visby Kuralları taşıyanın sorumluluğunu daha çok taşıyanın sorumsuzluk halleri üzerinde durarak düzenlemiştir. Bu düzenleme şekli Hamburg Kuralları'nda terk edilirken daha sonra Rotterdam Kuralları'nda tekrar kullanılmıştır. Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 126; Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 65.

düzenlemiştir³⁸⁴. Buna göre taşıyan; yolculuk esnasında veya geminin idaresinde, kaptan, gemici klavuz veya taşıyanın adamlarının hareketleri, ihmalleri veya hatalarından kaynaklanan, taşıyanın hata veya ihmali yüzünden meydana gelmemiş olmak üzere bir yangından kaynaklanan, denizde veya yolculuğa elverişli diğer sulardaki tehlike veya kazalardan kaynaklanan, ilahi afetlerden (*Act of God*) kaynaklanan, bir savaştan kaynaklanan, düşmanlardan kaynaklanan, prens, yetkili makam veya halk tarafından kaynaklanan bir tutuklama, sınırlama veya adli makamlarca yapılacak el koymadan kaynaklanan, karantina kısıtlamalarından kaynaklanan, yükleticinin veya mal sahibi ile acentesinin veya yardımcısının hareket veya ihmallerinden kaynaklanan, her ne sebeple olursa olsun işlerin grev, lokavt veya tasfiyeler sebebiyle kısmen veya tamamen tatil edilmesinden kaynaklanan, karışıklık veya isyan hareketlerinden kaynaklanan, denizde can veya mal kurtarılması veya buna teşebbüsten kaynaklanan, hacim veya ağırlığın fire vermesinden veya gizli bir özürden, malın kendisine has bir mahiyet ve özründen kaynaklanacak kayıp veya hasardan kaynaklanan, ambalaj yetersizliğinden kaynaklanan, markaların yetersizliği veya eksikliğinden kaynaklanan, makul bir dikkat ve özene rağmen gözden kaçan gizli özürlerden kaynaklanan ve taşıyanın, taşıyanın adamlarının ihmali veya kayıtsızlığından ileri gelmeyen diğer sebeplerden kaynaklanan zararlardan sorumlu değildir³⁸⁵.

Bu sayılan sorumsuzluk hallerinden sonra ise Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda genel bir sorumsuzluk kaydı yer almaktadır. Buna göre, ne taşıyanın, ne de başka bir personelin sorumlu olduğunun kanıtlanamaması halinde, taşıyan

³⁸⁴ Dolayısıyla bu listeye yeni durumlar eklenemez. Bu hususu Wilson; "... *He is permitted to surrender the protection afforded by these exceptions in whole or in part, but he is not allowed to add to the list*" diyerek açıklamıştır. Bkz. Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 194. Ayrıca bkz. Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 31.

³⁸⁵ Hauge/Visby Rules Article 4/2: "*Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: a. Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship; b. Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier; c. Perils, dangers and accidents of the sea or other navigable waters; d. Act of God; e. Act of war; f. Act of public enemies; g. Arrest or restraint of princes, rulers or people, or seizure under legal process; h. Quarantine restrictions; i. Act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative; j. Strikes or lockouts or stoppage or restraint of labour from whatever cause, whether partial or general; k. Riots and civil commotions; l. Saving or attempting to save life or property at sea; m. Wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality or vice of the goods; n. Insufficiency of packing; o. Insufficiency or inadequacy of marks; p. Latent defects not discoverable by due diligence; q. Any other cause arising without the actual fault or privity of the carrier, or without the actual fault or neglect of the agents or servants of the carrier, but the burden of proof shall be on the person claiming the benefit of this exception to show that neither the actual fault or privity of the carrier nor the fault or neglect of the agents or servants of the carrier contributed to the loss or damage.*"

sorumlu olmayacaktır. Dolayısıyla denilebilir ki Lahey, Lahey/Visby Kuralları esasında taşıyanın sorumlu olmadığına dair bir karine öngörmektedir. Tabi bununla birlikte sorumlu olmadığı durumların ispat yükü taşıyandadır.

Lahey, Lahey/Visby Kuralları deniz yoluyla yük taşıma alanında uluslararası alanda yapılan ilk konvansiyon olmasından da kaynaklı olarak, geniş bir şekilde düzenlenmemiştir. Zira taşıyanın yükün geç tesliminden doğan sorumluluğu Lahey Kuralları'nda yer almamaktadır. Lahey/Visby Kuralları ile gelen değişikliklerde de bu alana ilişkin bir düzenleme yapılmamıştır.

4.2.2.5. Taşıyanın Sorumluluğuna İlişkin Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda Düzenlenen Diğer Bazı Hükümler

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'na göre taşıyanın; ihmali, hatası veya konvansiyonda bahsedilen yükümlülüklerini yerine getirmemiş olması dolayısıyla yükte meydana gelecek zayi olma veya hasara uğrama gibi zararlardan kaynaklanan sorumluluktan muaf tutan veya taşıyanın bu sorumluluklarını azaltan herhangi bir hüküm, anlaşma veya sözleşme hükümsüz olur³⁸⁶.

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'na göre denizde can veya yük kurtarmak üzere yapılacak herhangi bir rota değişikliği ile makul sebeplere dayanarak yapılan rota değişikliği nedeniyle yükün zayi olması veya yükte hasar meydana gelmesi halinde taşıyan sorumlu değildir³⁸⁷.

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda taşıyan, kaptan veya taşıyanın acentesinin gemiye yükletilmesine razı olmayacakları parlayıcı, infilak edici veya açıkça tehlikeli vasıf ve mahiyette oldukları anlaşılan yükler taşıyan tarafından varacakları yerden önce her an ve herhangi bir yerde gemiden çıkarılabileceği, tahrip edilebileceği ve zararsız hale sokulabileceği düzenlenmiştir. Üstelik bundan dolayı da taşıyan sorumluluğu söz konusu olamayacağı belirtilmiştir. Bu yüklerin gemiye yükletilmesinden doğacak zararlardan yükleticinin sorumlu olacağı belirtilmiştir. Bu yüklerin taşıyanın talimatı ve izniyle yükletilmiş olması halinde de, müşterek avarya

³⁸⁶ Lahey, Lahey/Visby Kuralları madde 3 fıkra 8.

³⁸⁷ Lahey, Lahey/Visby Kuralları madde 4 fıkra 4. Reynolds and Tsimplis; *Shipowners' Limitation of Liability*, p. 256; Karan; *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, p. 310.

hali hariç olmak üzere, taşıyan sorumluluğu söz konusu olmadan yine aynı yöntemlere başvurulabilir³⁸⁸.

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda, belirli bir tutarla sınırlı sorumluluk, gönderenin yükün cins ve değerini yükleme başlamadan önce bildirmemiş veya bildirmiş olmasına rağmen, bu beyanın koniementoya yazılmamış olması halinde söz konusudur. Ayrıca yine her iki konvansiyonda da taşıyan ile gönderen arasında akdedilen bir sözleşme ile konvansiyonda sınırları çizilen meblağdan az olmamak üzere daha farklı bir meblağın kararlaştırılabileceği öngörülmüştür³⁸⁹. Ancak yine her iki konvansiyon hükümlerine göre, gönderen yükün değeri hakkında koniementoda kasten yanlış beyanda bulunmuş ise, yükün zayi olması veya hasara uğraması halinde taşıyan sorumlu tutulamayacaktır³⁹⁰.

Bu ortak noktalar dışında taşıyanın sorumluluğu, Lahey Kuralları'na göre, yükün değerinin koniementoya kaydettirilmemesi halinde, yükün zayi olması veya hasara uğramasından dolayı, koli veya parça başına, 100 altın sterlin veya bu miktara denk gelen bir meblağ ile sınırlandırılmıştır³⁹¹.

Lahey/Visby Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğu ise, koli ile birim başına belirlenen tutar ile yükün brüt ağırlığının her kilogram başına belirlenen tutardan hangisi yüksek ise, bununla sınırlıdır³⁹². Bunun hesabı ise koli veya ünite başına sorumluluğun sınırı 10.000 Frank olarak ve yükün gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için sorumluluk sınırı ise 30 Frank kabul edilerek yapılacaktır.

Lahey/Visby Kuralları'nda tahsil edilebilecek miktarın hesaplanması, yükün sözleşmeye uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre yapılmalıdır. Bu değer belirlenmesi ise yükün borsa fiyatına göre veya böyle bir fiyat yoksa, cari piyasa fiyatına veya her ikisinin de yokluğu halinde aynı nitelikte ve kalitede yükün olağan değerine göre belirlenir.

³⁸⁸ Lahey, Lahey/Visby Kuralları madde 4 fıkra 6.

³⁸⁹ Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 137.

³⁹⁰ Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 138.

³⁹¹ Lahey Kuralları madde 4 fıkra 5. Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 34; Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 135; Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 195; Karan; *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, p. 358.

³⁹² Karan; *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, p. 363; Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 34; Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 199; Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 135; Meltem Deniz Güner Özbek; *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Springer - Verlag Berlin Heidelberg 2008, p. 204.

Lahey/Visby Kuralları ise gelen bir başka yenilik ise yükletenin, konteyner içerisinde bulunan koli veya paketlenmiş üniteleri de konişmentoda bildirebilmesi olanağıdır. Bildirmesi halinde, konteyner içerisindeki her bir birim veya ünite bir birim olarak kabul edilecektir³⁹³. Bildirmemesi halinde ise konteyner kendi başına bir ünite olarak kabul edilecektir³⁹⁴.

Lahey Kuralları'nda bulunmamasına rağmen Lahey/Visby Kuralları'nda zarara taşıyanın kastı veya pervasızca bir davranışı veya böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlemiş olduğu bir fiili veya ihmalinin sebep olduğu ispat edilirse, taşıyan daha önce bahsettiğimiz sorumluluk sınırlarından yararlanamaz³⁹⁵.

4.2.3. Hamburg Kuralları

4.2.3.1. Genel Olarak

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nın aksine Hamburg Kuralları'nda taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü ve yüke özen gösterme yükümlülüğünden bahsedilmemiştir. Zira Hamburg Kuralları ile yükün zayi olması, hasara uğraması veya geç teslim edilmesi hallerinde oluşacak zararlardan doğan sorumluluk düzenlenmiştir³⁹⁶.

³⁹³ Ancak bu durum da bazı zorlukları ortaya çıkarmıştır. Zira, Avusturalya'da mahkemenin önüne bir konteynerin içerisinde posterler ve baskılardan oluşan 200.945 parça olduğu yönünde bir dava gelmiştir. Bunun hakkında *Reynolds and Tsimplis*: "... However this is not without complications. In an Australian case, the bill of lading for a shipped container was issued including a statement that the container was 'said to contain 200,945 pieces', in the following line stating 'posters and prints' while 'column number of packages' contained the number one. At first instance it was held that each and every one of these posters and prints were units. The Full Court of Federal Court of Australia disagreed with this conclusion. However, the judges disagreed on which is the correct position" şeklinde bir örnek vermiştir. Reynolds and Tsimplis; *Shipowners' Limitation of Liability*, p. 261

³⁹⁴ Bunun hakkında yapılan tartışmalar ve görüş ayrılıkları hakkında bilgi için bkz. Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 176.

³⁹⁵ Lahey/Visby Kuralları'nın mükerrer 4. maddesinin 4. fıkrasında (madde 4bis/4), aynı ifade taşıyanın adamları ve temsilcileri için kullanılmıştır. "(4) Nevertheless, a servant or agent of the carrier shall not be entitled to avail himself of the provisions of this Article, if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the servant or agent done with intent to cause damage or recklessly and with knowledge that damage would probably result." Ayrıca bkz. Pingfat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 140.

³⁹⁶ Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 38; Ateş; *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun" Türk Hukukuna Etkisi*, s. 15; Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu*

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda bahsedilen sorumluluk süresinde de Hamburg Kuralları ile birlikte değişikliğe gidilmiştir. Zira Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğu yüklemenin başlangıcından boşaltmanın sona erdiği ana kadar devam etmesine rağmen, Hamburg Kuralları'nda yükün taşınmak üzere teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar taşıyanın sorumluluğu devam etmektedir.

Bu başlık altında Hamburg Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğu açıklanırken olabildiğince tekrardan kaçınılacak ve Lahey, Lahey/Visby Kuralları arasındaki farklılıklardan da bahsedilecektir. Zira her ne kadar Türkiye Hamburg Kuralları'na taraf değise de Türk Ticaret Kanunu'nda bu konvansiyonun izlerine rastlamak mümkündür.

4.2.3.2. Taşıyanın Yükün Zayi Olması, Hasara Uğraması veya Geç Teslim Edilmesinden Doğan Zararlardan Sorumluluğu

4.2.3.2.1. Genel Olarak

Hamburg Kuralları düzenlemesine göre taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için, zararın yükün zayi olması, hasara uğraması veya geç teslim edilmesi hallerinden ileri gelmesi gerekmektedir³⁹⁷. Konvansiyonda, yükün zayi olması veya hasara uğraması kavramlarından ne anlaşılması gerektiği belirtilmemiş ancak hangi halde gecikmenin söz konusu olacağı düzenlenmiştir.

Konvansiyonun sistematığına baktığımızda ise, öncelikle taşıyanın sorumluluk süresini düzenlenme yoluna gitmiştir. Zira Hamburg Kuralları'nda taşıyanın sorumlu olduğu süre zarfı genişletilmiştir. Bundan sonra ise sorumluluğun sebebi düzenlenmiştir. Sorumluluğun sebebi altında taşıyanın kusuru hakkında da bazı hükümler açıklığa kavuşturulmuştur. Daha sonra ise sorumluluğun sınırları düzenlenmiştir. Konvansiyon ayrıca sorumluluğu sınırlama hakkının kaybını ve özel olarak güverte yükünü düzenlemiştir. Taşıyanın sorumluluğu başlığı altında son olarak da fiili taşıyanın sorumluluğunu düzenlemiştir. Bu başlık altında

Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, s. 68; Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 216; Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 41.

³⁹⁷ Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 216; Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 68; Ateş; *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun" Türk Hukukuna Etkisi*, s. 15; Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 41; Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 38.

konvansiyonun sistematığı içerisinde kalarak konumuzla ilgili kısımları açıklayacağız.

4.2.3.2.2. Sorumluluk Süresi

Taşıyan, navlun sözleşmesiyle birlikte, yükü taşımak üzere teslim alması ve varma yerinde gönderilene teslim etmesi anları ile bunların arasında kalan süre³⁹⁸ boyunca yükün bakım ve muhafazasını üzerine almış olmaktadır. Zira bu husus Hamburg Kuralları'nın 4. maddesinin 1. fıkrasında da; *"taşıyanın işbu konvansiyon hükümlerine göre sorumluluğu, yük yükleme limanında, taşıma sırasında ve boşaltma limanında muhafazası altında bulunduğu sürece devam eder"*³⁹⁹ denilerek belirtilmiştir. Burada bakım ve muhafaza borcundan anlaşılması gereken ise taşıyanın yüke özen borcudur⁴⁰⁰. Dikkat edilmesi gerek husus, Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğunun yükün teslim alındığı an ile teslim edildiği an değil, sadece yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın sona erdiği an arasındaki zaman itibarıyla düzenlenmiş olmasıdır⁴⁰¹.

Yükün taşıyanın muhafazası altında sayılacağı süre teslim alma ve teslim etme bakımından açıkça Hamburg Kuralları'nda belirtilmiştir. Yükün taşıyanın muhafazası altında sayılacağı süreyi teslim alma ve teslim etme açısından ikiye ayırarak incelemekte fayda vardır. Dolayısıyla ilk olarak, Hamburg Kuralları'nda düzenlenen, yükün teslim alınmasıyla taşıyanın özen gösterme borcunun başlangıcı ile teslim alma kavramı açıklanacaktır. Daha sonra ise, Hamburg Kuralları'nda düzenlenen, yükün teslim edilmesiyle taşıyanın özen gösterme borcunun bitişi ile teslim etme kavramı açıklanacaktır.

³⁹⁸ Taşıyanın yükü teslim alması, varma yerinde gönderilene teslim etmesi anı ile bunların arasında kalan süre boyunca süreceği hakkında Ping-fat; *"... His responsibility is again continuous rather than limited to the time before or at the commencement of the voyage"* diyerek belirtmiştir. Bkz. Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 63.

³⁹⁹ Karan bu hususu; *"the carrier is liable for breach of the obligation to carry goods in his custody. His liability should therefor be limited to the period while he is in charge of goods ..."* diyerek belirtmiştir. Bkz. Karan; *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, p. 225. Hamburg Rules Article 4/1: *"The responsibility of the carrier for the goods under this Convention covers the period during which the carrier is in charge of the goods at the port of loading, during the carriage and at the port of discharge."*

⁴⁰⁰ Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 70; Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 128.

⁴⁰¹ Bu husus Lahey, Lahey/Visby Kuralları madde 1/e ve madde 7 ile açıkça anlaşılmaktadır. Zira bu maddelerde; *"... the period from the time when the goods are loaded on to the time they are discharged from the ship"* ile *"... the custody and care and handling of goods prior to the loading on, and subsequent to, the discharge from the ship on which the goods are carried by sea"* şeklinde hükümler bulunmaktadır.

4.2.3.2.2.1. Teslim Alma

Hamburg Kuralları'na göre, taşıyanın yükü gönderen veya onun hesabına hareket eden bir kimseden veya yükleme limanı kanun veya düzenlemelerine göre yükün yükleme amacıyla kendilerine teslimi mecburi olan bir makam veya üçüncü kişiden teslim aldığı anda muhafazası altında sayılır.

Teslim alma, taşıyanın taşınmak üzere yükü kabulü ile yük üzerinde vasıtalı veya vasıtasız zilyetliği elde etmesidir⁴⁰². Zilyetliği elde etmesi ise zilyetliğin devri⁴⁰³ ile gerçekleşir. Vasıtalı zilyetliği elde etmenin de yeterli olduğu ise Hamburg Kuralları'nın 4. maddesinin 3. fıkrasından anlaşılmaktadır. Zira bu hükme göre konvansiyonda geçen taşıyan sözünden taşıyanın adamları veya görevlilerinin de anlaşılması gerektiği belirtilmiştir. Dolayısıyla yükün, taşıyanın adamları veya görevlileri tarafından da teslim alınması halinde taşıyan tarafından teslim alınmış gibi hüküm doğuracaktır. Hükümün düzenlenme amacına bakıldığında yükün, fiili taşıyan veya adamları tarafından teslim alınması da sorumluluk sürecinin başlamış olması için yeterli olmalıdır⁴⁰⁴.

Yükün teslim alınması yüklenmeden önce karada, yükleme anında veya gemide teslim alma olarak üç şekilde karşımıza çıkabilir⁴⁰⁵. Yüklemeden önce karada teslim edilmesi ve gemide teslim alma hallerinde teslim zamanı konusunda bir sorun ortaya çıkmayacaktır. Yükleme anında teslimde ise, yükün yükleme maksadıyla kullanılan yardımcı araca takılmasıyla⁴⁰⁶ teslim gerçekleşmiş kabul

⁴⁰² Vasıtalı vasıtasız zilyetlik hakkında detaylı bilgi için bkz. Ünal ve Başpınar; *Şekli Eşya Hukuku*, s. 105-108; Sirmen; *Eşya Hukuku*, s. 58; Mehmet Ayan; *Eşya Hukuku I Zilyetlik ve Tapu Sicili*, Konya 2012, s. 56.

⁴⁰³ Zilyetliğin devri tarafların karşılıklı rızalarıyla bir eşya üzerindeki mevcut zilyetliğin evvelki zilyetten aynen ve olduğu gibi halihazır zilyet tarafından kazanılmasına denir. Bu terim esas itibarıyla evvelki zilyedin zilyetliğini yeni zilyede olduğu gibi aktarması hali için kullanılır. Bunun hakkında detaylı bilgi için bkz. Ünal ve Başpınar; *Şekli Eşya Hukuku*, s. 124. Sirmen; *Eşya Hukuku*, s. 64 vd.

⁴⁰⁴ Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 127; Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 38; Ateş; *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun" Türk Hukukuna Etkisi*, s. 16.

⁴⁰⁵ Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 48; Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 90.

⁴⁰⁶ Zira sözleşme ile Free In and Out (FIO) şart edilmişse yükün yükleme donanımından (yani yük kancasından) çözüldüğü anda taşıyan yükü teslim almış sayılmalıdır. Free In and Out, Stowed (FIOS) şart koşulmuşsa istifleme faaliyeti sona erince taşıyan yükü teslim almış sayılmalıdır. Detaylı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 91.

edilmelidir⁴⁰⁷. Parça veya partilerden oluşan yüklerde ise, her bir parça veya parti yükün yükleme maksadıyla kullanılan yardımcı araca takılmasıyla o yük açısından teslim gerçekleşmiş sayılmalıdır⁴⁰⁸.

Hamburg Kuralları'nda taşıyanın yükü yükleme limanı kanun veya düzenlemelerine göre yükün yükleme amacıyla kendilerine teslimi mecburi olan bir makam veya üçüncü kişiden teslim alması hali de düzenlenmiştir. Bu düzenlemenin sebebi, deniz yolu ile yük taşıma alanında yükün doğrudan taşıyana teslim edilmesi veya gemiye götürülmesinden ziyade genellikle liman işletme veya idareleri aracılığıyla taşıyana teslim edildiği görülmektedir. Zira, bir çok limanda yükleme, aktarma ve boşaltma işlerinin yürütülmesi liman işletme ve idarelerinin tekelindedir. İşte bu doğrultuda, Hamburg Kuralları'nda, yükleme limanı kanun ve düzenlemelerine göre yükün, yükleme amacıyla kendilerine teslimi zorunlu olan makam veya üçüncü kişiye tesliminin taşıyana teslim olmadığı belirtilmiştir⁴⁰⁹.

4.2.3.2.2.2. Teslim Etme

Hamburg Kuralları'na göre, taşıyanın yükü gönderilene teslim ettiği ana kadar, yük taşıyanın muhafazası altında sayılır. Ancak gönderilenin yükü taşıyandan teslim etmediği hallerde, taşıyanın onu sözleşme hükümlerine, boşaltma limanı kanunlarına veya oradaki cari ticari teamüle uygun olarak gönderilenin teslimüne hazır bulundurulması veya boşaltma limanı kanun ve düzenlemelerine göre yükün kendilerine teslimi mecburi olan makam veya üçüncü kişiye teslim ettiği ana kadar muhafazası altında sayılır⁴¹⁰.

⁴⁰⁷ Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 90; Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 49.

⁴⁰⁸ Dökme ve sıvı yüklerde ise, bir zaman dilimi içerisinde devam eden teslim söz konusu olduğu için teslim anı, yükün tamamının gemiye pompalandığı an olarak kabul edilmelidir. Detaylı bilgi için bkz. Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 50.

⁴⁰⁹ Bu hususta bir zorunluluk olmadığı durumlarda ise taşıyanın bu yola başvurup başvurmamasına göre teslim anı değişecektir. Yani; zorunluluk olmamasına rağmen taşıyan yükün liman işletme veya idaresince teslim alınması yoluna başvurmuşsa, yükün liman işletme veya idaresince teslim alınması, taşıyanın yükü teslim alması hükmünde olacaktır. Ters durumda ise, gönderen tarafın başvurusuyla yükün liman işletme veya idaresince teslim alınması halinde, yükün liman işletme veya idaresince teslim alınması, taşıyanın teslim alması hükmünde olmayacaktır.

⁴¹⁰ Seven; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 38; Ateş; *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımlar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun" Türk Hukukuna Etkisi*, s. 16; Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 93.

Teslim etme, taşıyanın zilyetliği devrederek yetkili gönderilenin yük üzerinde vasıtalı veya vasıtasız zilyet olmasını sağlamasıdır. Hamburg Kuralları'na göre "gönderilen" ibaresi aynı zamanda gönderilenin adamları ve görevlilerini de içine alacak şekilde kullanılmaktadır. Dolayısıyla gönderilenin adamları ve görevlilerine yapılan teslim de gönderilene yapılan teslimle aynı sonucu doğurmaktadır⁴¹¹.

Gönderilenin yükü teslim almadığı hallerde, taşıyanın yükü sözleşme hükümlerine veya boşaltma limanı kanunlarına veya oradaki cari teamüle uygun olarak gönderilenin tesellümüne hazır durumda bulundurması, taşıyanın yükü teslim etmiş sayılması için yeterlidir. Teslimin bu sonucu doğurabilmesi için yasal zorunluluğun mevcut olması şarttır⁴¹².

4.2.3.2.3. Taşıyanın Kusuru

Yükün zayi olması, hasara uğraması veya geç teslim edilmesi ve buna sebep olan olayın Hamburg Kuralları'nın 4. maddesi uyarınca yükün taşınmak üzere teslim alındığı an ile varma limanında teslim edildiği an arasındaki sürede meydana gelmesi halinde, taşıyanın bu sebeple ortaya çıkan zarardan sorumlu olduğu yönünde karine doğmaktadır. Bu karinenin çürütülebilmesi için taşıyan, adamları veya görevlileri zayi olma, hasara uğrama veya geç teslim edilmeden doğan zararı önlemek için alınması makul ölçüde beklenebilecek bütün tedbirlerin alındığını kanıtlamalıdır. İşte bu sebepten dolayı zayi olma, hasara uğrama veya geç teslim edilmeden doğan zararlar aksi kanıtlanmadığı sürece taşıyan, adamları veya görevlilerinin kusurundan ileri gelmiş sayılmaktadır. Yani taşıyan, adamları veya görevlileri sadece kusuru bulunduğu hallerde sorumlu olmamaktadırlar. Zira taşıyan, adamları veya görevlileri kusursuzluklarını ispatlayamadıkları zaman da yükün zayi olması, hasara uğraması veya geç teslim edilmesiyle oluşan zarardan sorumlu olmaktadır⁴¹³.

Taşıyan, adamları veya görevlilerinin kusursuzluklarını ispatlayabilmeleri için zayi olmaya, hasara uğramaya veya geç teslime neden olan olayın sebebini açıklamalıdır. Zira ancak olayın sebebini açıklanmasıyla birlikte, taşıyan, adamları veya görevlileri; zayi olma, hasara uğrama veya geç teslim edilmeden

⁴¹¹ Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 93; Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 54.

⁴¹² 2.3.2.2.1. *Teslim Alma* başlığı altında bahsettiğimiz hususlar burada da aynı şekilde geçerlidir.

⁴¹³ Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 58; Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 94.

doğan zararı önlemek için alınması makul ölçüde beklenebilecek bütün tedbirlerin alındığını kanıtlayabilecek duruma gelirler. Tüm bunlara gereksinim olmasının sebebi ise kusur karinesine dayanan sorumluluğun, taşıyanın aleyhine kabul edilen karineyi çürütmemesi halinde taşıyanın kusurlu sayılmasını ve kusurlu sayıldığı için de sorumlu tutulmasını gerektirmesidir⁴¹⁴.

Hamburg Kuralları'nın 5. maddesinin 7. fıkrasında; *"yükün zayi olmasına, hasara uğramasına veya geç teslim edilmesine taşıyan, adamları veya görevlilerinin kusuru ile başka bir sebep birlikte yol açmışsa, taşıyan zayi olma, hasara uğrama veya geç teslim edilmeden ileri gelen zararlardan kusuru oranında sorumludur"*⁴¹⁵ denilmiştir⁴¹⁶. Bu düzenlemenin amacı ise zarara taşıyan, adamları veya görevlilerinin kusuru ile başka bir sebebin birlikte yol açması halinde dahi zararın meydana gelmesinde başka bir sebebin de etkisinin olduğunu taşıyanın kanıtlaması gerekmesidir. Bununla birlikte taşıyan zararın bu olaydan kaynaklanan kısmını da ispatlamalıdır⁴¹⁷.

4.2.3.2.4. Yükün Zayi Olması, Hasara Uğraması veya Geç Teslim Edilmesi

Yükün zayi olması, hasara uğraması ve geç teslim edilmesi kavramları daha önce detaylıca anlatıldığı için,⁴¹⁸ konu, bu kavramların bilindiği varsayımıyla açıklanacaktır. Dolayısıyla burada sadece Hamburg Kuralları'nın yükün zayi olması,

⁴¹⁴ Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 98.

⁴¹⁵ Hamburg Rules Article 5/7: *"Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery, the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided, that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto."*

⁴¹⁶ Bu hususun açıkça ifade edilmemiş olması halinde dahi Hamburg Kuralları madde 5 fıkra 1 düzenlemesinden dolayı taşıyanın, zararın kendisinin veya adamları ve görevlilerinin kusurundan kaynaklanmayan kısmından sorumlu tutulmasının zaten mümkün olmayacağını düşünen yazar için bkz. Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 101.

⁴¹⁷ Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 101; Yetiş Şamlı; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 68.

⁴¹⁸ Zayi olma kavramı *Üçüncü Bölüm - 3.2.1. Yükün Zayi Olması veya Hasara Uğraması Sebebi ile Sorumluluk - 3.2.1.1. Yükün Zayi Olması* başlığı altında detaylıca incelenmiştir. Hasara uğrama kavramı *Üçüncü Bölüm - 3.2.1. Yükün Zayi Olması veya Hasara Uğraması Sebebi ile Sorumluluk - 3.2.1.2. Yükün Hasara Uğraması* başlığı altında detaylıca incelenmiştir. Geç teslim etme kavramı ise *Üçüncü Bölüm - 3.2.2. Yükün Gereken Süre İçerisinde Taşınmaması Sebebi İle Sorumluluk - 3.2.2.2. Yükü Geç Teslim Etme* başlığı altında detaylıca incelenmiştir.

hasara uğraması veya geç teslim edilmesini düzenleyen hükümleri ve diğer düzenlemelerden farklılıkları üzerinde durulacaktır.

Hamburg Kuralları'na göre taşıyan, yükün zayi olması, hasara uğraması yahut geç teslim edilmesinden doğan zararlardan; zayi olmaya, hasara veya gecikmeye yol açan olayın, yük taşıyanın muhafazası altında bulunduğu sırada (konvansiyonun 4. maddesi uyarınca) meydana gelmiş olması nedeniyle sorumludur⁴¹⁹. Ancak taşıyanın veya adamlarının meydana gelen olay ve bundan doğan zararı önleyebilmek için makul surette istenebilecek olan bütün tedbirleri almış olduklarını ispat etmeleri halinde sorumluluktan kurtulabilirler. İşte Hamburg Kuralları'nın taşıyanın sorumluluğu hakkında belirlediği temel yol budur.

Hamburg Kuralları'nın getirdiği yeniliklerden biri yükün zamanında teslim edilmemesi halinde, yükü zayi olmuş kabul edebilme fırsatıdır. Ancak yükün zamanında teslim edilemediği her olayda yükü zayi olmuş kabul etmek, taşıyan açısından bir haksızlık doğuracaktır. Zira, Hamburg Kuralları'na göre taşıyanın geçici bir süre yükü teslim etmekten yoksun kaldığı hallerde, yükün zayi olması söz konusu değildir. Hamburg Kuralları'nın 5. maddesinin 3. fıkrasında; *"yükün zayi olması nedeniyle talepte bulunmaya hakkı olan kimse, bu maddenin 2. fıkrası uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız 60 gün içerisinde 4. madde nedeniyle teslim olunmayan yüke zayi olmuş gözüyle bakabilir"*⁴²⁰ denilerek, 60 gün içerisinde teslim edilmeyen yükün, zayi olmuş kabul edilebileceği belirtilmiştir. Burada gönderilene bir seçim hakkı tanınmaktadır. Zira 60 gün geçtikten sonra gönderilen yükü teslim almaya zorlanamayacağı gibi istemesi halinde yükü teslim de alabilir. Dolayısıyla bu hükmün asıl amacı 60 gün geçmesiyle hemen yükü zayi olmuş kabul etmekten ziyade taşıyanın, gönderilenden daha fazla beklemesini talep etmesini engellemektir. Bunun sebebi ise 60 günün geçmesiyle birlikte, yükün zayi olduğuna dair, aksi taşıyan tarafından ispat edilemeyen bir karine ortaya çıkmaktadır.

Hamburg Kuralları'nın getirdiği bir başka önemli yenilik ise yükün geç teslim edilmesi halinde doğan zararlardan sorumluluktur. Zira daha önce de belirttiğimiz üzere Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda yükün geç teslim edilmesi halinde oluşan

⁴¹⁹ Karan; *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, p. 225; Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 21 and 63.

⁴²⁰ Hamburg Rules Article 5/3: *"The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article."*

zararlar düzenlenmemiştir. Uluslararası deniz yolu ile yük taşımacılığı alanında taşıyanın yükün geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan sorumluluğu, ilk defa Hamburg Kuralları ile düzenlenmiştir. Hamburg Kuralları'nın 5. maddesinin 2. fıkrasında geç teslim; *"yük navlun sözleşmesinde öngörülen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre zarfında veya böyle bir anlaşma yoksa olayın özelliklerine göre, tedbirli bir taşıyandan riayet etmesi makul surette istenebilecek olan süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme vardır"*⁴²¹ şeklinde açıklanmıştır.

Geminin varma limanına tahmini varış tarihi belirlenmişse, bu bir teslim süresinin kararlaştırılmış olduğu sonucuna varılması için yeterlidir. Bir teslim süresinin kararlaştırılmadığı hallerde ise teslim süresi, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan riayet etmesi istenebilecek makul süredir⁴²². Hamburg Kuralları'nın belirttiğimiz ilgili maddesinde *"diligent carrier"* yani *"tedbirli bir taşıyan"*dan bahdedildiği için objektif bir ölçünün kabul edildiği söylenebilir. Bu objektif kriter çerçevesinde her somut olay kendine göre değerlendirilecektir⁴²³.

Bu genel hükümler dışında Hamburg Kuralları bazı durumlarda taşıyanın sorumluluğunu özel olarak düzenlemiştir. Bu düzenlemeler aşağıda, ayrı bir başlık altında, incelenecektir.

⁴²¹ Hamburg Rules Article 5/2: *"Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case."*

⁴²² Tedbirli bir taşıyandan riayet etmesi istenebilecek makul süre hakkında deyatlı bilgi konu Türk Ticaret Kanunu açısından incelenirken *Üçüncü Bölüm - 3.2.2. Yükün Gereken Süre İçerisinde Taşınmaması Sebebi İle Sorumluluk* başlığı altında verildiği için üzerinde durulmayacaktır.

⁴²³ Ancak burada unutulmamalıdır ki, Hamburg Kuralları düzenlemesine göre, geç teslim sebepli olan olay yük taşıyanın muhafazası altında iken olmuş olması gerekmektedir. Yani, diyelim ki, taşıyan yükleme limanında yükü teslim almakta geciktiği için varma limanına gecikme ile ulaştı. Bundan dolayı da taşıyan yükü teslimde gecikti. İşte bu durumda; gecikmeye yol açan olay yük henüz taşıyanın muhafazası altına girmeden meydana geldiği için, Hamburg Kuralları çerçevesinde bir geç teslim söz konusu değildir. Taşıyanın bu tür gecikmeden ileri gelen zararlardan sorumluluğu (Hamburg Kuralları'na göre değil) taşımaya uygulanacak ulusal hukuka tâbidir. Bu örnek için bkz. Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 84.

4.2.3.2.5. Özel Olarak Düzenlenmiş Haller

4.2.3.2.5.1. Yangın⁴²⁴

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda taşıyan ve adamlarının geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin kusurundan ve şahsi kusurundan kaynaklanmayan yangından ileri gelen zararlardan sorumlu olmadığını belirtmiştik. Hamburg Kuralları'nda ise yükün zayi olmasına, hasara uğramasına veya geç teslim edilmesine neden olan olay yangın ise, kusurun varlığı karine olarak kabul edilmemiştir. Yani yangın durumunda, ispat yükü taşıyan lehine ters çevrilmiştir. Bu husus Hamburg Kuralları'nın 5. maddesinin 4. fıkrasında; *"yükün yangın sebebiyle zayi olması, hasara uğraması veya geç tesliminden zarar gören kimse, yangının taşıyan, adamları veya görevlilerinin kusur veya ihmalleri yüzünden çıkmış olduğunu ispat ederse taşıyan sorumludur"*⁴²⁵ denilerek, belirtilmiştir. Ayrıca yine aynı maddenin aynı fıkrasında; *"zayi olma, hasara uğrama veya geç teslimden zarar gören kimse, zararın, taşıyan, adamları veya görevlilerinin yangını söndürmek ve sonuçlarını önlemek veya hafifletmek için alınması makul surette istenebilecek olan tedbirleri almaktaki kusur veya ihmallerinden ileri geldiğini ispat ederse taşıyan sorumlu olur"*⁴²⁶ şeklinde hüküm bulunmaktadır. Yani, yangını söndürmek ve sonuçlarını önlemek için tedbirlerinin alınmamasından veya alınmasındaki kusurlardan kaynaklanan zararlardan da, ispatlanması halinde taşıyan sorumlu olacaktır⁴²⁷.

Gemide çıkan yangının sebebini ya da yangını söndürmek ve zarar verici sonuçlarını önlemek veya azaltmak için alınabilecek bütün tedbirlerin alınıp alınmadığını ispatlamak zarar gören bakımından oldukça güçtür⁴²⁸. Bunun farkında

⁴²⁴ Bu konu Türk Ticaret Kanunu düzenlemesi bakımından *Üçüncü Bölüm - 6.2. Geminin Teknik Yönetimi ve Yangın - 6.2.2. Yangın* başlığı altında detaylıca anlatıldığı için burada sadece Hamburg Kuralları düzenlemesi üzerinde durulacaktır.

⁴²⁵ Hamburg Rules Article 5/4: *"(a) The carrier is liable (i) for loss of or damage to the goods or delay in delivery caused by fire, if the claimant proves that the fire arose from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents..."*

⁴²⁶ Hamburg Rules Article 5/4: *"... (ii) for such loss, damage or delay in delivery which is proved by the claimant to have resulted from the fault or neglect of the carrier, his servants or agents in taking all measures that could reasonably be required to put out the fire and avoid or mitigate its consequences."*

⁴²⁷ Karan; *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, p. 296; Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 89.

⁴²⁸ Hatta gemide çıkan yangının sebebini ya da yangını söndürmek ve zarar verici sonuçlarını önlemek veya azaltmak için alınabilecek bütün tedbirlerin alınıp alınmadığını ispatlamanın zarar gören bakımından oldukça güç olmasından dolayı, doktrinde yangından sorumsuzluk ilkesinin

olarak Hamburg Kuralları gemideki yangının yükü etkilemesi halinde, zarar gören kimsenin veya taşıyanın talebi üzerine yangının sebep ve koşulları hakkında denizcilik teamülleri uyarınca bir araştırma yapılmasını öngörmüştür.

4.2.3.2.5.2. Canlı Hayvan

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda canlı hayvanların taşınmasına dair bir düzenleme bulunmamaktadır. Zira Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda canlı hayvan yük olarak kabul edilmemiştir⁴²⁹. Ancak Hamburg Kuralları'nda canlı hayvanlar açık bir şekilde yük olarak kabul edilmişlerdir. Canlı hayvanların taşınmasında yük taşınmasına kıyasla daha farklı tehlikelerin (susuzluk, havasızlık veya hastalık bulaşması) ortaya çıkabileceğinden hareketle de özel olarak düzenlenmiştir.

Taşıyan, canlı hayvan taşımalarında, böyle bir taşımanın özel tehlikeleri sonucu ortaya çıkan zayi olma, hasara uğrama veya geç teslim edilmesinden⁴³⁰ doğan zararlardan sorumlu değildir⁴³¹. Taşıyan, gönderenin canlı hayvanlar hakkındaki talimatına uygun hareket ettiğini ve olayın şartlarına göre zayi olma, hasara uğrama ve gecikmenin de böyle bir taşımanın özel tehlikeleri sonucu olabileceğini ispat ederse, zayi olma, hasara uğrama ve gecikmenin bu tehlikelerden ileri geldiği varsayılır⁴³². Taşıyanın böyle bir zararın canlı hayvan taşımanın özel tehlikeleri sonucunda doğmuş olabileceğini ispat etmesi yeterlidir. Yani zararın doğumu açısından taşıyan lehine bir karine öngörülmektedir. Gönderilenin bu karineyi çürütebilmesi için bu zararda taşıyanın kusuru olduğunu ispat etmesi gerekmektedir.

esasinda pratik olarak değiştirilmediği de dile getirilmektedir. Bu yönde bkz. Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 104. Bu husus hakkında Ping-fat; "arguably, the carrier's position has been ameliorated under the Hamburg Rules, given in particular, the practical difficulty for the cargo-owner to establish the origin of a fire on board, or reconstruct, after the event, the circumstances surrounding the outbreak of a fire, and furthermore, to prove affirmatively that the fire was the immediate cause of the loss or damage in question" şeklinde açıklamada bulunmuştur. Bkz. Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 90.

⁴²⁹ Reynolds and Tsimplis; *Shipowners' Limitation of Liability*, p. 251; Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 18; Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 178.

⁴³⁰ Geç teslim edilme hususu Karayolu ile Eşya Taşınmasına İlişkin Uluslararası Konvansiyon'da (CMR Konvansiyonu) düzenlenmemiştir. Zira bu konvansiyonda madde 17 fıkra 4 bent f'de; "madde 18 paragraf 2 ila 5'e uygun olmak üzere kayıp veya hasar durumları aşağıda belirtilen koşullardan bir veya bir kaçının doğal sonucu olan özel risklerden doğmuş ise, taşımacı sorumlu tutulamaz ... f) canlı hayvan nakli" denilmiştir. (İngilizce): "Subject to article 18, paragraphs 2 to 5, the carrier shall be relieved of liability when the loss or damage arises from the special risks inherent in one or more of the following circumstances: ... f) the carriage of livestock."

⁴³¹ Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 218.

⁴³² Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 218.

4.2.3.2.5.3. Can veya Yük Kurtarma

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda denizde can veya yük kurtarma amacıyla rotadan ayrılma şeklinde çok dar bir sorumsuzluk sebebi yer almaktadır. Hamburg Kuralları'ndaki denizde can veya yük kurtarma amacıyla alınan tedbirler ise özel olarak düzenlenmiştir ve rotadan ayrılma halini de içerisine almaktadır⁴³³.

Hamburg Kuralları'nın 5. maddesinin 6. fıkrasında can veya yük kurtarma hakkında; *"taşıyan, müşterek avarya hali hariç, denizde can kurtarmak için alınan tedbirlerden veya yük kurtarmak için alınan makul tedbirlerden ileri gelen zayi olma, hasara uğrama veya gecikmeden sorumlu değildir"* denilmiştir. Burada dikkat çeken iki husus bulunmaktadır. İlki, taşıyanın denizde can veya yük kurtarmak için alınan tedbirlerden dolayı ortaya çıkan zarar veya gecikmeden sorumsuzluğu için, tehlike içinde bulunan insan hayatının veya yükün kurtarılmış olması şart değildir. İkincisi ise, denizde can kurtarma bakımından *"makul tedbirler"* ifadesi kullanılmamışken, yük kurtarma açısından *"makul tedbirler"* ifadesinin kullanılmış olmasıdır.

Taşıyan, zarar veya gecikmenin denizde can veya yük kurtarmak için alınan (yük için makul) tedbirlerden ileri geldiğini ispat etmesi ile sorumluluktan kurtulabilir. Yani taşıyan ayrıca kusuru bulunmadığını ispat etmek zorunda değildir⁴³⁴.

4.2.3.2.5.4. Güverte Yüğü⁴³⁵

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda yük kavramı içerisine güvertede taşınacağı yazılı olan ve fiilen böyle taşınan yükler girmediğinden, Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nın güverte yüğü hakkında uygulama alanı yoktur⁴³⁶. Hamburg Kuralları'nda ise güvertede taşınan yük de yük kavramı kapsamında kabul edilmiş ve

⁴³³ Karan; *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, p. 312; Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 219.

⁴³⁴ Ancak zarar gören, zarar veya geç teslimin kurtarma tedbirlerinden ileri gelmediğini veya yük kurtarmak için alınan tedbirlerin makul olmadığını ispat edebilir. Esasında bu husus Türk Ticaret Kanunu bakımından can veya mal kurtarma ele alınırken *Üçüncü Bölüm - 6.3. Denizde Kurtarma* başlığı altında detaylıca anlatılmıştır.

⁴³⁵ Bu konu Türk Ticaret Kanunu düzenlemesi bakımından *Üçüncü Bölüm - 6.2. Geminin Teknik Yönetimi ve Yangın - 3.2.4. Yüğü Güvertede Taşınması Sebebi ile Sorumluluk* başlığı altında detaylıca anlatıldığı için burada sadece Hamburg Kuralları düzenlemesi üzerinde durulacaktır.

⁴³⁶ Lahey, Lahey/Visby Rules 1/c: *"'Goods' includes goods, wares, merchandise and articles of every kind whatsoever except live animals and cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried."* Ayrıca bkz. Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 128.

taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen genel hükümlerden ayrıca özel olarak düzenlenmiştir.

Deniz yolu ile yük taşımada esas olanın yükün geminin kapalı yerlerinde taşınması olduğunu biliyoruz. Zira Hamburg Kuralları'na göre, yük güvertede ancak gönderen ile taşıyan arasındaki anlaşma veya ticari teamüle uygun olduğu ya da yürürlükteki kanun veya düzenlemelerce emrolunduğu takdirde taşınabilir. Yürürlükteki kanun veya düzenlemelerce emrolunduğu takdirde gönderenin izni aranmazken, anlaşma halinde gönderenin izni zımni de olabilir⁴³⁷.

Taşıyan, yükün güvertede taşınacağı veya taşınabileceği hakkında gönderenle anlaştığı zaman, bunu konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede belirtmekle yükümlüdür⁴³⁸. Bu belgelerde yükün güvertede taşınacağı belirtilmemişse, taşıyan güvertede taşıma hususunda bir anlaşma olduğunu ispat etmekle yükümlüdür. Bunun istisnası ise, taşıyan, gönderilen dahil konişmentoyu iyiniyetle iktisap eden üçüncü şahıslara karşı böyle bir anlaşmayı ileri sürme hakkına sahip değildir.

Yükün güvertede taşınacağı konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede belirtildiği takdirde, yükün güvertede taşınmasına göndereninin izni bulunduğu dair karine teşkil etmektedir. Dolayısıyla bunun aksi gönderen tarafından ispat edilmelidir. Bu hususun belgede belirtilmediği durumlarda ise gönderenin izninin bulunmadığına dair karine doğar ve aksini ispat yükü taşıyandadır⁴³⁹. Tüm bunlardan ayrı olarak, yükün güvertede taşınacağının ticari teamüle uygun olduğu ya da yürürlükteki kanun veya düzenlemelerce emrolunduğu takdirde yükün bu nedenle güvertede taşındığını taşıyan ispat etmekle yükümlüdür. Bu halde taşıyan ispat etmekle sorumluluktan kurtulmaktadır. Zira bu durum, doğrudan güvertede taşımadan kaynaklanan zararlardan taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkindir⁴⁴⁰.

⁴³⁷ Bu hususu Ping-fat; "it is clear, however, that the agreement to carry on deck is not required to be express or in writing" diyerek, açıklamıştır. Bkz. Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 133.

⁴³⁸ Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 218; Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 132.

⁴³⁹ Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 133.

⁴⁴⁰ Bu hususu Wilson; "Should the cargo be shipped on deck without consent or authority, this would no longer constitute a fundamental breach of contract, but the carrier's liability for loss, damage or delay in delivery would be restricted to that resulting solely from the carriage on deck" şeklinde açıklamıştır. Bkz. Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 219.

Hamburg Kuralları'nın 9. maddesinin 3. fıkrasında güverte yüküne ilişkin çok önemli bir düzenleme bulunmaktadır. Zira bu madde hükmünde;

*"yük bu konvansiyonun 9. maddesinin 1. fıkrası hükümlerine aykırı olarak güvertede taşınmışsa veya gönderenle anlaşmaya uygun olarak güvertede taşınmış olmakla birlikte, yükün güvertede taşınacağı konişmentoda belirtilmediği için, gönderilen dahil iyiniyetli konişmento hamiline karşı, taşıyanın böyle bir anlaşmayı ileri sürme hakkı yoksa, bu konvansiyonun 5. maddesinin 1. fıkrası hükmü saklı kalmak kaydıyla, taşıyan yalnız güvertede taşımanın sonucu olan zayi olma, hasara uğrama veya geç teslim edilme hallerinden sorumludur. Sorumluluğun kapsamı zayi olma, hasara uğrama veya geç teslim edilmeye neden olan olaya göre bu konvansiyonun 6. veya 8. maddeleri çerçevesinde belirlenir"*⁴⁴¹ denilmiştir.

Buna göre, Hamburg Kuralları'nın 9. maddesinin 1. fıkrasına aykırı olarak yükü güvertede taşımadan kaynaklanan zararlardan taşıyanın sorumluluğu sınırsızken, güvertede taşımadan kaynaklanmayan zararlardan sorumluluğu sınırlıdır. Yani her iki halde de taşıyan sorumludur. Ancak Hamburg Kuralları'nın 9. maddesinin 1. fıkrasına uygun olarak yükün güvertede taşınması halinde, taşıyan güvertede taşımadan kaynaklanan zararlardan sorumlu değildir. Yükü güvertede taşımanın sonucu olmayan zararlardan ise sorumluluğu devam etmektedir.

Son olarak ise, yükün ambarda taşınmasını öngören açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması, taşıyanın Hamburg Kuralları'nın 8. maddesinde düzenlenen fiil veya ihmali niteliğindedir⁴⁴².

4.2.3.3. Sorumluluğun Sınırlandırılması

4.2.3.3.1. Genel Olarak

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda, belirli bir tutarla sınırlı sorumluluk, gönderenin yükün cins ve değerini yükleme başlamadan önce bildirmemiş veya bildirmiş olmasına rağmen, bu beyanının konişmentoya yazılmamış olması halinde

⁴⁴¹ Hamburg Rules Article 9/3: "Where the goods have been carried on deck contrary to the provisions of paragraph 1 of this article or where the carrier may not under paragraph 2 of this article invoke an agreement for carriage on deck, the carrier, notwithstanding the provisions of paragraph 1 of article 5, is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, resulting solely from the carriage on deck, and the extent of his liability is to be determined in accordance with the provisions of article 6 or article 8 of this Convention, as the case may be."

⁴⁴² Bu husus aşağıda 2.3.4. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı başlığı altında daha detaylı anlatılacaktır.

söz konusudur⁴⁴³. Hamburg Kuralları'nda ise sınırlı sorumluluktan yararlanmak yükün cins veya değerinin konişmentoya yazılmamış olması şartına bağlanmamıştır. Zira, konvansiyonun konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belge düzenlenmesi şartına bağlı olmadan deniz yolu ile yük taşımaya dair her sözleşmeye uygulanacağı belirtilmiştir. Dolayısıyla Hamburg Kuralları'na göre yükün değeri ne olursa olsun, taşıyanın sorumluluğu önceden bilinen belirli bir tutarla sınırlıdır⁴⁴⁴.

4.2.3.3.2. Sorumluluk Sınırının Belirlenmesi

Hamburg Kuralları'nın 6. maddesinde sorumluluğun üst sınırının belirlenirken hesap birimi olarak Özel Çekme Hakkı (*Special Drawing Rights*) kabul edilmiştir⁴⁴⁵. Dolayısıyla Lahey/Visby Kuralları'na 21.12.1979 tarihli Ek Protokol⁴⁴⁶ ile gelen Özel Çekme Hakkı kavramı, Hamburg Kuralları'nda da taşıyanın tazmin borcunun üst sınırını belirlemede kullanılmaktadır.

Lahey Kuralları'nda sorumluluğun üst sınırı, koli ve birim esas alınarak belirlenmiştir. Bu husus Lahey/Visby Kuralları'nda, koli ve birimin esas alınmasına ek olarak ağırlık esasına da yer verilmiştir. Hamburg Kuralları'nda ise, taşıyanın

⁴⁴³ Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 176. Yükün cins ve değerinin konişmentoya yazılmamış olması şartına bağlı olan sınırlı sorumluluk düzenlemesinin, uygulamada taşıyan ve gönderen açısından ortaya çıkardığı sakıncalar hakkın detaylı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 151.

⁴⁴⁴ Ancak gönderen bu tutarı yeterli bulmazsa, duruma göre daha yüksek navlun ödemek suretiyle ve taşıyanla anlaşarak, Hamburg Kuralları'nda öngörülenin üstünde bir tutar belirleme imkanına sahiptir. Zira, bu husus Hamburg Kuralları madde 6 fıkra 4'te düzenlenmiştir. (Türkçe): "*Taşıyan ve gönderen anlaşmak suretiyle 1. fıkra'da öngörülenden daha yüksek bir sorumluluk sınırı tesbit edebilirler.*" (İngilizce): "*By agreement between the carrier and the shipper, limits of liability exceeding those provided for in paragraph 1 may be fixed.*"

⁴⁴⁵ Özel Çekme Hakkı, ilk kez 1970 yılında uluslararası bir likidite türü olarak Uluslararası Para Fonu tarafından oluşturulmuştur. Özel Çekme Hakkı, doğrudan doğruya yük veya hizmet bedellerini ödemedi kullanılan bir değer değildir. Özel Çekme Hakkı, Uluslararası Para Fonu'na üye devlete, Fon nezdinde sahip olduğu Özel Çekme Hakkı karşılığında, diğer bir üye devletin merkez bankasından o devletin parasını çekme imkanı veren bir haktır. Hamburg Rules Article 26/1: "*The unit of account referred to in article 6 of this Convention is the special drawing right as defined by the International Monetary Fund. The amounts mentioned in article 6 are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the special drawing right, of a Contracting State which is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the special drawing right, of a Contracting State which is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner determined by that State.*"

⁴⁴⁶ Bu Protokol 14.02.1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Detaylı bilgi için bkz. Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 41; Karan; *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, p. 364.

sorumluluğunu sınırlayan tutar, yükün zayi olması veya hasara uğraması ile geç teslim edilmesi halleri için farklı ölçüler esas alınarak belirlenmiştir.

Hamburg Kuralları'na göre, taşıyanın yükün zayi olması veya hasara uğraması sonucu meydana gelen zararlardan sorumluluğu, koli veya taşıma ünitesi başına 835 Özel Çekme Hakkına ya da zayi olan veya hasara uğrayan yükün brüt ağırlığının her kilogramı başına 2,5 Özel Çekme Hakkına eşit tutarlardan yüksek olanı ile sınırlandırılmıştır⁴⁴⁷. Ancak yük topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma aracına konmuş ise, konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede söz konusu taşıma aracının içeriği olarak belirtilen her koli veya taşıma ünitesi, sorumluluğu sınırlandıran tutarın hesaplanmasında esas alınacak koli veya taşıma ünitesi sayılır. Aksi halde, böyle bir taşıma aracına koyulan yük, tek bir taşıma ünitesi olarak kabul edilir⁴⁴⁸. Bu halde de aynı şekilde, iki sorumluluk sınırından yüksek olanı uygulanır. Ayrıca, taşıma ünitesinin bizzat kendisi zayi olur veya hasara uğrarsa, bu taşıma ünitesi taşıyanın malı olmadıkça veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça ayrı bir taşıma ünitesi sayılır.

Hamburg Kuralları uyarınca yükün gecikme ile teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan taşıyanın sorumluluğu, geç teslim edilen yük için ödenecek navlunun 2,5 katına eşit bir tutarla sınırlıdır. Ancak bu tutarın navlun sözleşmesi gereğince ödenecek olan toplam navlun miktarını hiçbir şekilde aşması mümkün değildir. Bununla birlikte, tek bir yük partisi söz konusu ise, gecikme zararlarından sorumluluk bu yük için ödenecek navlunun 2,5 katı ile değil, yalnızca ödenecek navlun miktarı ile sınırlıdır.

Bir olayda her iki durumun da, yani hem zayi olma veya hasara uğrama hem de geç teslim etmenin, gerçekleşmesi halinde sorumluluğu sınırlandırılan tutar, hiç bir halde yükün tamamen zayi olması halinde ödenecek tutardan fazla olamaz. Ayrıca Hamburg Kuralları'nın 7. maddesinin 1. fıkrasında; *"bu konvansiyonda öngörülen sorumsuzluk halleri ve sorumluluk sınırları navlun sözleşmesine konu olan yükün zayi olması, hasara uğraması veya geç teslimi yüzünden taşıyan aleyhine*

⁴⁴⁷ Reynolds and Tsimplis; *Shipowners' Limitation of Liability*, p. 283; Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 221; Ping-fat; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, p. 136. Koli, ünite, birim gibi kavramlar hakkında detaylı bilgi *Üçüncü Bölüm - 5. Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması - 5.2. Sorumluluk Sınırı* başlığı altında verilmiştir. Ayrıca detaylı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, ss. 155-160.

⁴⁴⁸ Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 221.

sözleşmeye, haksız fiile veya diğer bir hukuki sebebe dayanılarak açılacak bütün davalara uygulanır"⁴⁴⁹ denilmiştir. Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda da bulunan⁴⁵⁰ bu düzenlemenin sebebi ise, gönderen veya gönderilen olmayan malikin mülkiyet hakkının ihlali sebebiyle haksız fiile dayanan talep hakkı ileri sürülerek veya bir benzeri sebeple, sınırlı sorumluluk sisteminin dolanılmasını önlemektir.

4.2.3.4. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı

Lahey Kuralları'nda taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi hakkında bir düzenleme bulunmamaktadır⁴⁵¹. Hamburg Kuralları'na göre ise; zayi olma, hasara uğrama veya geç teslim etme hallerine, kasten veya pervasızca veya muhtemelen böyle bir zararın meydana geleceğinin bilinciyle işlenmiş bir fiil veya ihmalin sebebiyet verdiği ispat edilirse, taşıyan bir önceki başlıkta bahsedilen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz⁴⁵². Ayrıca taşıyanın adamları ve görevlileri de aynı şartların olması halinde, kendilerine tanınan sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanamazlar⁴⁵³.

Hamburg Kuralları'nda sınırlandırma hakkının kaybı için gereken kusur türü ikiye ayrılarak belirtilmiştir. İlki taşıyanın kastıdır. Bu kusur türünü tesbit edebilme açısından bir zorluk bulunmamaktadır. İkincisi, zarara sebebiyet veren fiil veya

⁴⁴⁹ Hamburg Rules Article 7/1: "The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss of or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise."

⁴⁵⁰ Esasında Lahey Kuralları'nda, akdi olmayan talep haklarının da sınırlı sorumluluğa tabi olup olmadığı düzenlenmemiştir. Ancak bu eksiklik Lahey/Visby Kuralları ile giderilmiştir. Zira, Lahey/Visby Kuralları madde 4bis hükmüne göre, navlun sözleşmesine konu olan yükün zayi olması veya hasara uğraması nedeniyle taşıyan aleyhine hangi hukuki sebebe dayanılarak dava açılırsa açılırsın, konvansiyonda taşıyan lehine öngörülen sorumsuzluk halleri ve sorumluluk sınırlamaları geçerli olacaktır. Hauge/Visby Rules Article 4bis/1: "The defences and limits of liability provided for in this Convention shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort."

⁴⁵¹ Ancak Lahey/Visby Kuralları'nda sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı, Varşova Konvansiyonu'nun 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değiştirilen 25. maddesi hükmü örnek alınarak düzenlenmiştir. Detaylı bilgi için bkz. İnci Deniz; *Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluğu*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt 50, Sayı 1-4, ss. 423-478.

⁴⁵² Burada dikkat edilmesi gereken, taşıyanın belirtilen nitelikteki kusurunun nadiren söz konusu olacağıdır. Dolayısıyla (özellikle Hamburg Kuralları'na göre deniz taşımacılığı alanındaki) sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına ilişkin düzenleme büyük bir önem taşımayacaktır. İspat yükünün zarar görende olduğu ve bu kapsamda taşıyanın zarara sebebiyet vereceği bilincinde olarak zarara sebebiyet verdiğinin de ispatlanması gerektiği düşünüldüğünde, bu maddenin uygulanma alanı iyice daralmaktadır.

⁴⁵³ Zararın, taşıyanın kendi kusurundan değil de adamları veya görevlilerinin kusurundan kaynaklandığı hallerde, taşıyan sınırlı sorumluluktan yararlanmaya devam eder. Bunun sebebi ise Hamburg Kuralları madde 8 fıkra 1'in sadece taşıyandan söz etmesidir.

kaçınmanın, zarar olasılığını hiçe sayan veya bu olasılığı düşüncesizce göze alan bir davranış olmasıdır. Bununla birlikte pervasızca davranış sonucunda muhtemelen zararın meydana geleceğinin bilinmesi veya bu bilince sahip olunması gerekmektedir. Bu kusur türü, doktrinde, dolaylı kasta yakın olmakla birlikte ağır ihmal ile dolaylı kast arasında yer alan bir kusur türü olarak kabul edilmektedir⁴⁵⁴.

4.2.4. Rotterdam Kuralları

4.2.4.1. Genel Olarak

Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğu iki başlık altında ele alınmıştır. Zira konvansiyonun hükümlerine bakıldığında ilk olarak taşıyanın yükümlülükleri düzenlenmiş, daha sonra ise taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiştir. Taşıyanın yükümlülüğü bir hüküm ve bu hükmün uygulanmasını sağlayan diğer yardımcı hükümlerle düzenlenmiştir. Taşıyanın temel yükümlülüğü 11. madde ile sözleşmesel bakımdan düzenlenmektedir. Taşıyanın diğer yükümlülüklerine dair hükümler ise, konvansiyon'un 13., 14. ve 15. maddeleri ile düzenlenmiş, 12. madde ile de taşıyanın tüm yükümlülüklerine ilişkin sorumluluğun devam ettiği süre tayin edilmiştir.

Bu başlık altında Rotterdam Kuralları'nın düzenlediği yükümlülükler ve sorumluluklar üzerinde durulacaktır. Ancak bundan önce taşıyanın sorumluluğu Türk Ticaret Kanunu, Lahey, Lahey-Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları bakımından da incelendiği için, burada detaylıca anlatmak yerine Rotterdam Kuralları düzenlemesindeki farklar üzerinde durulacaktır. Önceki düzenlemelerden tamamen farklı olan yenilikler ise detaylıca anlatılacaktır.

4.2.4.2. Taşıyanın Yükümlülükleri

4.2.4.2.1. Taşıyanın Temel Yükümlülüğü

Taşıyanın temel yükümlülüğü ne olduğunu Türk Ticaret Kanunu'nda, Lahey, Lahey-Visby Kuralları'nda ve Hamburg Kuralları'nda da bahsetmiştik. Buna göre taşıyanın temel yükümlülüğü, yükü taşınmak üzere aldığı şekilde varma yerine taşımak ve gönderilene teslim etmektir. Taşıyanın yükümlülüğüne özel bir başlık açmamızın sebebi Rotterdam Kuralları'nda bu husus açıkça bir hüküm olarak düzenlenmiştir. Zira Rotterdam Kuralları'nın 11. maddesinde; *"taşıyan, işbu*

⁴⁵⁴ Yazıcıoğlu; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, s. 173.

konvansiyona tabi olarak ve taşıma sözleşmesinin koşulları uyarınca, yükleri varış yerine taşıyacak ve bunları alıcıya teslim edecektir"⁴⁵⁵ şeklinde hüküm bulunmaktadır. Dolayısıyla deniz yoluyla yük taşıma açısından bu hüküm yeni olarak karşımıza çıkmaktadır.

4.2.4.2.2. Taşıyanın Yükümlülük Süresi

Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın yükümlülüğünün devam edeceği süre Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndan ziyade Hamburg Kuralları ile benzerlik içermektedir. Zira Lahey, Lahey/Visby Kuralları yükün gemiye yüklendiği andan itibaren gemiden boşaltılma anına kadar uygulanabilmektedir. Ancak denilebilir ki, Rotterdam Kuralları yükümlülük süresini hem Lahey, Lahey/Visby Kuralları hem de Hamburg Kuralları'na kıyasla genişletmektedir⁴⁵⁶.

Rotterdam Kuralları'nda yükümlülüğün süresi düzenlenirken esasında konvansiyonun karma taşımalara ilişkin olması hususu göz önünde bulundurulmuştur⁴⁵⁷. Bundan dolayı da sorumluluk süresi belirlenirken yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin bitiş zamanından ziyade teslim ve tesellüm faaliyetlerinin bitiş zamanı dikkate alınmıştır⁴⁵⁸.

Rotterdam Kuralları'nın 12. maddesinin 1. fıkrasında; *"işbu konvansiyon çerçevesinde taşıyanın yüklere ilişkin sorumluluk süresi, taşıyanın veya ifa eden tarafın yükleri taşımak üzere teslim aldığı anda başlar ve yükleri teslim ettiği anda sona erer"*⁴⁵⁹ denilmiştir. Buna göre Rotterdam Kuralları'nda sorumluluk yükün tesellüm edilmesinden teslim edilmesi anına kadar devam etmektedir.

⁴⁵⁵ Rotterdam Rules Article 11: *"The carrier shall, subject to this Convention and in accordance with the terms of the contract of carriage, carry the goods to the place of destination and deliver them to the consignee."* Ayrıca bkz. Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 103.

⁴⁵⁶ Duygu Damar; *Wilful Misconduct in International Transport Law*, Hamburg 2011, p. 147; M. Fehmi Ülgener; "Obligations and Liabilities of the Carrier", *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Meltem Deniz Güner Özbek (drl.), Springer - Verlag Berlin Heidelberg 2011, p. 140.

⁴⁵⁷ Rotterdam Kuralları'nın karma taşımalara ilişkin olmasının ne demek olduğu hakkında detaylı bilgi için bkz. Selim Ciğer; *Rotterdam Rules' Scope of Application in the Context of Multimodal Transport*, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 5, Sayı 2, Yıl 2015, s. 159-187.

⁴⁵⁸ Gülfer Kuyucu; *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi 2010 (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), s. 44; Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 170.

⁴⁵⁹ Rotterdam Rules Article 12/1: *"The period of responsibility of the carrier for the goods under this Convention begins when the carrier or a performing party receives the goods for carriage and ends when the goods are delivered."*

Konvansiyonun düzenlemesine göre yükleme ve boşaltma limanındaki hukuk gereğince teslimin üçüncü bir kişinin veya liman yetkililerinin müdahalesi altında gerçekleşmesi halinde bu kişilerden yükü teslim almadığı sürece sorumlu tutulamamaktadır⁴⁶⁰. Varma yerinde ise yükün yetkili makama ya da üçüncü bir kişiye teslim edilmesi ile sorumluluk süresi sona ermektedir. Dolayısıyla yerel mevzuat gereğince zorunlu olarak araya yetkili makam ya da herhangi başka bir taraf girdiğinde, taşıyanın sorumluluğu müdahalenin öncesinde bitmekte veya duruma göre müdahalenin sonrasında başlamaktadır.

Esasında Rotterdam Kuralları'na göre taşıyan doğrudan (veya ifa eden taraf aracılığıyla) yükün zilyetliğinde⁴⁶¹ bulunduğu sürece sorumlu tutulmaktadır. Ancak konvansiyonun 12. maddesinin 3. fıkrasına göre taraflar bu düzenlemenin aksini de kararlaştırabilmektedirler⁴⁶². Zira bu hükümde; *"taşıyanın sorumluluk süresini belirlemek amacıyla, taraflar yüklerin teslim alınma ve teslim edilme yerini ve zamanını kararlaştırabilirler ..."*⁴⁶³ denilmektedir. Ancak buna bent halinde istisnalar getirilmiştir. Düzenlenen iki bente göre taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği süreyi yükleme anından boşaltma anına kadar olan zamandan daha az bir süreye indirgeyen sözleşme kayıtları düzenlenemez.

4.2.4.2.3. Taşıyanın Yüke Özen Gösterme Borcu

Yüke özen gösterme kavramı Türk Ticaret Kanunu ve Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda da düzenlenmiştir. Zaten Rotterdam Kuralları'ndaki yüke özen gösterme borcu Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nın 3. maddesinin 2. fıkrasından

⁴⁶⁰ Rotterdam Kuralları madde 12 fıkra 2.

⁴⁶¹ Yükün taşıyanın zilyetliğinde bulunması vasıtalı ya da vasıtasız olabilir. Bu husus Hamburg Kuralları açısından da geçerlidir. Bu husus *DÖRDÜNCÜ BÖLÜM - 2.3. Hamburg Kuralları - 2.3.2. Taşıyanın Yükün Zayi Olması, Hasara Uğraması veya Geç Teslim Edilmesinden Doğan Zararlardan Sorumluluğu - 2.3.2.2. Sorumluluk Süresi - 2.3.2.2.1. Teslim Alma* başlığı altında detaylıca incelenmiştir.

⁴⁶² Esasından tesellüm ve teslim kavramları şahıslar arasındaki birebir devri çağrıştırmaktadır. Ancak bu şekilde devir artık nadiren yapılmaktadır. Zira modern deniz taşımacılığında yükün tesellüm ve teslimi şahısların işlettiği makineler tarafından yapılmaktadır. Uygulamada da bu durum birçok ihtilafa neden olmaktadır. Bundan dolayı taşıyanın sorumlu tutulduğu safhanın başlangıç ve sona erme sınırlarının daha belirgin olarak çizilmesi amacıyla bu husus tarafların ihtiyarına bırakılmıştır. Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 168.

⁴⁶³ Rotterdam Rules Article 12/3: *"For the purpose of determining the carrier's period of responsibility, the parties may agree on the time and location of receipt and delivery of the goods, ..."*

doğmaktadır. Ancak Rotterdam Kuralları'nda yükümlülükler taşımanın sadece deniz ayağına değil, taşıyanın sorumlu tutulduğu tüm süreçte uygulanmaktadır⁴⁶⁴.

Rotterdam Kuralları'nın 13. maddesinde;

*"(1) Taşıyan 12. maddede tanımlanan sorumluluk süresi boyunca ve 26. maddeye tabi olarak, yükleri gerektiği gibi ve dikkatli bir şekilde teslim alacak, yükleyecek, elden geçirecek, istifleyecek, taşıyacak, muhafaza edecek, boşaltacak ve teslim edecektir. (2) Bu maddenin ilk fıkrası ve 4, 5 ve 7. bölümlerde yer alan hususlar saklı kalmak kaydıyla ve sözleşme içeriğine atıfta bulunmak suretiyle taşıyan ve yükleten; yükleme, elden geçirme ve boşaltma faaliyetlerinin yükleten, belge üzerindeki taşıyan veya gönderilen tarafından ifa edilmesine karar verebilir. Bu yöndeki bir karar, sözleşme detaylarında belirtilecektir"*⁴⁶⁵ şeklinde düzenleme bulunmaktadır.

Bu maddede düzenlenen faaliyetler sadece gemiye ilişkin değil taşımanın diğer safhalarına da ilişkindir. Dolayısıyla Rotterdam Kuralları bu açıdan Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndan ayrılmaktadır.

4.2.4.2.4. Taşıyanın Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü

Rotterdam Kuralları'nın 14. maddesi taşıyanın gemisini denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü düzenlemektedir. Bu hüküm Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nın 3. maddesinin 1. fıkrası ile aynı esasları içermektedir. Ancak Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda gemiyi yalnızca yolculuk öncesinde denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü benimsenmiştir. Dolayısıyla gemi denize açıldıktan sonra taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü sona ermektedir. Rotterdam Kuralları'nda ise taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bir halde bulundurma yükümlülüğü yolculuk sonuna kadar genişletilmiştir⁴⁶⁶. Böyle olmakla birlikte Rotterdam Kuralları'nda yolculuğun tam

⁴⁶⁴ Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 94; Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 170; Kuyucu; *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 54.

⁴⁶⁵ Rotterdam Rules Article 13: "(1) The carrier shall during the period of its responsibility as defined in article 12, and subject to article 26, properly and carefully receive, load, handle, stow, carry, keep, care for, unload and deliver the goods. (2) Notwithstanding paragraph 1 of this article, and without prejudice to the other provisions in chapter 4 and to chapters 5 to 7, the carrier and the shipper may agree that the loading, handling, stowing or unloading of the goods is to be performed by the shipper, the documentary shipper or the consignee. Such an agreement shall be referred to in the contract particulars."

⁴⁶⁶ Ülgener; "Obligations and Liabilities of the Carrier", *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Meltem Deniz Güner

olarak ne zaman bitmiş sayılacağı ve denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğünün boşaltma faaliyetlerini de kapsayıp kapsamayacağı hususu belirsizdir⁴⁶⁷.

Rotterdam Kuralları'na göre taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü 14. maddede;

*"taşıyan, deniz yolculuğundan önce, deniz yolculuğu başında ve deniz yolculuğu sırasında, aşağıdakilere özen gösterecektir; (a) gemiyi yolculuğa elverişli hale getirme ve yolculuğa elverişli halde tutmak, (b) gemiyi gereken mürettebat, ekipman ve erzakla donatmak ve mürettebat, ekipman ve erzakla donatılmış halde tutmak, (c) yüklerin taşınacağı ambarların, geminin diğer kısımlarının ve yükün içinde veya üstünde taşınacağı konteynerlerin yükü sağlam olarak tesellüm etmek, taşımak ve teslim etmek bakımından güvenli olmasını sağlamak"*⁴⁶⁸ şeklinde düzenlenmiştir.

Rotterdam Kuralları'nın taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü hakkında getirdiği bu düzenleme genel olarak Lahey, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları ile aynı olsa da, bunlara göre daha katı bir düzenleme öngördüğünü söylemek olanaklıdır⁴⁶⁹. Zira ilk olarak, bahsettiğimiz üzere geminin denize, yola ve yüke elverişli bulundurulma süresi bakımından getirilen yenilik daha katıdır. İkinci olarak ise, yükün taşındığı konteynerlerin yükün teslim alınması, taşınması ve muhafazası için elverişli ve güvenli olması gerekir. Mesela konteylerde et taşınması halinde soğutma sisteminin çalışmaması, konteynerin yüke elverişli olmadığı anlamına gelmektedir⁴⁷⁰. Ancak dikkat etmek

Özbek (drl.), p. 142; Rotterdam Kuralları'ndaki bu genişletmenin sebebinin seyir güvenliğinin sağlanması ve bu sayede çevre kirliliğinin önlenmesi amacıyla kabul edilen Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu (ISM) olduğunu düşünen görüş için bkz. Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 95.

⁴⁶⁷ Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 95; Kuyucu; *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 64.

⁴⁶⁸ Rotterdam Kuralları Article 14: *"The carrier is bound before, at the beginning of, and during the voyage by sea to exercise due diligence to: (a) Make and keep the ship seaworthy; (b) Properly crew, equip and supply the ship and keep the ship so crewed, equipped and supplied throughout the voyage; and (c) Make and keep the holds and all other parts of the ship in which the goods are carried, and any containers supplied by the carrier in or upon which the goods are carried, tight and safe for their reception, carriage and preservation."*

⁴⁶⁹ Ülgener; "Obligations and Liabilities of the Carrier", *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Meltem Deniz Güner Özbek (drl.), p. 142; Kuyucu; *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 64.

⁴⁷⁰ Lahey Kuralları'nın kabul edildiği dönemde konteyner taşımacılığı yoktu. Lahey/Visby Kuralları'ndan ise konteyner taşımacılığı henüz yaygınlaşmamıştı. Dolayısıyla bu iki düzenlemede de konteynere ilişkin herhangi bir hüküm yoktur. Ancak doktrinde taşıyanın gemiyi yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü kapsamında zaten konteynerlerin güvenli ve elverişli

gerekir ki bu husus sadece konteyner taşıyan tarafından sağlandığında geçerlidir. Zira konteynerler taşıtan tarafından sağlanmışsa, taşıyanın buna ilişkin bir sorumluluğu olmayacaktır.

4.2.4.2.5. Taşıyanın Tehlike Teşkil Edebilecek Yükler Bakımından Yükümlüğü

Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları düzenlemelerinde⁴⁷¹ bildirilmiş veya bildirilmemiş tehlikeli yüklere ilişkin bu yükleri derhal boşaltma, imha etme veya tehlikesiz hale getirme hakkı bulunmaktadır⁴⁷². Rotterdam Kuralları'nda da düzenlenen bu hak, diğer düzenlemelerden farklı olarak, sadece fiziksel olarak tehlikeli yükler açısından öngörülmemiştir.

Yükün gemideki adamları, diğer yükleri veya çevreyi tehdit etmesi halini Rotterdam Kuralları'nın 15. maddesi düzenlemiştir. Zira bu maddede;

*"11 ve 13. madde hükümlerine bakılmaksızın, taşıyanın ya da ifa eden tarafın sorumluluk süresi dahilinde yüklerin; şahıs, diğer yükler ya da çevreyi tehdit ettiği veya etmesinin makul olarak muhtemel olduğu takdirde, taşıyan ya da ifa eden taraf, söz konusu yükleri teslim almayı veya yüklemeyi reddedebilir veya yüklememe, imha etme veya yükleri zararsız hale getirmek da dahil olmak üzere, başka önlemler alabilir"*⁴⁷³ şeklinde düzenleme bulunmaktadır.

Taşıyanın tehlikeli sayılabilecek yükleri taşınmak üzere kabul etmesi, taşıyanın veya diğer ifa eden tarafların bahsettiğimiz 15. maddede belirtilen imkanlardan vazgeçmiş olduğu anlamına gelmemektedir. Maddenin kaleme alınış biçiminden bu sonuç rahatlıkla çıkarılabilir.

olması aranıyordu. Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 96.

⁴⁷¹ Lahey ve Lahey/Visby Kuralları tehlike arz edebilecek yüklere ilişkin herhangi bir tanım öngörmemektedir. Aynı şekilde Hamburg Kuralları'nda da bir tanıma rastlamak mümkün değildir.

⁴⁷² Güner Özbek; *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, p. 207; Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 200. Bu husus Lahey, Lahey/Visby Kuralları incelenirken de belirtilmişti. Ancak Hamburg Kuralları'nda bu husus *Gönderenin Sorumluluğu* başlığı altında düzenlendiği için bu çalışmada (kapsam dışı olması nedeniyle) Hamburg Kuralları başlığı altında incelenmemiştir. Detaylı bilgi için bkz. Lahey, Lahey/Visby Kuralları madde 4 fıkra 6 ile Hamburg Kuralları madde 13.

⁴⁷³ Rotterdam Rules Article 15: *"Notwithstanding articles 11 and 13, the carrier or a performing party may decline to receive or to load, and may take such other measures as are reasonable, including unloading, destroying, or rendering goods harmless, if the goods are, or reasonably appear likely to become during the carrier's period of responsibility, an actual danger to persons, property or the environment."*

4.2.4.2.6. Yüklerin Yolculuk Esnasında Gözden ıkarılması Nedeniyle Taşıyanın Yükümlülüğü

Rotterdam Kuralları 15. maddede tehlikeli yüklere ilişkin düzenlemesiyle kalmayarak, 16. maddede taşımanın deniz ayağında müşterek avarya hakkında ek haklar tanımlamıştır. Ancak müşterek avarya Rotterdam Kuralları'nda tanımlanmamıştır⁴⁷⁴. Rotterdam Kuralları'nın 16. maddesinde "11., 13. ve 14. maddelere bakılmayarak,⁴⁷⁵ taşıyan veya ifa eden taraf, ortak güvenlik için veya insan yaşıamının veya aynı yolculuğā dahil olan diğerk riskleri yükten korumak amacıyla, gözden çıkarmanın mantıklı olduğu durumlarda, denizdeyken⁴⁷⁶ yükleri gözden çıkarabilir"⁴⁷⁷ denilmiştir. Buradan çıkan sonuca göre müşterek avarya hem gemi hem de yk açısından ortak güvenlik ve yolculukta bulunan kimselerin ve diğerk yüklerin güvenliğı amacıyla yapılması koşuluna bağlanmıştır.

4.2.4.3. Taşıyanın Sorumluluğ

Rotterdam Kuralları Beşinci Bölüm altında, esasında konvansiyonun asıl amacı olan, taşıyanın sorumluluğ hususunu düzenlemiştir. Rotterdam Kuralları'nda bu hususlar düzenlenirken Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndaki sistemin büyük ölçüde korunduğ fark edilebilir⁴⁷⁸. Dolayısıyla denilebilir ki Rotterdam Kuralları ile yepyeni bir rejim öngörülmemektedir. Rotterdam Kuralları ile genel olarak devletler tarafından kabul gören Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndaki taşıyanın sorumluluğna ilişkin düzenleme geliştirilerek günümüzün de ihtiyaçlarına çözümler üretecek

⁴⁷⁴ Müşterek avaryanın tanımı Türk Ticaret Kanunu madde 1272'de yapılmıştır. Bu tanım için bkz. *Dipnot* 322.

⁴⁷⁵ Zira bu hüküm Rotterdam Kuralları'nın 11., 13. ve 14. maddelerini ihlal niteliğindedir. Bundan dolayı da koşulların sağlanması halinde bu maddelerin dikkate alınmayacağı belirtilmiştir.

⁴⁷⁶ Hükümde özellikle *denizdeyken* diye belirtilmesi, bu hükmün yalnızca denizde geçerli olduğu yani içsularda geçerli olmadığı anlamına gelmektedir.

⁴⁷⁷ Rotterdam Rules Article 16: "Notwithstanding articles 11, 13, and 14, the carrier or a performing party may sacri ce goods at sea when the sacri ce is reasonably made for the common safety or for the purpose of preserving from peril human life or other property involved in the common adventure." Ayrıca bkz. Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğ*, s. 202.

⁴⁷⁸ Lahey, Lahey/Visby Kuralları sisteminin korunmasının sebebi ise Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi deniz ticaretinde söz sahibi ülkelerin Rotterdam Kuralları'na ilgi göstermemesinden endişe duyulmasıdır. Zira Hamburg Kuralları'na taraf olan devlet sayısı 34 ile sınırlı kalmıştır. Günay; *Hazırlık alışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 136; Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğ*, s. 190.

şekilde yeniden düzenlenmiştir⁴⁷⁹. Bunun sebebi ise uygulamada yeknesaklığı sağlayabilme çabasıdır.

4.2.4.3.1. Taşıyanın Yükün Zayi Olması, Hasara Uğraması veya Gecikmesinden Doğan Sorumluluğu

Yükün zayi olması, hasara uğraması veya gecikmesi kavramları daha önce detaylı olarak anlatıldığı için bu başlık altında sadece Rotterdam Kuralları'nın diğer düzenlemeler ile farkları ve getirdiği yenilikler üzerinde durulacaktır. Önemle belirtmek gerekir ki, Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğundan ziyade taşıyanın sorumsuzluğu düzenlendiği için daha çok sorumsuzluk hallerinin diğer düzenlemelerden farkı üzerinde durulacaktır.

Rotterdam Kuralları'nın 17. maddesi, taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen ve genel kuralı belirleyen asıl hükmüdür. Ancak esas olarak bu hükmün 3. fıkrasında taşıyanın ispat ettiği takdirde kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulacağı istisnalar listesi düzenlenmiştir. Bu maddenin ilk iki fıkrasında;

*"(1) Taşıyan yüklerin zayi olması, hasara uğramasından sorumludur veya taşıyan yükün gecikmesinden kaynaklanan zararlardan da sorumludur; ancak bunun için zayi olma, hasara uğrama veya gecikme veya bunlara sebep olan ya da meydana gelmesinde iştirak eden hadise ya da durumun 4. bölümde tarif edilen taşıyanın sorumluluk süresi dahilinde doğmuş olduğunun zarar gören tarafından ispat edilmesi gerekmektedir. (2) Tazminata konu olan zararın meydana gelmesindeki sebebin kendi kusuru olmadığını, birden fazla sebep varsa bunların kendi ve 18. madde uyarınca fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusurundan kaynaklanmadığını taşıyanın ispat etmesi halinde, sorumluluğun tamamından ya da ispatlayabildiği oranda kısmen kurtulmuş olur"*⁴⁸⁰ denilmiştir.

⁴⁷⁹ Ancak unutulmamalıdır ki Rotterdam Kuralları aynı zamanda kapıdan kapıya taşımacılık alanında da düzenleme bulundurmaktadır. Bu hususu Ülgener; *"the Rotterdam Rules, different from the Hauge and Hamburg Rules, framed provisions not only for the carriage of goods by sea, but also for the door-to-door carriage; and thus aims (so far as possible) to cover all types of carriage under the roof of a single legislation"* şeklinde ifade etmiştir. Bunun için bkz. Ülgener; *"Obligations and Liabilities of the Carrier"*, *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Meltem Deniz Güner Özbek (drl.), p. 142. Aynı şekilde Wilson; *"the new Convention envisages a regime applicable from door-to-door rather than the port-to-port coverage favoured in previous conventions, provided only that the carriage includes a sea leg and that the sea leg involves cross-border transport"* şeklinde ifade etmiştir. Bkz. Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 231.

⁴⁸⁰ Rotterdam Rules Article 17/1-2: *"(1) The carrier is liable for loss of or damage to the goods, as well as for delay in delivery, if the claimant proves that the loss, damage, or delay, or the event or circumstance that caused or contributed to it took place during the period of the carrier's responsibility as de ned in chapter 4. (2) The carrier is relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if it proves that the cause or one of the causes of the loss,*

Buradan çıkarılan sonuca göre taşıyanın Rotterdam Kuralları'na göre sorumlu olabilmesi için öncelikle tazminatı talep eden kişinin yükte meydana gelen zayi olma, hasara uğrama veya gecikme durumlarının taşıyanın sorumluluk süresi dahilinde olduğunu ispat etmesi gerekmektedir⁴⁸¹. Tazminat talep eden kişinin bunu ispat etmesiyle birlikte taşıyana iki imkan doğmaktadır⁴⁸². İlk olarak taşıyan kendisinin veya 18. maddede sayılan taraflardan herhangi birinin bir kusurunun bulunmadığını ispat edebilir. İkinci olarak ise zayi olma, hasara uğrama veya gecikmenin yine Rotterdam Kuralları'nda belirtilen sorumsuzluk hallerinin herhangi birinden kaynaklandığını öne sürebilir. Ancak burada da dikkat edilmesi gereken, bu sorumsuzluk hallerinin meydana gelmesinde taşıyan veya onun sorumlu olduğu kişilerin kusuru ya da geminin elverişsizliği ispat edilemediği sürece taşıyanın sorumluluğuna gidilemeyecektir.

4.2.4.3.2. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması

Taşıyanın sorumluluktan kurtulması Rotterdam Kuralları'nın 17. maddesinin 3. fıkrasında düzenlenmiştir. Bu hükümde ilk olarak; *"taşıyan birinci bent gereği ortaya çıkan sorumluluk hali bakımından, ikinci bentte belirlendiği şekilde kusursuzluğunu ispat edebileceği gibi, aşağıda yer alan hal ya da hallerin yükün zayi olması, hasara uğraması ya da gecikmeye sebep olması ya da bunların meydana gelmesine iştirak ettiğini ortaya koyabilir..."* denilmiştir. Dolayısıyla taşıyan sorumluluktan kurtulabilmesi için zararın hükümde bentler halinde sayılan durumlardan meydana geldiğini veya bu durumların zararın meydana gelmesine

damage, or delay is not attributable to its fault or to the fault of any person referred to in article 18." Aynı zamanda bkz. Ülgener; "Obligations and Liabilities of the Carrier", *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Meltem Deniz Güner Özbek (drl.), p. 145; Singh; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, p. 174.

⁴⁸¹ Taşıyanın sorumluluk süresi içerisinde meydana geldiğinin ispatı ise, zayi olma, hasara uğrama veya gecikmenin Rotterdam Kuralları'nın (daha önce bahsedilen) 12. maddesi uyarınca tespit olunan süre içerisinde gerçekleşmiş olduğunun ispat edilmesi ile olur. Gönderilenin zayi olma veya hasara uğramanın daha sonra gerçekleştiğini ancak zarara sebep olan olayın taşıyanın sorumluluk süresi içinde gerçekleştiğini ispat etmesi halinde de taşıyanın sorumluluğu doğmaktadır. Örneğin; bir buğday yükünün taşıyanın sorumlu tutulduğu süre içerisinde yağmurdan ıslanmış, ancak güneşte kuruduktan sonra teslim edilmiştir. Gönderilen yükü teslim aldıktan sonra buğdayın kurtlanmış. İşte bu durumda da gönderilenin yükün taşıyanın sorumluluğu süresi içerisinde ıslandığını ispat etmesi halinde de taşıyanın sorumluluğuna gidilebilecektir. Bundan dolayı denilebilir ki, Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğu zamanlama ile doğmaktadır. Zira sorumluluk süresi dahilinde olduğunda taşıyanın sözleşmeyi belirli bir sebepten ötürü ihlal ettiğinin ispat edilmesine gerek yoktur.

⁴⁸² Ülgener; "Obligations and Liabilities of the Carrier", *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Meltem Deniz Güner Özbek (drl.), p. 145; Kuyucu; *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 76.

iştirak ettiğini belirtebilir. Hükümde her bent başına bir harf verilerek sıralanmıştır. Bu bentler sırasıyla;

- (a) mücbir sebep,
- (b) deniz ya da seyrü-seferin mümkün olduğu diğer suların tehlike ve kazaları,
- (c) savaş, muhasamat, silahlı çatışmalar, korsanlık, terörizm, isyan ve dahili karışıklıklar,
- (d) karantina tahdidatı; 18. maddede taşıyanın fiillerinden sorumlu tutulduğu şahıslar ile taşıyana isnat edilemeyecek olan, hükümetlerin, kamu idarelerinin, yöneticilerin ve diğer yetkililerin almış olduğu kararlar sonucunda seferden men, tutuklama ve el koymaya ilişkin engelleme ve müdahaleler,
- (e) grev, lokavt, işin durdurulması ve iş hayatının diğer engelleri,
- (f) gemideki yangın,
- (g) makul dikkat ve itinaya rağmen gözden kaçan gizli özürler,
- (h) yükleten, belge üzerindeki yükleten ve kontrol eden ya da yükleten ve belge üzerindeki yükletenin hareketlerinden sorumlu bulundukları tüm şahısların 33. ve 34. madde gereği kusur veya ihmalleri,
- (i) yükleten, belge üzerindeki yükleten ya da gönderilen adına gerçekleştirilmediği takdirde, 13. maddenin 2. fıkrası hükmü gereğince bir mutabakata binaen yüklerin yüklenmesi, elden geçirilmesi, istiflenmesi ya da boşaltılması,
- (j) yüklerin kendine has özellikleri veya kalitesi sebebiyle kendiliğinden eksilmesi ya da ağırlık olarak azalması ya da başka bir şekilde zayi olması veya hasara uğraması,
- (k) taşıyan tarafından ya da onun nam ve hesabına yapılmadığı takdirde, yüklerin ambalaj yada markalanmasındaki yetersizlik halleri ya da hatalar,
- (l) denizde can kurtarma ya da buna teşebbüs,
- (m) denizde yük kurtarma ya da buna teşebbüse ilişkin alınan makul önlemler,

- (n) çevre zararlarının engellenmesi için alınan makul önlemler ya da bu konudaki teşebbüs,

- (o) 15. ve 16. maddede belirtilen yetkiler çerçevesinde taşıyanın hareketleri şeklinde sıralanmıştır⁴⁸³.

Rotterdam Kuralları'na göre taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için zararın 17. maddenin 3. fıkrasında belirtilen hallerden birinden kaynaklandığını ispat etmelidir. Ancak burada dikkat edilmesi gereken husus, sorumluluktan kurtulmadan anlaşılması gereken ispat yükünün tazminat talep edene geçirilmesidir. Yani Rotterdam Kuralları'nın 17. maddesinin 3. fıkrası hükümlerinin kapsamına giren durumlar her halde taşıyanın sorumluluktan kurtulması anlamına gelmemektedir. Zira zayi olma, hasara uğrama veya gecikmeye sebep olan olay bu maddede sıralanan olaylardan birinden kaynaklansa bile, taşıyan ve 18. maddeye göre fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin olayın meydana gelmesine sebep olmaları (veya iştirak etmiş olmaları) halinde bile taşıyan tamamen veya kısmen sorumluluktan kurtulamayabilecektir.

Burada Rotterdam Kuralları'ndan kaynaklanan sorumluluktan kurtulma hallerini teker teker incelemek yerine diğer düzenlemelerle aynı olan kısımlarına sadece değinerek geçilecek, farklı yönleri ise kısaca anlatılacaktır. Zira bu çalışmanın

⁴⁸³ Rotterdam Rules Article 17/3: "The carrier is also relieved of all or part of its liability pursuant to paragraph 1 of this article if, alternatively to proving the absence of fault as provided in paragraph 2 of this article, it proves that one or more of the following events or circumstances caused or contributed to the loss, damage, or delay: (a) act of God; (b) perils, dangers, and accidents of the sea or other navigable waters; (c) war, hostilities, armed conflict, piracy, terrorism, riots, and civil commotions; (d) quarantine restrictions; interference by or impediments created by governments, public authorities, rulers, or people including detention, arrest, or seizure not attributable to the carrier or any person referred to in article 18; (e) strikes, lockouts, stoppages, or restraints of labour; (f) fire on the ship; (g) latent defects not discoverable by due diligence; (h) act or omission of the shipper, the documentary shipper, the controlling party, or any other person for whose acts the shipper or the documentary shipper is liable pursuant to article 33 or 34; (i) loading, handling, stowing, or unloading of the goods performed pursuant to an agreement in accordance with article 13, paragraph 2, unless the carrier or a performing party performs such activity on behalf of the shipper, the documentary shipper or the consignee; (j) wastage in bulk or weight or any other loss or damage arising from inherent defect, quality, or vice of the goods; (k) insufficiency or defective condition of packing or marking not performed by or on behalf of the carrier; (l) saving or attempting to save life at sea; (m) reasonable measures to save or attempt to save property at sea; (n) reasonable measures to avoid or attempt to avoid damage to the environment; or (o) acts of the carrier in pursuance of the powers conferred by articles 15 and 16." Ayrıca bkz. Ülgener; "Obligations and Liabilities of the Carrier", *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Meltem Deniz Güner Özbek (drl.), p. 146. Bu sorumsuzluk hallerinin detaylı ve diğer düzenlemelerle de karşılaştırmalı olarak incelemesi için bkz. Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, ss. 151-167.

amacı da taşıyanın sorumluluğuna dair tüm düzenlemeleri bir arada görüp karşılaştırabilme imkanına sahip olmaktır.

4.2.4.3.2.1. Diğer Düzenlemelerle Aynı Olan Sorumsuzluk Halleri

Rotterdam Kuralları'nın 17. maddesinin 3. fıkrasındaki sorumsuzluk hallerinden (a) bendi, (g) bendi ve (j) bendleri direk Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndan alınmıştır. Dolayısıyla bu hususları açıklamaya gerek yoktur.

4.2.4.3.2.2. Diğer Düzenlemelerden Değiştirilerek Alınan Sorumsuzluk Halleri

Rotterdam Kuralları'nın 17. maddesinin 3. fıkrasındaki sorumsuzluk hallerinden (b) bendi,⁴⁸⁴ (c) bendi,⁴⁸⁵ (d) bendi,⁴⁸⁶ (e) bendi,⁴⁸⁷ (f) bendi,⁴⁸⁸ (h) bendi,⁴⁸⁹ (k) bendi,⁴⁹⁰ (l) bendi⁴⁹¹ ve (m) bend⁴⁹²leri diğer düzenlemelerden alınmakla birlikte biraz değişikliğe uğratılmışlardır.

⁴⁸⁴ Diğer düzenlemelerden (Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndan) farklı olarak buraya "*seyrû-seferin mümkün olduğu diğer sular*" kavramı da dahil edilmiştir.

⁴⁸⁵ Diğer düzenlemelerden (Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndan) farklı olarak belirtilen hallerin karada ya da denizde meydana gelmesine bakılmadan taşıyanın sorumluluğu bertaraf olacaktır. Ancak yinede belirtmek gerekir ki bu bent de esasında Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda öngörülen savaş ve isyan ve dahili karışıklıklar kavramlarıyla açıklanan sorumsuzluk hallerinin birleştirilmesiyle oluşturulmuştur.

⁴⁸⁶ Aslında bu bendde düzenlenen hususun diğer düzenlemelerden (Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndan) çok farkı olduğu söylenemez. Zira bu bentte sadece Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda sayılmış olan iki sorumsuzluk hali birleştirilmiş ve genişletilmiştir. Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nın (g) bendinde düzenlenen her türlü devlet müdahalesine ilişkin hal ile (h) bendinde belirtilen karantina tehdidatı hali birleştirilmiştir. Ancak modernleşme nedeniyle Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda belirtilen prens tarafından yapılan el koyma hali hükme alınmamıştır.

⁴⁸⁷ Diğer düzenlemelerden (Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndan) farklı olarak "*kısmen veya tamamen*" ibaresi ile "*her ne sebeple olursa olsun*" ibaresi hükümde yer almamaktadır. Dolayısıyla denilebilir ki Rotterdam Kuralları'nda bu hüküm daha dar bir kapsam tayin etmektedir.

⁴⁸⁸ Diğer düzenlemelerden (Lahey, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'ndan) farklı olarak ilgili sorumluluktan kurtulma hali sadece gemideki yangından ibarettir. Zira Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda bu bendin karşılığı olan hüküm oldukça geniş kapsamlı bir sorumsuzluk halidir. Hamburg Kuralları'nda ise taşıyanın yükün zayi olması, hasara uğraması veya gecikmeye uğramasından doğan zararlardan olay veya sonuçlarını önlemek üzere makul surette beklenebilecek bütün tedbirlerin taşıyan, adamları veya yardımcıları tarafından alınmış olduğunu ispat ettiği durumda sorumluluktan kurtulabilmekteydi. Ancak yangın olması halinde ise taşıyan, adamları veya yardımcılarının yangını söndürmek, hafifletmek veya sonuçlarını önlemek bakımından makul surette alınabilecek önlemleri almadığı için zararın meydana geldiği ispat edildiği takdirde, taşıyanın sorumlu tutulacağı düzenlenmiştir.

⁴⁸⁹ Diğer düzenlemelerden (Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndan) farklı olarak ilgili sorumsuzluk haline taşıma sözleşmesinin tarafı olmayan kontrol eden kişi de dahil edilerek daha geniş kapsamlı bir hüküm olarak düzenlenmiştir. Kanaatimizce, Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda neredeyse bu hükme hiç başvurulmaması göz önünde bulundurularak, kontrol eden ve diğer kimseler de kapsama dahil edilmiştir.

⁴⁹⁰ Aslında bu bendde düzenlenen hususun diğer düzenlemelerden (Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndan) çok farkı olduğu söylenemez. Zira bu bentte sadece Lahey, Lahey/Visby

4.2.4.3.2.3. Yeni Getirilen Sorumsuzluk Halleri

Rotterdam Kuralları'nın 17. maddesinin 3. fıkrasındaki sorumsuzluk hallerinden (i) bendi, (n) bendi ve (o) bendleri ise diğer düzenlemelerde bulunmayan ve bu konvansiyon ile birlikte yeni getirilen hallerdir.

Rotterdam Kuralları'nın 17. maddesinin 3. fıkrasının (i) bendi düzenlemesine göre, taşıma sözleşmesi uyarınca yükleme, elden geçirme, istifleme ve boşaltma faaliyetlerinin konvansiyonun 13. maddesi çerçevesinde yükleten, belge üzerindeki yükleten veya gönderilen tarafından üstlenilmesi ve fiilen gerçekleştirilmesi halinde de sorumsuzluğa gidilebilecektir. Esasında Rotterdam Kuralları'nın 13. maddesinin 2. fıkrasından da aynı sonuç anlaşılmaktadır.

Rotterdam Kuralları'nın 17. maddesinin 3. fıkrasının (n) bendi düzenlemesi pek alışık olunmayan bir durumdur ve çok da açık bir hüküm değildir. Ancak bu hükümle birlikte denizde ya da karada çevre zararlarının önlenmesinin de sorumsuzluk hali olacağı düzenlenerek, çevre zararlarının önlenmesi teşvik edilmiştir.

Rotterdam Kuralları'nın 17. maddesinin 3. fıkrasının (o) bendi de daha önceki düzenlemelerde bulunmamaktadır ve belirtilen iki hükümde yer alan şartların gerçekleştiğini kanıtlaması halinde taşıyanın sorumluluğu doğmamaktadır.

4.2.4.3.2.4. Taşıyanın Sorumsuzluğunun İstisnaları

Rotterdam Kuralları'nın 17. maddesinin 4. fıkrasında, taşıyanın tamamen veya kısmen sorumsuzluğuna istisna teşkil eden özel bir hüküm yer almaktadır. Bu düzenlemeye göre tazminat talebinde bulunan kişinin sayılan sorumsuzluk hallerinden birinin meydana gelmesine tamamen veya kısmen taşıyan ya da 18. maddede yer alanlardan birinin sebep olduğunu ispat etmesi halinde taşıyanın sorumluluğu doğmaktadır. Aynı şekilde tazminat talebinde bulunan kişinin 17.

Kuralları'nda sayılmış olan iki sorumsuzluk hali birleştirilmiş, günümüze uyarlanmış ve tadil edilmiştir. Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda "*ambalaj yetersizliği*" olarak düzenlenen hüküm Rotterdam Kuralları'nda genişletilmiş ve sadece yetersizlik değil fenalık da sorumsuzluk kapsamına dahil edilmiştir. Ayrıca Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndaki "*markaların yetersizliği ve fenalığı*" hükmü de ambalaj yetersizliği ile birleştirilerek tek bent haline getirilmiştir.

⁴⁹¹ Diğer düzenlemelerden (Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndan) farklı olarak, sadece özel olarak ayrı bir bendde düzenlenmesi gösterilebilir.

⁴⁹² Diğer düzenlemelerden (Lahey, Lahey/Visby Kuralları'ndan) farklı olarak Rotterdam Kuralları'nda yük kurtarma açısından makul olma şartı aranmaktadır. Zira Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda yük kurtarma ya da buna teşebbüsle ilgili yapılan faaliyetin makul olması şartı aranmamaktadır.

maddenin 3. fıkrasında yer almayan bir hususun zayi olma, hasara uğrama ya da gecikmeye sebep olduğunu ya da iştirak ettiğini ispat etmesi ve taşıyan ya da 18. maddede yer alan kişinin bu zararın meydana gelmesinde herhangi bir kusur ya da ihmalinin bulunmadığını ispat edememesi halinde taşıyanın sorumluluğu doğmaktadır.

Rotterdam Kuralları'nın 17. maddesinin 5. fıkrasına göre ise, taşıyanın bazı hallerde az önce açıklanan 3. fıkra hükümlerine bakılmadan sorumlu olacağı belirtilmiştir. Bu haller ise ilk olarak, tazminat talebine bulunan kişinin zayi olma, hasara uğrama veya gecikmenin geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olması hallerinden⁴⁹³ kaynaklandığını ya da bu hallerin zayi olma, hasara uğrama veya gecikmenin meydana gelmesine iştirak ettiğini ispat etmesi hali gösterilebilir. İkincisi ise, taşıyanın geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olması hallerinden hiçbirinin zayi olma, hasara uğrama veya gecikmeye neden olmadığını ispat edememesi halidir. Üçüncüsü ise, taşıyanın kendisinin konvansiyonun 14. maddesinde belirtilen gemiyi denize, yola ve yüke elverişli kılmaya ilişkin gereken özeni gösterme yükümlülüğüne uygun hareket ettiğini ispat edememesi halidir. İşte bu hallerden birinin olması durumunda sorumsuzluk halleri dikkate alınmadan taşıyanın sorumluluğuna gidilebilecektir.

Son olarak aynı maddede taşıyanın zararın sadece kendi kusur veya ihmeline isnat olunabilecek kısmından sorumlu olacağı düzenlenmiştir⁴⁹⁴. Ancak Lahey, Lahey/Visby Kuralları ile Hamburg Kuralları'ndan farklı olarak burada zararın farklı birkaç nedenden ileri geldiği hallerde taşıyan zararın kendi kusurundan kaynaklanmadığını ispat edemese bile sorumluluktan kısmen kurtulabilmektedir⁴⁹⁵.

⁴⁹³ Bu haller Rotterdam Kuralları'nda açıkça belirtilmiştir. Zira konvansiyonda bu haller; uygun mürettebat, ekipman ve erzakla donatılmamış olmasının veya geminin ambarlarının veya içinde yüklerin taşındığı diğer bölümlerinin veya taşıyan tarafından tedarik edilen ve içinde veya üzerinde yüklerin taşındığı herhangi bir konteynerin yüklerin teslim alınması, taşınması ve korunması için uygun ve güvenli olmadığı gerçeğinin neden olduğunu veya katkı sağladığını veya neden olmuş veya katkı sağlamış olabileceği şeklinde teker teker açıklanmıştır.

⁴⁹⁴ Esasında bu hüküm Hamburg Kuralları madde 5 fıkra 7 ile benzerlik göstermektedir. Ancak Rotterdam Kuralları'nda ispat yükünün kimde olacağı açıkça belirtilmemiştir.

⁴⁹⁵ Burada Rotterdam Kuralları ile birlikte farklı bir yaklaşım sergilenmiştir. Bu husus mahkemelerin yorumları ve benimseyecekleri yaklaşımlarla daha da netleşecektir.

4.2.4.3.3. Taşıyanın Özel Olarak Düzenlenen Sorumluluk Halleri

4.2.4.3.3.1. Yükün Güvertede Taşınması

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda güvertede taşınacak olan yükler kapsam dışında bırakılmıştır. Hamburg Kuralları'nda ise bu konu hakkında özel düzenleme bulunmaktadır⁴⁹⁶. Aynı şekilde Rotterdam Kuralları'nın 25. maddesi güvertede taşınan yükler sebebiyle ortaya çıkan sorumluluk açısından özel bir düzenleme öngörmektedir.

Rotterdam Kuralları öncelikle yükün güvertede taşınmasına izin verilen üç hal düzenlemiştir. Zira yük ancak; taşıma mevzuat gereği ise, güverte konteyner ya da başka araçları taşımaya uygun bir durumda olup da yük bir konteyner ya da bir araç içinde ya da üstünde taşınacaksa, güvertede taşıma bir taşıma sözleşmesi ya da bir teamül ya da yükün taşınması bakımından sıradan bir uygulama sonucu ise güvertede taşınabilir⁴⁹⁷.

Konvansiyon'un 25. maddesinin 2. fıkrasında;

*"işbu konvansiyonun taşıyanın sorumluluğuyla ilgili hükümleri, işbu maddenin 1. fıkrası uyarınca, güvertede taşınan yüklerin zayi olması, hasar görmesi veya teslimatındaki gecikme içinde geçerlidir. Ancak taşıyan, yüklerin işbu maddenin 1. fıkrasının (a) veya (c) bentlerine uygun olarak taşınması durumunda, güvertede taşınmaları sırasında maruz kalabilecekleri özel risklerin neden olduğu zayi olma, hasara uğrama veya gecikmeden sorumlu olmayacaktır."*⁴⁹⁸ denilmiştir.

Dolayısıyla bu bentlerde belirtilen hallere uygun olarak yük güvertede taşındığı takdirde, deniz yoluyla yük taşımanın kendine has tehlikelerinden ötürü yükün zarar görmesi halinde taşıyan bu zarardan sorumlu tutulmayacaktır.

Yüklerin Rotterdam Kuralları'nın 25. maddesinin 1. fıkrasında izin verilen haller dışında güvertede taşınması halinde, taşıyan, yalnızca, yüklerin güvertede taşınmaları nedeniyle oluşan zayi olma, hasara uğrama veya geç teslim etme zararlarından sorumlu olacak ve en önemlisi de konvansiyonun 17. maddesi

⁴⁹⁶ Damar; *Wilful Misconduct in International Transport Law*, p. 150.

⁴⁹⁷ Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 233; Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 202.

⁴⁹⁸ Rotterdam Rules Article 25/2: *"The provisions of this Convention relating to the liability of the carrier apply to the loss of, damage to or delay in the delivery of goods carried on deck pursuant to paragraph 1 of this article, but the carrier is not liable for loss of or damage to such goods, or delay in their delivery, caused by the special risks involved in their carriage on deck when the goods are carried in accordance with subparagraphs 1 (a) or (c) of this article."*

çerçevesinde belirtilen sorumsuzluk haklarına sahip olmayacaktır⁴⁹⁹. Ayrıca taşıyan ve taşıtan yüklerin güvertede taşınacağına açıkça karar vermişlerse, taşıyan herhangi bir zayi olma, hasara uğrama veya geç teslim etmeye ilişkin sorumsuzluk sınırından yararlanma hakkına sahip olmayacaktır. Ancak tabiki söz konusu zayi olma, hasara uğrama veya gecikmenin güvertede taşımadan kaynaklanmış olması gerekmektedir.

4.2.4.3.3.2. Rotadan Ayrılma

Yolculuk sırasında rotadan ayrılma hali taşıma sözleşmesine uygulanacak hukuk açısından taşıyanın yükümlülüklerine bir aykırılık hali oluştursa da, konvansiyonun 61. maddesinde sayılan hususlar⁵⁰⁰ saklı kalmak kaydıyla, Rotterdam Kuralları dahilindeki herhangi bir savunma ve sorumluluk sınırlamaları taşıyan ve ifa eden için geçerliliklerini korumaya devam ederler⁵⁰¹. Dolayısıyla Rotterdam Kuralları'na göre rotadan ayrılmanın sözleşmeye aykırılık teşkil edip etmemesi milli hukuka göre tespit edilecektir. Milli hukuka göre taşıyan sorumlu tutulması halinde de, Rotterdam Kuralları'na göre taşıyana tanınan haklar uygulanabilmektedir.

4.2.4.4. Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması

4.2.4.4.1. Genel Olarak

Rotterdam Kuralları'na göre taşıyanın sorumluluğu 59. maddeye göre sınırlandırılmaktadır. Ancak gecikme zararlarından kaynaklanan sorumluluğun sınırlandırılması 60. maddede düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları'nın 61. maddesinde ise taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybedilmesi düzenlenmiştir. Bu madde hükmüne göre sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybeden taşıyan konvansiyonun 22. maddesine göre⁵⁰² hesaplanan tazminatı ödemek zorundadır. Bu başlık altında konvansiyonun 59. ve 60. maddeleri açıklanacaktır. Konvansiyonun 61. maddesi ise ayrı bir başlık altında incelenecektir.

⁴⁹⁹ Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 202; Kuyucu; *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 113.

⁵⁰⁰ Rotterdam Kuralları madde 61'de taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybedilmesi düzenlenmiştir. Dolayısıyla rotadan ayrılma halinde taşıyan zamanaşımı veya sorumsuzluk gibi haklardan yararlanmaya devam edebilecektir. Zira bu hususlara konvansiyonun 61. maddesinde bahsedilmemiştir.

⁵⁰¹ Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 236; Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 150.

⁵⁰² Bu madde yükün değerinin belirlenen teslimat yerinde ve zamanındaki değerine referansla hesaplanacağı belirtilmiştir. Aynı zamanda yüklerin değeri, emtia borsası fiyatlarına göre, böyle bir fiyatın olmadığı durumlarda, piyasa fiyatlarına veya ne emtia borsası ne de piyasa fiyatının bulunmadığı durumlarda ise, teslimat yerindeki aynı tür ve aynı kalitedeki yüklerin normal değerine oranla belirleneceği belirtilmiştir.

4.2.4.4.2. Konvansiyonun 59. Maddesi Uyarınca Sorumluluğun

Sınırlandırılması

Lahey, Lahey/Visby Kuralları ile Hamburg Kuralları'nda da bulunan taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkı Rotterdam Kuralları'nda da muhafaza edilmiştir. Ancak diğer düzenlemeler ile Rotterdam Kuralları arasında hem sorumluluğun sınırı açısından hem de kapsamı açısından farklılıklar bulunmaktadır⁵⁰³. Zira Rotterdam Kuralları'nın 59. maddesinin 1. fıkrasında;

"60. ve 61. maddelere tabi olmak şartıyla, taşıyanın bu konvansiyondan kaynaklanan yükümlülüklerine aykırı davranmasından dolayı sorumluluğu, yükleten tarafından yükün değeri⁵⁰⁴ bildirilmemiş, taşıma sözleşmesine eklenmemiş ya da taşıyan ve yükleten aralarında bu hükümde belirtilenden daha yüksek bir sorumluluk sınırı kabul etmemiş oldukları takdirde, hangisi daha yüksekse, paket ya da taşıma için kullanılan birim başına 875 hesap birimi ya da tazminat talebinin doğmasına sebep olan yükün brüt kilogramı başına 3 hesap birimi ile sınırlıdır."⁵⁰⁵

Bu hükümle birlikte taşıyanın yükümlülüklerine aykırı davranmasından dolayı ortaya çıkan sorumluluğu sınırlandırılmıştır. Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda ise belirlenen sorumluluk sınırı sadece yüke gelen ve yükle bağlantılı zayi olma ve hasara uğrama durumuna uygulanmaktadır. Dolayısıyla hüküm bu açıdan önceki düzenlemelere göre farklıdır⁵⁰⁶. Denilebilir ki Rotterdam Kuralları ile birlikte taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasının kapsamı önceki düzenlemelere göre genişletilmiştir. Zira Rotterdam Kuralları ihlalden doğan ancak yükle bağlantılı olmayan zararlar bakımından da uygulama alanı bulmaktadır.

⁵⁰³ Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 187; Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 172.

⁵⁰⁴ Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda yükün cins ve kıymetinin bildirilmesi aranmışken, Rotterdam Kuralları'nda yükün sadece değerinin bildirilmesi yeterli görülmüştür.

⁵⁰⁵ Rotterdam Rules Article 59/1: "Subject to articles 60 and 61, paragraph 1, the carrier's liability for breaches of its obligations under this Convention is limited to 875 units of account per package or other shipping unit, or 3 units of account per kilogram of the gross weight of the goods that are the subject of the claim or dispute, whichever amount is the higher, except when the value of the goods has been declared by the shipper and included in the contract particulars, or when a higher amount than the amount of limitation of liability set out in this article has been agreed upon between the carrier and the shipper." Ayrıca bkz. Ülgener; "Obligations and Liabilities of the Carrier", *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Meltem Deniz Güner Özbek (drl.), p. 151; Wilson; *Carriage of Goods by Sea*, p. 237; Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 175.

⁵⁰⁶ Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 187; Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 176.

Rotterdam Kuralları'nda da sorumluluğun sınırlandırılması bakımından önceki düzenlemeler gibi iki ayrı yöntem belirlenmiştir. İlk olarak, taşıyanın sorumluluğu paket ya da taşıma için kullanılan birim başına⁵⁰⁷ 875 Özel Çekme Hakkı'yla (*Special Drawing Right (SDR)*) sınırlandırılmıştır. İkinci yöntem ise yükün brüt ağırlığına göre hesaplanmaktadır. Sorumluluk sınırı yükün brüt ağırlığına göre kilogram başına 3 Özel Çekme Hakkı'dır. Taşıyanın sorumluluğunun sınırı bu iki yöntemden yüksek olana göre tespit edilmektedir. Ancak, elbette ki, taşıyan ile yükleten arasında daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırılabilir⁵⁰⁸.

Rotterdam Kuralları'nın 59. maddesinin 2. fıkrasında belirtilen husus esasında Hamburg Kuralları'nın 6. maddesinin 2. fıkrasının (a) bendi ile aynı esasları belirtmektedir⁵⁰⁹. Hesap birimi olarak tayin edilen Özel Çekme Hakkı ise Uluslararası Para Fonu (*International Monetary Fund (IMF)*) tarafından belirlenmektedir⁵¹⁰.

⁵⁰⁷ Rotterdam Kuralları'ndan önceki düzenlemelerde "*koli ya da parça başına*" ibaresi kullanılmaktaydı. Ancak bu uygulamada birçok ihtilafa neden olmaktadır. Bu ibarede geçen kavramların belirli bir tanımı olmadığı için mahkemelerce farklı yorumlanmaktaydılar. Bundan dolayı Rotterdam Kuralları'nda "*paket ya da taşıma için kullanılan birim başına*" ibaresi kullanılmıştır. Bu değişiklik sayesinde uygulamadaki ihtilafın önlenip önlenemeyeceği ise tartışmalıdır.

⁵⁰⁸ Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 188; Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 178.

⁵⁰⁹ Bunun hakkında detaylı bilgi *Dördüncü Bölüm - 2.3. Hamburg Kuralları - 2.3.3. Sorumluluğun Sınırlandırılması - 2.3.3.2. Sorumluluk Sınırının Belirlenmesi* başlığı altında verilmiştir.

⁵¹⁰ Bunun hakkında detaylı bilgi bu çalışmada 445. dipnotta verilmiştir. Ayrıca Rotterdam Kuralları madde 59 fıkra 3'te de bu konu düzenlenmiştir. (Türkçe): "*İşbu maddede belirtilen hesap birimi, Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanan Özel Çekme Hakkı'dır. İşbu maddede atıfta bulunulan tutarlar, söz konusu para biriminin karar tarihindeki veya tarafların karlaştırdığı tarihteki değerine göre, bir devletin resmi para birimine dönüştürülecektir. Resmi para biriminin değeri, Uluslararası Para Fonu'nun bir üyesi olan konvansiyona taraf bir devletin Özel Çekme Hakkı bağlamında, söz konusu faaliyetlerin veya işlemlerin gerçekleştiği tarihte, Uluslararası Para Fonu tarafından uygulanan değerlendirme metoduna uygun olarak hesaplanır. Bir resmi para biriminin değeri, Uluslararası Para Fonu'nun bir üyesi olmayan konvansiyona taraf bir devletin Özel Çekme Hakkı bağlamında, o devlet tarafından belirtilen şekilde hesaplanacaktır.*" (İngilizce): "*The unit of account referred to in this article is the Special Drawing Right as determined by the International Monetary Fund. The amounts referred to in this article are to be converted into the national currency of a State according to the value of such currency at the date of judgement or award or the date agreed upon by the parties. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is a member of the International Monetary Fund is to be calculated in accordance with the method of valuation applied by the International Monetary Fund in effect at the date in question for its operations and transactions. The value of a national currency, in terms of the Special Drawing Right, of a Contracting State that is not a member of the International Monetary Fund is to be calculated in a manner to be determined by that State.*"

4.2.4.4.3. Konvansiyonun 60. Maddesi Uyarınca Sorumluluğun

Sınırlandırılması

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda taşıyanın geç teslimden doğan sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Zira taşıyanın geç teslimden doğan sorumluluğu da Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda düzenlenmemiştir. Hamburg Kuralları'nda ise geç teslimden doğan sorumluluğunun sınırı toplam navlun ücretini geçmeyecek şekilde geciken yükler bakımından ödenen navlun ücretinin 2.5 katı olarak belirlenmiştir. Rotterdam Kuralları'nda ise bu husus 60. maddede;

"61. maddenin 2. fıkrasına tabi olarak, gecikme nedeniyle yüklerin zayi olması veya zarara uğramasına ilişkin tazminat, 22. maddeye uygun olarak hesaplanacak ve gecikme nedeniyle uğranılan ekonomik zarara ilişkin sorumluluk, geciken yükler için ödenen navlunun iki buçuk katına eşit bir meblağ olacaktır. Bu madde ve 59. maddenin 1. fıkrası uyarınca ödenecek toplam tutar, 59. maddenin 1. fıkrasında, ilgili yüklere ilişkin toplam zarar ile bağlantılı olarak belirtilen sınırı aşamaz"⁵¹¹ denilerek belirtilmiştir.

Rotterdam Kuralları'nın diğer düzenlemelerden farkı *"uğranılan ekonomik zarara ilişkin sorumluluk"* ibaresidir⁵¹². Zira buna göre gecikmeden doğan ekonomik zararlara ilişkin sorumluluk sınırları taşıyanın diğer yükümlülüklerine aykırılıktan doğan zararlara ilişkin sorumluluk sınırlarından farklıdır. Rotterdam Kuralları'na göre ekonomik zararlar üçe ayrılmıştır. Bunlar; geciken yükte oluşan fiziksel zayi olma veya hasardan doğan zarar,⁵¹³ yükün kararlaştırılan teslim günündeki piyasa

⁵¹¹ Rotterdam Rules Article 60: *"Subject to article 61, paragraph 2, compensation for loss of or damage to the goods due to delay shall be calculated in accordance with article 22 and liability for economic loss due to delay is limited to an amount equivalent to two and one-half times the freight payable on the goods delayed. The total amount payable pursuant to this article and article 59, paragraph 1, may not exceed the limit that would be established pursuant to article 59, paragraph 1, in respect of the total loss of the goods concerned."* Ayrıca bkz. Ülgener; *"Obligations and Liabilities of the Carrier"*, *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Meltem Deniz Güner Özbek (drl.), p. 151; Kara; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s. 178.

⁵¹² Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 188; Kuyucu; *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 138.

⁵¹³ Buna örnek olarak, geç teslim etme nedeniyle bozulan muz, ananas vb. meyveler gösterilebilir. Bu halde oluşan ekonomik zararlardan doğan sorumluluk Rotterdam Kuralları madde 59'a göre sınırlandırılacaktır.

değeri ile gecikmiş teslim günündeki piyasa değeri arasındaki farktan doğan zarar⁵¹⁴ ve yükün geç tesliminden doğan safi ekonomik zarardır⁵¹⁵.

4.2.4.5. Sorumluluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı

Lahey, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'nda da düzenlenmiş olan taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının ortadan kalkacağı haller Rotterdam Kuralları'nın 61. maddesinde de düzenlenmiştir. Lahey, Lahey/Visby Kuralları, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları hükümleri benzerlik ihtiva etmektedir⁵¹⁶. Rotterdam Kuralları'na göre taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının ortadan kalkacağı hallerde Lahey, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'ndan farklı olarak taşıyan konvansiyonun 18. maddesi uyarınca yardımcıları, adamları ve benzeri kimselerin kusur ve ihmallerinden sorumlu olmakla bebabere, yalnızca şahsi kusur ya da ihmali dolayısıyla sorumluluğunu sınırlandırma hakkını yitirebilmektedir⁵¹⁷. Yani taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkı Rotterdam Kuralları'nın 18. maddesi bağlamında taşıyanın fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusur veya ihmalleri sebebiyle ortadan kaldırılamamaktadır. Benzer olarak taşıyanın yardımcıları ve sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahip diğer kimseler de bu hakkı kendi şahsi kusurları bulunduğu takdirde kaybetmektedirler.

⁵¹⁴ Buna örnek olarak, normalde teslim edildiği yerde kilosu 10 TL'den satılan buğdayın geç teslim edilmesinden dolayı satış fiyatının 7 TL'ye düşmesi gösterilebilir. Bu halde oluşan ekonomik zararlardan doğan sorumluluğun hangi kategoriye gireceği ve hangi hükme göre sınırlandırılacağı tam olarak belirgin değildir.

⁵¹⁵ Buna örnek olarak, belirli bir tarihte üretime geçmeyi planlamış bir kereste fabrikasının deniz yolu ile taşınan makinelerinin geç teslim edilmesinden dolayı üretime başlayamaması nedeniyle oluşan zarar gösterilebilir. Bu halde oluşan ekonomik zararlardan doğan sorumluluk Rotterdam Kuralları madde 60'a göre sınırlandırılacaktır.

⁵¹⁶ Günay; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, s. 190.

⁵¹⁷ Ayrıca bkz. Ülgener; "Obligations and Liabilities of the Carrier", *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Meltem Deniz Güner Özbek (drl.), p. 152.

SONUÇ

Navlun sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğu birçok farklı kaynakta farklı şekillerde düzenlenmiştir. Ulusal mevzuatımız açısından ise Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmiştir. Esasında Türk Ticaret Kanunu düzenlemesinin genel olarak içeriğini Lahey/Visby Kuralları'nın taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri oluşturmaktadır. Ancak Hamburg Kuralları'nın oluşmasıyla birlikte, getirdiği değişiklik ve yenilikler de Türk Ticaret Kanunu'na yerleştirilmiştir. Böylelikle Lahey/Visby Kuralları'nın eskimişliğine karşı da önlem alınmıştır.

Türk Ticaret Kanunu taşıyanın sorumluluğunu esasında taşıyanın yüke özen gösterme borcu çatısı altında ele almaktadır. Bu yönde yükün geç teslim edilmesinden doğan zararlardan sorumluluk da taşıyanın yüke özen gösterme borcu çatısı altında ele alınmıştır. Türk Ticaret Kanunu'nun konvansiyonlardan da yola çıkarak ortaya koyduğu en önemli meselelerden biri taşıyanın sorumluluğunun üst sınırıdır. Zira Türk Ticaret Kanunu'nda sorumluluğun üst sınırının hesaplanmasında esas alınan hesap birimi olarak Özel Çekme Hakkı benimsenmiştir. Bunun dışında, sınırlandırmada, koli ve ünitenin haricinde ağırlık esasına da yer vermiştir. Ayrıca konteyner veya benzeri taşıma araçları ile taşınan yükü özel bir düzenleme ile ele almıştır. Tüm bunlarla birlikte bir de taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin hüküm düzenlemiştir. İşte bunlar yeni ortaya çıkan konvansiyonlarla birlikte yapılan değişiklik ve yeniliklerdir.

Sürekli gelişen ve değişen dünya hayatında ticari faaliyet şekli ve tarzı da değişime uğramaktadır. Türk Ticaret Kanunu da yenilikleri ve gelişmeleri takip ederek günün koşullarına ve ihtiyaçlarına cevap verebilmeli, uluslararası gelişmelerle de uyumlu olmalıdır. Bu ise ancak Türk Ticaret Kanunu'nun konuya ilişkin düzenlemelerine esas teşkil eden uluslararası konvansiyonların dikkate alınması ile sağlanabilir. Zira bu alandaki konvansiyonların taşıyanın sorumluluğu ile ilgili hükümleri ve uluslararası alandaki yorumu Türk Ticaret Kanunu'na rehber niteliğindedir.

Uluslararası konvansiyonların deniz yolu ile yük taşımada taşıyanın sorumluluğunu düzenleme şekilleri esas itibariyle benzerlik göstermekle birlikte bazı noktalarda ayrılmaktadır. Zira Lahey, Lahey/Visby Kuralları ile Rotterdam Kuralları taşıyanın sorumluluğunu sorumsuzluk kayıtları koyma yöntemiyle düzenlemişlerdir.

Ancak Hamburg Kuralları bu yönetime başvurmamaktadır. Yöntem farklılığı önemsiz gibi gözükse de, devletlerin konvansiyona taraf olup olmamaları bakımından hayati öneme sahiptir. Zira Lahey, Lahey/Visby Kuralları'na pek çok devlet taraf iken, Hamburg Kuralları'na taraf olan devlet sayısı sınırlıdır.

Düzenleme şekilleri dışında içeriksel açıdan da farklılıklar bulunduğu söylenebilir. Zira Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda geç teslimden doğan sorumluluk veya konteyner taşımacılığı gibi hususlardan bahsedilmemesine rağmen, uygulamada yaygınlaşması ve konunun öneminin anlaşılmasıyla birlikte Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda bu hususlar belirtilmiştir. Bunun dışında Rotterdam Kuralları içerik açısından hem Lahey, Lahey/Visby Kuralları hem de Hamburg Kuralları'nda düzenlenmediği şekilde geniş düzenlenmiştir.

İşte tüm bu nedenlerden dolayı navlun sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğunu sadece Türk Ticaret Kanunu açısından veya sadece bir konvansiyon açısından ele almak mümkün değildir. Gelişmeler, yenilikler ve teknoloji de göz önünde bulundurularak tüm düzenlemeler açısından el almak taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğunun anlaşılmasını sağlayacaktır. Tabi bu yapılırken bazen tekrara düşmek de kaçınılmaz olacaktır. Zira tüm düzenlemeler bir öncekine bazı eklemelerde bulunmaktadır. Dolayısıyla navlun sözleşmesinde taşıyanın sorumluluğu her konvansiyonla birlikte sil-baştan yazılmamaktadır.

Bu çalışmayla da taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu ulusal ve uluslararası düzenlemeler açısından ele alınmıştır. Tüm düzenlemeleri bir arada bulunduran bu çalışmayla birlikte taşıyanın sorumluluğunun gelişimini ve özellikle de düzenlemeler arasındaki benzerlik ve farkları görmek mümkün olmaktadır. En önemlisi de Türk Ticaret Kanunu'nun konuyu düzenleyen hükümlerinin çıkış yerleri tüm yönleriyle anlaşılmış olmaktadır. Kaynağı bilinen bir bilgiyi eleştirmek ve dolayısıyla da geliştirmek daha tutarlı ve anlamlı olacaktır. Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu gibi pek çok devleti ve kimseleri, özellikle günümüzde, doğrudan ilgilendiren bir konu ise her zaman gelişmeye ve eleştirilmeye açıktır.

KAYNAKÇA

- Adıgüzel, Burak; *Karayolu İç Taşıma Sigortaları ile CMR Sigortasının Karşılaştırılması*, Prof. Dr. Fırat Öztan'a Armağan Cilt I, Ankara 2010.
- _____; *Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt 71, Sayı 2, s. 3-20.
- Akdeniz, Umut; *Taşıma İşleri Komisyonculuğu Sözleşmesi*, Ankara 2013.
- Akıncı, Sami; *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1968.
- Akıncı, Ziya; *Karayolu ile Milletlerarası Eşya Taşımacılığı ve CMR*, Ankara 2009.
- Akipek, Jale G. ve Akıntürk, Turgut; *Eşya Hukuku*, İstanbul 2009.
- Akkurt, Sinan Sami; *Türk Sivil Havacılık Mevzuatı ve Uluslararası Konvansiyonlar Kapsamında Sivil Havayolu ile Yolcu Taşımacılığından Kaynaklanan Hukuki Sorumluluk*, Ankara 2014.
- Aksoy, Sami; *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*, İstanbul 2015.
- Algantürk Light, Didem; *CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme*, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı: 8.
- Aral, Fahrettin ve Ayrancı, Hasan; *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, Ankara 2014.
- Arkan, Sabih; *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Ankara 1982.
- _____; *Taşıyıcının Ücret Hakkı*, Prof. Dr. Fadıl Sur'un Anısına Armağan, Ankara 1983.
- Atabek, Reşat; *Eşya Taşıma Hukuku: Deniz Hukuku Hariç*, İstanbul 1960.
- Atamer, Kerim; *Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Tartışmalı İçtihatların Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Değerlendirilmesi*, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Sayı XXVI 2012.
- _____; *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukuku'nda Cebri İcra*, İstanbul 2006.
- Ateş, Ebru; *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun" Türk Hukukuna Etkisi*, İstanbul 2008.
- Ateş, Mustafa; *İstisna (Eser) Sözleşmesi Kapsamında Meydana Getirilen Eser Üzerindeki Fikri Haklar*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Cilt XXVIII Sayı 1.

- Attard, David Joseph and Fitzmaurice, Malgosia and Gutierrez, Norman A. Martinez and Arroyo, Ignacio and Belja, Elda; *The IMLI Manual on International Maritime Law Volume II: Shipping Law*, Oxford 2016.
- Ayan, Mehmet; *Eşya Hukuku I Zilyetlik ve Tapu Sicili*, Konya 2012.
- Aybay, Aydın ve Hatemi, Hüseyin; *Eşya Hukuku*, İstanbul 2009.
- Aybay, Gündüz; *Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku*, İstanbul 1998.
- Aybay, Gündüz ve Atamer, Kerem; *Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu*, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI 1989.
- Aydoğdu, Murat ve Kahveci, Nalan; *Türk Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri (Sözleşmeler Hukuku)*, Ankara 2014.
- Büyükay, Yusuf; *Eser Sözleşmesi*, Ankara 2014.
- Can, Mertol; *Türk Hukukunda ve Milletlerarası Hukukta Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi*, Ankara 2001.
- _____; *Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi*, Ankara 1998.
- Charlesworth, J.; *The Principles of Mercantile Law*, London 1947.
- Ciğer, Selim; *Rotterdam Rules' Scope of Application in the Context of Multimodal Transport*, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 5, Sayı 2, Yıl 2015.
- Clarke, Malcolm A.; *International Carriage of Goods by Road: CMR*, London 1991.
- Clarke, Malcolm and Yates, David; *Contracts of Carriage by Land and Air*, London 2004.
- Cooke, Julian and Kimball, John D. and Young, Timothy and Martowski, David and Taylor, Andrew and Lambert, Leroy; *Voyage Charters*, London 2001.
- Cumalıoğlu, Emre; *Kırkambar Sözleşmesi*, Ankara 2011.
- Çağa, Tahir; *Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Cilt IX Sayı 2 1997.
- Çağa, Tahir ve Kender, Reyagan; *Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*, İstanbul 2010.
- _____; *Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmesi*, İstanbul 2010.
- Çelikbaş, Nil Merve; *Navlun Sözleşmesi ile Konışmento Arasındaki İlişki*, Sayı 8, Türkiye Adalat Akademisi Dergisi 2012.
- Çetingil, Ergon A.; *Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu*,

Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984.

Damar, Duygu; *Wilful Misconduct in International Trasport Law*, Hamburg 2011.

Davis, Mark; *Bareboat Charters Second Edition*; London 2005.

Demirkıran, H. Murat; *Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu*, İstanbul 2008.

Demirkıran, H. Murat ve Demirkıran, İhsan; *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler*, Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı 2006.

Deniz Kaner, İnci; *Deniz Ticareti Hukuku (Giriş - Gemi - Donatan ve Donatma İştiraki - Kaptan)*, İstanbul 2013.

_____; *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, İstanbul 1982.

_____; *Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluğu*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt 50, Sayı 1-4.

Erdil, Engin; *Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, İstanbul 2015.

Eren, Fikret; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Ankara 2017.

_____; *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, Ankara 2017.

Erkan, Vehbi; *6098 sayılı Türk Borçlar Kanununa Göre Vekalet Sözleşmesinde Vekalet Veren Ücret Ödeme Borcu Dışındaki Diğer Borçları*; Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt 62, Sayı 2.

Esener, Turhan ve Güven, Kudret; *Eşya Hukuku*, Ankara 2012.

Fountain Court Chambers (14 writers); *Carriage by Air*, London 2001.

Franko, Nisim; *Hatır Nakliyatı ve Hukuki Mahiyeti*, Ankara 1992.

Gaskell, Nicholas ve Asariotis, Regina ve Baatz, Yvonne; *Bills of Lading: Law and Contracts*, Great Britain 2000.

Gençtürk, Muharrem; *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, İstanbul 2006.

Gümüş, Mustafa Alper; *Borçlar Hukuku Özel Hükümler (Cilt I)*, İstanbul 2014.

_____; *Borçlar Hukuku Özel Hükümler (Cilt II)*, İstanbul 2014.

Güner, M. Deniz; *Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunda (International Safety Management Code) Belgelendirme ve Yetkililer*, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000.

_____; *The Carriage of Dangerous Goods by Sea*, Springer - Verlag Berlin Heidelberg 2008.

- Gürses, Özlem; *Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri*, İstanbul 2005.
- Gorton, Lars; *Volume Contracts of Affreightment – Some Features and Principles, Scandinavian Studies in Law (Maritime and Transport Law)*, Volume 46, 2004.
- Gorton, Lars and Hillenius, Patrick and Ihre, Rolf and Sandeværn, Arne; *Shipbroking and Chartering Practice*, London 2004.
- Günay, M. Barış; *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, Ankara 2013.
- Henderson, James S.; *Carver's Carriage by Sea*, London 1925.
- Hepgülerler, Ezgi; *Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, Ankara 2011.
- Hill, Christopher; *Maritime Law*, London 2003.
- Holden J., Milnes; *Payne's Carriage of Goods by Sea*, London 1954.
- İlgin, Sezer; *"ISM" (Uluslararası Güvenlik Yönetimi) Kodu Uygulaması*, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 3 Sayı 1-2 1998.
- _____; *Taşıyanın Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusurundan Doğan Sorumluluğu*, Çağ Üniversitesi Deniz Hukuku Sempozyumu, 2012.
- İlgin Çelik, Canan Özlem; *Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk*, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, Sayı: 14, Güz 2008, s. 175-202.
- Ivamy, ER Hardy; *Payne & Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, Thirteenth Edition London 1989.
- İzveren, Adil; *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara 1960.
- İzveren, Adil ve Franko, Nisim ve Çalık, Ahmet; *Deniz Ticaret Hukuku*, Ankara 1994.
- Kalpsüz, Turgut; *Deniz Ticareti Hukuku*, Ankara 1971.
- Kara, Hacı; *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, İstanbul 2014.
- Karan, Hakan; *Law on International Carriage of Goods*, Ankara 2013.
- _____; *Taşıyanın Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sorumluluğunda Teknik Kusur Ticari Kusur Ayrımı*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 1992).

- _____; “*The Rotterdam Rules vs. The Hauge and Hamburg Rules*”, *Recent Developments in Maritime Law*, Hamburg-İstanbul 2011.
- _____; *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions The Hague, Hague Visby, and Hamburg Rules*, Lewiston 2004.
- _____; *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Sayı XXVIII 2014.
- Kayserilioğlu, Enis; *Deniz Taşımacılığı Sektör Profili*, İstanbul Ticaret Odası Etüt ve Araştırma Şubesi, İstanbul 2004.
- Kender, Rayegan; *Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu*, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984.
- Kender, Rayegan ve Çetingil, Ergon; *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler*, İstanbul 2009.
- Kender, Rayegan ve Çetingil, Ergon ve Yazıcıoğlu, Emine; *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*, İstanbul 2014.
- Kent, Chancellor James; *Commentaries on American Law (1826-30) Lecture 47 Of the Contract of Affreightment*, Lonang Institute.
- Kıran, Süleyman; *Taşıma Hukukunda Karayoluyla Tehlikeli Eşya Taşınması*, Ankara 2015.
- Kırımlı, E. Esra; *ISM Kuralları*, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 3 Sayı 3-4 1998, s. 81-120.
- Kılıçoğlu, Ahmet M.; *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Ankara 2016.
- Kuyucu, Gülfer; *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010).
- Maraist, Frank L. and Galligan Jr., Thomas C. And Maraist, Catherine M.; *Cases and Materials on Maritime Law*, Minnesota 2003.
- Martinez Gutierrez, Norman A.; *Limitation of Liability in International Maritime Conventions*, New York 2012.
- Okay, M. Sami; *Deniz Ticareti Hukuku II*, İstanbul 1971.
- Önder, Salih; *Gemi Kira Sözleşmesi*, Ankara 2016.
- Ping-fat, Sze; *Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules*, The Hague 2002.
- Pullock, Baron and Bruce, Gainsford; *Law of Merchant Shipping Vol. II*, London 1881.
- Reisoğlu, Safa; *Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, İstanbul 2012.

- Reynolds, Barnabas W. B. and Tsimplis, Michael N.; *Shipowners' Limitation of Liability*, Croydon 2012.
- Schoenbaum, Thomas J.; *Admiralty and Maritime Law*, Washington DC 2004.
- Scrutton, Thomas Edward; *Charterparties and Bills of Lading*, London 1984.
- Seven, Vural; *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, Ankara 2003.
- Singh, Lachmi; *The Law of Carriage of Goods by Sea*, Hampshire 2011.
- Sirmen, A. Lale; *Eşya Hukuku*, Ankara 2013.
- Sözer, Bülent; *Deniz Ticareti Hukuku – I Giriş – Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, İstanbul 2013.
- _____; *Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu*, Ankara 1975.
- _____; *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar*, Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, Sayı XXVIII, 2014.
- _____; *Türk Hukukunda ve Uluslararası Hukukta Hava Yolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi*, İstanbul 2009.
- _____; *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler*, Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı 2006.
- _____; *Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler*, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Sayı XXVIII 2014.
- Süzel, Cüneyt; *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, İstanbul 2014.
- Tandoğan, Haluk; *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, İstanbul 2010.
- Taşdelen, Nihat; *Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu*, Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal Tekinalp'e Armağan, Cilt I.
- Tekil, Fahiman; *Deniz Hukuku*, İstanbul 1998.
- _____; *Deniz Hukuku - Uluslararası Konvansiyonlar*, İstanbul 1987.
- _____; *Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1973.
- Temperley, R. and Moore, H. Stuart; *The Merchant Shipping Acts*, London 1907.
- Todd, Paul; *Principles of the Carriage of Goods by Sea*, Cornwall 2016.

- Türkiye Barolar Birliği, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Toplantıları I-II-III*, Ankara 2008.
- Tüzüner, Özlem; *Karayoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesinin Hukuki Niteliği ve İş Görme Amacı Güden Sözleşmelerle İlişkisi*, Türkiye Barolar Birliği Dergisi, Sayı 101.
- Ülgen, Hüseyin; *Uluslararası Taşımacılık ve Hukuki Sorunları*, İstanbul 1988.
- Ülgener, M. Fehmi; *Çarter Sözleşmeleri*, İstanbul 2010.
- _____; "Obligations and Liabilities of the Carrier", *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Meltem Deniz Güner Özbek (drl.).
- _____; *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, İstanbul 1991.
- _____; *Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Tadil Edilmesi Gereken Hükümler*, Deniz Hukuku Dergisi, Özel Sayı 2006.
- _____; *Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt LXV, S. 2.
- Ünal, Mehmet ve Başpınar, Veysel; *Şekli Eşya Hukuku*, Ankara 2015.
- Ünan, Samim; "The Scope of Application of the Rotterdam Rules and Freedom of Contract", *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Meltem Deniz Güner Özbek (drl.), Springer - Verlag Berlin Heidelberg 2011.
- _____; *Yük Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar*, Deniz Hukuku Dergisi, Aralık 1997, Sayı 4.
- Von, Ziegler; *The Liability of the Contracting Carrier*, Texas International Law Journal, Vol. 44, Issue 3, Year 2009.
- Wahl, Albert (Çeviren: Kazım Berker); *Deniz Ticareti Hukuku (Nazari ve Ameli)*, Ankara 1948.
- Wiedenbach, Lina; *The Carrier's Liability for Deck Cargo*, Hamburg 2015.
- Wilford, Michael and Coghlin, Terence and Healy, Nicholas J. and Kimball, John D.; *Time Charters*, London 1982.
- William, Tetley; *International Maritime and Admiralty Law*, Canada 2002.
- Wilson, John F.; *Carriage of Goods by Sea*, London 2010.
- Yavuz, Cevdet; *Borçlar Hukuku Dersleri (Özel Hükümler)*, İstanbul 2012.
- Yazıcıoğlu, Emine; *Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk*, Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Yıl 22 2002.

_____; *Eşyanın Geç Teslim Edilmesinden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu*, Deniz Hukuku Dergisi, Yıl 2 Sayı 2-3 1997.

_____; *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, İstanbul 2000.

_____; *Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması*, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997.

Yetiş, Şamlı Kübra; *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, İstanbul 2013.

_____; *Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik*, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Cilt LXXI Sayı 2.

_____; *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, İstanbul 2008.

Zevkliler, Aydın ve Gökyayla, K. Emre; *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri*, Ankara 2014.

Elektronik Kaynaklar

www.armatorlerbirligi.org.tr/bilgi-ve-egitim/gemi-bilgisi/gemi-tipleri/.

www.bimco.org.

www.bimco.org/contracts-and-clauses.

www.cit-rail.org/en/rail-transport-law/cotif/.

www.emsal.yargitay.gov.tr/.

www.imo.org/en/OurWork/humanelement/safetymanagement/pages/ismcode.aspx.

www.kazanci.com.

www.lonang.com/library/reference/kent-commentaries-american-law/kent-47/.

www.tdk.gov.tr.

ÖZGEÇMİŞ

Safa Murat TEKİN 07.03.1993 tarihinde Iğdır'da doğdu. Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden 2015 yılında mezun oldu. Mezuniyetinden bu yana Ali Fuad Başgil Hukuk Fakültesi'nde Araştırma Görevlisi olarak görev yapan Safa Murat, çok iyi derecede İngilizce bilmektedir. Temel ilgi alanları Deniz Ticareti Hukuku, Sermaye Piyasası Hukuku ve Şirketler Hukuku'dur.

İletişim Bilgileri

E-mail : safamurattekin@hotmail.com

Telefon/Dahili: +90 (362) 800 81 71 / 7854

Kazanılan Ödüller, Teşvikler ve Burslar

- Margaret Mead School Golden Honor (6th Grade)
- MUNTR (Best Delegate Award)

Bildiriler / Yayınlar

- İşyeri Devrinde Devreden-Devralan İşverenler Arasındaki Mütessesil Sorumluluğun (Türk Borçlar Kanunu, İş Kanunu ve Türk Ticaret Kanunu Bakımından) Karşılaştırılması, İş Hukuku ve Sosyal Güvenlik Hukuku Dergisi, Cilt 13, Sayı 51, 10 / 2016 [Uluslararası]