İSTANBUL BİLGİ ÜNİVERSİTESİ
LİSANSÜSTÜ PROGRAMLAR ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK DOKTORA PROGRAMI

TAŞIYANIN GEMİYİ DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA BORCU

Gülten Venüs CÖMERT
115812010

Dr. Öğr. Üyesi Cüneyt SÜZEL

İSTANBUL
2021

Taşıyanın Gemiyi Denize Yola ve Yüke Elverişli Halde Bulundurma Borcu

Carrier's Duty to Provide a Seaworthy, Voyageworthy and Cargoworthy Vessel

Gülten Venüs Cömert

115812010

Tez Danışmanı : **Dr. Öğr. Üyesi Cüneyt SÜZEL**

İstanbul Bilgi Üniversitesi

Jüri Üyeleri : **Prof. Dr. M. Murat İNCEOĞLU**

İstanbul Bilgi Üniversitesi

Doç. Dr. Serap AMASYA

Galatasaray Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Aslıhan Erbaş AÇIKEL

Kadir Has Üniversitesi

Dr. Öğr. Üyesi Elvin K. SİLAHTAROĞLU

Tarsus Üniversitesi

Tezin Onaylandığı Tarih : 23.06.2021

Toplam Sayfa Sayısı : 455

Anahtar Kelimeler (Türkçe)	Anahtar Kelimeler (İngilizce)
1) Denize Elverişlilik	1) Seaworthiness
2) Yola Elverişlilik	2) Voyageworthiness
3) Yüke Elverişlilik	3) Cargoworthiness
4) Taşıyan	4) Carrier
5) Makul özen borcu	5) Due diligence

İÇİNDEKİLER

İÇİNDEKİLER iii
KISALTMALAR xii
ÖZET xv
GİRİŞ 1

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİLİĞE İLİŞKİN MİLLETLERARASI SÖZLEŞME VE TÜRK HUKUKU DÜZENLEMELERİ

1.1. Genel Olarak 4
1.2. Anglo-Sakson Hukuku 4
1.2.1. İngiliz Hukuku 4
1.2.2. ABD Hukuku 7
1.3. Milletlerarası Sözleşmeler 8
1.3.1. Denizde Eşya Taşımasına İlişkin Milletlerarası Sözleşmeler 8
1.3.1.1. 1924 Tarihli Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme 10
1.3.1.2. Visby Protokolü 12
1.3.1.3. Özel Çekme Hakkı Protokolü 13
1.3.1.4. Hamburg Kuralları 13
1.3.1.5.Rotterdam Kuralları 15
1.3.2. Denize, Yola ve Yüke Elverişlilik ile İlişkili Diğer Milletlerarası Sözleşmeler 16
1.3.2.1. 1966 Tarihli Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi 17
1.3.2.2. Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme 17
1.3.2.3. Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi 18
1.3.2.4. Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Milletlerarası Sözleşme 19
1.4 Türk Hukuku 19
1.4.1. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu 19
1.4.2 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun 20
1.4.3. Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü 21
1.4.4. Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği 21
1.4.5. Gemilerin Teknik Yönetmeliği 21
1.4.6. Diğer Düzenlemeler 22

İKİNCİ BÖLÜM

ELVERİŞLİLİK KAVRAMININ TANIMI

2.1. DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİLİK..... 24

2.1.1. Genel Olarak..... 24

2.1.2. Denize Elverişli Gemi..... 29

2.1.2.1. İnşa Halindeki Gemiler..... 35

2.1.2.2. Geminin Gövdesi (Teknesi): Omurga, Karina, Pencere ve Lumbuzlar 37

2.1.2.3. Geminin Makinesi, Kazanları ve Elektrik Donanımı 40

2.1.2.4. Geminin Boruları, Vanaları (Valfleri) 43

2.1.2.5. Seyir, Haberleşme Teçhizatı ve Teknolojik Ekipman 44

2.1.2.6. Yangın Söndürme Sistemleri 47

2.1.2.7. Eklentiler ve Diğer Donanımlar..... 49

2.1.3. Yola Elverişli Gemi 50

2.1.3.1. Gemi Teşkilatı, Yakıtı ve Kumanyası..... 50

2.1.3.2. Kaptanın ve Gemi Adamlarının Yeterliliği ve Sayısı..... 52

2.1.3.2.1. Yeterli Niteliğe ve Eğitime Sahip Olmamak..... 53

2.1.3.2.2. Geminin Teknik Özellikleri veya Yük Hakkında Yeterli Bilgiye Sahip Olmamak 57

2.1.3.2.3. Yeterli Niteliklere Sahip Olmasına Rağmen Bunları Kullanmada İsteksiz Davranmak 58

2.1.3.2.4. Gemi Adamının Alışkanlıkları ve Kişisel Özellikleri..... 59

2.1.3.2.5. Yorgunluk ve Hastalık Gibi Nedenlerle Geçici Süre ile Yeterli Niteliğe Sahip Olmamak 59

2.1.3.3. Belgeleme 61

2.1.3.3.1. Seyrüsefere İlişkin Belgeler..... 61

2.1.3.3.2. Gemi Planları..... 64

2.1.3.3.3. Geminin Yola Elverişliliği için Dolaylı Olarak Gereken Belgeler..... 65

2.1.3.4. Yükleme ve İstif Sonrası Geminin Dengesi..... 68

2.1.3.5. Finansal Elverişsizlik 72

2.1.4. Yüke Elverişli Gemi 74

2.1.4.1. Tanımı 74

2.1.4.3. Yükleme Boşaltma Teçhizatları ve Niteliği..... 76

2.1.4.4. Yükün Taşınacağı Yerin Elverişli Olması 77

2.1.4.4.1. Geminin Ambarlarının Yüke Elverişli Olması 77
2.1.4.4.2. Tankların Yüke Elverişli Olması 80
2.1.4.4.3. Geminin Güvertesinin Yüke Elverişli Olması 82
2.1.4.4.3.1. Türk Hukuku Uyarınca 82
2.1.4.4.3.2. Lahey Visby Kuralları Uyarınca 84
2.1.4.4.3.3. Hamburg Kuralları Uyarınca 85
2.1.4.4.3.4. Rotterdam Kuralları Uyarınca 87
2.1.4.4.4. Konteynerlerin Yüke Elverişli Olması 89
2.1.4.4.4.1. Genel Olarak 89
2.1.4.4.4.2. Milletlerarası Sözleşmeler ve Türk Hukuku Bakımından Konteynerler ve Elverişlilik 92
2.1.4.4.4.2.1. Lahey Visby Kuralları ve Türk Hukuku Bakımından 93
2.1.4.4.4.2.1.1. Konteynerin Geminin Parçası Olarak Kabul Edilmesi 93
2.1.4.4.4.2.1.2. Konteynerin Geminin Donanımı Olarak Kabul Edilmesi 99
2.1.4.4.4.2.1.3. Yük Olarak Konteyner 100
2.1.4.4.4.2.2. Rotterdam Kuralları Bakımından 107
2.1.4.5. Yükleme ve İstif 111
2.1.4.5.1. Eşyanın Yükü Kabule Elverişli Olmayan Yerlere Yüklenmesi ve İstiflenmesi 112
2.1.4.5.2. Farklı Nitelikteki Yüklerin Yan Yana Yüklenmesi ve İstiflenmesi 113
2.1.4.5.3. Hatalı İstif Neticesinde Yükün Zarara Uğraması 115

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYANIN TÜRK HUKUKU VE MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER ÇERÇEVESİNDE GEMİYİ DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA BORCUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ VE İFA ZAMANI

3.1. HUKUKİ NİTELİĞİ 118
3.1.1. Garanti Sorumluluğu *(Absolute Obligation)* 120
3.1.2. Özen Borcu *(Due Diligence)* 125
3.1.2.1. Lahey Sözleşmesi ve Lahey Visby Kuralları Uyarınca Makul Özen Borcu 127
3.1.2.1.1. Makul Özen Borcunun Tanımı 127
3.1.2.1.2. Makul Özen Borcunun Önemi 130

3.1.2.1.3. Makul Özen Borcunun Özellikleri 133
3.1.2.1.3.1. Göreceli Olması 133
3.1.2.1.3.2. Borcun Devredilememesi 137
3.1.2.1.3.2.1 Genel Olarak 137
3.1.2.1.3.2.2 Visby Kuralları Hazırlık Çalışmaları ve Muncaster Castle Kararı 140
3.1.2.1.3.2.3. ISM Kodun Etkisi 149
3.1.2.1.4. Makul Özen Yükümlülüğü ve Gizli Ayıplar 150
3.1.2.1.5. Makul Özen Borcunun Emrediciliği 153
3.1.2.2. Türk Hukuku Uyarınca Tedbirli Bir Taşıyanın Harcamakla Yükümlü Olduğu Dikkat ve Özen 154
3.1.2.2.1. Genel Olarak 154
3.1.2.2.3. Dikkat ve Özen Yükümlülüğü İbaresinin Makul Özen Borcu İbaresi ile Aynı Olması 160
3.1.2.2.4. TTK m. 1141 Hükmünün Emrediciliği 163
3.1.2.2.4.1. TTK m. 1243 Düzenlemesi 163
3.1.2.2.4.2. TTK m. 1243 Hükmüne Getirilen İstisnalar 165
3.1.2.3. Hamburg Kuralları Uyarınca Taşıyandan Makul Surette İstenebilecek Bütün Tedbirler (Reasonable Measures) 169
3.1.2.3.1. Genel Olarak 169
3.1.2.3.2. 1929 Tarihli Varşova Sözleşmesi Düzenlemesi ile Benzerliği 171
3.1.2.3.3. Ortak Fikir *(Common Understanding Adopted by the United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea)* Metni ve Taşıyandan Makul Surette İstenebilecek Bütün Tedbirler İfadesinin Değerlendirilmesi 172
3.1.2.3.4. Borcun Devredilememesi 175
3.1.2.3.5. Hamburg Kuralları m. 5 Hükmünün Emrediciliği 176
3.1.2.4. Rotterdam Kuralları Uyarınca Makul Özen Borcu (Due Diligence) 178
3.1.2.4.1. Genel Olarak 178
3.1.2.4.2. Yolculuk Süresince Gösterilmesi Gereken Makul Özen Borcu ve Göreceli Olması 179
3.1.2.4.3. Borcun Devredilememesi 182
3.1.2.4.4. Gizli Ayıplar ve Makul Özen Borcu 183
3.1.2.4.5. Rotterdam Kuralları m. 14 Hükmünün Emrediciliği 184

3.2. TAŞIYANIN GEMİYİ DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA BORCUNUN İFA ZAMANI..... 187
3.2.1. Lahey-Visby Kurallarına Göre..... 187
3.2.1.1. Genel Olarak..... 187
3.2.1.1. Geminin Denize Elverişli Halde Bulundurulması Gereken Zaman..... 189
3.2.1.1.1. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi ve Konişmentolu Taşımalarda..... 189
3.2.1.1.1.1. Yolculuk..... 190
3.2.1.1.1.2. Yolculuk Öncesi..... 191
3.2.1.1.1.3. Yolculuk Başlangıcı..... 193
3.2.1.1.2. Zaman Çarteri Sözleşmesinde..... 198
3.2.1.2. Geminin Yüke Elverişli Halde Bulundurulması Gereken Zaman..... 199
3.2.1.3. Aşamalar Doktrini (Doctrine of Stages)..... 202
3.2.1.3.1. Genel Olarak..... 202
3.2.1.3.2. Lahey Sözleşmesi Kabul Edilmeden Önceki Dönem 202
3.2.1.3.3. Lahey Sözleşmesi Kabul Edildikten Sonraki Dönem 206
3.2.2. Türk Hukukuna Göre..... 209
3.2.2.1. Genel Olarak..... 209
3.2.2.2. Başlangıçtaki Elverişsizlik- Sonraki Elverişsizlik..... 210
3.2.3. Hamburg Kuralları'na Göre..... 212
3.2.3.1. Genel Olarak..... 212
3.2.3.2. Eşyanın Teslim Alınması..... 214
3.2.3.3. Eşyanın Teslim Edilmesi..... 215
3.2.4. Rotterdam Kurallarına Göre..... 216
3.2.4.1. Genel Olarak..... 216
3.2.4.2. Düzenlemenin Amacı ve Eleştiriler..... 217
3.2.4.3. Yolculuk Sürecinde İfadesinin Kapsadığı Zaman Dilimi..... 221

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİ, YOLCULUK VE ZAMAN ÇARTERİ İLE GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİNDE ELVERİŞLİLİK

4.1. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİ..... 224
4.1.1. Kırkambar Sözleşmesinin Tanımı..... 224
4.1.2. Kırkambar Sözleşmesinde Denize, Yola ve Yüke Elverişlilik..... 225

4.1.2.1. Genel Olarak 225
4.1.2.2. Standart Formlarda Yer Alan Denize Elverişlilik Düzenlemeleri 225
4.2. YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ 227
4.2.1. Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Tanımı 227
4.2.2. Yolculuk Çarteri Sözleşmesinde Denize, Yola ve Yüke Elverişlilik 228
4.2.2.1. Genel Olarak 228
4.2.2.2. Standart Formlarda Yer Alan Denize Elverişliliğe İlişkin Hükümler 230
4.2.2.3. Yükleme ve Boşaltma İşlemlerine İlişkin Klozlar 236
4.3. ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ 238
4.3.1. Zaman Çarteri Sözleşmesinin Tanımı ve Hukuki Niteliği 238
4.3.2. Zaman Çarteri Sözleşmesinde Denize, Yola ve Yüke Elverişlilik 242
4.3.2.1. Genel Olarak 242
4.3.2.2. Standart Formlarda Yer Alan Denize Elverişliliğe İlişkin Hükümler 246
4.3.2.2.1. Sözleşme Başlangıcında Geminin Çartere Teslimi *(Delivery Clause)* 246
4.3.2.2.1.1. NYPE 247
4.3.2.2.1.2. Baltime 250
4.3.2.2.1.3. Shelltime 4 251
4.3.2.2.2. Geminin Bakım ve Muhafazasının Yapılması *(Maintenance Clause)* 252
4.3.2.2.3. *Employment and Agency* Klozu 254
4.4. *PARAMOUNT* KLOZU VE BU KLOZUN YOLCULUK VE ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMELERİNDEKİ ELVERİŞLİLİĞE İLİŞKİN KLOZLARA ETKİSİ 261
4.4.1. *Paramount* Klozun Tanımı 261
4.4.2. Yolculuk ve Zaman Çarteri Standart Formlarında Yer Alan *Paramount* Klozları 262
4.4.3. *Paramount* Klozunun Teslim *(Delivery)* Klozuna Etkisi 267
4.4.4. *Paramount* Klozunun Zaman Çarteri Formlarında Yer Alan ve Geminin Bakım ve Muhafazası (*Maintenance)* Klozuna ve Taşıyanın Sorumluluk Türüne Etkisi 270

4.4.5. *Paramount* Klozunun FIO(S)(T) ve *Employment and Agency* Klozlarına Etkisi..... 272
4.5. GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİ 285
4.5.1. Gemi Kira Sözleşmesinin Tanımı 285
4.5.2. Gemi Kira Sözleşmelerinde Denize Elverişlilik..... 286
4.5.2.1. Türk Ticaret Kanunu Uyarınca..... 287
4.5.2.2. BARECON..... 289

BEŞİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN GEMİYİ DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA BORCUNUN İHLALİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

5.1. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI..... 292
5.1.1. Zarar..... 292
5.1.1.1. Zararın Kapsamı..... 293
5.1.1.1.1. Lahey Sözleşmesi ve Lahey Visby Kuralları 293
5.1.1.1.2. Hamburg Kuralları..... 294
5.1.1.1.3. Rotterdam Kuralları..... 296
5.1.2. Sorumsuzluk Sebeplerinin Değerlendirilmesi 297
5.1.2.1. Kanundan Kaynaklanan Sorumsuzluk Halleri..... 298
5.1.2.2. Sözleşmeden Kaynaklanan Sorumsuzluk Halleri 298
5.1.3. Nedensellik Bağı 299
5.1.3.1. Zarar Geminin Elverişsiz Olmasından Ötürü Meydana Gelmemişse 300
5.1.3.2. Zararın Birden Fazla Sebepten Kaynaklanması..... 303
5.1.3.2.1. Anglo-Sakson Hukuku Uyarınca..... 303
5.1.3.2.2. Lahey Sözleşmesi ve Lahey Visby Kuralları Uyarınca.. 304
5.1.3.2.3. Hamburg Kuralları ve Türk Hukuku Uyarınca 308
5.1.3.2.4. Rotterdam Kuralları Uyarınca 310
5.1.3.3. Zararı Meydana Getiren Neden Bilinmiyorsa 312
5.1.4. Elverişsizliğin Söz Konusu Olacağı Zaman 314
5.1.5. Taşıyanın Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişiler 314
5.1.5.1.1. Türk Hukuku Uyarınca..... 315
5.1.5.1.2. Lahey Sözleşmesi ve Lahey Visby Kuralları Uyarınca.. 321
5.1.5.1.3. Hamburg Kuralları Uyarınca..... 322
5.1.5.1.4. Rotterdam Kuralları Uyarınca..... 324

5.1.5.2. Taşıyanın Bağımsız Yüklenicilerin Eylemlerinden Sorumluluğu 327
5.1.5.2.1. Taşıyanın Tersanenin Eylemlerinden Sorumluluğu 329
5.1.5.2.2. Klas Kuruluşlarının Eylemlerinden Taşıyanın Sorumluluğu 332
5.1.5.2.3. Yükleme ve İstif İşçilerinin Eylemlerinden Taşıyanın Sorumluluğu 334
5.1.5.2.3.1. Genel Olarak 334
5.1.5.2.3.2. Türk Hukuku Uyarınca 336
5.1.5.2.3.2.1. FIO(S)(T) Kayıtlarının Geçerliliği 336
5.1.5.2.3.2.2. TTK m. 1090 ve 1091 Hükmü Uyarınca Kaptanın Geminin Elverişliliği ile İlgili Görevlerinin Taşıyanın Sorumluluğuna Etkisi 337
5.2. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI VE SORUMLULUĞU SINIRLANDIRMA HAKKININ KAYBI 340
5.2.1. Genel Olarak 340
5.2.2. Sorumluluğun Sınırlandırılması 341
5.2.2.1. Lahey Sözleşmesi 341
5.2.2.1.1. Lahey Sözleşmesinde Öngörülen Sorumluluk Sınırları 341
5.2.2.1.2. Taşıyanın Geminin Elverişsizliğinden Kaynaklanan Sorumluluğunun da Sorumluluk Sınırlandırılmasına Tabi Olması 343
5.2.2.2. Visby Protokolü 344
5.2.2.2.1. Visby Protokolü'nde Öngörülen Sorumluluk Sınırları ve SDR Protokolü 344
5.2.2.2.2. Taşıyanın Geminin Elverişsizliğinden Kaynaklanan Sorumluluğunun da Sorumluluk Sınırlandırılmasına Tabi Olması 346
5.2.2.3. Türk Hukuku 347
5.2.2.3.1. TTK m. 1186 Hükmü Uyarınca Öngörülen Sorumluluk Sınırları 347
5.2.2.3.2. Taşıyanın Geminin Elverişsizliğinden Kaynaklanan Sorumluluğunun da Sorumluluk Sınırlandırılmasına Tabi Olması 348
5.2.2.4. Hamburg Kuralları 349
5.2.2.5. Rotterdam Kuralları 350
5.2.3. Sorumluluğun Sınırlandırma Hakkının Kaybı 353
5.2.3.1. Kast 355

5.2.3.2. Pervasızca Hareket- Wilful Misconduct 356
5.2.3.2.1. Genel Olarak..... 356
5.2.3.2.2. Pervasızca Hareket ve Elverişsizlik..... 361
ALTINCI BÖLÜM
İSPAT KÜLFETİ
6.1. GENEL OLARAK 364
6.2. LAHEY SÖZLEŞMESİ VE LAHEY VISBY KURALLARI UYARINCA 364
6.2.1. Meydana Gelen Zararı İspatı..... 365
6.2.2. Zararın Geminin Elverişsizliğinden Ötürü Meydana Geldiğinin İspatı 365
6.2.3. Sorumluluğunu Bertaraf Etmek İsteyen Taşıyanın Öncelikle Makul Özen Borcunu Yerine Getirdiğini İspatlaması Gereği..... 367
6.3. TÜRK HUKUKU UYARINCA 371
6.3.1. İspata İlişkin TTK'da Yer Alan Karineler ve Bunların İspat Külfetine Etkisi..... 375
6.4. HAMBURG KURALLARI UYARINCA 378
6.5. ROTTERDAM KURALLARI UYARINCA 380
6.5.1. Birinci Aşama 380
6.5.2. İkinci Aşama 381
6.5.3. Üçüncü Aşama..... 381
6.5.4. Dördüncü Aşama..... 384
6.6 DENİZE ELVERİŞLİLİK BELGESİ VE KLAS KURULUŞLARI TARAFINDAN VERİLEN BELGELERİN İSPAT KÜLFETİNE ETKİSİ 385
6.6.1. Denize Elverişlilik Belgesi..... 385
6.6.2. Liman Çıkış Belgesi..... 387
6.6.3. Klas Kuruluşları Tarafından Verilen Belgeler..... 388
6.7. ISM KOD KURALLARININ İSPAT KÜLFETİNE ETKİSİ 391
6.7.1. Genel Olarak..... 391
6.7.2. Lahey Sözleşmesi ve Lahey Visby Kuralları 393
6.7.3. Türk Hukuku..... 395
6.7.4. Hamburg Kuralları..... 396
6.7.4 Rotterdam Kuralları..... 396
SONUÇ..... 398
KAYNAKÇA 408

KISALTMALAR

ABD	: Amerikan Birleşik Devletleri
A.C.	: Appeal Cases
AlmTK	: Alman Ticaret Kanunu
Amwelsh	: The Americanized Welsh Coal Charter
b.	: bent
BAM	: Bölge Adliye Mahkemesi
BIMCO	: Baltic and International Maritime Council
Bkz./bkz.	: Bakınız/ bakınız
c.	: cümle
C.	: Cilt
CF	: Mal Bedeli ve Navlun [Cost and Freight]
CIF	: Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun [Cost Insurance and Freight]
C.L.C.	: Commercial Law Cases
CMI	: Comite Maritime International
COGSA	: Carriage of Goods by Sea Act
C.P.	: Common Pleas
DCMK	: 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun
dn.	: dip notu
E.	: Esas
Edt. by	: Edited by
E.R.	: English Reports
E-TTK	: 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
EWCA Civ	: England and Wales Court of Appeal Civil Divison
EWHC	: England and Wales High Court
f.	: fıkra
FC	: Federal Court
FCL	: Full Container Load
FIO(S)(T)	: Free in out stowed trimmed
F. Supp.	: Federal Supplement

GENCON : The Baltic and International Maritime Council Uniform General Charter

Hamburg Kuralları : Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi [*United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea*]

HD : Hukuk Dairesi

ILA : Uluslararası Hukuk Derneği [*International Law Association*]

ILO : Uluslararası Çalışma Örgütü [*International Labor Organization*]

IMF : International Monetary Fund

INCOTERMS : Milletlerarası Ticari Terimler [*International Commercial Terms]*

ISM Code : Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu [*International Safety Management Code*]

K. : Karar

K.B. : King's Bench

Lahey Sözleşmesi : 1924 Tarihli Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme

LVK : Lahey Visby Kuralları [Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 25 Ağustos 1924 Tarihli Milletlerarası Sözleşme'nin, 23 Şubat 1968 ve 21 Aralık 1979 Tarihli Protokoller Uyarınca Değiştirilmiş Metni]

LCL : Less than Container Load

Ll. L. Rep. : Lloyd's List Law Reports

Lloyd's Rep. : Lloyd's Law Reports

m. : madde

No. : Number

NYPE : New York Produce Exchange

ÖÇH : Özel Çekme Hakkı

Özel Çekme Hakkı Protokolü : Protocol Amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 25 August 1924, as Amended by the Protocol of 23 February 1968.

RG : Resmi Gazete

Rotterdam Kuralları	: 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 or Partly by Sea]
s.	: sayfa
S.	: Sayı
SDR	: Special Drawing Right
SOLAS	: Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi
STCW	: Gemi Adamalarının Eğitimi, Belgelerdirme ve Vardiya Standartları Hakkında Milletlerarası Sözleşme [*International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers]*
TBK	: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TTK	: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
UN	: United Nations
UNCITRAL	: United Nations Commission on International Trade Law
Visby Protokolü	: 25 Ağustos 1924 Tarihinde Brüksel'de İmzalanan Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme'yi Değiştiren Protokol *[Protocol to amend the International Convention on the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading]*
vol./Vol.	: volume/ Volume
yuk.	: yukarıda

ÖZET

Geminin denize, yola ve yüke elverişliliği denizde emniyetli ve düzenli seyri sağlamak ve yüklerin zarar görmeksizin gönderilene ulaştırılması adına taşıyanın en önemli sorumluluklarından birini teşkil etmektedir. Bu kapsamda taşıyan gemiler sefere çıkmadan önce ve hatta bazı yeni düzenlemeler uyarınca sefer sırasında da gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü altındadır. Geminin denize, yola ve yüke elverişliliği sadece taşıma hukuku açısından değil, deniz sigortaları, çevre kirliliği, kurtarma ve çatma gibi birçok konu bakımından da önem taşımakta olup çalışmada özellikle taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu üzerinde durulacaktır.

20. yüzyılın başından bu yana, taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu önemli milletlerarası sözleşmelerde yer almaktadır. 1924 tarihli Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme ve 25 Ağustos 1924 Tarihinde Brüksel'de İmzalanan Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme'yi Değiştiren Protokol ("Visby Protokolü") ile taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu makul özen borcu olarak düzenlenmiş ve bu milletlerarası sözleşmelere Türkiye de dahil olmak üzere çok sayıda devlet taraf olmuştur.

1978 tarihli Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi'nde ("Hamburg Kuralları") taşıyanın geminin elverişsizliğinden ötürü sorumluluğu ayrı bir maddede düzenlenmemiştir. Bu sözleşme uyarınca taşıyan eşyanın zıyaı, hasarı ve geç tesliminden ötürü meydana gelen zarardan sorumlu olacaktır. Sözleşme'de, taşıyanın sorumluluğu Lahey Sözleşmesi'nde yer alan düzenlemenin aksine yalnızca yolculuk öncesi ile sınırlı tutulmamıştır.

Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi ("Rotterdam Kuralları") ile teknolojik gelişmeler ve deniz ticareti endüstrisinin değişen ihtiyaçları doğrultusunda taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin farklı ve önemli düzenlemeler getirilmiştir. Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurması gereken süre düzenleme uyarınca uzatılarak, yolculuk süresince de devam eden bir

borç olarak öngörülmüştür. Öte yandan, sözleşmede konteyner taşımacılığı da göz önünde bulundurularak taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerler bakımından taşıyanın konteyneri elverişli halde bulundurma yükümlülüğü açık bir şekilde düzenlenmiştir.

Son yıllarda artan deniz kazaları sonucu oluşan can ve mal kayıpları denizcilik endüstrisinin bu kayıpları azaltmak adına harekete geçmesine neden olmuştur. Yapılan araştırmalar kazaların birçoğunun doğrudan veya dolaylı olarak insan hatası neticesinde meydana geldiğini ortaya koymuştur. Bu kayıpları ve kazaları azaltmak adına Uluslararası Denizcilik Örgütü, A.741 (18) sayılı kararıyla 1993 tarihinde Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu ("ISM Kodu") kabul etmiş ve 1994 yılında SOLAS'a IX. Bölüm olarak eklenmiştir. ISM Kod, denizde seyir güvenliğini sağlamak ve çevre kirliliğini önlemek için konulan kurallardan oluşmaktadır. Bu kapsamda gemilerde bir güvenlik yönetim sistemi oluşturulacak ve bu sistemi kurmak için şartları yerine getiren gemilere "Uygunluk Belgesi" ve "Güvenli Yönetim Sertifikası" verilecektir. Bu belgeler geminin sefere elverişliliği hususunda ihtilafların söz konusu olduğu hallerde bir kanaatin oluşmasına neden olacaktır. Zira basiretli bir taşıyan geminin sefere elverişliliğini sağlamak adına bu kodun gerekliliklerini yerine getirmek durumunda kalacaktır. Bu belgelerin varlığının veya yokluğunun sefere elverişlilik meselesinde ispat yükü bakımından da önemli bir etkisi olacağı açıktır.

Bu çerçevede çalışmada, denize, yola ve yüke elverişlilik kavramlarının tanımına, geminin denize, yola ve yüke elverişliliğinin hangi şartlar altında sağlanmış sayılacağına, taşıyanın hangi andan itibaren ve hangi şartlarla elverişsizlikten sorumlu olacağına, çarter partilerde yer alan elverişliliğe ve elverişlilikten sorumluluğa ilişkin düzenlemelere ve sorumluluğun sınırlarına Türk hukuku ve milletlerarası sözleşmelerde yer alan düzenlemeler de karşılaştırılarak değinilecektir.

Anahtar Kelimeler: Denize elverişlilik, Yola elverişlilik, Yüke elverişlilik, Taşıyan, Makul özen borcu

ABSTRACT

Providing a seaworthy, voyageworthy and cargoworthy ship is one of the most important obligations of the carrier to ensure the delivery of the goods to the consignee or shipper without any damage. In this context, the carrier is under an obligation to provide a seaworthy vessel before and at the beginning of the voyage and even during the voyage due to new regulations. This duty has a significant importance not only for carriage of goods but also for other areas of law such as marine insurance, environmental law and salvage, however this study puts emphasis on the carrier's obligation to provide a seaworthy vessel.

Since the beginning of 20th century, this obligation was regulated in some important international conventions. Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, 1924 ("Hague Rules") and Hague Rules as amended by the Brussels Protocol,1968 ("Hague- Visby Rules") regulates the carrier's duty to provide a seaworthy vessel as a duty of care and this regulation is transposed into many national legislations including Turkey. According to Hague Visby Rules, the carrier is responsible for unseaworthiness before and at the beginning of the voyage.

In United Nations Convention of Carriage of Goods by Sea, 1978 ("Hamburg Rules"), seaworthiness is not regulated in a separate article. According to the convention, the carrier is responsible for the delay, loss of and damage to the Cargo. Therefore, Hamburg Rules extended the period of carrier's liability since the carrier's liability is not limited with a period as it is in Hague-Visby Rules.

United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, ("Rotterdam Rules"), following the technological and changing needs of the trade industry, proposed different and important provisions with regard to seaworthiness. The duration of the carrier's liability extends; the carrier is under an obligation to provide a seaworthy vessel for the whole voyage. Moreover, the convention takes into account the containers as a modern transport practice and explicitly obliges the carrier to exercise due diligence for the containers supplied by the carrier.

Due to increasing maritime accidents resulting in loss of life and property caused maritime industry to take an action to minimize these losses. Researches showed that the majority of these accidents were directly or indirectly happened as a result of human error. In order to reduce these losses, International Maritime Organization (IMO) adopted ISM Code in 1993 and incorporates it into International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) as chapter IX. The main objective of ISM Code, is to provide safe shipping environment and prevent pollution. In this respect, safety management systems are established and the ships which fulfill the conditions required are given "Safety Management Certificate" and "Document of Compliance" . It is unquestionable that these certificates form an opinion under the circumstances where there is a dispute concerning seaworthiness. Yet, a prudent carrier has to satisfy the conditions to receive documents for providing a seaworthy vessel. It is certain that these documents have a significance impact on burden of proof.

In this regard, this study will examine the definition of seaworthiness, voyageworthiness and cargoworthiness, the conditions required to be satisfied to provide a seaworthy vessel, the duration of the carrier's duty, the liability of the carrier by comparing the national and international regulations in the light of recent developments.

Key Words: Seaworthiness, Voyageworthiness, Cargoworthiness, Carrier, Due Diligence

GİRİŞ

Dünya taşımacılığının neredeyse %90'ı deniz yoluyla gerçekleşmektedir[1]. Denizyolu ile taşıma, uluslararası taşımalarda her zaman uygun maliyetli ve tercih edilen köklü bir taşıma biçimidir[2].

Dünya ticaretinde, dolayısıyla dünya ekonomisinde bu denli büyük bir hacme sahip olan deniz taşımacılığının emniyetli ve düzenli bir şekilde devam ettirilmesi gerekmektedir. İşte bu noktada taşımayı yapan gemilerin denize, gerçekleştirecekleri yolculuklara ve taşıyacakları yüklere elverişli nitelikte olmaları önem taşımaktadır. Bu kapsamda geminin denize, yola ve yüke elverişliliği denizde emniyetli ve düzenli seyri sağlamak ve yüklerin zarar görmeksizin gönderilene ulaştırılması adına taşıyanın en önemli sorumluluklarından birini teşkil etmektedir. Deniz ticareti hukukunda, geminin denize, yola ve yüke elverişliliği ve taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu büyük öneme haizdir. Elverişlilik yalnızca taşıma hukuku bakımından değil, deniz sigortaları, kurtarma, çevre kirliliği, çatma gibi birçok konu ile ilişkili olup[3] bu çalışmada taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu üzerinde durulacaktır.

Bu kapsamda çalışmanın ilk bölümünde denize, yola ve yüke elverişliliğe ilişkin önce denizde eşya taşımasına ilişkin milletlerarası sözleşmelerde yer alan düzenlemelere, sonrasında denizde eşya taşımasına ilişkin olmamakla beraber taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna etki edeceği düşünülen diğer milletlerarası sözleşmelere değinilecektir. Bu kısımda son olarak elverişliliğe ilişkin Türk hukukunda yer alan düzenlemelere yer verilecektir.

---

[1] 2019 yılında 11 milyar tonluk hacmin denizyolu ile taşındığına ilişkin istatistikler ve detaylı bilgi için bkz. UNCTAD Review of Maritime Transport 2019- https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2019_en.pdf Erişim Tarihi: 10.05.2020.

[2] V.H. Chacon, (2017). *Due Diligence in Maritime Transpotation in the Technological Era*. Springer Series on Naval Arhitecture, Marine Engineering, Shipbuilding and Shipping 5, s. 1.

[3] Denize elverişliliğin sorumluluk ve sigorta hukuku gibi hukukun birçok alanına etki eden ve çok tartışılan bir kavram olduğuna ilişkin bkz. D. A. L. Defossez (2015).Seaworthiness: The Adequacy of the Rotterdam Rules *Approach. University of San Francisco Maritime Law Journal,* 28(2), 237-288, s. 235.

Çalışmanın ikinci bölümünde, denize, yola ve yüke elverişlilik kavramları ayrı ayrı tanımlanacaktır. Tanımlar verilirken hem Türk hem de yabancı yargı kararları ile denize, yola ve yüke elverişlilik kavramları örneklendirilecektir. Bu kısmın yüke elverişliliğe ilişkin başlığında önemi nedeniyle ve milletlerarası sözleşmelerdeki düzenlemeler de düşünülerek konteynerlerin yüke elverişliliği milletlerarası sözleşmeler, Türk hukuku ve yargı kararları çerçevesinde değerlendirilecektir.

Taşıyanın Türk hukuku ve milletlerarası sözleşmeler çerçevesinde gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün hukuki niteliği ve zamanı başlıklı takip eden üçüncü bölümünde ise, garanti sorumluluğu, makul özen yükümlülüğü kavramları ve makul özen yükümlülüğünün önemi ve özellikleri Türk hukuku, Anglo-Sakson hukuku ve milletlerarası sözleşmelerde yer alan düzenlemeler doğrultusunda incelenecektir. Bu bölümün ikinci kısmında ise, taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün zamanı hem değişik sözleşme türlerine hem de milletlerarası sözleşmelerde yer alan düzenlemelere göre ele alınacaktır.

Kırkambar sözleşmesi, yolculuk ve zaman çarteri sözleşmelerinde taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun Türk hukukunda hangi şekilde düzenlendiği ve sonrasında uygulamada kullanılan standart formlardaki düzenlemeler, yine bu formlarda yer alan *paramount* klozunun formlarda yer alan diğer klozlara etkisi çalışmanın dördüncü bölümünde incelenecektir. Son olarak bu bölümde, her ne kadar niteliği itibariyle bir eşya taşıma sözleşmesi olmasa da gemi kira sözleşmelerinde elverişlilik konusuna kısaca değinilecektir.

Çalışmanın beşinci bölümünde taşıyanın sorumluluğunun şartları ayrı ayrı ele alınacaktır. Bu bölümde taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kişiler de milletlerarası sözleşmeler ve Türk hukukunda yer alan hükümler çerçevesinde tanımlanarak taşıyanın bağımsız yüklenicilerin eylemlerinden sorumluluğu incelenecektir. Matbu formlarda yer alan FIO(S)(T) klozları dördüncü bölümde incelense de bağımsız yüklenicilerin eylemlerinden taşıyanın sorumluluğu kapsamında Türk hukuku uyarınca da FIO(S)(T) klozlarının geçerliliği ve TTK m.

1090 ve 1091 hükümlerinde yer alan kaptanın nezaret yükümlülüğünün taşıyanın sorumluluğuna etkisi değerlendirilecektir.

Çalışmanın son bölümünde ise geminin elverişsiz olması halinde ispat külfetinin kimde olacağı, ispat külfetine ilişkin milletlerarası sözleşmeler ve Türk hukukunda yer alan düzenlemeler çerçevesinde ve yargı kararları ile ortaya konmaya çalışılacaktır. Bu değerlendirmelerden sonra, denize elverişlilik belgesi ve klas kuruluşları tarafından verilen belgelerin ispat külfetine etkisi irdelenecektir. Son olarak ise ISM Kodun ispat yüküne etkisi incelenecektir.

BİRİNCİ BÖLÜM

DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİLİĞE İLİŞKİN MİLLETLERARASI SÖZLEŞME VE TÜRK HUKUKU DÜZENLEMELERİ

1.1. Genel Olarak

Antik çağlardan beri denizde eşya taşınmasına ilişkin kurallara rastlamak mümkündür. Bu alana ilişkin kurallar denizcilik endüstrisinin zaman içinde gelişimiyle beraber değişkenlik göstermekte, taşıyanların, gemi maliklerinin gelenekleri ve uygulamalarıyla şekillenmektedir[4]. Bununla birlikte denizcilik endüstrisinde meydana gelen dinamik, teknolojik gelişmelere, getirilen hukuki düzenlemelerle uyum sağlanmaya çalışılmaktadır.

Yirminci yüzyıla kadar deniz ticaretine ilişkin hukuki düzenlemeler ulusal seviyede kalmış, yirminci yüzyıl itibariyle bu alanda milletlerarası sözleşmeler düzenlenmeye başlamıştır.

Çalışmanın bu bölümünde çalışma içerisinde yer verilen, Anglo-Sakson hukukunda, milletlerarası sözleşmelerde ve Türk hukukunda yer alan denize, yola ve yüke elverişliliğin konu edildiği düzenlemeler tarihsel sıralamaları da göz önüne alınarak incelenecektir.

1.2. Anglo-Sakson Hukuku

1.2.1. İngiliz Hukuku

İngiltere'nin, özellikle endüstri devriminden bu yana dünyanın en büyük gemi filosuna sahip ülkesi olmasıyla beraber, İngiliz hukuku, modern deniz ticaret hukukuna en fazla etki eden ve yön veren hukuk olarak karşımıza çıkmaktadır[5]. Bu

[4] T. Aladwani, (2011a). Effect of Shipping Standards on Seaworthiness. *European Journal of Commercial Contract Law*, 3(2), 33-45, s. 33.
[5] Chacon, 2017, s. 44.

nedenle çalışmada, yer yer taşıyanın Anglo-Sakson hukuku uyarınca sorumluluğunun ne yönde olduğuna ve önemli kanunlarda yer alan düzenlemelere de yer verilecektir

İngiliz hukukunda taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü bir garanti sorumluluğu olarak düzenlenmiştir[6]. 18. yüzyılın sonuna kadar İngiliz mahkemesi kararlarında taşıyanın elverişsizlikten kusursuz sorumluluğu olduğu yönünde kararlar yerleşiktir[7]. Buna karşılık 19. yüzyılın başlarında özellikle sözleşme özgürlüğü ilkesinin de öne çıkmasıyla beraber taşıyanlar bu sorumluluklarını bertaraf edecek hükümleri sözleşmelerine koymaya başlamıştır[8]. Sözleşme özgürlüğü ilkesiyle beraber taşıyanlar konşimentolarına, denizden gelen birtakım tehlikeleri hariç bırakarak bu haller dışında zararın meydana gelmesi halinde sorumsuz olacakları yönünde sorumsuzluk kayıtları koymaya başlamıştır[9]. Bu dönemde sorumsuzluk kayıtları da yine sözleşme özgürlüğü ilkesi çerçevesinde geçerli kabul edilmektedir[10].

---

[6] İngiliz hukukunda taşıyanın denize elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğun hangi sebeple garanti sorumluluğu olarak düzenlendiği hakkında tarihsel süreç ve gerekçeler için bkz. Chacon, 2017, s. 44-57; Açıkça sözleşmede yer almasa dahi bunun sözleşmede örtülü olarak kabul edildiği hakkında bkz. B. Sözer (1975). *Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu*. Ankara: Sevinç Matbaası, s. 7-8; İngiliz hukukunda taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun tarihçesi için bkz. S. Girvin (2019). The Carrier's Fundamental Duties to Cargo Under the Hague and Hague-Visby Rules. *Journal of International Maritime Law*, 25, 443-462 , s. 444 vd.

[7] Genel deniz hukuku prensipleri çerçevesinde hem Anglo-Sakson hem de Kıta Avrupası hukuk sistemini benimseyen ülkelerde taşıyanın belli başlı haller hariç olmak üzere kusursuz sorumluluğu olduğu, bu bağlamda taşıyanın adeta yüklerin sigortacısı konumunda olduğuna ilişkin bkz. M. F. Sturley, (1991). The History of Cogsa and the Hague Rules. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 22(1), 1-58, s. 4-5.

[8] M. F. Ülgener (1991). *Taşıyanın Sorumsuzluk Sebepleri*. İstanbul: Der Yayınları, s. 32.

[9] M. B. Günay (2013). *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*. Ankara: Yetkin Yayınları, s. 26; Sturley, 1991, s. 5; Zaman içinde bu sorumsuzluk kayıtlarının çok arttığı ve taşıyanın navlunu almaktan başka hiçbir yükümlülüğü kalmadığına ilişkin bkz. H. Karan (2004). *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules*. New York: The Edwin Mellen Press, s. 13. Bu sorumsuzluk kayıtlarının kesin ve şüpheye yer vermeyecek şekilde olması gerektiğine ilişkin bkz. Sözer, 1975, s. 8; A. Mitchellhill (1990). *Bills of Lading: Law and Practice*. Bristol: Springer Science+Business Media, B.V., s. 2.

[10] *The Duero* (1867-69) L.R. 2 A. & E. 393); *Wesport Coal Company v. McPhai*l [1898] 2 Q.B. 130, Westlaw UK.

Sözleşme özgürlüğü ilkesine dayanarak taşıyanların sorumluluklarının ortadan kalkması, taşıtanları taşıyanlar karşısında dezavantajlı bir duruma düşürmüştür[11]. Hal böyleyken milletlerarası düzenlemelerle taşıyanın sorumluluğunun düzenlenmesi gereğine ilişkin tartışmalar başlamıştır[12].

Uluslararası Hukuk Derneği (*International Law Association*- "ILA"*)* tarafından 1882 ve 1885 yıllarında konşimentolara uygulanacak kuralların yeknesaklaştırılmasına ilişkin çalışmalar yapılmıştır. Gemi maliklerinin bu uygulamalarına tepki olarak 1882 tarihinde Liverpool'da yapılan toplantıda bir konişmento taslağı öneri olarak sunulmuştur[13]. Buna göre taşıyan ve yükle ilgili arasında bir menfaat dengesi sağlanması hedeflenmiştir. Taslak metin uyarınca taşıyan sevk ve idare kusurundan kaynaklanan zararlardan sorumlu olmayacak buna karşılık yüke özen borcunu kusuruyla ihlal ettiği durumda sorumluluğu gündeme gelecektir. Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu ilk kez bu metinde bir garanti sorumluluğu olarak değil makul özen borcu *("obligation to exercise due diligence")* şeklinde öngörülmüştür[14]. Yine bu toplantıda kabul edilen taslak metinde taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna aykırı davranması halinde daha yüksek bir sınır sözleşmede öngörülmemiş ise sorumluluğunun koli başına 100 sterlin ile sınırlı olması kararlaştırılmıştır[15]. Liverpool Konferansı'nda kabul edilen taslak metin sonrasında Lahey Sözleşmesi'nin hazırlık sürecinde esas alınsa da taslak konişmento geniş bir uygulama bulamamıştır[16] [17].

---

[11] Bu sorumsuzluk kayıtlarının taşıyanlar lehine gabin derecesine vardığına ilişkin bkz. Günay, 2013, s. 27.

[12] 19.yy'a kadar deniz hukukunun iç hukuklarda düzenlendiği buna karşılık denizyolu ile eşya taşıma sözleşmelerinin uluslararası niteliği itibariyle bu alanı düzenleyen genel ortak kurallara ihtiyaç olduğuna ilişkin bkz. A.H. Kassem (2006). *The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development*. Swansea: Yayımlanmamış Doktora Tezi, s. 3.

[13] Mitchelhill, 1990, s. 2.

[14] Sturley, 1991, s. 7.

[15] Günay, 2013, s. 30 ; Sturley, 1991, s.7; Mitchelhill, 1990, s. 2.

[16] Buna ek olarak bazı standart konşimentolarda bu hükümlere yer verildiğine ilişkin bkz. Sturley, 1991, s. 7.

[17] Taslak metinin (*Common form)* yaygın olarak uygulanmamasının nedenlerinden birinin taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunun bir makul özen borcu olarak kararlaştırılmış olmasının Anglo-Sakson hukuk düzenine yabancı olması hakkında bkz. Karan, 2004, s. 15.

1885 tarihinde yine ILA tarafından Hamburg'ta gerçekleştirilen konferansta Liverpool Konferansı'ndakine benzer düzenlemeler kabul edilmiş ancak Liverpool Konferansı gibi başarıya ulaşamamıştır.

1.2.2. ABD Hukuku

ABD'de ise kuruluşundan itibaren deniz ticareti hukuku İngiliz deniz ticareti hukuku ile aynı doğrultudadır[18]. Dolayısıyla taşıyanın İngiliz hukukunda söz konusu olan garanti sorumluluğu Amerikan hukukunda da benzer şekilde anlaşılmaktadır[19]. Taşıyan, kusuru olsun olmasın, yüke zararından her hâlükârda sorumlu olmaktadır.

ABD'de de sözleşme özgürlüğü ilkesi kabul edilmiş ancak İngiliz mahkemelerinin uygulamasının aksine Amerikan mahkemeleri taşıyanlar tarafından konulan sorumsuzluk kayıtlarının birçoğunu kamu düzenine aykırı olduğu gerekçesiyle geçersiz kabul etmiştir[20] [21]. Amerikan mahkemeleri tarafından taşıyanların koyduğu bu sorumsuzluk kayıtlarının geçersiz sayılmasına rağmen, taşıyanlar bu kayıtları sözleşmelerine koymaya devam etmiştir.

Taşıma sözleşmelerinde yer alan uygulanacak hukuka ve yetkili mahkemeye ilişkin hükümler uyarınca ABD'deki birçok yükle ilgili, ihtilaf halinde sorumsuzluk kayıtlarının geçerli olduğuna hükmeden İngiliz mahkemelerine başvurmak zorunda kalmış ve bu sebeple Amerikan mahkemelerinin bu sorumsuzluk kayıtlarını geçersiz kabul etmesi yükle ilgili bakımından anlamını yitirmiştir. İşte tüm bu nedenlerden ötürü Amerikan yükle ilgililer hukuki bir düzenleme yapılması konusunda baskı yapmaya başlamıştır.

---

[18] Chacon, 2017, s. 64.
[19] Sözer, 1975, s. 10.
[20] Chacon, 2017, s. 67; Sturley, 1991, s. 5-6; Sözleşme özgürlüğü prensibinin daha kısıtlı uygulandığına ilişkin bkz. M. F. Sturley (1990). *Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act and the Travaux Preparatoires of the Hague Rules*. Littleton, Colo, F.B. Rothman, s. 3; Karan,2004, s. 19; C.W. O'Hare (1977). Allocating Shipment Risks and The UNCITRAL Convention. *Monash University Law Review,* 4(2), 117-154, s. 119.
[21] *Liverpool Steam Co. v. Phenix Ins. Co.*, 129 U.S. 397, 9 S. Ct. 469 (1889).

Amerikan yükle ilgililerinden gelen baskılar neticesinde 1893 tarihli Harter Act Amerika'da kabul edilmiştir. Bu düzenleme, taşıyanın sorumluluğunun bir özen borcu olarak düzenlendiği diğer bir ifadeyle *"due diligence"* kavramına ilk kez yer verilen bir kanun olmasından ötürü önem taşımaktadır. Bu kanunda yer alan düzenlemede, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu garanti sorumluluğu olarak öngörülmemiş, makul özen borcu haline getirilmiştir[22],[23]. Kanunda sevk ve idare kusuru da dahil taşıyanın sorumsuzluk sebeplerine de yer verilmiş ancak taşıyanın bu sorumsuzluk sebeplerinden faydalanabilmesinin ancak gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunu yerine getirdiği halde mümkün olacağı düzenlenmiştir[24]. Harter Act'in Amerika'da hem iç taşımalar hem de dış taşımalar bakımından uygulama alanı bulacağı kabul edilmiştir[25].

Harter Act'te yer alan taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeye çalışmanın üçüncü bölümünde yer verilecektir[26].

1.3. Milletlerarası Sözleşmeler

1.3.1. Denizde Eşya Taşımasına İlişkin Milletlerarası Sözleşmeler

Harter Act ile getirilen düzenleme milletlerarası uygulamada istenilen etkiyi yaratmamış, 20. yüzyılın başında yalnızca Avusturya, Yeni Zelanda ve Kanada olmak üzere üç ülke bu kanunu model alarak aynı yönde düzenleme getirmiştir[27]. Bu sırada İngiliz mahkemeleri, Harter Act'in uygulanacak hukuk olarak

[22] Günay, 2013, s. 27.
[23] Buna karşılık İngiliz Mahkemesi kararlarında konişmentoda uygulanacak hukuk olarak Harter Act'in belirlenmiş olmasının taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunu garanti sorumluluğu yerine bir makul özen borcu haline getirmeyeceğine ilişkin bkz. *Mc Fadden v. Blue Star Line* , [1905] 1 K.B. 697, Westlaw UK.
[24] O'Hare, 1977, s. 120.
[25] Harter Act'in uygulama alanı ve Amerikan mahkemelerinde görülecek davalarda İngiliz gemi maliklerinin koyduğu sorumsuzluk kayıtlarının Amerikan mahkemelerince geçersiz sayılacağı, taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin bir sorumsuzluk kaydı koyamayacağına ilişkin bkz. J. Stephens (1908). *Law Relating to Bills of Lading*. London: The Syren & Shipping, s. 121-122.
[26] Bkz. 3. Bölüm 3.1.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[27] Chacon, 2017, s. 72; Sturley, 1991, s. 15-16; Karan, 2004, s. 20.

belirlendiği uyuşmazlıklarda dahi taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun bir garanti sorumluluğu olduğuna hükmetmeye devam etmiştir. Buna karşılık Harter Act, milletlerarası sözleşmeler yoluyla yeknesaklığı sağlama çalışmalarında bir model kanun olarak kullanılmıştır[28].

Denizyoluyla eşya taşımasındaki milletlerarası çalışmalar 1. Dünya Savaşı nedeniyle 1914-1918 yıllarında ertelenmiş, denizcilik endüstrisi bu süreçte yara almış[29], dolayısıyla İngiliz taşıyan/gemi malikleri de bu süreçten olumsuz etkilenmiştir. 1920'li yılların başlarına kadar İngiliz taşıyanların yükle ilgililer karşısındaki avantajlı durumu varlığını sürdürmeye devam etmiştir. Yükle ilgililer taşıyanların sorumsuzluk kayıtları dolayısıyla yüklendikleri risklere ilişkin ödedikleri yüksek sigorta primlerinden şikâyet etmekteyse de bu şikayetler ne İngiliz hükümeti ne de hakimler tarafından dikkate alınmıştır. Bu süreçte satış sözleşmelerine konulan CIF[30], CFR[31] kayıtlarıyla beraber satılan malların taşınmasına ilişkin taşıma organizasyonu da satıcı tarafından yapıldığından, üçüncü kişi konişmento hamilleri de bu sorumsuzluk kayıtlarına katlanmak zorunda kalmıştır[32]. Tüm bu gerekçelerle hem sigortacılar hem de konişmentonun ticari değerini korumak isteyen bankacılar yükle ilgilileri destekleyen bir lobi oluşturmuştur[33]. Bunun yanı sıra, her ne kadar Harter Act etkisiyle iç hukuk düzenlemeleri yapılmış olsa da bu ülkelerde bulunan yükle ilgililer İngiliz taşıyanlar ile yaptıkları taşıma sözleşmelerinde yüklerin zarar görmesi halinde kendi iç hukuklarında yer alan düzenlemelerden faydalanamamaktaydı. İngiliz

[28] Chacon, 2017, s. 73; G. Chandler, (1984). Comparison of Cogsa, the Hague/Visby Rules, and the Hamburg Rules. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 15(2), 233-292, s. 235
[29] O'Hare, 1977, s. 122.
[30] *Cost, Insurance and Freight,* [Mal Bedeli, Sigorta ve Navlun], Milletlerarası ticari terimlerin *(Incoterms)* denizde taşıma sözleşmelerine etkisi için bkz. A. Sevinç Kuyucu (2011). Incoterms (Uluslararası Ticari Terimler). İstanbul: Filiz Kitabevi, s. 77; C. Süzel (2014). *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten. İstanbul*: On İki Levha Yayıncılık, s. 104 vd.; K. Atamer (2011). Yeni Türk Hukuku Uyarınca *Incorporation, FIOST* ve *Arbitration London* Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi, *Deniz Hukuku Dergisi* Yıl: 11, Sayı: 1-4, s. 241- 342, s. 259 vd.
[31] *Cost and Freight*, [Mal bedeli, Navlun]
[32] Chacon, 2017, s.75; B. S. Shah (1966). Seaworthiness a Comparative Survey. *Malaya Law Review,* 8(1), 95-116, s. 98.
[33] Bu durumdan en çok zarar görenlerin bankacılar ve sigorta şirketleri olduğuna ilişkin bkz. Sözer, 1975, s. 10.

mahkemeleri ise konişmentolara açıkça uygulanacak hukuk olarak Harter Act benimsenmiş olsa da bu kuralları uygulamaktan imtina etmekteydiler[34]. Bütün bu gelişmelere istinaden İngiliz dominyonlar, Harter Act benzeri bir düzenlemede bulunmaları yönünde İngiliz hükümetine tavsiyede bulunmuşlardır[35].

Bu gelişmeler ışığında, İngiliz hükümeti yalnızca imparatorluğu kapsayacak nitelikte bir hukuki reform çalışması başlatmış, bu çerçevede İmparatorluk Denizcilik Komitesi *(Imperial Shipping Comittee)* bir rapor hazırlamıştır[36].

İngiliz hükümeti yalnızca ulusal düzeyde değil, milletlerarası alanda da hukukun yeknesaklaştırılması için ILA bünyesinde çalışmalara önderlik etmiştir. ILA Deniz Hukuku Komitesi 1921 yılında bir araya gelerek konferansta sunulmak üzere 1910 tarihli Kanada Kanunu'nu esas alarak bir taslak metin oluşturmuştur[37].

1.3.1.1. 1924 Tarihli Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme

Bu gelişmeleri takiben 1921 yılında Hollanda'nın Lahey kentinde düzenlenen konferanslarda Deniz Hukuku Komitesi tarafından hazırlanan taslak metin dört gün boyunca tartışılmış ve bu toplantılar neticesinde 1921 tarihli Lahey Sözleşmesi kabul edilmiştir[38].

Konferanslar 1924 yılına kadar devam etmiş, son olarak 25 Ağustos 1924 tarihli Brüksel Konferansı'nda tüm hususlar tamamlanarak sözleşme resmen kabul edilerek, imzaya açılmıştır. 1924 Tarihli Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Milletlerarası Sözleşme[39] (Lahey Sözleşmesi), taşıyanın

[34] Karan, 2004, s. 21.
[35] Sturley, 1991, s. 18, Karan, 2004, s. 22.
[36] Karan, 2004, s. 22.
[37] Sturley, 1990, s. 9; Süzel, 2014, s. 18.
[38] Sturley, 1991, s. 20-25; Süzel, 2014, s. 18; F. Berlingieri (1997). *Travaux Prepatoires of the Hague Rules and of the Hague- Visby Rules*. Antwerpen: Comite Maritime International, s. 30 vd.
[39] Sözleşmesinin İngilizce başlığı: *International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading.*

sorumluluğuna ilişkin ilk milletlerarası sözleşmedir[40]. Nihayetinde sözleşme, 2 Haziran 1931 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye ise, 14 Şubat 1955 tarihli 6469 Sayılı Kanun[41] ile sözleşmeyi onaylamış, milletlerarası sözleşme 4 Ocak 1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir[42].

Sözleşmenin uygulama alanının düzenlendiği Lahey Sözleşmesi m. 10 uyarınca sözleşmenin uygulanabilmesi için konişmentonun sözleşmeye taraf devletlerinden birinde düzenlenmesi gerekli ve yeterlidir[43]. Lahey Sözleşmesi m. 1. b. (e) uyarınca sözleşme, eşyanın gemiye yüklendiği andan gemiden boşaltıldığı ana kadar geçen süreyi (vinçten-vince) kapsamaktadır[44].

Lahey Sözleşmesi, içerisinde birçok gelişmiş denizci devletin de bulunduğu çok sayıda devlet tarafından kabul edilmiş, taraf olmayan ülkelerin bir kısmı tarafından da iç hukuka aktarılmış ve bu bağlamda bugünkü eşya taşıma hukukunun temelini ve esasını oluşturmuştur[45].

---

[40] Süzel, 2021, s. 5.

[41] RG. 22.02.1955- 8937.

[42] Öğretide sözleşmenin Türkiye bakımından hangi şekilde yürürlüğe girdiği tartışmalıdır. Lahey Sözleşmesinin imza protokolünde iki seçenek verilmiştir. Buna göre taraf devletler sözleşmeye kanun hükmü verebileceği gibi sözleşmeyi kabul ederek iç hukuklarına da alabileceklerdir. Türkiye sözleşmeye taraf olmakla beraber sözleşmeye kanun hükmü verilmesi gereğini yerine getirmemiştir. Bu durum E-TTK zamanında özellikle taşıyanın sorumluluk sınırlarına ilişkin hangi sınırın uygulanacağı bakımından tartışmaya neden olmuştur. Bu tartışmalara ilişkin olarak bkz., C. Süzel (2021). *Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 337 dn. 1072; Ö. Gürses (2011). Lahey Kurallarına Göre Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğuna İlişkin Bir Değerlendirme . *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 63 (1-2), 293-304, s. 301; H. Karan (2000a).Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği. *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler- Tartışmalar*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s. 223 vd.; K. Atamer (2002). Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi. *Deniz Hukuku Dergisi, Gündüz Aybay Anısına Armağan*, Yıl: 5, Sayı: 1-4, 57-94, s. 84 vd. ; K. Atamer (2004). 1924 Brüksel Sözleşmesi'nin Hükümleri Türk Ticaret Kanunu'na Aynen Alındı Mı?. *Gündüz Aybay Armağanı.* İstanbul: Aybay Yayıncılık, s. 180 vd.

[43] Sözleşme metninde "milletlerarası" ifadesi yer almadığından taşımanın kabotaj taşımalarında da uygulanabileceğinin doktrinde ileri sürüldüğüne ilişkin bkz. K. Atamer (2013a). 1924 Tarihli Brüksel Sözleşmesi ve 1968 ile 1979 Tarihli Protokolleri. *Kerim Atamer/Cüneyt Süzel, Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları: Cilt I*, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 125 dn. 5.

[44] İngilizce "*Tackle to tackle"* olarak ifade edilmektedir.

[45] E. Yazıcıoğlu (2000). *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak.* İstanbul: Beta Basım, s. 2.

Bu sözleşme ile beraber çalışmada da detaylı bir şekilde değinileceği üzere taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu ilk kez bir milletlerarası sözleşmede makul özen borcu *("due diligence")* olarak düzenlenmiştir.

1.3.1.2. Visby Protokolü

Dünya çapındaki ekonomik ve teknolojik gelişmeler karşısında, Lahey Sözleşmesi zamanla yetersiz kalmaya başlamış, özellikle konteyner taşımalarının yaygınlaşması, yeni taşıma senetlerinin ortaya çıkması, sorumluluk sınırlarındaki değer kaybı gibi nedenlerle, yeni kurallara ihtiyaç duyulmaya başlanmıştır[46]. Özellikle 1950'li yıllarda, Lahey Sözleşmesi'ne taraf denizcilikte gelişmiş ülkelerdeki iş adamları ve avukatlar kurallarda yenilik yapılması yönünde baskı yapmaya başlamıştır[47]. Nihayetinde, *Comite Maritime International* (CMI) nezdinde kurulan alt komisyon toplantıları ve buna istinaden yapılan konferansta Lahey Sözleşmesi'nde değişiklikler yapılması gerektiği sonucuna varılmıştır[48].

Bu tartışmalar ve çalışmalar neticesinde, 23 Şubat 1968 tarihli Diplomatik Konferans'ta Lahey Sözleşmesi Visby Protokolü[49] ile değiştirilmiştir. Bu protokol ile çok sayıda değişiklik getirmiştir. Bunlardan bir tanesi sözleşmenin uygulama alanına ilişkindir. Lahey Sözleşmesi'ne kıyasen çok daha geniş bir uygulama alanı hükmü getirilmiştir[50]. Buna göre, şayet konişmento Visby Protokolü'ne taraf olan devletlerden birinde düzenlenmişse ya da taşıma bu protokole taraf olan bir devlet limanından gerçekleşmiş ise veya konişmento ya da konişmento ile ispat edilen sözleşme uyarınca taşımaya bu kuralların ya da taraf olan Devlet'in kurallarının uygulanacağı kararlaştırılmışsa Lahey Visby Kuralları (LVK) uygulanacaktır[51].

---

[46] Chandler, 1984, s. 235; Karan, 2004, s. 27.
[47] Chacon, 2017, s. 85.
[48] Günay, 2013, s. 32.
[49] Sözleşmenin İngilizce başlığı: *(Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading).*
[50] Sözleşmenin uygulama alanına ilişkin bkz. Süzel, 2014, s. 49-52; Atamer, 2013a, s. 125.
[51] Hükmün tercümesi için bkz. S. Ünan vd. (2013). Birleştirilmiş Metin ve Çeviri. *Kerim Atamer/Cüneyt Süzel, Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları: Cilt I*, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 125.

Aralarında İngiltere'nin de bulunduğu çok sayıda ülke bu protokole taraf olmuştur[52]. Türkiye ise bu protokole taraf değildir[53].

Bu protokole ilişkin hazırlık çalışmalarında taşıyanın denize, yola ve yüke elverişlilik borcu kapsamında ileride de açıklanacağı üzere çok önemli tartışmalar gerçekleşmiştir[54].

1.3.1.3. Özel Çekme Hakkı Protokolü

Lahey Sözleşmesi, Özel Çekme Hakkı Protokolü[55] ile 1979 yılında yeniden tadil etmiştir. Protokol 14 Şubat1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Bu protokol ile beraber sorumluluk sınırları hesaplanırken kullanılan para birimi değiştirilmiş ve sorumluluk sınırlarının *International Money Fund* (IMF) tarafından oluşturulan özel çekme hakkı denilen bir değer ile hesaplanacağı düzenlenmiştir[56].

1.3.1.4. Hamburg Kuralları

Hızla gelişen teknoloji ile birlikte, LVK yetersiz ve yeni teknolojiyle uyumsuz kalmaya başlamış ve yeni kurallara ihtiyaç duyulmuştur[57]. Diğer bir ifadeyle, Visby Protokolü ile getirilen yenilikler de yeterli olmamış ve bu alanın yeniden tamamen bir sözleşme ile düzenlenmesi gereği gündeme gelmiştir[58].

---

[52] Taraf ülkeler için bkz. https://treaties.un.org/Pages/showDetails.aspx?objid=08000002800ea4ab Erişim Tarihi: 02.09.2020.

[53] Ancak 6102 sayılı TTK'nın hazırlık sürecinde bu Protokol ile yapılan değişiklikler iç hukuka aktarılmıştır.

[54] Bkz. 3. Bölüm 3.1.2.1.3.2.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[55] Sözleşmenin İngilizce başlığı*: Protocol Amending the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, 25 August 1924, as Amended by the Protocol of 23 February 1968.*

[56] Özel çekme hakkına ve eşya taşımaya ilişkin milletlerarası sözleşmelerde yer alan özel çekme hakkına ilişkin düzenlemeler hakkında detaylı bilgi için bkz. L. Ward (1981). The SDR in Transport Liability Conventions: Some Clarification. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 13(1), 1-20.

[57] Lahey Sözleşmesi ile getirilen taşıyan ve yük ilgilisi (*customer*) arasındaki dengenin zaman içerisinde meydana gelen gelişmelerle çok etkilendiği, düzenli hat taşımalarının artması ve Lahey Sözleşmesi'nin uygulama alanının dar kalışı, kombine taşımaların artması gibi birçok nedenden ötürü yeni düzenlemeye ihtiyaç olduğuna ilişkin bkz. E. Selvig (1981). The Hamburg Rules, The Hague Rules and Marine Insurance Practice. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 12(3), 299-326, s. 303-304.

[58] Chacon, 2017, s. 86.

Bu kapsamda, Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (*United Nations Commission on International Trade Law*- UNCITRAL) uzun seneler süren çalışmalardan sonra bir taslak metin hazırlamış, bu taslak metin devletlerin[59] ve ilgili kuruluşların incelemeleri neticesinde verdiği görüşlere göre son halini almıştır[60]. Hamburg Kuralları[61], LVK'nın aksine Anglo-Sakson hukuk sistemi değil Kara Avrupası hukuk sisteminin yasama tarzı ile kaleme alınmıştır[62]. Hamburg Kuralları, 30 Mart 1978 tarihinde Hamburg'ta gerçekleşen Diplomatik Konferans'ta kabul edilmiş, 1 Kasım 1992 tarihinde ise yürürlüğe girmiştir.

Hamburg Kuralları'nın uygulama alanı m. 2 f. 1'de düzenlenmiştir. Buna göre, sözleşme hükümleri, navlun sözleşmesinde belirtilen yükleme veya boşaltma limanı taraf devlette bulunuyorsa; sözleşme uyarınca öngörülen seçimlik boşalma limanlarından fiilen boşaltmanın gerçekleştirildiği liman taraf devlette bulunuyorsa ya da konişmento veya diğer denizde taşıma senedi taraf devlette düzenlenmişse yahut taraflar sözleşmede, konişmentoda ya da denizde taşıma senedinde Hamburg Kuralları'nın uygulanacağını kararlaştırmışsa uygulanacaktır[63].

Buna karşın, Hamburg Kuralları gelişmiş denizci devletlerin bu sözleşmeye taraf olmaması nedeniyle istenilen başarıya ulaşamamıştır[64]. Türkiye de bu milletlerarası sözleşmeye taraf değildir.

Hamburg Kuralları'nda çalışmada da detaylı olarak yer verileceği üzere denize elverişliliğe ilişkin açık ve ayrı bir düzenleme yer almamakta, taşıyanın aslında denize elverişli bulundurma borcunun da dahil olduğu sorumluluğu bir maddede düzenlenmektedir[65].

---

[59] Devletlerin bu sözleşmenin hazırlanmasında çok daha aktif rol aldığına ilişkin bkz. Chacon, 2017, s. 87.
[60] Yazıcıoğlu, 2000, s. 5-6.
[61] Sözleşmenin resmi İngilizce başlığı: *United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea.*
[62] Bu bağlamda taşıyanın sorumsuzluk sebeplerini uzun bir şekilde listelemek yerine basit bir sorumluluk testi öngörüldüğüne ilişkin bkz. Karan, 2004, s. 35.
[63] Çeviri için bkz. T. Çağa (1978). Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. X, S. 2, s. 323-352.
[64] Sözleşmeye taraf devletler için bkz. https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=IND&mtdsg_no=XI-D-3&chapter=11&clang=_en Erişim Tarihi: 05.09.2020.
[65] Defossez, 2015, s. 243.

1.3.1.5.Rotterdam Kuralları

Hamburg Kuralları'nın istenilen başarıya ulaşmamış olması, denizde eşya taşımaya ilişkin birden fazla milletlerarası sözleşme bulunması, bu sözleşmelerde yer alan farklı düzenlemeler ve sözleşmelerin her birine birbirinden başka devletlerin taraf olması, bu alanda yeknesak bir hukuk oluşturulması bakımından bir problem teşkil etmeye devam etmiştir[66]. Tüm bu gerekçelerle önce CMI sonrasında ise UNCITRAL Taşıma Hukuku Çalışma Grubu bu alanda çalışmalara devam etmiş ve Rotterdam Kuralları[67] olarak anılan düzenlemenin taslak metnini hazırlamıştır. Kurallar tüm teknolojik gelişmeler ve ihtiyaçlar doğrultusunda, önceki sözleşmelerde yer alan tartışmalı hükümler de göz önünde bulundurulmak suretiyle tekrardan kaleme alınarak hazırlanmıştır. Rotterdam Kuralları 23 Eylül 2009 tarihinde imzaya açılmıştır. Diğer sözleşmelerden farklı olarak kurallar kapıdan kapıya taşımayı *(door to door)* düzenlemekte olup, bu doğrultuda ayrıntılı bir sorumluluk rejimi öngörmüştür[68]. Lahey, Lahey Visby ve Hamburg Kuralları'ndan farklı olarak bu sözleşme ilk kez konusu eşya taşıma olan tüm taşıma sözleşmelerini kapsamakta ve bu açıdan multimodel taşımalar bakımından önemli düzenlemeler getirmektedir[69].

Kuralların uygulama alanı İkinci Bölüm m. 5 ilâ 7 arasında düzenlenmiştir[70]. Rotterdam Kuralları m. 5 uyarınca kurallar, teslim alma veya teslim etme yerinin

---

[66] M. F. Sturley (2009). The Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rules. *The Rotterdam Rules: An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (Edt.by D. R. Thomas). Oxon: Lawtext Publishing Limited, s. 11; N. Kula Değirmenci (2014a). Article 12(3) of the Rotterdam Rules: In the Middle of Serious Concerns and Important Features. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 45(2), 233-276*,* s. 234-235.

[67] Sözleşmenin resmi İngilizce başlığı: *United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods wholly or partly by Sea.*

[68] F. Berlingieri (2003). A New Convention on the Carriage of Goods by Sea: Port-to-Port or Door-to-Door. *Uniform Law Review,* 8 (1-2), 265-280, s.274; Kula Değirmenci, 2014a, s. 239.

[69] N. Kula Değirmenci (2010). Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi* S. 2 C. 1, s. 79-98, s. 87.

[70] Rotterdam Kurallarının uygulama alanı için bkz. S. Ünan (2011). 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: An Appraisal of the "Rotterdam Rules" (edt. by M.D. Güner Özbek)*. Heidelberg: Springer- Verlag Berlin Heidelberg, s. 87 vd.; M. F. Sturley/ T. Fujita/ G. van der Ziel (2010). *The Rotterdam Rules*. London: Sweet & Maxwell, s. 23 vd.; H. Karan (2011). Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by

başka ülkelerde olduğu, deniz taşıması söz konusu ise yükleme ve varma limanının farklı ülkelerde olması halinde taşıma sözleşmesine göre, teslim alma yeri, yükleme limanı, teslim etme yeri ya da boşaltma limanından herhangi birinin taraf olan devletlerden birinde bulunduğu taşıma sözleşmelerine uygulanacaktır[71].

LVK'yı yeni ihtiyaçlar ve teknolojik gelişmeleri gözeterek güncellemek ve taşıma hukukunda yeknesaklığı sağlamak amacıyla getirilen bu yeni kurallar[72] tıpkı Hamburg Kuralları gibi yeterli sayıda taraf devlet bulunmaması nedeniyle, şu an için başarıya ulaşamamıştır[73]. Rotterdam Kuralları, milletlerarası hukukta henüz yürürlük kazanmamıştır. Türkiye de sözleşmeye taraf olmamıştır.

Rotterdam Kuralları'nda, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin LVK'ya benzer bir düzenleme yer almakta buna karşılık çok önemli iki değişiklik öngörülmektedir[74]. Çalışmanın ilerleyen bölümlerinde bu hususlar detaylı olarak ele alınacaktır.

1.3.2. Denize, Yola ve Yüke Elverişlilik ile İlişkili Diğer Milletlerarası Sözleşmeler

Deniz taşıma endüstrisinde ortaya çıkan, gemilere ve/veya gemi donanım ve teçhizatlarına ilişkin yeni teknoloji ve gelişmelere uyum sağlamak için bu alanın sürekli olarak yeni kurallarla düzenlenmesi gerekmektedir[75]. Her ne kadar bu alanı düzenleyen bazı sözleşmeler, doğrudan taşıyanın gemiyi elverişli halde

---

Sea: The Rotterdam Rules. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 42(3), 441-452, s. 443 vd.; H. Staniland (2009). Scope of Application. *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*. London: Informa, s. 15 vd.; S. Ciğer (2015). Rotterdam Rules' Scope of Application in the Context of Multimodal Transport. *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C.5, S. 2, 159-187, s. 169 vd.

[71] Çeviri için bkz. C. Süzel/D. Damar (2010). Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları). *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,* C. XXVI S. 2, s. 149-240.

[72] Ne LVK ne de Hamburg Kurallarının ticaretinin önemli bir kısmını teşkil eden kapıdan-kapıya konteyner taşımaları için yeknesak ve özel bir düzenleme ihtiyacını karşılamadığına ilişkin bkz. Berlingieri, 2003, s. 266.

[73] Sözleşmeye taraf devletler için bkz. https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods/conventions/rotterdam_rules/status, Erişim Tarihi: 10.09.2020.

[74] Chacon, 2017, s. 95; Taşıyanın bu sorumluluğunun ilk kez çok ayrıntılı ve yolculuk süresince de devam eden bir yükümlülük olarak düzenlendiğine dair bkz. Defossez, 2015, s. 244.

[75] Aladwani, 2011a, s. 33.

bulundurma borcunu düzenlemeseler de bazı milletlerarası sözleşmelerde yer alan hükümler, doğrudan veya dolaylı olarak taşıyanın bu borcuna etki etmektedir. Bu başlık altında genel bilgi verilecek olan, özellikle denizde can ve mal güvenliğinin sağlanması için hazırlanmış milletlerarası sözleşmeler[76] taşıyanın bu borcu bağlamında önemli niteliktedir.

1.3.2.1. 1966 Tarihli Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi

Taşıyanın gemiyi özellikle denize ve yüke elverişli halde bulundurma borcu kapsamında önem taşıyan Türkiye'nin de taraf olduğu[77] bu sözleşmede, denizde can ve mal güvenliğinin korunması için gemilerin sefere çıkacağı bölgeler, mevsimler de gözetilerek yükleme sınırlarını tespit ederek buna ilişkin kurallar ve ilkeler getirmektedir.

Sözleşme 11.11.1988 tarihli protokol ile değiştirilmiş olup Türkiye bu protokole de taraf olmuştur[78] [79].

1.3.2.2. Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme

Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme, *(International Convention for Safe Containers, CSC)* sözleşmenin giriş bölümünde de belirtildiği üzere konteynerlerin elleçlenmesi, istiflenmesi ve taşınmasında denize can ve mal güvenliğinin sağlanmasını temin etmek ve konteyner taşımacılığını kolaylaştırmak ve konteyner taşımasında milletlerarası ortak emniyet kurallarının getirilmesinin yararlı olacağı göz önünde tutularak 02.12.1972 tarihinde hazırlanmış ve 06.09.1977 tarihinde yürürlüğe girmiştir[80]. Türkiye hakkında sözleşme, katılma belgesinin tevdi edilmesini müteakip 06.08.2014 tarihinde yürürlüğe girmiştir[81].

---

[76] Türkiye'nin taraf olduğu deniz emniyetine ilişkin milletlerarası sözleşmelere ve Türk mevzuatı hakkında değerlendirmeler için bkz. İ. Demir (2019). Türk Hukukunda Deniz Emniyetine İlişkin Düzenlemelere Genel Bakış. *Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.
[77] RG. 28.06.1968- 12936.
[78] RG. 04.09.2007-26633.
[79] 1988 Protokolü'ne IMO tarafından getirilen değişikliklere de Bakanlar Kurulunca onay verildiği ve tadil edilen sözleşme metni 8.8.2014 tarihli 29082 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanmıştır.
[80] *CSC Preamble*/Giriş metninin RG'de yayımlanan Türkçe ve İngilizce metni için bkz. https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2013/06/20130605M1-9-1.pdf Erişim Tarihi: 08.11.2020.
[81] 6403 Sayılı Onay Kanunu için bkz. RG. 31.01.2013- 28545.

Taşıma hukukunda konteynerlerin yaygın kullanımı da düşünüldüğünde, özellikle taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerler bakımından bu sözleşmeye değinilmesi önem taşımaktadır.

1.3.2.3. Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi

Uluslararası Denizcilik Örgütü[82] (IMO) tarafından 1 Kasım 1974 tarihli toplantıda kabul edilen ve 25 Mayıs 1980 tarihinde yürürlüğe giren "Denizde Can Emniyeti Sözleşmesi (SOLAS)", denizde can ve mal emniyetini sağlamak üzere, gemilerin hangi şekilde inşa edilmesi gerektiği, gemilerin makinelerinin, donanımlarının, telsiz ile haberleşme gibi teknik standartları, tehlikeli yüklerin nasıl taşınacağına ilişkin ilkeleri, gemilerde bulunması gereken belgeler gibi birçok önemli konuyu düzenleyen bir milletlerarası sözleşmedir. Türkiye 31 Ekim 1980[83] tarihi itibariyle taraf olmuştur.

Bu sözleşme ile getirilen standartlara uyum sağlamamış ve kurallara aykırı davranan taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunu yerine getirdiğinden söz etmek mümkün olmayacaktır. Taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunun bir parçası olarak geminin denizden gelecek tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte bir gemi olması gerekmektedir. Bu bağlamda, SOLAS ile getirilen kuralların özellikle "Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu" (*International Safety Management Code- ISM Code*) ile öngörülen gereklilikler taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunu önemli ölçüde etkilemektedir[84].

[82] İngilizce resmi adı: *International Maritime Organization.*
[83] RG. 25.05.1980- 16998.
[84] Bkz. 6. Bölüm 6.7. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

1.3.2.4. Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Milletlerarası Sözleşme

Denizde meydana gelen can ve mal kayıplarının birçoğunun altında insan faktörü yer aldığı tespit edilmiştir[85]. Diğer bir ifadeyle, denizde meydana gelen kazaların neredeyse büyük bir çoğunluğu gemi adamlarının kusurları neticesinde meydana gelmektedir. Bu çerçevede, gemi adamlarının eğitimi, yeterlikleri, belgelendirilmesi gibi meseleler önem arz etmektedir. IMO tarafından tüm bu hususların düzenlendiği Gemi Adamlarının Eğitimi, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Milletlerarası Sözleşme[86] (STCW), 1978 tarihinde Londra'da gerçekleşen uluslararası konferansta kabul edilmiştir. Türkiye bu sözleşmeyi onamış, sözleşme Türkiye hakkında 28.10.1992 tarihinde yürürlüğe girmiştir[87].

Denizde can ve mal güvenliğini sağlamak amacıyla çıkarılan bu milletlerarası sözleşmede öngörülen yükümlülüklerin yerine getirilmesi hiç şüphesiz taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun bir parçasını teşkil edecektir.

1.4 Türk Hukuku

1.4.1. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu

6762 sayılı mülga Türk Ticaret Kanunu'nun[88](E-TTK) deniz ticaretine ilişkin hükümleri, değişen teknolojik, ekonomik gelişmelerin ve bu alanda yapılan

[85] Bunun anlaşılması üzerine özellikle gemi yönetimine ilişkin düzenlemeler yapıldığına dair bkz. Ö. Gürses (2005). *Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri*. İstanbul: Arıkan Yayınevi, s.11; Denizde meydana gelen kazaların beşte dördünün insan hatası neticesinde gerçekleştiğine ilişkin bkz. R. White (1995). The Human Factor in Unseaworthiness Claims. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 221-238, s. 221.

[86] Sözleşmenin resmi İngilizce başlığı*: International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers.*

[87] 26/9/2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 9 uncu maddesinin birinci fıkrasının (b), (c), (d), (f) ve (k) bentleri ile 28 inci maddesine ve 20/4/1989 tarihli ve 3539 sayılı Kanun ile uygun bulunmuştur.

[88] RG. 09.07.1956- 9353.

milletlerarası sözleşme düzenlemelerinin gerisinde kalmıştır. Bu kapsamda Türk Ticaret Kanunu'nu yenileme çalışmaları neticesinde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK)[89] 1 Temmuz 2012 tarihinde yürürlüğe girmiş ve deniz ticareti hukuku alanında da çok sayıda yeni düzenleme getirilmiştir[90]. Hem 1956 tarihli E-TTK'da hem de yürürlükte bulunan TTK'da taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu Lahey Sözleşmesi esas alınarak düzenlenmiştir[91].

Çalışmanın devamında da detaylı bir şekilde ele alınacağı üzere denize, yola ve yüke elverişliliğe ilişkin en kapsamlı düzenleme TTK m. 932'de yer almaktadır. TTK m. 932'de denize, yola ve yüke elverişli geminin hangi anlama geldiği, TTK m. 1141 de ise taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü ve yükümlülüğün ihlal edilmesi halindeki sorumluluğu düzenlenmektedir.

1.4.2 4922 Sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun

Denide seyrüsefer güvenliği ve can kurtarma gibi önemli konuların düzenlendiği Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun (DCMK) [92], denize elverişlilik bakımından da önem taşımaktadır. Zira aşağıda da değinileceği üzere DCMK m. 2 ila 6.maddeleri arasında liman çıkış belgesi ve denize elverişlilik belgesinin verilmesine ilişkin düzenlemeler yer almaktadır[93].

Kanunda, özellikle denize elverişlilik ve liman çıkış belgesi[94] verilmesi kapsamında yapılacak denetimlerde denetlenecek hususlar bu kavramın hangi şekilde anlaşılması gerektiği bakımından önem taşımaktadır.

---

[89] RG. 14.02.2011- 27846.
[90] E. Yazıcıoğlu (2020). *Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi, s.21; TTK hazırlık süreci için bkz. K. Atamer (2017). *Deniz Ticareti Hukuku I*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 339 vd.
[91] Sözer, 1975, s. 12.
[92] RG. 14.06.1946- 6333.
[93] Bkz. 2. Bölüm 2.1.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[94] 5790 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun ve Limanlar Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun ile "yola elverişlilik belgesi", "liman çıkış belgesi" olarak değiştirilmiştir.

1.4.3. Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü

Ticaret gemilerinin azami yükleme sınırlarının tayin edildiği Ticaret Gemilerinin Yükleme Sınırı Tüzüğü'nde[95] gemilerin niteliklerine göre yükleme sınırlarının ne olacağı ve bu tespit edilirken kullanılacak esasların neler olduğu düzenlenmektedir. Bu hükümlere aykırı davranılması hallerinde geminin denize, yola veya yüke elverişsiz olduğundan bahsedilebilecektir[96].

1.4.4. Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği

Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde[97], denize, yola ve yüke elverişlilik hakkında doğrudan bir düzenleme bulunmasa da gemi adamları ve kılavuz kaptanların yeterlikleri, eğitimleri, belgelendirmeleri gibi konulara yer verilmektedir. Bu sebeple anılan Yönetmelik, geminin yola elverişliliği bakımından büyük önem taşımaktadır.

Yönetmelik m. 2'de de ifade edildiği üzere Yönetmelik, 20.04.1989 tarih ve 3539 Sayılı Kanun ile uygun bulunan Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme dayanak alınarak hazırlanmıştır.

Bu Yönetmelik'teki şartları haiz olmayan gemi adamları ile donatılmış bir geminin yola elverişsiz olduğundan söz edilebilecektir.

1.4.5. Gemilerin Teknik Yönetmeliği

DCMK m. 2, 3, 4, 5, 6 ve 11'e dayanılarak hazırlanmış Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nde[98] denize elverişlilik belgesi, liman çıkış belgesi, su aracı uygunluk belgesi, yükleme sınırı belgesi düzenlenmesine esas teşkil edecek kurallar, yükleme

[95] RG. 16.7.1966- 12350.
[96] Sözer, 1975, s. 16.
[97] RG. 10.02.2018- 30328.
[98] RG. 17.11.2009- 27409.

sınırları, belgelendirmeye ilişkin usul ve esaslar kapsamlı bir şekilde hüküm altına alınmıştır.

Denize elverişlilik belgesi ve liman çıkış belgesi denize elverişlilik, yükleme sınırlarına ilişkin düzenleme ise hem denize hem de yüke elverişlilik bağlamında önem taşımaktadır.

1.4.6. Diğer Düzenlemeler

Denize elverişliliğe ilişkin yapılan ulusal mevzuat taramasında, TTK'nın yanı sıra 30 farklı hukuki düzenlemede bu ifadeye yer verildiği tespit edilmiştir[99]. Mevzuatta yer alan birçok hükmün denize elverişlilik belgesine ilişkin olduğu görülmüştür. Buna karşılık, Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği m. 3 f.1 b. (h)'de çalışır durumdaki geminin denize elverişlilik belgesi geçerli olan gemiler şeklinde tanımlandığı tespit edilmiştir.

[99] Bkz. Turizmi Teşvik Kanunu (RG. 16.03.1982- 17635), Harçlar Kanunu (RG. 17.07.1964- 11756), Polis Vazife ve Salahiyet Kanunu (RG. 14.07.1934- 2751), Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi (Kararname No:1) (RG. 10.07.2018- 30474), Gemi Bayrak Şahadetnameleri Hakkında Nizamname (RG. 17.04.1957- 9588), Türk Boğazları Deniz Trafik Düzeni Yönetmeliği (RG. 15.08.2019- 30859), Jandarma Teşkilat, Görev ve Yetkileri Yönetmeliği (RG. 21.01.2017- 29955), Sahil Güvenlik Komutanlığı Teşkilat, Görev ve Yetkileri Yönetmeliği (RG. 21.01.2017- 29955), Deniz Turizmi Yönetmeliği (RG. 24.07.2009- 27298), Gemiler için Yetkilendirilmiş Kuruluşlar Yönetmeliği (RG. 18.01.2017- 29952), Deniz ve İçsular Tarama Yönetmeliği (RG. 09.08.2016- 29796), Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi Yönetmeliği (RG. 21.05.2016- 29718), Deniz Ticaret Filosunun Geliştirilmesi ve Gemi İnşa Tesislerinin Teşviki Hakkındaki Kanunun Uygulanması Hakkında Yönetmelik (RG. 23.08.2015- 29454), Balıkçı Gemilerinde Yapılan Çalışmalarda Sağlık ve Güvenlik Önlemleri Hakkında Yönetmelik (RG. 20.08.2013- 28741), Limanlar Yönetmeliği (RG. 31.10.2012- 28453), Gemilerin Tonilatolarını Ölçme Yönetmeliği (RG. 12.03.2009- 27167), Petrol Tankerlerinin Çift Cidar veya Eşdeğer Tasarım Şartlarının Uygulama Esasları ve Kabotajda Çalışan Petrol Tankeri Operasyonlarının Emniyetli Yürütülmesi Hakkında Yönetmelik (RG. 03.11.2008- 27043), Gemi Trafik Hizmetleri Sistemlerinin Kurulmasına ve İşletilmesine İlişkin Yönetmelik (RG. 18.02.2007- 26438), Türkiye Denizcilik İşletmeleri Anonim Şirketi Deniz Vasıtaları Kiralama İşlemleri Yönetmeliği (RG. 27.05.2006- 26180), Liman Devleti Denetimi Yönetmeliği (RG.26.03.2006- 26120), Balıkçı Gemilerinin Emniyeti Hakkında Yönetmelik (RG. 23.02.2006- 26089), Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği (RG. 26.12.2004- 25682), Su Ürünleri Yönetmeliği (RG. 10.03.1995- 22223), Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik (RG. 10.11.2006- 26342), Balıkçı Gemisini Avcılıktan Çıkaranlara Yapılacak Destekleme Tebliği (Tebliğ No: 2017/35) (RG. 13.10.2017- 30209), 2017 Yılında Mavi Yüzgeçli Orkinos Avcılığı Yapacak Gemilerin Belirlenmesi ve Bu Gemilere Yapılacak Kota Tahsisine İlişkin Tebliğ (Tebliğ No: 2017/3) (RG. 17.04.2017, 30041), Deniz Turizmi Yönetmeliği Uygulama Tebliği (RG. 28.04.2010- 275659), Harçlar Kanunu Genel Tebliği (Seri No: 58) (RG. 24.12.2008- 27090), Harçlar Kanunu Genel Tebliği (Seri No: 46) (RG. 05.01.2005- 25691).

Yola elverişliliğe ilişkin yapılan ulusal mevzuat taramasında ise, TTK hariç olmak üzere dokuz farklı düzenlemede yola elverişliliğe ilişkin düzenlemeye rastlanmıştır[100].

Yüke elverişliliğe ilişkin ise yalnızca TTK'da açık düzenleme yer aldığı görülmektedir.

[100] Harçlar Kanunu, Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi, Sahil Güvenlik Komutanlığının İdari ve Adli Görevlerine İlişkin Tüzük (RG. 07.08.1985- 18835), Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Döner Sermaye İşletmesi Yönetmeliği (RG. 21.05.2016- 29718), Deniz Alacaklarına İlişkin Gemilerin Sigortalandırılması ve Denetlemesi Hakkında Yönetmelik (RG. 14.11.2010- 27759), Gemilerin Genel Denetimi ve Belgelendirilmesi Hakkında Yönetmelik (RG. 10.11.2006- 26342), Telsiz Operatör Yeterlikleri ve Sınav Yönetmeliği (RG. 04.06.2004- 25482), Gemi Adamlarının İkamet Yerleri, Sağlık ve İaşelerine Dair Yönetmelik (RG. 20.12.1989- 20378), Harçlar Kanunu Genel Tebliği (Seri No: 58).

İKİNCİ BÖLÜM

ELVERİŞLİLİK KAVRAMININ TANIMI

2.1. DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİLİK

2.1.1. Genel Olarak

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun mahiyetinin tam olarak anlaşılabilmesi için öncelikle denize, yola ve yüke elverişliliğin tanımlanması gerekmektedir. Denize, yola ve yüke elverişliliğe ilişkin mevzuatta, Türk ve yabancı öğretide çok sayıda tanım yer almaktadır.

Denize, yola ve yüke elverişli geminin tanımı Türk hukukunda TTK m. 932 f.1, 2 ve 3'te düzenlenmektedir. Belirtmek gerekir ki, TTK m. 932'de yer alan tanıma benzer bir tanım E-TTK m. 817 ve m. 1019'da da yer almaktaydı[101]. Gerekçede[102] de belirtildiği üzere yeni kanunla "gemi" tanımına[103] getirilen değişikliklere istinaden bu hükümde de bazı değişiklikler yapılmış, "tekne" yerine "gövde", "deniz" yerine "su" ifadesi kullanılmış buna karşılık "denize elverişli gemi" ibaresi yerleşik bir kavram olduğundan suda elverişlilik yerine denize elverişlilik ibaresinin kullanımının daha isabetli olduğuna karar verilmiştir[104].

---

[101] E-TTK'da yer alan bu hükümlere ilişkin değerlendirme için bkz. T. Çağa/ R. Kender (2010). *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 17 vd.; S. Okay (1971). *Deniz Ticareti Hukuku II*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, s. 89 vd.; S. Akıncı (1968). *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, s. 94 vd.; T. Çağa (1995). *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*. İstanbul: Filiz Kitabevi, s. 14 vd.

[102] TTK m. 932 gerekçesi için bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2, s. 318.

[103] Gemi tanımına ilişkin olarak bkz. C. Süzel (2010). Türk Mevzuatında Gemi Tanımı. *Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan Cilt II*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 1615 vd.; B. Sözer (2016a). Gemi Nedir? Deniz Ticareti Hukukunda "Gemi" Kavramının Tarifi İçin Ortak Payda Olarak Kullanılabilecek Unsurlar Olabilir mi?. *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi* Dergisi, Özel Sayı: Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nin Kuruluşunun 20. Yılı Armağanı, C:1, s. 243 vd.; D. Damar (2010). Gemi Niteliğinde Olmayan Deniz Araçları ve Çatma. *Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan Cilt I*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 749 vd.

[104] Hem Türk hem de milletlerarası uygulamada denize elverişliliğin yalnızca denize elverişliliği kapsadığı, iç suya elverişliliği kapsamadığı, TTK m. 931 tanımının isabetli bir şekilde yapılmamasından ötürü denize ve yola elverişlilik kavramlarının da isabetli bir şekilde

E-TTK m. 817'de yalnızca denize ve yola elverişli geminin tanımı verilmiştir[105]. E-TTK m. 1019'da ise taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu düzenlenmiş, bu maddede yer alan "*soğutma tesisatı da dahil olmak üzere ambarların yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişli bir halde bulunmasını (yüke elverişliliğini*)" ifadesi TTK m. 932'ye 3'üncü fıkra olarak eklenmiştir[106]. Eşyanın yalnızca ambarda taşınması söz konusu olmayacağından eski kanundan farklı olarak TTK m. 932 f. 3'te "ambar" kelimesi yerine "eşya taşımada kullanılan kısım" ibaresi tercih edilmiştir.

Denize, yola ve yüke elverişlilik niteliği itibariyle göreceli bir kavramdır[107]. Kanun koyucu bu özelliği de gözeterek, hükmün denize elverişliliğe ilişkin olan birinci fıkrasına "yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen" ibaresini eklemiştir[108].

Sözer, denize, yola ve yüke elverişli bir gemiyi, bu kavramın göreceli bir kavram olduğunu da vurgulayarak, geminin taşıyacağı yükü ve çıkacağı yolculuğun özellik ve niteliklerine dikkat ederek, tamamıyla olağanüstü tehlikeler hariç olmak üzere, yolculuk sırasında meydana gelebilecek tehlikelere karşı koyabilecek ve yükü ile birlikte yolculuğu selametle tamamlayacak nitelikte bir gemi olarak tanımlamıştır[109].

---

tanımlanmadığı zira iç su ve denizdeki elverişlilik koşullarının birbirinden farklı olduğu ve bunun çeşitli sorunlara yol açacağı yönünde bkz. E. A. Çetingil vd. (2006). TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında. *Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı: Türk Ticaret Kanun Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler*, s. 10-11; Maddede yapılan denize elverişlilik tanımının "su" kriteri kullanılarak yapılmasının isabetli olmadığı yönünde bkz. İ.S. Koyuncu (2006). Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler. *Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı: Türk Ticaret Kanun Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler*, s. 353.

[105] Bu tanımlar *Hirsh* tarafından yapılmış ve birtakım değişikliklerle mevcut TTK'da da korunmuştur. Bu tanımların *Wüstendörfer*'den tercüme edildiği yönünde bkz. Atamer, 2017, s. 672-673.

[106] Yüke elverişliliğin bu fıkrada düzenlenmesinin yerinde olmadığı, bu düzenlemenin navlun sözleşmelerine ilişkin hükümlerin bulunduğu yerde olması gerektiği yönünde bkz. Koyuncu, 2006, s. 353.

[107] Sözer, 1975, s. 28; Yazıcıoğlu, 2020, s. 342; Çağa/Kender, 2010, s. 19. Bu konuya ilişkin değerlendirme için bkz. 3. Bölüm 3.1.2.1.3.1. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[108] Bu ibarenin yalnızca açıklayıcı olması amacıyla koyulduğuna ilişkin TTK m. 932 gerekçesi için bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 318.

[109] B. Sözer (2019). *Deniz Ticareti Hukuku-I (Ders Kitabı)*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, s. 403; Bir başka çalışmada denize elverişlilik, geminin yolculuk sırasındaki seyir kabiliyeti olarak

Öğretide ve yargı kararlarında[110] denize, yola ve yüke elverişliliği kapsayacak biçimde "sefere elverişlilik" ifadesi de kullanılmaktadır[111]. Diğer bir ifadeyle, bir geminin sefere elverişli olabilmesi için hem denize hem yola hem de yüke elverişli olması gerekmektedir. Nitekim, İstanbul Bölge Adliye Mahkemesi (BAM) 14 HD tarafından verilen bir kararda da, sefere elverişliliğin bir üst kavram olduğu, denize, yola ve yüke elverişlilik kavramlarının ise bu kavramın içinde yer aldığı belirtilmiştir[112].

Türk hukukunda yer alan denize, yola ve yüke elverişlilik ifadeleri İngilizce'de *"seaworthiness"* şeklinde tek bir kelime ile tanımlanmakta ve bu tabir hem denize hem yola hem yüke elverişliliği kapsamaktadır[113]. *Seaworthiness* ifadesinin geniş bir ifade olduğu kabul edilmekte ve yalnızca geminin fiziksel durumunu ifade etmediği söylenmektedir[114].

---

tanımlanmıştır. Bkz. M. Nalbant (2021). Uluslararası Taşımacılık Sözleşmeleri Açısından İnsansız Gemilerde Denize Elverişliliğe Genel Bir Bakış. *Adalet Dergisi*, S. 66, 417-443, s. 427.

[110] Yargıtay 11 HD, 2012/16641 E. 2014/7075 K. 10.04.2014 tarihli karar; İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, 2015/397 E. 2019/142 K. 20.03.2019 tarihli karar; Buna karşılık, bazı kararlarda yalnızca sefere elverişlilik değil, "denize ve sefere elverişlilik" ifadesi kullanılmıştır. Burada yer alan "sefere elverişlilik" ifadesi kanaatimce "yola elverişlilik" anlamına gelmektedir. "Denize ve sefere elverişlilik" ifadesinin kullanıldığı kararlar için bkz. Yargıtay 11 HD, 2018/90 E. 2019/ 5199 K. 10.09.2019 tarihli karar; Yargıtay 11 HD, 2007/7710 E. 2009//2558 K. 05.03.2009 tarihli karar.

[111] Okay, 1971, s. 89; Sözer, 1975, s. 4; Sözer, 2019, s. 404; Bu kullanımın yerinde ve daha yalın bir kullanım olduğu yönünde bkz. Atamer, 2017, s. 672; Taşıyan tarafından temin edilen geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olması halinde sorumluluğunun sözleşmeye aykırılıktan ötürü sorumluluk hukukuna dayanacağı; buna karşılık, geminin denize elverişsiz olmasının ayrıca gemiye ve navlun sözleşmesine etki edebilecek başka sonuçların ortaya çıkmasına da sebebiyet vereceğinden bunların ayrı ayrı düzenlenmesinin isabetli olduğu yönünde bkz. M. Can (1998). *Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s. 42.

[112] İstanbul BAM 14. HD, 2018/1406 E., 2019/1710 K. 26.12.2019 tarihli karar.

[113] Denize elverişlilik ifadesinin tek başına denize elverişlilik anlamına gelmekle beraber, denize, yola ve yüke elverişliliği de kapsayacak şekilde üç ayrı unsurdan oluştuğu yönünde bkz. Sözer, 2019, s. 403.

[114] Kassem, 2006, s.14; M. Yılmaz (2020). Legal Assesment of Seaworthiness in Autonomous Cargo Ships: Is It Time for a Change?. *DEHUKAMDER*, C.3 S.2, 803-865, s. 812; *Tetley:* "*Seaworthiness means many things- a tight hull and hatches, a proper system of pumps, valves and boilers,and that the engines, generators and refrigeration equipment in good order."* W. Tetley (2008). *Marine Cargo Claims (4th Edition).*Canada: Editions Yvons Blais, s. 878; Alman hukukunda denize elverişlilik sadece geminin teknesinin elverişliliği anlamına gelmekteyken, İngiliz Hukukundaki gibi yola elverişlilik kavramını da kapsar hale geldiği hakkında bkz. K. Yetiş Şamlı (2013a). Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası,* C. LXXI, S. 2, 479-496, s. 480-481.

Carver, seaworthiness ifadesini tanımlarken, geminin tasarımının, yapısının, hal ve durumunun ve ekipmanlarının yolculuğun olağan tehlikelerine karşı koyabilecek nitelikte olması gerektiğini belirtmiştir[115].

Bu tanıma benzer bir tanım, İngiliz Mahkemesi tarafından verilen *Kopitoff v. Wilson*[116] kararında görülmektedir. Uyuşmazlığa konu olayda, gemide taşıyanın gemi adamları tarafından istiflenen demir zırhlı levhalardan biri kötü hava koşulları sebebiyle yükten ayrılmış ve geminin yan tarafına düşerek geminin batmasına neden olmuştur. Mahkeme kararında, denize elverişli geminin tanımını yapmış, denize elverişli geminin yolculuk sırasında karşılaşabileceği olağan tehlikelere ve diğer olası risklere karşı koyabilecek nitelikte bir gemi olması gerektiği[117] ve bu doğrultuda geminin olağan tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte olmadığı gerekçesiyle denize elverişsiz olduğu sonucuna varmıştır.

Tetley ise, *seaworthiness* için daha geniş bir tanım vermiştir. *Carver*'ın tanımına ek olarak, denize elverişli bir geminin yolculuk bakımından kaptan ve gemi adamları ile donatılmış olması ve yüklerin yüklenmesi, taşınması ve boşaltılmasını uygun ve emniyetli bir şekilde gerçekleştirebilecek nitelikte bulunması gerektiğini ifade etmiştir. Bu bakımdan, *seaworthiness* ifadesinin kapsamına hem yola hem de yüke elverişlilik kavramlarını dahil etmiştir[118].

Özetle, bu tanımlar uyarınca, gemi daima fiziki durumu ve teçhizatı bakımından denizden gelen normal tehlikelere karşı koyabilecek durumda olmalıdır. Bunun yanı sıra, gemi, yükü düzgün ve emniyetli bir şekilde yüklenecek, boşaltılacak,

---

[115] T. G. Carver/ R.P. Colinvaux(1982). *Carver's Carriage by Sea- Volume 1*. London: Sweet&Maxwell, s.114; *McFadden v. Blue Star Line,* [1905] 1 K.B. 697 davasında da Carver tarafından yapılan bu tanıma atıf yapılmıştır.

[116] (1876) 1 Q.B.D. 377, Westlaw UK.

[117] Kararda verilen tanım şu şekildedir: "*fit to meet and undergo the perils of the sea and other incidental risks which of necessity she must be exposed in the course of the voyage."*

[118] *"Seaworthiness, may be defined as the state of a vessel in such a condition, with such equipment, and manned by such a master and crew, that normally the cargo will be loaded, carried, cared for and discharged properly and safely on the contemplated voyage"* Bkz. Tetley, 2008, s. 877.

taşıyacak ekipman ve gerekli özeni gösterecek kaptan ve gemi adamları ile donatılmalıdır.

Denizde eşya taşınmasına ilişkin milletlerarası sözleşmelere bakıldığında, doğrudan bir denize elverişlilik tanımı yapılmamakla beraber taşıyanın bu borcuna ilişkin yer alan düzenlemelerde denize elverişliliğin kapsamında nelerin değerlendirilmesi gerektiği anlaşılmaktadır.

Taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunun düzenlendiği LVK m.3 f.1 uyarınca;

Taşıyan, yolculuğun öncesinde ve başlangıcında:

a. Gemiyi denize elverişli hale getirmek,

b. Gemiye gereği gibi gemi adamı sağlamak, gemiyi donatmak ve ikmal etmek,

c. Eşyanın taşındığı ambarları, soğuk hava deposu ve soğutma odası ve gemide eşya taşınan diğer tüm kısımları, eşyanın kabulü, taşınması ve muhafaza edilmesi için elverişli ve sağlam hale getirmek;

için makul özeni gösterir[119].

Buna karşılık Hamburg Kuralları'nda denize elverişliliğe ilişkin ayrı bir düzenlemeye yer verilmemiş, denize elverişliliğin tanımı yapılmamıştır. Hamburg Kuralları taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen genel bir maddeye yer vererek, "denize elverişlilik" kavramının içeriğinin belirlenmesini iç hukuklara bırakmıştır.

Rotterdam Kuralları'nda ise, LVK'da yer alan tanıma benzer ancak daha geniş bir tanıma yer verilmiştir.[120] Buna göre;

[119] Ünan vd., 2013, s. 183.

[120] Ancak Rotterdam Kuralları'nda LVK' dan farklı olarak gemide eşya taşınan diğer bütün kısımlar ifadesi soğutma odası ve soğuk hava deposu da kapsadığı için metinde bu ifadelere yer verilmemiştir. Bkz. Yetiş Şamlı, 2013a, s. 492.

Taşıyan yolculuğun öncesinde ve başlangıcında ve yolculuk süresince[121],

a. Gemiyi denize elverişli hale getirmek ve bu şekilde muhafaza etmek,

b. Gemiye gereği gibi gemi adamı sağlamak, gemiyi donatmak ve ikmal etmek ve gemiyi bu şekilde muhafaza etmek,

c. Eşyanın taşındığı ambarları ve gemide eşya taşınan diğer tüm kısımları ve taşıyan tarafından sağlanan, içinde veya üzerinde yük taşınan konteynerleri[122] eşyanın kabulü, taşınması ve muhafaza edilmesi için elverişli ve sağlam hale getirmek;

için makul(gerekli) özeni gösterir[123].

Görüldüğü üzere, tanımların hepsi birbirine benzerlik göstermektedir. Çalışmanın bu bölümünde Türk hukukunda yapılan ayrım uyarınca denize, yola ve yüke elverişli geminin hangi anlama geldiği ayrı ayrı değerlendirilecektir.

2.1.2. Denize Elverişli Gemi

TTK m. 932 f. 1'de verilen tanım şu şekildedir:

"Gövde, genel donatım[124], makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi "denize elverişli" sayılır.[125]"

[121] Rotterdam Kuralları ile getirilen en büyük yenilik taşıyanın makul özen borcunun yolculuk süresince de devam edeceği olmasıdır. Bu konu çalışmanın 3. bölümünde 3.1.2.4.2. ve 3.2.4. başlıkları altında incelenecektir.
[122] LVK'dan farklı olarak konteynerler de ayrıca metinde yer almıştır.
[123] Hükmün tercümesi için bkz. Süzel/Damar, 2010, s. 161.
[124] *Akıncı*'ya göre "genel donatım" ifadesi denize elverişlilik tanımında değil, yola elverişlilik tanımında yer almalıdır. Akıncı, 1968, s. 96.
[125] Bu tanımın kapalı ve uyuşmazlıkların çözümüne çok uzak bir tanım olduğu, denize elverişliliğin teknik esaslara göre belirlenmesi gerektiği yönünde bkz. A. İzveren/ N. Franko/ A. Çalık (1994). *Deniz Ticareti Hukuku*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s. 174.

Kanunda yer alan tanım incelendiğinde, geminin denize elverişli olması için gövdesinin, genel donatımının, makine, kazan gibi esas kısımlarının tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte olması gerekmektedir. Kanun hükmünde "gibi" ifadesi kullanıldığından, geminin deniz elverişli sayılması için yalnızca bu maddede sayılanlar değil, geminin esas kısımları olarak kabul edilebilecek diğer yerlerinin de aynı nitelikte olması gerektiği anlaşılmalıdır. Kanunda bahsi geçen geminin bu kısımları ve denize elverişlilik bağlamında önemli kabul edilen diğer kısımlar ayrı ayrı başlıklarda incelenecektir.

Tanımda dikkat çeken diğer bir ifade ise "yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen"[126] ifadesidir[127]. Kanunun gerekçesinde vurgulandığı ve öğretide kabul edildiği üzere denize elverişlilik kavramı göreceli bir kavramdır[128]. Diğer bir ifadeyle, geminin denize elverişli olup olmadığı geminin yapacağı yolculuk bakımından değerlendirilecektir[129]. Bunun yanı sıra, geminin elverişli olup olmadığı taşıyacağı yüke, yola çıkacağı zamana göre de değişiklik gösterebilecektir[130]. Bunun bir sonucu olarak ise taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcu da niteliği itibari ile göreceli nitelikte bir borç olacak ve her somut olay bakımından ayrıca değerlendirilecektir. Taşıyanın bu borcunun göreceli bir borç olduğuna ilişkin değerlendirme çalışmanın üçüncü bölümünde yapılacaktır[131].

---

[126] E-TTK m. 817 f.1'de geçen yapacağı yolculuğun ifadesinin gemi bakımından değil, gemide taşınacak yük bakımından değerlendirilmesi i diğer bir ifadeyle yolculuktan geminin yük ile yapacağı yolculuğun anlaşılması gerektiği yönünde bkz. E. Göğer (1961). Denize Elverişli Gemi. *Adalet Dergisi,* Yıl: 52, S.1-2, 47-71, s. 51.

[127] Bu ifadenin açıklayıcı olması için kanuna eklendiği yönünde bkz. Atamer, 2017, s. 674.

[128] Okay, 1971, s. 89; Akıncı, 1968, s.96; Yetiş Şamlı, 2013a, s. 483; P. M. Bugden/ S. Lamont-Black (2013), *Goods in Transit and Freight Forwarding*. London: Sweet&Maxwell, s. 437; İ. D. Kaner (2018). *Deniz Ticareti Hukuku I-II*. İstanbul: Filiz Kitabevi, s. 312; H. Kara (2020). *Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 223; Ş. Kayıhan (2020). *Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: Umuttepe Yayınları, s. 189; Yılmaz, 2020, s. 812.

[129] "Örneğin, yazın Marmara Denizinde yapacağı yolculukla, kışın Atlantik'te yapacağı yolculuk için, aynı gemide aranan elverişlilik şartları birbirinden farklıdır." Yazıcıoğlu, 2020, s. 342; Akıncı, 1968, s. 96 dn. 6.

[130] S. Ping-fat (2002). *Carrier's Liability Under the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules*. Hague; London: Kluwer Law International, s.40.

[131] Bkz. 3. Bölüm, 3.1.2.1.3.1. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

Tanımda son olarak incelenmesi gereken kısım parantez içinde yer alan[132] "tamamıyla anormal tehlikeler hariç" ifadesidir. Buna göre geminin denize elverişli sayılabilmesi için denizden gelen olağan tehlikelerin yanı sıra istisnai tehlikelere de karşı koyabilmesi gerekmektedir[133]. Söz gelimi, daha önce o sularda rastlanmış kötü hava koşulları tamamıyla anormal tehlike sayılmayacaktır[134].

Akıncı'ya göre, tanımda yer alan "tamamıyla anormal tehlike" ifadesine gerek yoktur; zira geminin bu derece bir tehlikeye karşı koyması beklenemeyeceği hususu hem öğretide hem de içtihatlarda sabittir[135]. "Anormal tehlike" ifadesinin mücbir sebep[136]anlamında kullanıldığı kabul edilmektedir[137].

TTK m. 932 f.4 hükmü, denizde can ve mal koruma ile ilgili mevzuat hükümlerinin saklı tutulduğunu belirtmektedir. Bu kurallar deniz hukukunu düzenleyen idari kurallardır[138]. E-TTK m. 817 hükmüne bakıldığında ise burada DCMK hükümlerinin saklı tutulduğu görülmektedir. Son fıkrada yapılan bu değişiklik gerekçede de belirtildiği üzere bilinçli bir değişikliktir. Zira kanun koyucu, hem söz konusu kanunun isminin değişebileceği hem de başka kanunlarda

---

[132] Bu ifadenin neden parantez içinde yer aldığına dair E-TTK ve TTK gerekçelerinde herhangi bir açıklama yer almamaktadır. Buna karşılık *Atamer* yürürlükte bulunan TTK'nın hazırlık çalışmaları sırasında bu ifadenin parantez içinde kullanımının kaldırılması hususunda Adalet Bakanlığı Kanunlar Genel Müdürlüğü'nden talepte bulunulduğu ancak buna rağmen yine bu kullanımın tekrar edildiğini belirtmiştir. Bu yönde bkz. Atamer, 2017, s. 674.

[133] Okay, 1971, s. 90.

[134] 11 HD tarafından verilen karara konu olan uyuşmazlıkta kurşun konsantresi yükü taşıyan Doğruyollar IV gemisi batmıştır. Mahkeme kararında bofor skalasına göre 5-6 şiddetindeki deniz koşullarının mücbir sebep teşkil edecek koşullar olmadığını, batmanın yükün özellikleri gözetilmeksizin hatalı istiften kaynaklandığını belirtmiştir. Yargıtay 11 HD, 2009/2360 E., 2011/304 K. 18.01.2011 tarihli kararı; Bofor skalasına göre 9 şiddetindeki bir fırtınanın mücbir sebep teşkil etmediği yönündeki benzer karar için bkz. Sözer, 2019, s. 405, dn. 19. Buna karşılık Yargıtay 11.HD tarafından görülen bir uyuşmazlıkta ilk derece mahkemesi, geminin yolculuğu sırasında maruz kaldığı fırtınanın kuzey yarım küre mevsim koşullarına göre olağan koşulları olmadığına hükmetmiştir. Yargıtay 11 HD, 2006/3231 E., 2007/11235 K. 18.09.2007 tarihli kararı.

[135] Akıncı, 1968, s.98; Bu ifadenin *Wüstendörfer*'den alınmış olduğu, *Wüstendörfer'*in ise bu tanımı Carver'ın tanımından yola çıkarak yaptığı ancak bu ifadenin yersiz olduğu yönünde bkz. Göğer, 1961, s. 51.

[136] E-TTK'da da yer alan bu ifadenin neden kısaca "mücbir sebep niteliğindeki haller" şeklinde ifade edilmediğine ilişkin soruların resmi gerekçede yanıtsız bırakıldığına ilişkin bkz. Atamer, 2017, s. 673.

[137] Bu ifadenin mücbir sebep anlamında kullanıldığının kabulü gerektiği yönünde bkz. Yargıtay 11.HD, 2000/8805 E., 2001/438 K. 25.01.2001 tarihli karar.

[138] Atamer, 2017, s. 675.

da buna ilişkin düzenlemeler yer alabileceğinden bahisle bu ifadenin daha isabetli olacağına karar vermiştir[139]. Burada bir husus önem teşkil etmektedir. Kanunda anılan mevzuat saklı tutulmuş olduğundan, TTK hükümleri ve atıf yapılan mevzuat hükümleri arasında bir uyuşmazlık olduğunda atıf yapılan mevzuat hükümlerine üstünlük tanınması gerekecektir[140].

Bu kapsamda denize elverişlilik bağlamında önem taşıyan ve incelenmesi gereken iki önemli idari mevzuat vardır. Bunlardan ilki DCMK, diğeri ise DCMK uyarınca hazırlanan Gemilerin Teknik Yönetmeliği'dir.

DCMK m. 1 f. 1 b. (E)'de denize elverişlilik tanımı yapılmıştır. Buna göre, denize elverişlilik;

"...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 hâlini" ifade etmektedir.

Kanunda yer verilen tanım önemlidir zira denize elverişli bir geminin nasıl olması gerektiği tespit edilirken hangi hususlara dikkat edilmesi gerektiğini göstermektedir. TTK'da yer alan gövde, genel donatım, makine ve kazana ek olarak burada can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumunun, seyir teçhizatının, haberleşme araçlarının, sağlık koşullarının, yükleme kapasitesinin, deniz kirliliği önleme donanımlarının, seyir emniyeti bakımından diğer konular

[139] TTK m. 932 gerekçesi için bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s.318.; Aynı yönde değişiklik Tehlikeli eşya hakkında m. 1148'de de yer almaktadır. Madde gerekçesi de TTK m. 932 gerekçesine atıf yapmaktadır. "Tehlikeli eşya" tanımının da DCMK mevzuatı ile sınırlandırılmamasının tercih edildiği yönünde bkz. Süzel, 2014, s. 529; E. Batmaz Silahtaroğlu (2018). 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Yükletenin Sorumluluğuna İlişkin Düzenleme. *Legal Hukuk Dergisi,* C. 16, S. 187, 3185-3208*,* s. 3202.
[140] Atamer, 2017, s. 675.

açısından da olağan tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte olması gerektiği ifade edilmiştir.

DCMK m. 2 uyarınca, bir ticaret gemisinin limandan ayrılabilmesi için liman başkanlığının izni gerekmektedir. Bu izin, gemiye "liman çıkış belgesi" ile verilmekte liman çıkış belgesi ise denize elverişli olan, diğer bir ifadeyle, m. 4 uyarınca denize elverişlilik belgesine sahip olan gemilere verilmektedir.

DCMK m. 3'e göre, gemilerin tahsis edildikleri işleri ve çıkacakları yolculukları da göz önünde bulundurarak geminin denize elverişlilik tanımında yer alan kısımları ve eklentilerinin Yönetmelik'e uygun olup olmadığı yılda en az bir kere denetlenir. Bu denetleme neticesinde gemilere "denize elverişlilik belgesi" verilmektedir. DCMK m. 4, denize elverişlilik belgesi olmayan veya belgesinin süresi bitmiş ticaret gemilerine liman çıkış izni verilmeyeceğini ve belgeye sahip olması durumunda herhangi bir nedenden ötürü Yönetmelik'te öngörülen nitelikleri kaybeden gemilerin de belgelerinin İdare[141] tarafından iptal edileceğini düzenlemektedir. Ancak belirtmek gerekir ki, denize elverişlilik belgesi yalnızca geminin denize elverişli olduğu yönünde bir karine teşkil edecek, aksinin ispat edilmesi mümkün olabilecektir[142]. Nitekim mevzuat çerçevesinde yapılan denetime göre eksiksiz olan bir gemide, çıkacağı yol veya taşıyacağı yük bakımından en ufak

[141] DCMK m. 1 f. 1 b. (A) uyarınca İdare, Denizcilik Müsteşarlığını ifade eder demektedir ancak İdare bugün itibari ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nı ifade etmektedir. Bkz. 10.08.1993 tarihli ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde, 26.09.2011 tarihli ve 655 sayılı Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ile yürürlükten kaldırılmış, Denizcilik Müsteşarlığı'nın görev ve yetkileri, "Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı"na devredilmiştir. RG. 01.11.2011- 28102 (mükerrer). 10.07.2018 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanan 1 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi m.474 uyarınca Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı kurulmuştur. RG. 10.07.2018-30474. 20.05.2020 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanan Gemilerin Teknik Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik m.1 uyarınca Yönetmelik m. 4 f.1 b. (p)'de yer alan İdare tanımı Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı olarak değiştirilmiştir. RG. 29.05.2020- 31139.

[142] Çağa/Kender, 2010, s. 19; N. Taşdelen (2003). Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu. *Bilgi Toplumunda Hukuk: Ünal Tekinalp'e Armağan, Cilt I*, s. 939-957. İstanbul: Vedat Kitapçılık, s,942; P. Akan (2000). Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü. *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan,* s. 1-13. İstanbul: Beta, s. 6; İzveren/Franko/Çalık,1994, s.174. Bu konu çalışmanın 6. Bölümü'nde 6.6.1. numaralı başlık altında incelenecektir.

bir eksiklik olması halinde geminin yine denize elverişsiz olduğunun kabulü gerekecektir[143].

DCMK'da bahsi geçen yönetmelik Gemilerin Teknik Yönetmeliği'dir. Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 5'te gemilere verilecek denize elverişlilik belgesinin hangi esaslar ve denetimler[144] çerçevesinde verileceği ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Yönetmelik m. 5 f. 2 uyarınca denize elverişlilik belgesi talep üzerine yapılacak olan başlangıç sörveyi ve bu sörveye esas olan kara sörveyinden itibaren beş yıllık süre için verilecektir. Başlangıç sörveyinin nasıl gerçekleştireceği m. 5 f. 3 b. (a)'da düzenlenmiştir. Burada verilen tanıma göre başlangıç sörveyi, denize elverişlilik belgesinin verilmesi için, geminin tahsis edildiği gayeye uygun olup olmadığının yapılacak olan kara ve deniz sörveyine göre belirlendiği sörveydir. Bu belge beş yıl süre ile verilmekte, sörvey ya ilk kez belge düzenlendiğinde ya da belge süresi bitiminde yeniden belge düzenlenmesi esnasında gerçekleştirilir. Sörvey kapsamında gemiye denize elverişlilik belgesi verilebilmesi için denetlenecek hususlar madde metninde şu şekilde sıralanmıştır:

" ...geminin karina[145] denetimi, geminin yapısı, su geçirmez bölme ve denge yeterliliği, mukavemet ve su geçirmezliği, makinelerin ve teçhizatın uygunluğu, fribord ve yükleme çizgilerinin uygunluğu, yapısal yangın emniyeti ve yangın bölmeleri uygunluğu, parampet[146] ve vardavele sistemleri[147] ve sıvıların deniz tahliye sistemleri uygunluğu, deniz ortamının kirlenmesini önlemeye yönelik uygunluğu, gemide barınma yerlerinin ve yaşam alanlarının uygunluğu, yardımcı

[143] Göğer, 1961, s. 50.
[144] Denetim, Yönetmelik m. 4 f. 1 b. (e) uyarınca *ulusal mevzuat ve uluslararası sözleşme hükümlerine göre yapılan teftiş, kontrol ve muayeneyi* ifade etmektedir.
[145] Gemi veya su aracının yüksüz durumda su kesiminden aşağıda kalan kısmıdır. [Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 4 f.1 b. (s)].
[146] Güverteyi saran, yüklerin ve insanların denize düşmesini ve dalgaların güverteye gelmesini engellemek için güverte kenarlarında bulunan dik levhalardır.
[147] Gemilerde korkuluk işlevi gören, gemi güvertesine veya üst yapısına dik bir şekilde yerleştirilmiş çelik çubuk veya profiller ve bunların arasına yerleştirilen halat, şerit levha veya çelik profil veya çubuklardır.

makineler, dümen donanımları, elektrik tesisat ve sistemleri, yangından korunma, yangın tespit ve yangın söndürme sistemlerinin uygunluğu, can kurtarma cihazları ve gemi üzerine yerleştirmeleri ile denize indirme donanımlarının uygunluğu, seyir teçhizatı, seyir fener ve işaretleri, haberleşme teçhizatları uygunluğu, geminin demirleme ve bağlama donanımları uygunluğu, yükleme donanımlar uygunluğu, acil durum düzenlemeleri yayımlar, el kitapları ve talimatların uygunluğu gibi…"

Bu maddeden denize elverişlilik kapsamında, sadece madde metninde geçenlerle sınırlı olmamak kaydıyla geminin teknesinin, makinesinin, genel donanımının ve yukarıda bahsi geçen ekipman ve diğer donanımlarının yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte olup olmadığının değerlendirilmesi gerektiği anlaşılmaktadır; zira hükümde "gibi" ifadesi kullanıldığından maddede yazılanlar ile sınırlı kalınmayacağı açıktır

2.1.2.1. İnşa Halindeki Gemiler

Bir geminin denize elverişli kabul edilebilmesi için geminin gövdesinin denizden ileri gelecek tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte, sağlam olması gerekmektedir[148]. Geminin fiziki durumu, gövdesi ve genel donanımının nasıl olması gerektiği henüz inşa aşamasından başlamak üzere hem ulusal hem de uluslararası mevzuatta[149] düzenlenmiştir.

Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 18, SOLAS Konvansiyonu ile paralel olarak gemilerin, Yönetmelik, ulusal ve uluslararası mevzuat ve milletlerarası sözleşmeler çerçevesinde yapısal, mekanik ve elektrik gereksinimlerine göre inşa ve idame edilmesi gerektiğini öngörmektedir.

Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 19'da ise gemi inşa edilirken kullanılan malzemelerin ulusal ve uluslararası mevzuata uygun olması gerektiği, maddenin

[148] Sözer, 1975, s.36; J. Cooke vd. (2014). *Voyage Charters*. London: Informa, s. 239; Gemi inşası ve gemi inşa sözleşmelerine ilişkin bkz. A. Erbaş Açıkel (2013). *Gemi İnşa Sözleşmesi*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, s. 5 vd.
[149] Bkz. SOLAS 1974 *Chapter II- Construction- Subdivision and Stability, Machinery and Electrical Installations.*

ikinci fıkrasında ise teknenin, güvertelerin ve üst yapıdaki açıklıkların da geminin yapısal bütünlüğüne engel olmayacak şekilde, güvertelerin ve tüm açıklıkların, deniz etkisine maruz kaldığı takdirde su geçirmez, standarda uygun ve sabit kapatma donanımları ile kapatılmış olması gerektiği düzenlenmektedir. Gemi inşasında kullanılacak maddelerin neler olduğu Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 20'de ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir. Bu hükümler yalnızca yeni inşa edilen gemiler bakımından uygulama alanı bulacaktır. Ancak bundan Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nde yer alan diğer hükümlerin inşa halinde gemiler bakımından uygulanmayacağı anlamı çıkarılmamalı, Yönetmelik'te geçen gemilerin donanımlarının da yönetmelikle uygun nitelikte olması gerektiği bilinmelidir.

Görüldüğü üzere denetime tabi olacak yeni gemilerin, gemi henüz inşa aşamasındayken bile, denize elverişli bir gemi olması bağlamında bazı koşulları haiz olması gerekmektedir[150].

Söz gelimi, Amerikan Mahkemesi'nin *Sears, Roebuck &Co v. American President Lines*[151] kararına konu uyuşmazlıkta gemide ambar kapağında yer alan delikten ötürü yükler ıslanarak zarar görmüştür. Mahkeme ambar kapağında yer alan bu deliğin tersanenin kusuru neticesinde var olduğu sonucuna vararak, meydana gelen zarardan tersane ve taşıyanı müteselsilen sorumlu tutmuştur[152].

Belirtmek gerekir ki, geminin mevzuata uygun bir şekilde inşa edilmiş olması geminin denize elverişli olması bakımından yeterli değildir. Denize elverişlilik hem kanunda hem de öğreti de kabul edildiği üzere göreceli bir kavramdır. Söz gelimi, denizde seyrüsefer için elverişli olan bir gemi, nehirde seyrüsefere elverişli halde olmayabilir. Öyleyse geminin niteliği/türü de denize

[150] Gemi henüz inşa aşamasındayken denetimler yapılacak ve deniz idare hukuku kurallarına aykırı şekilde inşa edilen gemilere denize elverişlilik belgesi verilmeyeceği ve bu gemilerin sefere çıkamayacağı yönünde bkz. İ. Demir (2013). Gemi İnşa Sözleşmesi, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 31, s. 255-259*, s. 257.
[151] 345 F. Supp. 395 (1971).
[152] Tetley, 2008, s. 908.

elverişli sayılıp sayılmaması bakımından önem taşıyacaktır. Zira iç taşımalar için inşa edilmiş bir gemi, deniz taşıması için elverişli olmayabilecektir.

Burges v. Wickham[153] davasında, gemi, Indus Nehri'nde sefer yapmak üzere İngiltere'de inşa edilmiştir. Uyuşmazlığa konu olan taşımada geminin Liverpool'dan Karachi ya da Calcutta'ya sefer yapması kararlaştırılmıştır. Geminin okyanusta yapacağı sefer için sigorta sözleşmesi de kurulmuştur. Gemi nehir seferleri için inşa edildiğinden, okyanustan ileri gelecek tehlikelere karşı koyabilmesi için gemide bazı değişiklikler yapılmıştır. Geminin okyanusta sefer yapması için gemiyi güçlendirmek adına yapılması gereken her şey yapılmış, sigortalı ise sigortacının aldığı risk daha fazla olacağı için ek prim ödemiş ve gemiyi okyanus seferi için hazırlamak adına yapılan değişiklikler hakkında sigortacıyı bilgilendirmiştir. Yolculuk sırasında fırtınadan ötürü gemi batmış, davada sigortacı geminin denize elverişsiz olduğunu zira geminin iç su taşımalar için inşa edilmiş olduğunu ileri sürmüştür. Ancak mahkeme bu iddiayı reddederek, taşıyanın gemiyi denize elverişli hale getirmek için gereken özeni gösterdiğine hükmetmiştir.

Olayda sigortacı gemi henüz sefere çıkmadan geminin iç sular için inşa edildiğini bilmektedir ve bunun için sigortalı ek prim dahi ödemiştir. Mahkeme, bu gerekçelerden ötürü bu yönde karar vermiştir. Ancak, somut olayda, geminin denize elverişliliği bakımından bir değerlendirme yapmak gerekirse, iç su taşımaları için inşa edilmiş bir geminin, deniz veya okyanus taşımaları bakımından denize elverişli bir gemi olmadığı kabul edilmelidir[154].

2.1.2.2. Geminin Gövdesi (Teknesi): Omurga, Karina, Pencere ve Lumbuzlar

Bir geminin denize elverişli kabul edilebilmesi için geminin gövdesinin denizden ileri gelecek tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte, sağlam olması gerekmektedir[155].

[153] 122 E.R. 251, Westlaw UK.
[154] Kassem, 2006, s. 30.
[155] Sözer, 1975, s. 36; Cooke vd., 2014, s. 239.

Gemilerin Teknik Yönetmeliği uyarınca yapılacak başlangıç sörveyinde geminin karina denetimi ve geminin yapısının uygunluğu denetlenir. Başlangıç sörveyi kapsamında yapılacak kara sörveyinde, geminin dış kaplamaları, güverteleri, perdeleri, postalarına[156], kemerelerine[157] kısaca yapısal kısımlarına göz kontrolü ile bakılması, şayet zayıflığından şüphe duyulan yerler var ise bunların yenilenmesi, gemilerinin ahşap ya da fiber olma özelliklerine göre dış kaplama temizliklerinin yapılması ve geminin su altı kesiminin deniz canlılarından korunması için koruyucu boya ile boyanmasına ilişkin kontroller yapılacaktır [m. 8 f. 5 b. (ğ)].

Geminin gövdesi bakımından yapılacak sac kalınlık ölçümleri de önem taşımaktadır. Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 9 uyarınca çelik gemilerin, onuncu yaşından itibaren beş yılda bir kalınlık ölçümlerinin yapılması gerekmektedir. Nitekim, çatma veya karaya oturma neticesinde meydana gelen mekanik arızalar dışında, gövde saclarının yıpranması sızıntılara, sızıntılar ise yükün zıyaı veya hasarına neden olmaktadır[158]. Çatma, karaya oturma veya topuk atlama neticesinde meydana gelen zararlar özel bir bakım gerektirmektedir ve bu hallerde geminin mutlaka havuza alınarak muayenesi ve tamiri gerçekleştirilmelidir[159]. Kaynaklı teknelerde kaynak yerlerinde çentiklerin oluşmaması için özen gösterilmesi gerekmektedir[160]. Gemi bölmeleri, perçinler ve sac kaplamaların da özellikle eski gemilerde denize elverişlilik açısından iyi durumda olmaları lazımdır[161].

Federazione Italiana v. Mandas Compania[162] davasında, Amerikan mahkemesi bölme duvarı levhasında yer alan çatlağın keşfedilememesinden taşıyanı sorumlu

[156] Geminin kaburgasını oluşturan, tekneye şeklini veren, aşağıda omurgaya yukarıda güverteye bağlanan ağaç ve demir parçalardır.
[157] Postaları birbirine bağlayan ve güverteyi taşıyan kirişlerdir.
[158] D. Villareal (1971). The Concept of Due Diligence in Maritime Law. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 2(4), 763-778, s. 770.
[159] Sözer, 1975, s. 37.
[160] Sözer, 1975, s. 37; Villareal, 1971, s. 770.
[161] Tetley, 2008, s. 907.
[162] 388 F.2d 434 (2d Cir. 1968).

tutmuş, *American Bureau of Shipping*'in tavsiyeleri doğrultusunda hareket etmenin gereken özeni göstermek bakımından yeterli olmadığına hükmetmiştir[163].

Geminin gövdesi kavramına, geminin omurgası ve karinasının[164] yanı sıra, geminin lumbuzları[165], cam aksamı da dahil edilmelidir[166]. Lumbuzlardan su sızdırılıp sızdırılmadığı mutlaka kontrol edilmeli, gemi yolculuğa çıkmadan önce bunun tespiti için gereken testler uygulanmalıdır[167].

Son olarak yüke elverişlilik bakımından da önem taşıyan ambar kapaklarının da sağlam olması ve sağlamlığını kontrol etmek üzere gerekli testlerin yapılması gerekmektedir[168].

Yargıtay 11 HD[169] kararına konu olan bir uyuşmazlıkta, davacı, başkasına ait gübre yükünü taşımak üzere davalı donatan ile taşıma sözleşmesi kurmuş ancak ambar kapaklarında tespit edilen su sızıntısı ve oksitlenme nedeniyle gübre emtiası gemiye yüklenememiş, bunun üzerine ambar su testi yapılmıştır. Donatan tarafından yükleme sonrasında lastik, cont, poliüretan köpük takviyesi ile ambar kapaklarının sızdırmaz hale getirileceği taahhüt edilse de davacı aralarında bulunan taşıma sözleşmesini geminin denize elverişsiz olması nedeniyle sözleşmeyi feshetmiştir.

---

[163] Tetley, 2008, s. 907.
[164] Gemilerin Teknik Yönetmeliği, m. 4 f.1 b.(s)- Karina: Gemi veya su aracının yüksüz durumda su kesiminden aşağıda kalan kısmını ifade eder.
[165] Gemilerin iç kısımlarını aydınlatmak için bordalara ve güvertelere açılmış olan yuvarlak deliklere denir.
[166] Sözer, 1975, s. 37.
[167] Sözer, 1975, s. 38; "*Mesela pencere veya lumboz camlarının inceliği, güvertenin suların birikmesine ve bu sebeple dengesinin bozulmasına sebep olabilecek bir parampetle çevrili olması birer deniz elverişsizlik sebebi olarak kabul edilebilir.*" Okay, 1971, s. 91.
[168] Sözer, 1975, s. 38; Villareal, 1971, s. 771; Tetley, 2008, s. 908.
[169] Yargıtay 11. HD, 2016/1592 E., 2016/3457 K. 30.03.2016 tarihli karar.

Amerikan mahkemesi, *Sears, Roebuck &Co v. American President Lines*[170] davasında, gemide ambar ağzında yer alan delikten ötürü meydana gelen zarardan tersane ve taşıyanı birlikte sorumlu tutmuştur[171].

İngiliz mahkemesinin verdiği *The Apostolis*[172] kararında ise, gemi ambar kapaklarının yolculuk sırasında tamir edilmesi gerekmiş, yükle ilgili gemide meydana gelen yangının tamir esnasında güvertede yapılan kaynaklama işleminden çıktığını ileri sürmüş, mahkeme geminin yolculuk başlangıcında denize elverişli olmadığına hükmetmiştir.

Hem mevzuat hem de mahkeme kararları göstermektedir ki bir geminin denize elverişli olabilmesi için geminin gövdesinin deniz tehlikelerine karşı koyabilecek nitelikte olması gerekmektedir. Özellikle ambar kapaklarının su sızdırmaz nitelikte olması yalnızca geminin denize elverişliliği bakımından değil yüke elverişliliği bakımından da önemlidir. Nitekim ambar kapakları su sızdıran bir gemi, denize elverişsiz olacağı gibi taşınacak eşya bakımından yüke de elverişsiz olacaktır[173].

2.1.2.3. Geminin Makinesi, Kazanları ve Elektrik Donanımı

Geminin denize elverişli sayılması için mutlaka geminin makinesi, kazanları ve jeneratörlerinin seferi emniyetli bir şekilde tamamlayacak nitelikte olduklarının kontrol edilmesi gerekmektedir[174]. TTK m. 932 f. 1'de yer alan denize elverişli gemi tanımında da açık bir şekilde makine ve kazanların yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte olması gerektiği öngörülmüştür.

---

[170] Karar künyesi için bkz. dn. 150.
[171] Tetley, 2008, s. 908.
[172] *Meredith Jones & Co Ltd v Vangemar Shipping Co Ltd (The Apostolis) (No.1)*, [1996] 1 Lloyd's Rep. 475, Westlaw UK.
[173] Aynı yönde bkz. C. Barclay (1974). Technical Aspects of Unseaworthiness. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 288-295, s. 295.
[174] Sözer, 1975, s.39; Tetley, 2008, s. 910; S. Girvin (2017). The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer, s *NUS - Centre for Maritime Law Working Paper 17/11 NUS Law Working Paper No. 2017/019, s. 1-43,* s. 9 Makaleye şu adresten ulaşılabilecektir: https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3093178 Erişim Tarihi: 23.04.2019.

Geminin makinesinden sadece gemiyi çalıştıran ana makine değil, makinenin çalışmasını sağlayan makinenin yağlama, soğutma, elektrik tesisatı[175] gibi diğer ekipmanların da anlaşılması gerekmektedir[176]. Pervane ve şaftların[177] da bu kapsamda değerlendirilmesi gerekmektedir. Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 10 uyarınca yapılacak pervane ve şaft sörveyi ile şaftlar 5 yılda bir pervane yerinden çıkarılarak kontrol edilecektir.

Yönetmelik'te de makine ve elektrik donanımlarına ilişkin önemli düzenlemeler yer almaktadır. Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 35 vd. hükümlerinde geminin makine ve elektrik donanımı hakkında, pervane ve şaftının sörveyleri ile ilgili 10'uncu maddesinde ise bu denetimlerin nasıl yapılacağına ilişkin kapsamlı bir düzenleme yer almaktadır. Gemilerin makinelerinin ve elektrik donanımlarının bu Yönetmelik hükümleriyle uyumlu olması denize elverişlilik bakımından önem taşımaktadır. Nitekim İstanbul Anadolu 2. Asliye Ticaret Mahkemesi[178] kararına konu olan uyuşmazlıkta, sıcak çekilmiş rulo sac yükü taşıyan geminin limandan ayrıldıktan kısa bir süre sonra makinesinden ses gelmeye başlamış, gemi güvenli bölgeye çekilip demirledikten sonra teknik servis tarafından yapılan kontrolde geminin ana makine krankının kırık olduğu tespit edilmiştir. Mahkeme kararında, esasa girmeyerek görevsizlik kararı vermiş buna karşılık davacı savunmasında geminin denize, yola ve yüke elverişli olduğunu zira Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 10 uyarınca öngörülen tüm incelemelerin gerçekleştirildiğini ve gemiye denize elverişlilik belgesi düzenlendiğini, geminin yine Yönetmelik gereği yıllık denetimlerini de gerçekleştirdiğini, bu nedenle geminin krank şaftında gerçekleşen arızanın yolculuk başlangıcında keşfinin mümkün olmadığını ileri sürmüştür.

[175] Elektrik üreten yedek donanımın bulunmaması veya çalışmaması halinde geminin denize elverişsiz olduğuna ilişkin örnek için bkz. Yazıcıoğlu, 2020, s. 342.
[176] Sözer, 1975, s. 39.
[177] Motordan aldığı dönme hareketini pervaneye aktaran organdır.
[178] İstanbul Anadolu 2. Asliye Ticaret Mahkemesi, 2018/1223 E., 2018/1241 K. 03.12.2018 tarihli kararı.

Geminin denetimden geçerek, denize elverişlilik belgesine sahip olması tek başına yeterli değildir. Geminin makinesinin de düzenli bir şekilde bakımının yapılması gerekmektedir[179].

MT Cape Bonny Tankschiffahrts GmbH & Co KG v Ping An Property and Casualty Insurance Co of China Ltd, Beijing Branch[180] uyuşmazlığında, makine yağındaki partiküllerden (kirlilik) dolayı makine hasara uğramış, ancak mahkeme, partiküllerin nereden geldiğinin tespit edilmesinin mümkün olmadığı, buna karşılık, basiretli bir baş mühendis veya yönetici *(superintendent)* tarafından yolculuk öncesinde yapılan ölçümlerde bunun fark edilmesi gerektiğine karar vermiş, bu gerekçelerle geminin yolculuk başlangıcında denize elverişsiz olduğuna hükmetmiştir.

Geminin makinesinden kaynaklanan arıza neticesinde yüke doğrudan zarar gelme ihtimali nadir de olsa[181] makinenin tamiri süresince yaşanan gecikmeden ötürü yüklerin hasara uğraması mümkündür.

CHS Inc Iberica SL v Far East Marine SADevon[182] davasında, Bulgaristan'dan İspanya'ya mısır yükü taşıyan gemi, makine arızasından ötürü İspanya'ya varması gereken süreden elli dokuz gün sonra varmıştır. Mahkeme, mısır yükünde meydana gelen hasarın gecikmeden kaynaklandığına ve gecikmeden ötürü mısır yükünde meydana gelen hasardan taşıyanın, gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunu ihlal ettiği gerekçesiyle sorumlu olduğuna hükmetmiştir.

Geminin kazanlarının da denize elverişli halde bulunması gerekmektedir. Bütün bu değerlendirmeler yapılırken elverişliliğin göreceli bir kavram olduğu

---

[179] Tekne motorunun arıza yaptığı bir uyuşmazlıkta Yargıtay *"...geminin denize elverişlilik belgesinin bulunmasının denize elverişli olduğunu tek başına ispata yeterli olmadığı, donatan ve kaptanın geminin gerekli ve yeterli bakımını, servis hizmetlerinin zamanında yerine getirilmesini sağlamakla yükümlü bulunduğu..."* nu belirtmiştir. Yargıtay 11. HD, 2014/17455 E., 2015/2566 K. 25.02.2015 tarihli kararı.
[180] [2017] EWHC 3036 (Comm), 2017 WL 05997797, Westlaw UK.
[181] Villareal 1971, s. 772.
[182] [2012] EWHC 3747 (Comm), 2012 WL 6728514, Westlaw UK.

unutulmamalıdır. Örneğin, geminin kazanlarının denize elverişliliği seferi yapacağı suyun niteliğine göre dahi değişkenlik gösterebilmektedir. Geminin seferi tuzlu suda mı yoksa tatlı suda mı yapacağı bile elverişlilik bakımından etkilidir. Sefer birden fazla aşamadan oluşuyorsa, diğer bir ifadeyle örneğin hem tatlı suda hem de tuzlu suda sefer gerçekleştirilecekse geminin ya seferin başlangıcından itibaren her iki aşamaya elverişli hale getirilmesi ya da yolculuk sırasında diğer aşamaya geçmeden önce yolculuğun sonraki aşaması için gerekli düzenlemeleri yapmak üzere ara bir limanda durması gerekmektedir[183].

The Quebec Marine Insurance Company v. The Commercial Bank of Canada[184] davasında, seferin hem nehir hem de okyanus ayağı bulunmakta olup, gemi nehir sularında seyrederken kazanlarda herhangi bir arıza yok iken, kazanların tuzlu su ile buluşması ile beraber kazanlardaki arıza ortaya çıkmış ve gemi tamire alınmıştır. Mahkeme olayda, geminin denize elverişsiz olduğu gerekçesiyle sigorta şirketinin sigorta tazminatı ödemeyeceğine hükmetmiştir.

2.1.2.4. Geminin Boruları, Vanaları (Valfleri)

Geminin boruları ve vanalarının da sağlam ve yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte olması gerekmektedir[185]. Aksi halde gemi elverişsiz sayılacaktır. Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 8 f. 5 b (a) uyarınca, kara sörveyinde valflerin, deniz suyu alıcı ve verici bağlantılarının ve borda boşaltım ağızlarının kontrolü yapılır.

Geminin boruları ile ilgili çok sayıda yargı kararı bulunmakta olup, mahkeme kararlarında taşıyanın özen borcunun yerine getirmiş olması için görsel denetimin yeterli olmayacağına hükmedilmiştir[186].

[183] Kassem, 2006, s. 28.
[184] 17 E.R. 1, Westlaw UK.
[185] Sözer, 1975, s. 61.
[186]Bu yönde verilen yargı kararları için bkz. Villareal, 1971, s. 772 dn. 62.

Özellikle dondurucu havalarda, tanklara bağlantı yerleri bakımından borulara dikkat edilmelidir[187]. Borularda sızıntı olmadığından emin olmak için buhar, su ve hava basıncıyla borular gerektiği takdirde kontrol edilmeli ve varsa boru muhafazaları çıkarılmalı veya sızıntı olduğundan şüphe duyulan yerler çekiç testine tabi tutulmalıdır[188]. Taşıyan tarafından bu denetimler yapılırken boruların ortalama ömrü göz önünde bulundurulmalı, eskiyen borular bakımından daha sıkı bir denetim yapılmalıdır[189].

Hof Van Beroep te Brussel uyuşmazlığında mahkeme, kışın yaklaşmasına rağmen donmaya karşı borular bakımından gerekli önlemi almayan taşıyanı borunun patlaması nedeniyle yüke gelen zarardan özen yükümlülüğünü yerine getirmediği gerekçesiyle sorumlu tutmuştur[190].

Yargıtay kararına konu olan bir uyuşmazlıkta ise, mahkeme, karaya çekilirken yan yatan geminin, makine dairesine kinistin valfinde veya boruda var olan bir çatlak ya da sızdırmazlık elemanının niteliğini kaybetmesi sebebiyle su dolmasından ötürü ve geçerli bir uluslararası belgesi bulunmadığı, periyodik bakımlarının yapılmadığı gerekçesiyle denize elverişsiz olduğu yönünde verilen bozma ilamına uyulan mahkeme kararını onamıştır[191].

2.1.2.5. Seyir, Haberleşme Teçhizatı ve Teknolojik Ekipman

Taşıyanın, gemiyi denize elverişli hale getirebilmesi için gerekli seyir ve haberleşme teçhizatı ile donatması ve bu teçhizatları kullanabilecek nitelikte gemi adamları bulundurması gerekmektedir[192].

[187] Villareal, 1971, s. 772.
[188] Villareal, 1971, s. 772; Sözer, 1975, s. 63.
[189] Sözer, 1975, s. 63.
[190] Karara ilişkin değerlendirme ve karar künyesi için bkz. Tetley, 2008, s. 911.
[191] Yargıtay 11. HD, 2017/1119 E., 2018/6865 K. 07.11.2018 tarihli kararı.
[192] Villareal, 1971, s. 775; Kassem, 2006, s. 34; Tetley, 2008, s. 912.

Nitekim, Gemilerin Teknik Yönetmeliği uyarınca da gemilere denize elverişlilik belgesi verilmek üzere yapılacak sörveylerde geminin hem seyir hem de haberleşme teçhizatının uygunluğu da denetlenecektir.

Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 75'te haberleşme ve seyir teçhizatlarının sefer bölgelerine uygun nitelikte olması gerektiği düzenlenmektedir. Hükmün ikinci fıkrası, gemi ile sahil ve gemiler arasında sesli ve görüntülü işaretleşmeyi ve iletişimi sağlayabilen haberleşme teçhizatı ve geminin seyrettiği rotayı, dar ve sığ sularda emniyetli yolculuk yapabilecek, geminin bulunduğu yeri tespit edebilecek, geminin manevra imkanlarını gösteren ve geminin içinde haberleşmeyi sağlayan seyir teçhizatı ile donatılması gerektiğini düzenlemektedir. Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 75 f. 4 uyarınca ise, yine gemilerin sefer bölgelerine uygun, son güncellemeleri yapılmış harita ve deniz yayınlarının gemide bulundurulması gerektiğini, ulusal sefer yapan gemilerde ise bu yayınlara eşdeğer elektronik sistemlerin kullanılabileceği belirtilmektedir. Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 77 uyarınca bu teçhizatların düzenli bakım ve tutumlarının da yapılması geminin denize elverişli olması için gerekmektedir.

Haberleşme ve seyir teçhizatı bu kapsamda hem denize elverişlilik hem de yola elverişlilik bağlamında değerlendirilebilecektir. Diğer bir ifadeyle, Yönetmelik hükmünde bahsi geçen nitelikte teçhizatlara sahip olmayan gemi hem denize elverişsiz hem de yola elverişsiz bir gemi olacaktır. Zira hükmün lafzından da anlaşılacağı üzere bu teçhizatların, gemide bulundurulması zorunludur ancak hangi nitelikte olacağı geminin yapacağı sefer bölgesine göre değişkenlik gösterecektir.

Belirtmek gerekir ki, gemide yer alan teçhizatın, şayet emniyetli bir seyir için zorunlu değilse, en son teknolojiye sahip olması gerekmemektedir[193]. Buna karşılık, gereklilikler, içinde bulunan zaman ve şartlara göre değişkenlik

[193] Kassem, 2006, s. 31; S. B. Eder vd. (2015). *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, London: Sweet & Maxwell/ThomsonReuters, s. 119; Ping-Fat, 2002, s. 43-44; Nalbant, 2021, s. 428.

gösterebilecektir. Örneğin, 1960 yılında, bir geminin denize elverişli sayılabilmesi için gemide radar veya elektronik yer tespit sistemi (loran) bulundurulması gerekmezken[194], bundan birkaç yıl sonra verilen bir mahkeme kararında gemide bu teçhizatın bulunmaması geminin denize elverişsiz kabul edilmesine sebep olmuştur[195].

Mahkeme kararlarından da anlaşılacağı üzere, teknolojik gelişmeler çerçevesinde seneden seneye gereklilikler değişkenlik göstermektedir. Ancak belirtmek gerekir ki, en son teknolojiyi takip etmek denize elverişlilik bakımından bir zorunluluk değildir. Geminin sefere çıkacağı sırada yürürlükte bulunan mevzuat[196] ve ticari örf ve âdet uyarınca bulundurması gereken zorunlu teknolojik ekipmanı bulundurması denize elverişlilik açısından gerekli ve yeterlidir, ancak bunun en son teknoloji olmasına lüzum yoktur.

Taşıyanın her ne kadar denize elverişlilik için en son teknoloji ekipmanı bulundurması zorunlu olmasa da kanaatimce de taşıyanın teknolojik gelişmeleri[197] dikkate alarak, mümkün olduğunca gemiyi modern ekipmanlar ile donatması gerekmektedir[198]. Denize elverişlilik açısından taşıyanın özen yükümlülüğünü yerine getirebilmesi için bulundurduğu her türlü teknolojik ekipmanın düzgün bir

---

[194] 1962 tarihli Oregon Bölge Mahkemesi tarafından verilen *President of India v.West Coast Steamship Company* kararında, mahkeme gemide radar ve elektronik yer sisteminin bulunmamasının gemiyi elverişsiz hale getirmediğine hükmetmiştir.

[195] *Irish Spruce (Irish Shipping Ltd. Lim. Procs.)* , (S.D.N.Y.1975); Bu karar ilişkin değerlendirme için bkz. Tetley, 2008, s. 914-915.

[196] Her ülke bakımından gereklilikler değişiklik göstermektedir. Çarterparti hükümlerine bakarak taşıyanın sorumluluğunun değerlendirilmesi gerekmektedir. *Rederi A/B 'Unda' v. Burdon & Co*. davasında İsveç bayraklı gemi İngiliz taşıtanlara çarter sözleşmesi ile bırakılmıştır. İsveç Hukuku uyarınca, dökme tahıl yükü taşınması için panyol tahtası gerekmektedir. Çarterparti uyarınca uygulanacak hukuk İsveç Hukuku değildir ancak mahkeme çarterpartide yer alan "*maintain (the ship) in a thorougly efficient state in hull, machinery, and equipment for and during the service with dunnage mats, shifting boards (as far as on board), etc*" ifadesinden ötürü İsveç hukuku uyarınca donatanın panyol tahtası masraflarını ödemesi gerektiğine hükmetmiştir. J.J. Gaskell/C. Debattista/R. J. Swatton (1987). *Chorley&Giles' Shipping Law*. London: Pitman Publishing, s. 193.

[197] Teknolojik gelişmelerin taşıyanın elverişliliğe ilişkin sorumluluğuna etkisi için bkz. B. Sözer (2018). Teknolojik Gelişmelerin, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcunun Kapsamına ve İçeriğine Etkileri. *Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu-I-* (Edt. C. Süzel). İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 1 vd.

[198] Sözer, 1975, s. 64.

şekilde kurulduğundan ve çalışabilir nitelikte olduğundan emin olması gerekmektedir[199].

İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi kararına konu olan bir uyuşmazlıkta[200], İstanbul'dan Alger limanına taşınmak üzere konteynerlere istiflenen alüminyum profil ve aksesuar yükünün bir kısmı, geminin Mykonos Adası mevkiinde karaya oturması nedeniyle zarar görmüştür. Yükle ilgili meydana gelen zararı sigorta şirketinden nakliyat emtia sigortası kapsamında tazmin etmiş, sigorta şirketi ise yükle ilgilinin halefi olarak dava açmıştır. Olayda SOLAS çerçevesinde geminin denize elverişli olması için gemide bulundurulması zorunlu olan BNWAS (köprü üstü seyir vardiyası alarm sistemi) cihazının gemide bulunduğu ancak kaza öncesinde çalışmadığı tespit edilmiştir. Mahkeme kararında, gemide olması gereken tüm belgelerin bulunduğu, gemide olan tüm sertifikaların kaza anında geçerli olduğu, BNWAS sisteminin arızalı olması halinde geminin denize elverişsiz olduğunun kabulü gerektiği buna karşılık bu yönde bir delil bulunmadığından, çalışır vaziyette olduğu varsayılan BNWAS cihazının kaptan tarafından açılmamasının ise bir teknik kusur teşkil ettiğine hükmetmiştir Kanaatimce de, cihazın arızalı olduğunun ispat edilmesi halinde teknik kusurdan söz etmek mümkün olmayacak ve geminin denize elverişsiz olduğunun kabulü gerekecektir.

2.1.2.6. Yangın Söndürme Sistemleri

Geminin denize elverişli olabilmesi için yangın söndürme sistemlerinin de çalışır vaziyette olması gerekmektedir[201]. Yangın nedeniyle meydana gelen zararlar sorumluluk bakımından özel bir öneme sahiptir. Nitekim LVK'ya paralel olarak TTK m. 1180'de yangın neticesinde meydana gelen zararlar taşıyanın sorumsuzluk sebepleri arasında sayılmaktadır[202]. Taşıyan bu halde yalnızca kendi kusurundan

[199] Tetley, 2008, s. 912.
[200] İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, 2015/397 E., 2019/142 K. 20.03.2019 tarihli kararı.
[201] Cooke vd, 2014, s. 239.
[202] Taşıyanın mutlak sorumsuzluk sebepleri hakkında bilgi için bkz. E. Yazıcıoğlu (2011). Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri. *Deniz Hukuku Dergisi*, Yıl 11 S. 1-4 s. 99-115; Çağa/Kender, 2010, s. 156-157; Okay, 1971, s. 215 vd.; Akıncı, 1968, s. 407 vd.

ileri gelen zararlardan sorumlu olacaktır. Buna karşılık taşıyan bu sorumsuzluk nedeninden ancak gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunu gereği gibi yerine getirdiği takdirde faydalanabilecektir[203]. Diğer bir ifadeyle, yangın geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olmasından ötürü meydana gelmişse, taşıyan bu halde sorumlu olacaktır[204] [205].

Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 50 uyarınca gemilerin yangından korunmak amacıyla en etkin şekilde yangını algılama ve yangın söndürme sistemleri ile donatılması gerekmektedir. Bu husus, gemiye denize elverişlilik belgesi verilmek üzere yapılacak sörveylerde denetlenecektir. Bu denetimlerin periyodik olarak yapılması, özellikle yangın pompalarının, yangın alarmının çalışıp çalışmadığının, yangın ve emniyet planlarının bulunup bulunmadığının[206] kontrol edilmesi gerekmektedir.

Bahsi geçen denetimler neticesinde verilecek denize elverişlilik belgesi, teçhizatların iyi durum ve halde olduğunun ispatlaması bakımından tek başına yeterli olmayacak[207], yangının elverişsizlikten ötürü meydana geldiğinin ispat edilmesi halinde taşıyan sorumlu olacaktır. Söz gelimi, Yargıtay 11. HD[208] tarafından verilen bir kararda mahkeme, yangının başlangıçta gemide var olan bir elverişsizlik neticesinde meydana gelip gelmediği araştırılmadan hüküm tesis edildiği ve taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için ispat külfetini yerine

---

[203] Kara, 2020, s. 250.

[204] Sözer, 2019, s. 549; K. Yetiş Şamlı (2013b). *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s.107; Yangının geminin başlangıçta elverişsiz olmasından ötürü meydana geldiğine dair ispat yükünün yükle ilgilide olduğu yönünde bkz. Yazıcıoğlu, 2011, s. 103-104.

[205] Bkz. Yargıtay 17. HD, 2008/3163 E., 2008/4797 K. 23.10.2008 tarihli kararı: "*Yangın, gemi adamlarının geminin yolculuğunun başında denize, yola ve yüke elverişli olmasına gereği gibi özen gösterilmemiş olmasından kaynaklanmışsa, bundan kural olarak taşıyan sorumludur."*

[206] Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 50 f. 3 uyarınca tam boyu 24 metre ve üzerinde olan gemilerde yangın ve emniyet planının bulunması zorunludur.

[207] SOLAS gerekliliklerini yerine getirmiş olmak, geminin denize elverişli olduğunun tespit edilmesi bakımından tek başına yeterli olmadığı yönünde bkz. Aladwani, 2011a, s.36. Bu belgelerin aksi ispat edilebilir nitelikte belgeler olduğuna dair bkz. Kaner, 2018, s. 311 dn. 77; SOLAS ile getirilen kodlara uymama geminin denize elverişsiz olduğuna dair bir delil teşkil edecekken, yalnızca bu kurallara uymanın LVK kapsamında taşıyanın özen borcunu yerine getirdiğini ispata yetmeyeceğine ilişkin bkz. P. Todd (2016). *Principles of the Carriage of Goods by Sea*. London and New York: Routledge, s. 63.

[208] Yargıtay 11. HD, 1985 /74 E. 1985/163 K. 25.01.1985 tarihli kararı.

getirmediği gerekçesiyle karar düzeltme istemini kabul ederek verilen hükmü bozmuştur.

İngiliz mahkemesinin *The Eurasian Dream*[209] kararında da SOLAS Konvansiyonu bakımından tüm gereklilikleri yerine getirmiş olmasına karşılık, taşıyan, gemide yeterli sayıda yangın ve emniyet teçhizatı bulunmadığı gerekçesiyle yangın neticesinde yüke gelen zarardan geminin elverişsiz olması gerekçesiyle sorumlu tutulmuştur.

Yargıtay Hukuk Genel Kurulu (HGK) kararına[210] konu olan bir uyuşmazlıkta ise, olayda geminin Pendik limanından Trieste limanına yolculuğu sırasında Hırvatistan açıklarında gemide çıkan yangın neticesinde gemide bulunan 11 adet dorse ve çekici yanarak zayi olmuştur. Venedik Liman Müdürlüğü'ne bağlı bulunan sahil güvenlik birimi raporunda yangının, tüm vanalar açık olmasına rağmen yangın bombasının çalışmadığı bu nedenle yağmurlama sisteminin de çalışmadığı kısaca yangın söndürme sisteminin devreye girmediği gerekçesiyle çıktığını belirtilmiştir. Davalı gemi yola çıkmadan önce denize elverişlilik belgesi de dahil olmak üzere tüm belge ve sertifikalara sahip olduğunu, dolayısıyla yangın söndürme sistemlerinin yolculuk öncesinde de çalışır vaziyette olduğunu ileri sürse de bilirkişi raporlarında geminin denize elverişli olup olmadığı hususu çelişkili olduğundan Yargıtay HGK kararında geminin yolculuk başlangıcında denize elverişli olup olmadığı tespit edilmeden karar verilemeyeceğine hükmetmiştir.

2.1.2.7. Eklentiler ve Diğer Donanımlar

Geminin denize elverişli olabilmesi için taşıyan, gemide bazı eklentiler ve donanımları bulundurmalı ve bunların çalışır vaziyette olmasını sağlamalıdır[211]. Geminin dümen donanımı[212], zincirleri, demir ve bağlama donanımları[213] ve

[209] *Papera Traders Co Ltd v Hyundai Merchant Marine Co Ltd (The Eurasian Dream),* [2002] EWHC 118 (Comm),2002 WL 45386, Westlaw UK.
[210] Yargıtay HGK, 2018/624 E., 2018/1566 K. 25.10.2018 tarihli kararı.
[211] Sözer, 1975, s. 66.
[212] Bkz. Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 41.
[213] Bkz. Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 26.

benzeri cihazların da çalışır durumda olması gerekmektedir[214]. Bu donanımlarda meydana gelecek arızanın yüke doğrudan zarar verme ihtimali düşük olsa da bunların yolculuk başlangıcında elverişsiz olması nedeniyle arızalanması halinde meydana gelen gecikme zararlarından taşıyan sorumlu olacaktır.

2.1.3. Yola Elverişli Gemi

Yola elverişli gemi, TTK m. 932 f.2'de tanımlanmıştır. Buna göre, *"[d]enize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının[215] yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde "yola elverişli" sayılır."*

Yabancı öğretide yola elverişlilik neredeyse her zaman "*seaworthiness"* ifadesi kapsamında değerlendirilmekte[216] ancak nadiren yola elverişliliğe karşılık gelmek üzere "*voyageworthiness*"[217] ifadesinin kullanıldığı görülmektedir.

Yola elverişlilik kapsamında kanunda yer alan hüküm dahilindeki hususların tek tek değerlendirilmesi gerekmektedir.

2.1.3.1. Gemi Teşkilatı, Yakıtı ve Kumanyası

Geminin yola elverişli sayılabilmesi için kanunda yer alan şartlardan biri geminin teşkilatının yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilecek nitelikte

---

[214] Sözer, 1975, s. 66.

[215] TTK m. 934 f.1 uyarınca gemi adamları; kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişiler olarak tanımlanmıştır.

[216] Lahey kurallarındaki düzenlemenin de bu yönde olduğu, yola elverişliliğin denize elverişlilik kapsamında değerlendirilmesi gerektiği, yola elverişliliğin sanki denize elverişlilikten ayrı bir kavram gibi düzenlenmesinin yerinde olmadığı yönünde bkz. Göğer, 1961, s. 54.

[217] Shah, 1966, s.104; Yola elverişliliğin, "*voyage-worthiness*" olarak tercüme edilebileceği yönünde bkz. K. Atamer (2010). Construction Problems in the Rotterdam Rules regarding the Performing and Maritime Performing Parties. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 41(4), 469-498, s. 487; Sözer, 2019, s. 406 dn. 20; B. Sözer (2021). Seaworthiness in the Context of Cyber-Risks or "Cyberworthiness". *Ship Operations: New Risks, Liabilities and Technologies in the Maritime Sector* (Edt. by B. Soyer/ A. Tettenborn). Oxon, New York: Informa Law from Routledge, s. 103.

olmasıdır. Teşkilattan anlaşılması gereken[218], gemide yer alan ve geminin emniyeti, yüke, yolculara ve gemi adamlarına karşı var olan yükümlülüklerin yerine getirilebilmesi için gemide bulunması gereken teçhizattır[219]. Bu kapsamda nelerin bulunması gerekeceği geminin büyüklüğüne, tahsis edildiği amaca ve yolculuğa göre değişiklik gösterecektir[220].

Geminin yola elverişli sayılması için gemide bulundurulması gereken yakıtın yolculuğun tamamına yetecek kadar olmasa da rotası üzerinde uğrayacağı limana yetecek kadar ve uygun kalitede[221] olması gerekmektedir[222]. Şayet gemi, yeterli yakıt olmadığı gerekçesiyle rotadan ayrılmak zorunda kalırsa gecikme meydana gelecek ve gecikme neticesinde hasar meydana gelirse taşıyan bundan sorumlu olacaktır[223].

Yakıt kavramına geminin itici güç kaynağı olan mazot, kömür gibi maddelerin yanı sıra yağ ve su da dahildir[224]. Taşıyan, gemideki makineye uygun nitelikte ve tam verim ile çalışmasını sağlayacak türde yakıt kullanmaya mecburdur[225] [226].

Geminin yola elverişli sayılabilmesi için bir diğer koşul ise, gemide bulunan gemi adamlarına yetecek miktarda ve iyi kalitede kumanyanın gemide bulundurulmasıdır. Kumanya deyince sadece yiyecek içecek anlaşılmamalı, sağlık

---

[218] Gemi teşkilatından ne anlaşılması gerektiğinin açık olmadığı, bu ifadenin mehaz Alman kanunundan alındığı, teşkilat yerine tesisatlanmak veya teçhizatlandırmak olarak tercüme edilmesinin daha yerinde olacağına ilişkin bkz. Göğer, 1961, s. 55.
[219] Akıncı, 1968, s. 99.
[220] Akıncı, 1968, s. 99.
[221] Yakıtın niteliğine ilişkin olarak Zaman çarteri sözleşmelerinde NYPE 2015 formunda yer alan m. 9 hükmü örnek gösterilebilecektir. Hükümde çarterer tarafından sağlanacak olan yakıtın niteliğinin nasıl olması gerektiği kapsamlı bir şekilde belirtilmiştir.
[222] Sözer, 1975, s. 40; Akıncı, 1968, s. 100.; Yetiş Şamlı, 2013a, s. 481; Cooke vd., 2014, s. 239; Taşdelen, 2003, s.944. Bu konuda detaylı bilgi çalışmanın "Aşamalar Doktrini" başlığı altında verilecektir. Bkz. 3. Bölüm 3.2.1.3. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[223] Yetiş Şamlı, 2013a, s. 481.
[224] Sözer, 1975, s.40; Akıncı, 1968, s. 100.
[225] Sözer, 1975, s. 41.
[226] Bu yönde bkz. İstanbul BAM 12. Hukuk Dairesi, 2019/784 E., 2019/971 K. 08.07.2019 tarihli kararı: *TTK'nun 932/2 m…."yola elverişli" sayılır." şeklinde düzenlenmiş olup, buna göre geminin uygun ve yeterli yakıta sahip olması, yola elverişliliğini belirleyen hususlardan olduğu gibi…;*

ve hastalıklara yönelik gerekli ekipman ve ilaçlar da bu kapsamda değerlendirilmelidir[227].

Kumanya sadece yolculuk süresi esas alınarak değil, yolculuğun uzayabileceği de gözetilerek tedarik edilmelidir[228]. Zira taşıyanın gemiyi yola elverişli hale getirmesi için göstermesi gereken özen bunu gerektirir.

Bu çerçevede, Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) tarafından hazırlanan 2006 tarihli Denizde Çalışma Sözleşmesi *(Maritime Labor Convention, 2006)*[229] önem taşımaktadır. Nitekim, bu sözleşmede de gemi adamlarının gemide çalışması için gereken asgari gereksinimler, istihdam koşulları, barınma, beslenme ve tıbbi gereksinimlere ilişkin düzenlemeler yer almakta ve bu bağlamda makul özen borcunun yerine getirildiğini tespitte bir standart oluşturularak yasal bir dayanak yaratılmaktadır[230].

2.1.3.2. Kaptanın ve Gemi Adamlarının Yeterliliği ve Sayısı

Bir geminin yola elverişli sayılabilmesi için en önemli gerekliliklerden biri gemide yeterli sayıda ve nitelikte kaptan ve gemi adamının ayrıca gereken hallerde ise kılavuzun[231] bulunmasıdır. Yeterli nitelikte kaptan ve gemi adamı, gemi ve gemide yer alan donanım ve teçhizatların kullanımına hâkim olmalı; bunların

---

[227] Akıncı, 1968, s.100.
[228] Akıncı, 1968, s. 100.
[229] Sözleşme, 20 Ağustos 2013 tarihinde yürürlüğe girmiş 2014, 2016, 2018 yıllarında sözleşmede değişiklik yapılmış, 2018 değişiklikleri 26.12.2020'de yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu sözleşmelere taraf değildir. Detaylı bilgi ve taraf ülkeler için bkz. http://www.ilo.org/dyn/normlex/en/f?p=NORMLEXPUB:11300:0::NO::P11300_INSTRUMENT_ID:312331 Erişim tarihi: 04.02.2021.
[230] Bu sözleşmenin taşıyanın gemiyi sefere elverişli halde bulundurma borcuna etkilerinin ne olduğuna ilişkin detaylı bilgi için bkz. P. Zhnag /E. Phillips (2016). Safety First (Reconstructing The Concept of Seaworthiness under the Maritime Labour Convention 2006. *Marine Policy,* 67, s. 54-59.
[231] *Newfoundland Export &Shipping Co Ltd v. United British SS Co Ltd (The Framlington Court)* 69 F 2 d 300 (5th cir) Karar metninde somut olay bakımından geminin denize elverişli sayılabilmesi için gemide kılavuz kaptanın bulunması gerektiği belirtilmiştir. Bkz. *"It is apparent that the facts in this case bring it squarely within the rule requiring that a competent local pilot be on board the ship to render her seaworthy at the inception of the voyage."* ; Bu karara ilişkin değerlendirme için bkz. Villareal, 1971, s. 776.

arızalanması halinde buna müdahale edecek bilgiye sahip olmalıdır[232]. Ancak kaptanın ve gemi adamlarının yeterli nitelikte olup olmadıkları her somut olay bakımından ayrıca değerlendirilmeli ve hem milletlerarası hem de ulusal mevzuatlardaki gerekliliklerin yerine getirilip getirilmediğine bakılmalıdır[233].

Bir çalışmada gemi adamlarının yeterliliklerinin ya da yetersizliklerinin beş ayrı başlıkta değerlendirilmesi gerektiği söylenmektedir[234]: [1] Yeterli niteliğe ve eğitime sahip olmamak, [2] geminin teknik özellikleri veya taşıma konusu yük hakkında yeterli bilgiye sahip olmamak, [3] yeterli niteliklere sahip olmasına rağmen bunları kullanmada isteksiz davranmak, [4] gemi adamının alışkanlıkları ve kişisel özellikleri, [5] Yorgunluk ve hastalık gibi nedenlerle geçici süre ile yeterli niteliğe sahip olmamak.

Bu hususların ayrı alt başlıklarda incelenmesi yerinde olacaktır.

2.1.3.2.1. Yeterli Niteliğe ve Eğitime Sahip Olmamak

İlk olarak, gemi adamlarının mevzuat çerçevesinde yeterli niteliğe sahip olması ve gerekli eğitimleri almış olması gerekmektedir. SOLAS 1974, Beşinci Bölüm seyir güvenliğine ilişkin olup, "Personelle Donatma" *(Ship's Manning)* başlıklı Kural 14[235] uyarınca, taraf devlet idarelerinin seyir güvenliğini sağlamak için kendi ulusal gemilerinde, yeterli sayıda ve ehliyetli personelin bulunması için gereken önlemleri alması gerekmektedir[236].

---

[232] Kassem, 2006, s. 36.

[233] S. Girvin (2017). *The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer*. NUS Working Paper 2017/019, s. 12; Türk hukuku bakımından Türk bayraklı gemilerde bulunması gereken asgari sayıdaki gemi adamı, gemi adamlarının nitelikleri ve eğitimlerinin Türkiye'nin taraf olduğu iki milletlerarası sözleşme ve bu sözleşmenin iç hukuka aktarılması amacıyla düzenlenen Gemiadamları Yönetmeliği ile emredici şekilde düzenlendiğine dair bkz. Atamer, 2017, s. 826-827.

[234] White, 1995, s. 226-227.

[235] Regulation/14.1 *Contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or, if it is necessary, to adopt, Measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned.*

[236] Türkiye'nin taraf olduğu milletlerarası sözleşmeler uyarınca bayrak devletinin belirlediği yetkili kuruluş tarafından *Minimum Safe Manning Certificate* düzenlenecektir. Bu belge ile gemide bulundurılması gereken asgari sayıdaki gemi adamı ve bunların yeterliklerinin belirlendiği, bu

IMO tarafından yayımlanan Gemi Adamlarının Eğitim, Belgelendirilme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme olan STCW[237] uyarınca, taraf devletler bakımından bazı zorunlu standartlar getirilmiştir. Bu sözleşme uyarınca gemilerin tonajına göre ayırım yapılarak, kaptan ve gemi adamlarında bulunması gereken asgari yeterlik şartları belirlenmiştir. Sözleşme kapsamında her türlü gemide çalışan gemi adamları için alınması zorunlu sertifikalar bulunmaktadır. Bu doğrultuda alınması zorunlu olan toplam sekiz sertifika bulunmaktadır. Sertifikalar beş sene süreyle verilmektedir. Bahsi geçen zorunlu sertifikaların dışında bulundurulması gereken sertifikalar çalışılan geminin niteliğine ve çalışan kişiye göre değişkenlik gösterecektir. Söz gelimi, bir gemi adamı ile kaptanda bulunması gereken sertifikaların aynı olması beklenemeyeceği gibi değişik tip gemilerde çalışan personele yönelik sertifikalarının aynı olması beklenmeyecektir.

Gemi adamları için gereken nitelikler bayrak devleti hukukuna göre değişkenlik göstermekte olup[238], Türk hukukunda, STCW sözleşmesine dayanılarak hazırlanan Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği'nde yer alan hükümler belirleyici olmaktadır. Yönetmelik'in "Amaç ve Kapsam" başlıklı birinci maddesine göre, yönetmelik, "*gemiadamları ve kılavuz kaptanların yeterlikleri, eğitimleri, sınavları, belgelendirilmeleri, sağlık durumları, elektronik kayıt işlemleri, vardiya tutmalarına ilişkin kuralları ve disiplin işlemleri ile gemiadamlarına ilişkin denizcilik eğitimi veren kurum ve kuruluşlara yönelik idari yaptırımları"* düzenlemektedir.

Yönetmelik'in dört bölümden oluşan ikinci kısmında ise gemi adamları yeterlikleri ve sertifikaları ile ilgili hükümler yer almaktadır. STCW Sözleşmesine paralel olarak gemiler tonajlarına göre sınıflandırılmış hem gemilerin türüne hem

kayıtlara aykırı sayıda ve nitelikte gemi adamı bulunduran gemilerin yola elverişsiz kabul edileceğine ilişkin bkz. Atamer, 2017, s. 827.

[237] Sözleşme 7 Temmuz 1978 tarihinde kabul edilmiş, 28 Nisan 1984 tarihinde yürürlüğe girmiştir. 1995 ve 2010 yıllarında sözleşmede büyük değişiklikler yapılmıştır. http://www.imo.org/en/about/conventions/listofconventions/pages/international-convention-on-standards-of-training,-certification-and-watchkeeping-for-seafarers-(stcw).aspx Erişim Tarihi: 05.12.2020.

[238] Y. Baatz (2018a). *Charterparties*. Maritime Law. London: Informa Law by Routledge, s. 133.

de gemi adamlarının pozisyonuna göre farklı yeterlik şartları ve sertifikalar öngörülmüştür.

Yola elverişli bir gemide gemi adamlarının niceliği de önem taşımaktadır. Diğer bir ifadeyle, gemide bulunan gemi adamlarının yeterli nitelikte olmasının yanı sıra yeterli sayıda da olması gerekmektedir. Özellikle acil durumlarda müdahale etmeye yetecek sayıda gemi adamı gemide bulundurulmalıdır. Aksi halde gemi elverişsiz kabul edilecek ve taşıyan özen yükümlülüğünü yerine getirmemiş olacaktır.

Hong Kong Fir[239] kararında, gemi zaman çarteri sözleşmesi ile yirmi dört aylığına tahsis edilmiştir. Geminin çartererlere teslim edildiği gün gemi Liverpool'dan Osaka'ya gitmek üzere ayrılmıştır. Geminin makinesi iyi vaziyette olmasına karşın eski olmasından ötürü yeterli nitelikte ve sayıda makine odası elemanı tarafından bakımının gerçekleştirilmesi gerekmektedir. Gemi sefere çıktıktan bir süre sonra makinede arızalar meydana gelmiş ve gemi önce sekiz buçuk sonrasında on beş hafta tahsis dışı kalmıştır. Mahkeme, yeterli sayıda ve nitelikte makine odası elemanı olmamasından ötürü taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurmak için özen yükümlülüğünü yerine getirmediğine hükmetmiştir.

Bu düzenlemelerin taşıyanın gemiyi yola elverişli hale getirme borcunun kapsamının belirlenmesine yardım etmekle beraber sırf bu sözleşmelerde yer alan şartları yerine getiren gemi adamlarıyla geminin donatılmış olması her durumda taşıyanın özen borcunu yerine getirdiği anlamına gelmeyecektir[240],[241]. Taşıyanın bunlarla yetinmeyerek detaylı bir soruşturma yapması istihdam edeceği personel ile

---

[239] *Hongkong Fir Shipping Co Ltd v Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (The Hongkong Fir)*, [1961] 2 W.L.R. 716; Bu karara ilişkin değerlendirme için bkz. M. Hamsher (2008). Seaworthiness and The Hongkong Fir Decision. *Legal Issues Relating to Time Charterparties* (Edt. by R. Thomas). London: Informa Law, s. 83 vd.

[240] Yargıtay 11. HD, 1985/ 74 E. 1985/163 K.; İngiliz Mahkemesi tarafından verilen *Papera Traders Co. Limited & Others v Hyundai Merchant Marine Co. Limited, The Keihin Co. Limited, (Eurasian Dream)* kararında, *Farrandoc* davasına atıf yapılarak aynı ifadelere yer verilmiştir. *".. the specific competence of the Master in relation to the vessel and voyage in question. It will not necessarily be enough to rely on certificates of competence held by the seaman"* [2002] EWHC 118 (Comm); [2002] 1 Lloyd's Rep. 719.

[241] Sözer, 1975, s.43; Gemi adamları bu sertifikalara sahip olmalarına rağmen nitelikleri ve eğitimleri bakımından yine de yetersiz kabul edilebileceğine ilişkin bkz. Aladwani, 2011a, s. 37.

ilgili yeterli bilgiye ulaşması da gerekmektedir[242]. Elbette taşıyan gemi adamının veya kaptanın gerekli sertifikalara sahip ve deneyimli olduğunu ispat ederek özen yükümlülüğünü yerine getirdiğini ileri sürebilecektir[243]. Ancak belirtmek gerekir ki, aksinin ispatı da her zaman mümkündür.

Nitekim, Yargıtay 11. HD 2015/11478 E., 2016/280 K.[244] sayılı kararında, mahkeme gemide her ne kadar teknik yönden bir eksiklik tespit edilememiş olsa da [1] belgelerin geminin yola elverişli olduğunu ispat etmeye yetmeyeceğini, [2] uyuşmazlığa konu geminin bir ro-ro gemisi olduğu ve bu nedenle en üst düzeyde tedbirler alınması gerektiği, [3] gemi adamlarının yangın söndürmede basiretsizlik gösterdikleri gerekçeleri ile verilen bozma ilamına karşı karar düzeltme istemini reddetmiştir. Kanaatimce Yargıtay tarafından verilen bu karar yerindedir. Geminin tek başına mevzuat uyarınca gereken belgelere sahip olması yola elverişli olduğu anlamına gelmemeli, taşıyan geminin yola elverişli olduğunu ve makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmelidir.

İngiliz Mahkemesi'nde görülen *The Star Sea*[245] davasında da, kaptanın yeterli niteliğe sahip olmadığını gösterecek herhangi bir bulgu olmamasına ve hatta

---

[242] Sözer, 1975, s.44; Shah, 1966, s. 101.
[243] Tetley, 2008, s. 917.
[244] *"Mahkemece, bozma ilamına uyularak yapılan yargılama sonucu dava konusu gemide çıkan yangının sebebinin tespit edilemediği, bilirkişiler ayrı ayrı geminin teknik unsurlarının, yangına ilişkin tüm donanımının kurallara uygun olduğunu dile getirmiş ise de yola elverişlilik hukuki bir kavram olup varlığının ispatının yolculuğun başlangıcında var olan belgelerle sınırlı olmayacağı, dava konusu gemi ro ro gemisi olup yükünün yakıt dolu araçlar olması nedeniyle yangın riski en üst seviyede bulunduğundan alınacak tedbirlerin de en üst düzeyde olması gerektiği, TTK'nın 817/2. maddesinde belirtildiği üzere geminin denize elverişli olması gerektiği gibi yakıtı, yükleme hali ve gemi adamlarının da yeterli olması gerektiği, mürettebat beyanlarından, Aliağa AHM'nin 2008/103 D.İŞ ve 2008/95 D.İş sayılı dosyalarından yangınla mücadelede basiretsizlik gösterdiklerinin anlaşıldığı, mürettebatın görevini dağılıma uygun yerine getirip getirmediğini gösterir röle cetvelinin elde edilemediği, yangında hasar almayan makina dairesinde olması gereken makine defterinin de bulunmadığı, mürettebat ifadeleriyle yangında yaşanan panik sabit olup bu durum yangının büyüklüğü, birden başlaması veya insani zaaflarla (can korkusu vs.) izah edilemeyeceği, geminin uluslararası yeterlilik belgeleri tam ise TTK'nın 1019/2 ve 1062/2. maddesindeki kurtuluş beyinesinden yararlanmak konusundaki ispat külfetinin taşıyana ait olduğu, taşıyan TTK'nın 817. maddesine göre ilgili makamlardan alınan belgeleri sunmuşsa da bunların birer karine teşkil ettiği, dava konusu UND Adriyatik gemisinin yola elverişli olmadığının kabulünün gerektiği, denize elverişlilik ya da yüke elverişlilik hususunun tespitinin eldeki olayda hukuki sonucu değiştirmeyeceği…"*
[245] *Manifest Shipping Co Ltd v Uni-Polaris Insurance Co Ltd (The Star Sea)*- [2001] UKHL 1; [2003] 1 A.C. 469; [2001] 2 W.L.R. 170; [2001] 1 All E.R. 743; [2001] 1 All E.R. (Comm) 193;

kaptanın deneyimli bir kaptan olmasına rağmen yangın esnasında yangın söndürme cihazlarının nasıl kullanacağı hususunda eğitim almadığından yangını durduramaması nedeniyle Lordlar Kamarası kaptanın yeterli nitelikte olmadığına hükmetmiştir.

Mahkeme kararlarından da anlaşılacağı üzere bir geminin yola elverişli bir gemi olabilmesi için kaptanın ve gemi adamlarını yeterli niteliğe ve gerekli eğitime sahip olmaları gerekmektedir. Bu özellikleri haiz olmayan kaptan veya gemi adamları ile yolculuğa çıkıldığında meydana gelen zarardan taşıyanın geminin elverişsizliğinden ötürü sorumlu olacağına şüphe yoktur. Buna karşılık, gemi adamlarının bu niteliklere sahip olduklarını gösterir belgeler de tek başına geminin yola elverişli olduğunu ispata yetmeyecektir.

2.1.3.2.2. Geminin Teknik Özellikleri veya Yük Hakkında Yeterli Bilgiye Sahip Olmamak

Gemi adamları ve kaptan yeterli donanıma sahip olabilirler ancak şayet taşıyan gemiyi, gemide taşınan yükü ya da gemi adamlarına zarar verecek önemli bir bilgiyi gemi adamlarıyla veya kaptanla paylaşmayı ihmal ederse taşıyan gemide yeterli nitelikte gemi adamı veya kaptan bulundurmadığından bahisle özen yükümlülüğünü yerine getirmemiş olacaktır[246].

The Farrandoc[247] davasında, donatan ikinci makinisti sadece sertifikalarına bakarak işe almış ve daha önce benzer bir gemide çalışıp çalışmadığını sormamıştır. İkinci makinistin sefer sırasında pompalama yaparken yanlış valfi açarak gemi ambarına su girmesine sebep olması neticesinde ambarda bulunan buğday yükü hasara uğramıştır. Donatan sefer öncesinde makiniste makine odası pompalama sistemine ilişkin bir plan vermemiştir. Mahkeme kararında, hem ikinci makinistin

[2001] 1 Lloyd's Rep. 389; [2001] C.L.C. 608; [2001] Lloyd's Rep. I.R. 247; Times, January 23, 2001.

[246] Kassem, 2006, s.39; Sözer, 1975, s.44; Cooke vd., 2014, s. 240.

[247] *Robin Hood Flour Mills Ltd v NM Paterson & Sons Ltd (The Farrandoc),* [1967] 2 Lloyd's Rep. 276, Westlaw UK.

yeterli niteliğe sahip olmadığına hem de malikin yeterli nitelikte gemi adamı istihdam etme hususunda özen yükümlülüğünü yerine getirmediğine hükmedilmiştir.

Standart Oil Co of New York v. Clan Line[248] davasında ise, donatan, gemiyi inşa edenlerin balast tanklarında bulundurulması gereken su miktarı ile gemiye en uygun şekilde nasıl yük yükleneceğine ilişkin verdiği bilgiyi kaptana aktarmayı ihmal etmiştir. Kaptan gemi adamlarına iki balast tankını boşaltmaları yönünde talimat vermiş ve neticesinde gemi alabora olmuştur. Lordlar Kamarası kararında, en deneyimli ve yetenekli kaptanın dahi böyle bir durum hakkında bilgi verilmeden bunu bilmesinin mümkün olmadığına hükmetmiştir.

2.1.3.2.3. Yeterli Niteliklere Sahip Olmasına Rağmen Bunları Kullanmada İsteksiz Davranmak

Gemi adamının yeterli niteliğe sahip olmasına rağmen isteksiz davranması veya yeterince gayret göstermemesi neticesinde yetersiz olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği diğer dört başlığa göre daha belirsizdir[249]. Gemi adamlarının yaptıkları işe bütün enerjilerini ve dikkatlerini vermesini sağlamak amacıyla ISM Kod bazı düzenlemeler getirmektedir. ISM Kod 6.5 uyarınca, tüm personelin güvenli yönetim sistemini desteklemek üzere gerekli olan eğitimleri sürekli olarak alması gerekmektedir. Bu eğitimleri almakta isteksiz davranan, yeterli çabayı göstermeden, işi kısa ve uygun olmayan yoldan halletmeye çalışan gemi adamı, mevzuat çerçevesinde tüm niteliklere sahip olsa da bu halde gemi adamının yetersiz olduğunun kabulü gerekmektedir[250].

The Makedonia[251] kararında, gemi adamlarının yeterlilikleri tespit edilirken yalnızca bilgi ve yetenekleri ile sınırlı kalınmaması gerektiğini zira, tüm gerekli

[248] [1924] A.C. 100; (1923-24) 17 Ll. L. Rep. 120; 1924 S.C. (H.L.) 1; 1924 S.L.T. 20, Westlaw UK.
[249] White, 1995, s. 228.
[250] White, 1995, s. 227.
[251] *Owners of Cargo Lately Laden on Board the Ship or Vessel Makedonia v Makedonia (Owners),* [1962] 3 W.L.R. 343, Westlaw UK.

bilgiye, donanıma ve en üst düzey sertifikalara sahip olan bir gemi adamının bu donanımını kullanmayı istememesi, diğer bir ifadeyle isteksiz davranması halinde bu yetenek ve donanımının işe yaramayacağını belirtilmiştir[252].

2.1.3.2.4. Gemi Adamının Alışkanlıkları ve Kişisel Özellikleri

Gemide bulundurulan gemi adamlarının verilen talimatları anlayıp, yerine getirebilmesi için gemide konuşulan lisanı bilmesi, gemiye alınacak yüklere gösterilmesi gereken özene aşina olması da gerekmektedir[253]. Taşınacak yük ile ilgili gemi adamlarına bilgi verilmeli, gemi adamları seçilirken çıkılacak yola ve yükün niteliklerine de dikkat ederek seçim yapılmalıdır[254].

Gemi adamı mevzuat çerçevesinde tüm yeterliğe sahip olmasına karşın, alışkanlıkları ve kişisel özellikleri nedeniyle yetersiz kabul edilebilecektir. Örneğin, yolculuk başlangıcında sarhoş olan bir kaptan ile yola çıkan bir geminin elverişsiz olduğuna karar verilecektir[255].

2.1.3.2.5. Yorgunluk ve Hastalık Gibi Nedenlerle Geçici Süre ile Yeterli Niteliğe Sahip Olmamak

Gemi adamları her ne kadar yeterlik, bilgi ve eğitim hususunda mevzuat kapsamında yeterli olsa da meydana gelen kazaların birçoğunun gemi adamlarının çok yorgun olmalarından[256] ötürü yaptıkları dikkatsizliklerden kaynaklandığı tespit edilmektedir[257]. Gemi adamlarının yorgun düşerek verimliliklerinin azalmasını önlemek adına STCW Sözleşmesine yapılan 1995 tarihli tadilde ve Gemiadamları

---

[252] Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: "*In considering efficiency the matters to be considered, in my view, are not limited to a disabling want of skill and a disabling want of knowledge. A man may be well qualified and hold the highest grade in certificates of competency and yet have a disabling lack of will and inclination to use his skill and knowledge so that they are well nigh useless to him."*
[253] Villareal, 1971, s.776; Sözer, 1975, s. 44.
[254] Sözer, 1975, s. 44.
[255] White, 1995, s. 228.
[256] İngilizce'de "*crew fatigue*" olarak isimlendirilmektedir. Bu konu hakkında detaylı bilgi için bkz. D. B. Stevenson (1996). Tanker Crew Fatigue: Some New Solutions to an Old Problem. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 27(3), 453-468.
[257] Aladwani, 2011a, s. 39.

Yönetmeliği m. 60 vd. hükümlerinde gemide vardiya tutma ile ilgili düzenlemeler getirilmiştir. Buna ek olarak Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 103 f. 8 uyarınca liman seferi dışında çalışan gemilerde, zabit ve tayfaların ihtiyaçlarına cevap verecek nitelikte ve buna uygun tarzda döşenmiş dinlenme yerlerinin bulunması gerektiği belirtilmiştir[258]. Bu düzenlemeler hem denizde seyir emniyetini sağlamak hem gemi adamlarının haklarını korumak[259] hem de dolaylı olarak geminin yola elverişli olması bakımından önem taşımaktadır. Nitekim şayet gemi adamı yolculuk başlangıcında yorgun ise ve yorgun olmasından ötürü yolculuk sırasında bir zarar meydana geldiyse bu halde geminin elverişsiz olduğundan söz edilebilecektir[260]. Kanaatimce de bu durumda gemi adamlarının yeterli nitelikte olmadığının ya da geçici süre ile yeterli niteliğe sahip olmadığının kabulü gerekmektedir. Söz gelimi, gemi A limanından B limanına yaptığı yolculuk sırasında, gemi adamı uzun saatler süresince çalışmış, dinlenmemiş ise, B limanından C limanına yapacağı yolculuk sırasında aşırı yorgunluğu nedeniyle hata yapmaya yatkın olacaktır. Bu nedenle, bu yolculuk sırasında bir hasar meydana gelirse taşıyan, B limanından aldığı yükler bakımından LVK ile Türk hukuku kapsamında gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü yolculuk öncesi ve başlangıcında söz konusu olduğundan, geminin elverişsiz olmasından ötürü sorumlu olacaktır[261].

Gemi adamlarının yeterli niteliğe sahip olmaması nedeniyle zararın meydana geldiği haller ile gemi adamlarının yeterli niteliğe sahip olmakla beraber, kusuru neticesinde zararın meydana geldiği halleri birbirinden ayırmak gerekmektedir[262]. Bu durum, LVK, Hamburg ve Rotterdam Kuralları bakımından farklı sonuçlar

---

[258] Bkz. Denizcilik Çalışma Sözleşmesi [*Maritime Labor Convention*, 2006 (MLC, 2006) Regulation 3.1].

[259] Her ne kadar doğrudan gemi adamlarının haklarını koruma amaçlı düzenlemeler olmasa da, IMO sözleşmelerinin bunları da etkilediği, zira LVK uyarınca taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcu kapsamında hem yük ilgililerinin çıkarlarının hem de gemi adamlarının çalışma koşullarının etkilendiği yönünde bkz. K. K. Li /J. Ng (2002). International Maritime Conventions: Seafarers' Safety and Human Rights. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 33(3), 381-404, s. 385.

[260] White, 1975, s. 228.

[261] Bkz. 3. Bölüm 3.2.1. ve 3.2.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[262] *Papera Traders Co. Limited & Others v Hyundai Merchant Marine Co. Limited*, *The Keihin Co. Limited, Eurasian Dream*, 2002] EWHC 118 (Comm); [2002] 1 Lloyd's Rep. 719. Aynı yönde bkz. Ping-fat, 2002, s.50; White, 1995, s. 222.

meydana gelecektir. Bu konu çalışmanın ilerleyen kısımlarında ayrıca değerlendirilecektir[263].

2.1.3.3. Belgeleme

Gemi teşkilatı, kumanyası, gemi adamı ve kaptanın yeterli nitelikte ve sayıda olması yola elverişli bir gemi için yeterli değildir. Geminin yola elverişli sayılabilmesi için bazı belgelerin de mutlaka gemide bulunması gerekmektedir[264]. Bunlar; yükü ilgilendiren belgeler, gemi planı, seyrüsefere ilişkin belgeler olabileceği gibi, geminin seyir güvenliği için gerekli örneğin ISM, Uluslararası Gemi ve Liman Tesisleri Güvenlik Kodu (ISPS Kod) uyarınca gerekli sertifikalar da olabilecektir[265].

Bu belgeleri üçe ayırmak mümkündür[266]. İlki geminin emniyeti için gereken seyrüsefere ilişkin belgeler, ikincisi geminin emniyetini, gemi adamlarını ve yükü tehlikeye atmamak için gemideki teçhizatlar hakkında bilgiler içeren gemi planları ve üçüncü kategori ise geminin elverişliliği için dolaylı olarak gereken belgelerdir[267].

2.1.3.3.1. Seyrüsefere İlişkin Belgeler

Geminin seyrüseferi selametle tamamlaması için gemide güncel haritaların, sefer talimatlarını içeren belgelerin, ışık listelerinin, denizci ikazlarının, gel-git çizelgesi ve planlanan sefer için gereken seyrüsefere ilişkin tüm belgelerin gemide bulunması gerekmektedir[268]. Ayrıca gemide sadece geminin planladığı rota için değil, rotadan sapma ihtimali de göz önüne alınarak alternatif rotalar için gereken çizelgelerin de bulundurulması gerekmektedir.

[263] Bkz. 5. Bölüm 5.1.5. numaralı başlık altındaki değerlendirmeler.
[264] Girvin, 2017, s. 14; Eder vd., 2015, s. 120.
[265] Yetiş Şamlı, 2013a, s. 481-482.
[266] Kassem, 2006, s. 45.
[267] Kassem 2006, s. 45-46.
[268] Kassem, 2006, s. 46; Cooke vd., 2014, s. 242; Göğer, 1961, s. 56.

Bu belgelerin gemide bulundurulduğundan taşıyanın emin olması gerekmektedir[269]. Taşıyan, gemiye bu belgelerin temin edilmesi işini kaptana veya gemi adamına devredebilir ancak bu halde sorumluluğu da devretmiş sayılmayacaktır. Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu çalışmanın ilerleyen kısımlarında da inceleneceği üzere kişisel bir borçtur ve bu borcu devretmek mümkün değildir[270].

Gemide bulundurulan haritalar bakımından da durum aynıdır. Geminin yola elverişli olabilmesi için haritaların varlığı şarttır[271]. Buna karşılık, taşıyanın haritaların en son baskısını gemide bulundurma yükümlülüğü yoktur[272]. Ancak haritalar güncel durumu yansıtmak zorundadır.

The Marion[273] davasında, Lordlar Kamarası, yeterli nitelikte bir kaptanın istihdam edilmesinin geminin yola elverişli olması için yeterli olmadığına, emniyetli bir sefer için güncel haritaların da gemide bulundurulması gerektiğine hükmetmiştir[274]. Olayda kaptanın gemide güncel harita bulundurmayı ihmal etmesi yüzünden geminin demiri denizin dibindeki petrol borusuna çarpmış ve ciddi bir hasar meydana gelmiştir.

İngiliz mahkemesi tarafından 2020 yılında verilen *Alize 1954 v Allianz Elementar Versicherungs AG*[275] kararına konu olayda ise, Çin'in Xiamen

---

[269] Çalışmanın konusu taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu olduğu için bu belgelerin gemide bulundurulduğundan taşıyanın emin olması gerektiği belirtilmiştir. Ancak belirtmek gerekir ki, deniz idare hukukunda söz gelimi Gemilerin Teknik Yönetmeliğinde [m. 5 f. 2, m. 6 f. 15; m. 8 f. 3 b. (d), m. 13 f. 2, m. 14 f. 5] geminin elverişliliğini sağlamak ve belgelerin temini donatana aittir. Donatan ve taşıyan aynı kimseler olabileceği gibi farklı kimseler de olabilecektir. Donatan ve taşıyan sıfatlarının aynı kişide birleşmemesi halinde taşıyan donatanın kusurundan sorumlu olacaktır [TTK m. 1191].

[270] Bkz. 3. Bölüm 3.1.2.1.3.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[271] Tetley, 2008, s. 912.

[272] Sözer, 1975, s. 66.

[273] *Grand Champion Tankers Ltd v Norpipe A/S (The Marion)*; [1984] A.C. 563; [1984] 2 W.L.R. 942; Westlaw UK.

[274] Kararda *Lord Brandon of Oakbrook* gemide güncel haritaların bulunması gerektiğini, eski haritaların ya yok edilmesi ya da yok edilemiyorsa karışıklığı önlemek adına güncel haritalardan ayrı tutulması ve mevcut haritaların her zaman ya da en azından gemi sefere çıkmadan önce güncellenmesi gerektiğini belirtmiştir. Bu kararın yansımasının ISM Kod kuralları m. 11.2'de yer aldığına ilişkin bkz. Kassem, 2006, s. 84.

[275] [2020] EWCA Civ 293, 2020 WL 01033656, Westlaw UK.

limanından ayrılan konteyner gemisi karaya oturmuştur. Donatan geminin karaya oturmasının nedeninin haritada gösterilmeyen sığlıktan kaynaklandığını ileri sürmüş, buna karşılık yükle ilgili gemide eksik haritanın bulunmasının gemiyi denize elverişsiz kıldığını, LVK m. 3 f. 1 kapsamında taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunu yerine getirmediğini ileri sürmüştür. Mahkeme kararında, gemide yer alan eksik haritaların gemiyi elverişsiz kıldığına, taşıyanın seferi elverişli halde bulundurmak için makul özen borcunu yerine getirmediğine hükmetmiştir [276],[277].

Gemide kullanılan haritaların hangi ülkede basıldığının da bir önemi bulunmamaktadır[278]. *Temple Bar* kararında, mahkeme, bir İngiliz gemisi, Amerikan sularında seyrederken, denize elverişli sayılması için gemide bulunan haritanın tüm sinyalleri, şamandıraları ve seyrüsefer için gerekli diğer bilgileri içermesi halinde ne Amerikan haritalarına ne de son baskı İngiliz haritalarına sahip olması gerektiğine hükmetmiştir[279].

Gemide bulundurulması gereken belgeler geminin çıkacağı sefere, gideceği limandaki teamüllere veya kendi bayrak ülkesinin hukuki düzenlemelerine göre değişkenlik gösterebilmektedir[280].

Türk hukukunda, DCMK m. 8 uyarınca, her Türk gemisinde *"Türk gemileriyle Türk liman ve karasularında yolculuk eden yabancı gemilerin, denizde çatışmayı önlemek için taşıyacakları ve gösterecekleri fener ve alametler, verecekleri sadalı*

[276] LVK ve buna paralel olarak Türk hukukunda zarar, yangın veya teknik kusurdan ileri gelmiş ise taşıyan sorumlu olmayacaktır. Buna karşılık taşıyan bu sorumsuzluk sebeplerinden ancak gemiyi elverişli halde bulundurma borcunu ifa etmiş ise faydalanabilecektir. Uyuşmazlığa konu olayda da mahkeme bu hususu vurgulayarak gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun bir *"overriding obligation"* olduğunu yani ancak bu borcun yerine getirilmiş olması şartıyla sorumsuzluk nedenlerinden faydalanılabileceğine hükmetmiştir.
[277] Karara konu olayda kaptanın ihmali mi yoksa kaptanın yetersizliğinin mi söz konusu olduğuna ilişkin karar incelemesi için bkz. G. Mathias (2020). Negligence or incompetence: Grounding of the Cma Cgm Libra. *Australian and New Zealand Maritime Law Journal,* 34(1), 55-59.
[278] Villareal, 1971, s. 775; Sözer, 1975, s. 67.
[279] Karar metninde şu ifade yer almaktadır: *"A British vessel navigating American waters cannot be held to be unseaworthy for mere failure to have on board an American chart, or the latest edition of a British chart, provided what she does have available is complete as to all lights, signals, buoys and other aids to navigation."* 45 F. Supp. 608 (1942).
[280] Kassem, 2006, s. 46; Cooke vd., 2014, s. 242.

sis ve manevra işaretleri, gözetecekleri seyir ve idare kurallariyle tehlikeye düştükleri zaman yardım istemek için verecekleri ve gösterecekleri her türlü işaretler"in yer aldığı Cumhurbaşkanlığı tarafından çıkarılacak Yönetmelikten[281] bir tane bulunması gerekir. Geminin yola elverişli sayılması için mutlaka gemide bulundurulması gereken bu belge, kanunda da gemide bulundurulması esas belgelerden olarak düzenlenmiştir.

Belirtmek gerekir ki, gelişen teknoloji ile beraber hem Türk mevzuatı[282] hem de SOLAS[283] uyarınca haritalar yerine bu haritalara eş değer elektronik sistemlerin de gemide bulunabileceği belirtilmiştir. Bugün itibariyle neredeyse gemilerin hepsinde elektronik haritalar bulunmaktadır. Gemide elektronik sistemlerin kullanılması halinde taşıyanın yolculuk öncesinde bunların da çalıştığından, arızalı olmadığından ve güncellemelerin yapıldığından emin olması gerekmektedir. Öte yandan, taşıyanın, elektronik haritaların elektrik kesintisi halinde çalışmaya devam etmesi için kesintisiz güç kaynağına bağlı olduğunu temin etmesi gerekmektedir.

2.1.3.3.2. Gemi Planları

Gemide yer alan donanımın ve teçhizatların (makine, borular, yangın söndürme sistemi gibi) nasıl çalıştığını gösteren bir planın gemide bulundurulması geminin yola elverişli sayılması için gereklidir[284]. Nitekim Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nin muhtelif maddeleri uyarınca, gemide yangın ve emniyet

[281] Kanunda yer alan "Denizde Çatışmayı Önleme Tüzüğü" ifadesi *2/7/2018 tarihli ve 700 sayılı KHK'nin 21 inci maddesiyle "Yönetmelik" şeklinde değiştirilmiştir.*
[282] Bkz. Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 75 f. 4.
[283] Bkz. SOLAS Bölüm 5 Kural 19.4; Bu kural uyarınca kurulabilecek elektronik harita gösterim ve bilgi sistemine [*electronic chart display and information system*, ECDIS] ve düzgün bir şekilde çalışmayan ECDIS sisteminin gemiyi elverişsiz hale getireceğine dair bkz. E. J. Obloy/ J. E. Perruzzi (1995). The Electronic Chart Display and Information System (ECDIS): Is It the Legal Equivalent of Paper Chart and What Potential Liabilities Does Its Use Introduce. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 26, 215-234, s. 230; s. 50; ECDIS ve ECDIS'in ISM Koduna etkisine ilişkin olarak bkz. A. Mandaraka-Sheppard (2013). *Modern Maritime Law. Volume 2: Managing Risks and Liabilities.* Oxon, New York: Informa Law from Routledge, s. 50-87.
[284] Kassem, 2006, s. 47.

planlarının, stabilite bukletinin[285], makine, elektrik donatım ve teçhizatı ile ilgili, çizim, plan ve bakım tutum el kitaplarının, can kurtarma ve haberleşme teçhizatı ile ilgili plan, çizim ve belgelerin, pis su sistem ve çöp yönetimi planlarının gemide bulundurulması gerekmektedir.

Bu planların gemide bulunması halinde, gemi personeli veya kaptan yeterli nitelikte ve deneyimde olmasa dahi, verilen plan sayesinde örneğin gemide herhangi bir arıza meydana geldiğinde planın yardımıyla arızayı gidermeleri mümkün olabilecektir[286].

Örneğin, yukarıda bahsi geçen *The Farrandoc*[287] kararında, gemide makine odası pompalama sistemine ilişkin bir planın bulunmamasından ötürü daha önce böyle bir gemide deneyimi olmayan ikinci makinist yanlış valfi açarak ambara su sızmasına ve yükün zarar görmesine sebebiyet vermiştir. Taşıyanın bu planı bulundurmaması gemiyi yola elverişli hale getirmek bakımından gereken özeni göstermediğini ortaya koymaktadır.

2.1.3.3.3. Geminin Yola Elverişliliği için Dolaylı Olarak Gereken Belgeler

Kimi zaman bayrak devleti kuralları, liman otoriteleri, ya da denizcilik endüstrisi tarafından kabul görmüş bazı düzenlemeler uyarınca gemide, geminin elverişliliği ile ilişkisi olmayan bazı belgelerin taşınması zorunlu kılınabilir. Bu belgeler her ne kadar doğrudan geminin elverişliliği ile ilişkili olmasa da bu belgelerin yokluğunda şayet gemi yola çıkamıyor veya sefer yapacağı limana yanaşamıyorsa bu halde anılan belgelerin yokluğu geminin yola elverişsiz olmasına neden olacaktır[288]. Varma limanı ya da yükleme limanı mevzuatı uyarınca gerekli belgeler, SOLAS uyarınca gemide bulundurulması gereken belgeler gibi doğrudan

[285] Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 31 f. 4 uyarınca bukletin içinde, geminin genel bir tanıtımının, su geçirmez bölmeleri, kapamaları, menfezleri, su alma açılarını, daimi balastı, müsaade edilebilir güverte yükünü ve yükleme sınırı diyagramlarını gösteren genel planlarının, bukletin kullanımı ile ilgili talimatların, kapasite planının ve birtakım stabilite verilerinin bulunması zorunludur.
[286] Kassem, 2006, s. 47.
[287] Kararın künyesi için bkz. yuk. dn. 247.
[288] Kassem, 2006, s. 48.

geminin yola elverişliliğine ilişkin olmasa da belgelerin yokluğunda gemi elverişsiz olacaktır; zira bu belgeler nedeniyle gemi yolculuğa başlayamayacağı gibi varma limanında da gecikmeler yaşayabilecektir.

Örneğin*, Golden Fleece Maritime Inc, Pontian Shipping SA v St Shipping and Transport Inc.* kararında mahkeme, bayrak devletinin veya geminin yanaşacağı ilgili limanın mevzuatı uyarınca gereken belgelerin denize ve yola elverişliliğin sağlanması için gereken belgelerden olabileceğini ve dolayısıyla olayda malikin gemiyi denize ve yola elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü yerine getirebilmesi için bu belgelerin gemide bulunması gerektiğini belirtmiştir[289].

The Madeleine[290] davasında ise, çarter sözleşmesi uyarınca, geminin teslim yeri limanı olan Calcutta'da yüklemenin yapılabilmesi için limanda bulunan sağlık görevlileri gemide geminin farelerden arındırılmış olduğuna dair sertifikanın bulundurulmasını talep etmiştir. Sözleşme uyarınca gemi, geminin dezenfeksiyon işlemi son bulmadığı için sözleşmede öngörülenden daha geç teslim edilmek üzere hazır hale getirilmiştir. Çarterer geminin zamanında teslim edilmediğinden ötürü sözleşmeyi feshetmiştir. Mahkeme teslim tarihinde geminin denize ve yola elverişli olmadığı gerekçesiyle taşıyanın sorumluluğuna hükmetmiştir.

Buna karşılık, verilen çeşitli mahkeme kararlarında, örneğin Uluslararası Taşımacılık İşçileri Federasyonu Mavi Kartının bulunmaması[291], *RightShip* onayına ilişkin belgenin bulunmaması[292], *deck certificate of clearence*[293] olmaması

---

[289] *"…documents required by a relevant law such as that of the vessel's flag or of any port to which the vessel might be ordered to go could fall within the category of documents relating to seaworthiness and thus be required before the Owners could be said to have fulfilled their obligations. It was all a question of fact; to which one might add it would also be a question of construing the individual charterparties."* [2008] EWCA Civ 584; [2009] 1 All E.R. (Comm) 908; [2008] 2 Lloyd's Rep. 119, Westlaw UK.

[290] *Cheikh Boutros Selim El-Khoury v Ceylon Shipping Lines (The Madeleine)*, [1967] 2 Lloyd's Rep. 224; Girvin, 2017, s.15; Kassem, 2006, s. 49.

[291] *Alfred C Toepfer Schiffahrtsgesellschaft mbH v Tossa Marine Co Ltd(The Derby*)- [1985] 2 Lloyd's Rep. 325, Westlaw UK.

[292] *Seagate Shipping Ltd v Glencore International AG (The Silver Constellation* - [2008] EWHC 1904 (Comm); [2009] 1 All E.R. (Comm) 148; [2008] 2 Lloyd's Rep. 440, Westlaw UK.

[293] *Wilson v.Rankin*, 122 E.R. 1173; (1865) 6 B. & S. 208; Bu karara ilişkin değerlendirme için bkz. Girvin, 2017, s. 15.

hallerinde geminin denize ve yola elverişli kabul edilemeyeceği yönünde kararlar da verildiği görülmektedir[294].

Kanaatimce bu gibi hallerde taraflar arasındaki sözleşme hükümleri de dikkate alınarak, gemide bulundurulması gereken sertifika olmaksızın gemi yola çıkamıyor veya sefer yapacağı limana yanaşamıyor ise geminin yola elverişsiz olduğunun kabulü gerekmektedir.

Bulundurulması gereken sertifikalar ve belgeler bakımından teknolojik ve hukuki değişiklikler nedeniyle taşıyanın göstermesi gereken özen standardı değişiklik göstermiştir. Örneğin, taşıyanın SOLAS dahilinde yer alan ISM, ISPS, Tehlikeli Mallar Uluslararası Denizcilik Kodu ("IMDG Kodu") gibi kodlara uyum sağlanması beklenmektedir. Bu kodlardan en önemlilerinden biri olan ISM Kod kuralları çerçevesinde gemilerin alması gereken zorunlu sertifika ve belgeler bulunmakta olup bu belgelerin taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirme borcu ile olan ilişkisi ayrı bir bölümde incelenecektir. ISM Kod kurallarına uyulmamasının mahkemelerin taşıyanın borcuna ilişkin yapacağı değerlendirmede etkisi olacağı hem öğretide[295] hem de yargı kararlarında[296] kabul edilmektedir.

Türk hukukunda ise, DCMK m. 2 uyarınca, *"Liman idari sınırlarını geçerek sefer yapacak her ticaret gemisinin limandan ayrılışı, liman başkanlığınca verilecek izne tâbidir. Bu izin liman çıkış belgesi ile verilir."* denilmektedir. Maddenin devamında ise, liman çıkış belgesinin liman başkanlığınca denize elverişli olan ticaret gemilerine yapılacak *gemi adamları ile donatımı, yolcu sayısı ve yükün cinsi, yükleme durumu*, bakımından belgelerinde belirtilmiş durumlarına uygunlukları ile zorunlu belgelerinin geçerliğine ilişkin denetim neticesinde verileceği düzenlenmiştir. Yine aynı maddede geminin denize elverişli olmadığının[297] anlaşılması halinde veya limandan ayrılmasını engelleyecek başka

[294] Girvin, 2017, s. 15.
[295] Eder vd., 2015, s. 118; Yetiş Şamlı, 2013a, s. 481-482; F. Lorenzon (2018). *Safety and Compliance.* Maritime Law. London: Informa Law by Routledge, s. 357; Cooke vd., 2014, s. 237.
[296] Bkz. *The Eurasion Dream* kararı.
[297] Yola elverişli geminin TTK m. 932 f. 2 gereği her halükarda denize de elverişli olması gerekmektedir.

bir bilginin liman başkanlığına ulaşması halinde liman çıkış izninin verilmeyeceği hüküm altına alınmıştır. Öyleyse "denize elverişlilik belgesi" veya "liman çıkış belgesi" olmayan gemiler limandan ayrılamayacak ve bu nedenle yükün taşınamaması veya geç teslimi halinde gemi yola elverişsiz sayılacaktır[298].

2.1.3.4. Yükleme ve İstif Sonrası Geminin Dengesi

Bazı hallerde gemi her ne kadar yükleme başlangıcında, denize, yola ve yüke elverişli olsa da yükün yüklenmesi ve istifi aşamalarını takiben elverişsiz hale gelebilecektir[299].

Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 31 f. 1 *uyarınca fribord boyuna[300] göre 24 m. ve üzerindeki gemilerin stabilite gereksinimleri SOLAS'ın ve IMO'nun kriterlerine göre incelenir.* Bu gemilerde stabilite bukletinin bulunması zorunludur. Stabilite bukletinde hangi hususların bulunması gerektiği Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 31 f. 4 b. (a) ila (ğ) bentleri arasında düzenlenmiştir. Bu kapsamda stabilite bukletinin içinde*, su geçirmez bölmeleri, kapamaları, menfezleri, su alma açılarını, daimi balastı, müsaade edilebilir güverte yükünü ve yükleme sınırı diyagramlarını gösteren genel planlarının, normal çalışma koşullarına uygun olarak belirli deplasman ve trim aralığında hesaplanmış, hidrostatik eğriler veya tablolar ve çapraz stabilite eğrilerinin, kapasite planının, geminin boş, balastlı ve tam yüklü durumda kalkış ve varış yükleme durumlarına göre stabilite verilerinin* bulunması zorunludur. Bu çerçevede gemiye yüklemenin nasıl yapılacağı belirlenmelidir.

Gemilerin denizde emniyetli bir şekilde seyrüsefer yapmalarını sağlamak amacıyla, ne kadar yük alabilecekleri, diğer bir ifadeyle yükleme sınırları, Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi çerçevesinde belirlenecektir. Gemilerin

[298] N. Karapınar (2017). *Deniz Yoluyla Eşya Taşıma Hukukunda Özen Kavramı.* Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, s. 77.
[299] Kassem, 2006, s. 58.
[300] Omurganın üstünden ölçülen en küçük kalıp derinliğinin %85 indeki su hattı üzerindeki toplam boyun %96 sı veya daha büyük ise, aynı su hattı üzerinde baş bodoslamanın ön yüzünden dümen rodu eksenine kadar olan uzunluğu ifade eder [Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 4 f. 1 b. (ı)].

yükleme hatları, gemilerin tonajına, geminin bulunduğu bölgedeki suyun kaldırma kuvvetine, mevsime göre değişkenlik gösterecektir[301]. Hiç şüphesiz, yükleme sınırını aşacak şekilde yük alan bir gemi yüklemeden önce denize elverişli bir gemi dahi olsa yükleme sonrasında elverişsiz bir gemi haline gelecektir[302].

Gemiye yükleme sınırının üzerinde yük yüklenmesi durumunda gemi elverişiz hale gelebileceği gibi hatalı istif de geminin dengesini bozarak gemiyi denize ve yola elverişsiz hale getirebilecektir[303]. Ancak hatalı istif her zaman gemiyi elverişsiz kılmaz[304]. Dolayısıyla istif kusuru ile denize, yola elverişsizliği birbirinden ayırmak gerekmektedir.

Hatalı istif nedeniyle geminin denize ve yola elverişsiz hale geldiği durumda, yükleme öncesinde gemi denize elverişli halde bulunmakta ancak yükün gemiye yüklenmesini takiben hatalı istif nedeniyle geminin emniyeti tehlikeye düşmekte ve denize elverişsiz hale gelmektedir[305]. Bu halde şayet yükleme işleri taşıyanın sorumluluğunda ise taşıyan gemiyi denize ve yola elverişli halde bulundurmak için gereken özeni göstermediğinden sorumlu olacaktır[306].

Örneğin, *Smith, Hogg and Company, Limited v Black Sea and Baltic General Insurance Company, Limited*[307], davasında geminin güvertesine kereste yükünün hatalı şekilde istiflenmesi neticesinde gemi yan yatmıştır. Lordlar

[301] Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 6 uyarınca Kabotaj seferi aşılarak uluslararası sefer yapan fribord boyu 24 metre ve üzerinde Uluslararası Yükleme Sınırı Sözleşmesi kapsamında olan gemilere, sözleşmede belirtildiği şekliyle Uluslararası Yükleme Sınırı Belgesi, uluslararası sefer yapmayan fribord boyu 24 metre ve üzerinde gemi ve su araçlarından yolcu veya yük gemilerine ise Ek-3 Ulusal Yükleme Sınırı Belgesi verilir. Fribord markasının şekli Yükleme Sınırı Belgesinde gösterilir.
[302] Chacon, 2017, s. 138.
[303] Carver/Colinvaux, 1982, s. 152; Cooke vd. , 2014, s. 238; Shah, 1966, s. 102; Akıncı, 1968, s. 116.
[304] S. Girvin. (2011). *Carriage of Goods by Sea*. UK: Oxford University Press, s. 387, Ping-fat, 2002, s. 42.
[305] Girvin, 2017, s. 11; Eder vd. ,2015, s. 119; Yetiş Şamlı**,** 2013b**,** s. 482; Göğer, 1961, s. 56; Sözer, 1975, s. 54.
[306] Buna karşılık geminin dengesi, önce yüklenen yükler bakımından sonraki bir limanda yüklenen yükün hatalı istifi nedeniyle bozulmuşsa ve yük zarara uğramışsa bu halde teknik kusurdan söz edileceğine ve taşıyanın bu durumda LVK uyarınca sorumsuz olacağına ilişkin bkz. Chacon, 2017, s. 139.
[307] [1940] A.C. 997, Westlaw UK.

Kamarası, geminin hatalı istif neticesinde dengesinin bozulduğu ve geminin elverişsiz hale geldiği kararına varmıştır.

Reed v. Page[308] uyuşmazlığında, gemiden kağıt hamuru taşımak üzere getirilen mavna gereğinden fazla yükleme yapıldığı için batmış ve yük zayi olmuştur. Mahkeme mavnanın yükleme başlangıcında denize elverişli olduğuna ancak fazla yükleme nedeniyle elverişsiz hale geldiğine hükmetmiştir.

Konteynerlerin gemiye hatalı yüklenmesi neticesinde geminin dengesinin bozulmasını da yola elverişlilik kapsamında incelemek gerekir[309]. Nitekim geminin yola elverişli olduğunun kabul edilebilmesi için yükleme sınırlarına dikkat edilmeli ve konteynerler geminin dengesini bozmayacak şekilde istiflenmelidir[310].

Hem Türk hukukunda [TTK m. 1143] hem de Anglo-Sakson hukukunda[311] yükleme ve istif işlemleri taşıyana ve adamlarına aittir. Ancak tarafların aralarında aksini kararlaştırmaları mümkündür[312]. Yükleme ve istif işlemlerinin taşıyana ait olduğu hallerde taşıyanın sorumlu olacağı açıktır. Asıl uyuşmazlık konusu, taraflar aralarındaki sözleşme uyarınca taşıma ve istif işlemlerinin yükle ilgili tarafından yapılacağını kararlaştırmışlarsa sorumluluğun kime ait olacağı noktasında ortaya çıkmaktadır.

Taşıyan yalnızca yükleme işleri kendine ait olduğunda değil, yükleme işleri yükle ilgiliye ait olsa bile, TTK m. 1091 uyarınca, kaptanın *"geminin yüklemeye ve*

---

[308] *Albert E Reed & Co Ltd v Page Son & East Ltd*, [1927] 1 K.B. 743, Westlaw UK.

[309] E. Hepgülerler (2011). *Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu.* Ankara: Seçkin Yayıncılık, s. 112; B. Bican (2020). *Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, s. 132.

[310] Bican, 2020, s. 132- 133; Hepgülerler, 2011, s. 112.

[311] J. F. Wilson (2010). *Carriage of Goods by Sea*. UK: Pearson, s. 68; Tetley, 2008, s. 1276.

[312] Taraflar sözleşmeye koyacakları FIO(S)(T) kayıtları ile eşyanın yükle ilgililer tarafından yükleneceğini, istifleneceğini, dengeleneceğini ve boşaltılacağını kararlaştırabilirler. Bu kayıtlara ilişkin olarak bkz. Atamer, 2011, s. 241-342; T. Nikaki (2007). The Effect of the FIOS Clause of NYPE 1946 Charterparties on Owners's Duty to Provide Seaworthy Vessel. *Journal of International Maritime Law 13, 29-41*; M. F. Ülgener (2010). Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler- Sefer Çarteri Sözleşmesi. İstanbul: Der Yayınlar, s. 318; Süzel, 2014, s. 315. *Paramount* klozunun FIO(S)(T) klozuna etkisi için bkz. 4. Bölüm 4.4.5. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

boşaltmaya elverişli olup olmadığına dikkat etme" yükümlülüğü vardır[313]. Bu hüküm uyarınca, istif özel istifçiler tarafından gerçekleştirilse bile, istif işlemlerinin denizcilikte geçerli olan kurallara riayet edilerek gerçekleştirildiğinden kaptanın emin olması gerekmektedir. Aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca, kaptanın aynı zamanda gemiye gereğinden fazla yük yüklenmediğine, gereken safranın gemide bulunduğuna ve ambarların eşyayı kabule elverişli olduğuna dikkat etmelidir. Kaptanın bu görevlerini ihlal etmesi halinde taşıyan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek için gereken özeni göstermediği gerekçesiyle sorumlu tutulmaktadır.

Yargıtay 11. HD tarafından verilen 10.04.2014 tarihli kararda[314], yerel mahkeme tarafından verilen FIO(S)(T) kaydı[315] bulunduğu gerekçesiyle taşıyanın sorumlu olmayacağı yönündeki kararı bozmuş ve FIO(S)(T) kaydının bulunması halinde yükleme, istif işleri taşıtana ait olacak olsa bile kaptanın yükleme ve istif işlemlerinin uygun bir şekilde yapılmasını özen göstermesi gerektiğine, kaptanın bu görevini gereği gibi yerine getirmemesi halinde, meydana gelen zarardan taşıyanın sorumlu olacağına hükmetmiştir. Bu kararın ne ölçüde yerinde olduğu tartışmalıdır[316].

İngiliz Mahkemesi tarafından verilen *Court Line v. Canadian Transport*[317] davasında, taraflar arasındaki zaman çarteri sözleşmesinde, yükleme, istif ve dengelemenin çarterer tarafından kaptanın nezaretinde gerçekleşeceği yönünde bir hüküm bulunmaktadır[318]. Mahkeme kaptanın nezaret etme yükümlülüğünün

---

[313] TTK m. 1190 ve 1091 hükmü uyarınca kaptanın geminin elverişliliği ile ilgili görevlerinin taşıyanın sorumluluğuna etkisi için bkz. 5. Bölüm 5.1.5.2.3.2.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[314] Yargıtay 11. HD, 10.04.2014, 2012/16641 E., 2014/7075 K 08.07.2019 tarihli kararı.

[315] Bu kayıtların farklı hukuklarda yargı kararlarında nasıl yorumlandığına dair bkz. T. Nikaki (2010)**.** The Carrier's Duties Under the Rotterdam Rules: Better the Devil You Know. *Tulane Maritime Law Journal,* 35(1), 1-44, s.19 vd. Bu kayıtlara ilişkin değerlendirme için bkz. Atamer, 2014, s. 288 vd.

[316] Bu karara ilişkin değerlendirmeler için bkz. 5. Bölüm 5.1.5.2.3.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[317] [1940] A.C. 934, Westlaw UK.

[318] *Transocean Liners Reederei GmbH v Euxine Shipping Co Ltd ('MV Imvros')* davasında mahkeme aksi yönde bir yorum yaparak çarterpartide yer alan bu tür klozların kaptana veya taşıyana bu sürece

bulunmasının, çartererleri istifi emniyetli bir şekilde yapma yükümlülüğünden kurtarmadığını ancak kaptanın istif işlemlerine nezaret ettiği ölçüde çartererlerin sorumluluğunun kısıtlandığına karar vermiştir[319].

Çalışmanın sonraki bölümlerinde değerlendirileceği üzere, bu konuda çok sayıda karar bulunmakta ve öğretide özellikle kaptanın dolayısıyla taşıyanın sorumluluğuna ilişkin tartışmalar yer almaktadır[320].

2.1.3.5. Finansal Elverişsizlik

Geminin, geminin aynı zamanda donatanı olan taşıyanın, üçüncü kişilere karşı olan borçlardan ötürü alıkonulması halinde geminin yola elverişli bir gemi sayılması mümkün değildir[321]. Türk veya İngiliz yargı kararlarında bu konuya ilişkin bir karara ulaşılamamakla beraber Amerikan yargı kararlarında bu husus finansal elverişsizlik olarak tartışılmıştır. SMA *(Society of Maritime Arbitrators)* tarafından görülen *The Maria Jose T.*[322] uyuşmazlığında hakemler, donatanı tarafından, kredi ödemesi nedeniyle alıkonulan bir geminin çarter sözleşmesine konu edilmesinin, taşıyanın finansal olarak elverişli bir gemi bulundurma borcuna aykırılık teşkil ettiğine hükmetmiştir[323].

LVK m. 4 f. 2 b. (g) uyarınca, *taşıyan hükümdarların, yöneticilerin ve halkın müsaderesi veya el koyması, veya yargısal işlemle seferden men nedeniyle doğan veya kaynaklanan zıya veya hasardan sorumlu değildir.*[324] Özellikle Amerikan yargı kararlarında, LVK'da ve buna paralel hükümler ihtiva eden COGSA'da yer

---

nezaret etme yönünde herhangi bir yükümlülük yüklemediğine hükmetmiştir. [1999] C.L.C. 928, Westlaw UK.

[319] Kaptanın nezaretinde (*"Under the supervision of the captain*") ve Kaptanın nezaretinde ve sorumluluğunda ("*Under the supervision and responsibility of the captain")* kayıtlarının etkisi hakkında bkz. 4. Bölüm 4.4.5. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[320] Bkz. 4. Bölüm 4.4.5. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[321] Villareal, 1971, s.776; Tetley, 2008, s. 922; N. Foster (2000). The Seaworthiness Triology: Carriage of Goods, Insurance, and Personal Injury. *Santa Clara Law Review*, Volume 40 No. 2, http://digitalcommons.law.scu.edu/lawreview/vol40/iss2/4 . Erişim Tarihi: 03.02.2020.

[322] Karar ve künyesi için bkz Cooke vd., 2014, s. 263.

[323] Cooke vd., 2014, s. 263.

[324] Çeviri için bkz. Ünan vd., 2013, s. 189.

alan bu madde nedeniyle taşıyanlar, sorumsuz olduklarını ileri sürmekte, zararlarını bu gerekçeyle talep edemeyen yükle ilgililer zararlarını başka hukuki gerekçelere dayandırma yoluna gitmektedir[325]. Bu hukuki gerekçelerden bir tanesi finansal elverişsizliğin bir haksız fiil teşkil ettiği yönündedir[326]. Bahsi geçen hukuki gerekçenin ne kadar yerinde olduğu bu çalışmanın kapsamında değerlendirilmeyecektir. Buna karşılık LVK m. 4 f. 2 b. (g)'de yer alan sorumsuzluk sebebinden taşıyanın kusuru olduğu vakit yararlanıp yararlanamayacağının değerlendirilmesi gerekmektedir. Nitekim, taşıyanın kusuru halinde bu sorumsuzluk halinden yararlanıp yararlanamayacağı hükümde açık bir şekilde düzenlenmemiştir. Lahey Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmalarına bakıldığında, 25.10.1922 tarihli oturumda Bir delege, (g) bendinde yer alan düzenleme uyarınca, taşıyanın ya da temsilcisinin kusuru söz konusu olduğunda yine de sorumsuz sayılacaklarını ancak bu halde sorumlu olmaları gerektiğini, bu nedenle metne *"unless caused by the actual fault or privity of the shipowner"* ifadesinin eklenmesini teklif etmiştir[327]. Yapılan tartışmaların neticesinde oturum başkanı tüm katılımcıların fikrinin aynı yönde olduğunu, yani taşıyanın ancak kusurunun söz konusu olmadığı hallerde bu savunmaya başvurabileceğini ancak metne eklenmesi önerilen ifadenin eklenmesinin kuralların kabul edilmesini engelleyebileceği endişesinden dâhil edilmemesi yönünde karar verildiğini belirtmiştir[328]. Sonuç olarak hazırlık çalışmalarından da açıkça anlaşılacağı üzere bu savunma ancak taşıyanın kusuru söz konusu olmadığı hallerde kullanılabilecek

[325] Buna ilişkin Amerikan Mahkemesi kararları ve değerlendirmeler için bkz. C. Sanches (2015). Arrested Development: An Examination of Carrier's Arrest Defense under the Carriage of Goods by Sea Act and the Tort of Financial Unseaworthiness. *Tulane Maritime Law Journal*, 40(1), 255-274.
[326] ABD hukukunda bu istemin gemi alacağı olduğu ve istem sahibinin ipotekli alacaklıların önüne geçtiğine ilişkin bkz. Sanches, 2015, s. 262; Gemi alacaklısı hakkı için bkz. C. Süzel (2012). *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık; B. Sözer (2016b). *Deniz Ticareti Hukuku II*. İstanbul : Vedat Kitapçılık, s. 603 vd. ; T. Kalpsüz (2006). Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları. *Prof. Dr. Tuğrul Ansay'a Armağan*. Ankara:Turhan Kitabevi, s. 65; C. Süzel (2008). 1993 Cenevre Sözleşmesinin Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Yansıması *Uğur Alacakaptan' Armağan* C.2, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, s. 597 vd. ; M. B. Günay (2009). *Türk ve Anglo-Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı*. Ankara: Yetkin Yayınları; Kara, 2020, s. 359 vd.; Yazıcıoğlu, 2020, s. 173 vd.
[327] Bkz. *Mr. Bagge*, Berlingieri, 1997, s. 379.
[328] Sanchez, 2015, s. 260.

diğer ifadeyle taşıyanın kusurlu olduğu hallerde bu hüküm kapsamında sorumsuzluğundan bahsedilemeyecektir.

Donatanın borçlarından ötürü tutulan ve seferini tamamlayamayan bir geminin yola elverişli olmadığı aşikârdır. Lahey Sözleşmesi hazırlık çalışmalarına bakıldığında burada yer alan kuralın amacı anlaşılacaktır. Bu kurallar uyarınca taşıyan ancak geminin alıkonulmasında kendi kusuru söz konusu değilse sorumlu olmayacaktır. Donatanın finansal durumunu bilerek, diğer bir ifadeyle geminin her an alıkonabileceğini bilen veya bilmesi gereken bir taşıyanın burada yer alan sorumsuzluktan faydalanması mümkün değildir. Kanımca, hükmün doğru anlaşılması halinde yükle ilgililerin haksız fiil sorumluluğuna başvurmalarına gerek kalmadan taşıyanın sözleşmeden veya konişmentodan doğan sorumluluğu uyarınca zararlarını tazmin etmeleri mümkün olacaktır[329].

2.1.4. Yüke Elverişli Gemi

2.1.4.1. Tanımı

TTK m. 932 f. 3 uyarınca, *"Soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi "yüke elverişli" sayılır"* E-TTK'da yüke elverişli geminin tanımı ayrıca verilmemiş, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin E-TTK m. 1019'da taşıyanın "*soğutma tesisatı da dahil olmak üzere ambarların yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişli halde bulunmasını"* sağlamakla yükümlü olduğu belirtilmiştir. TTK m. 932 f. 3 hükmü genel itibariyle E-TTK hükmüyle aynı doğrultudadır. Buna karşılık kanun koyucu, TTK m. 932 f. 3 hükmünde "*ambar"* yerine isabetli bir düzenleme yaparak *"eşya taşımada kullanılan kısımları*" ifadesini kullanmıştır. Zira bu kanun yürürlüğe girmeden önce öğretide de ambar

[329] Rotterdam Kurallarında yer alan düzenleme uyarınca geminin alıkonulması ancak taşıyanın kusurundan ileri gelmiyorsa taşıyan sorumsuz sayılacak olup, bu kuralların kabul edilmesi halinde bu sorunun ortadan kalkacağına ilişkin bkz. Sanchez, 2015, s. 273.

ifadesi geniş yorumlanarak yükün taşındığı güverte, küpeşte gibi diğer yerlerinin yüke elveriş olması gerektiği ifade edilmekteydi[330].

LVK'da denize ve yola elverişliliğin açık bir tanımı yapılmadığı gibi yüke elverişliliğe ilişkin bir tanıma da yer verilmemiş, buna karşılık taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunun düzenlendiği LVK m. 3 f. 1 hükmünde "*eşyanın taşındığı ambarları, soğuk hava deposu ve soğutma odası ve gemide eşya taşınan diğer tüm kısımları, eşyanın kabulü, taşınması ve muhafaza edilmesi için elverişli ve sağlam hale getirmek"* için makul özeni göstermesi gerektiği hüküm altına alınmıştır. İngilizce'de "*cargoworthiness*" olarak ifade edilen, yüke elverişlilik kavramının "*seaworthiness*" kapsamında yer aldığı kabul edilmektedir. Diğer bir ifadeyle, hem öğretide[331] hem de yargı kararlarında[332], taşıyanın gemiyi yüke elverişli halde bulundurma borcunun, taraflar arasındaki sözleşmede ya da konişmentoda açıkça yazılmasına gerek olmadığı, taşıyanın denize elverişli halde bir gemi bulundurma borcunun içerisinde yüke elverişliliğinde bulunduğu ifade edilmektedir[333].

Taşıyanın özen borcunu yerine getirmiş sayılması için geminin denize ve yola elverişliliği yanında yüke de elverişliliğini sağlamak adına gereken özeni göstermesi gerekmektedir. Geminin yüke elverişli sayılması için gövdesi, ambarları, yükleme ekipmanları bakımından yükleri kabule elverişli bir halde olmalıdır[334].

---

[330] Sözer, 1975, s. 49; Akıncı, 1968, s.103; Taşdelen, 2003, s. 944; İzveren/Franko/Çalık, 1994, s. 175.
[331] Carver/ Colinvaux, 1982, s. 118.
[332] *Steel v. State Line*, (1877) 3 App. Cas. 72; *Rathbone Brothers & Co. v D. Maciver, Sons & Co*, [1903] 2 K.B. 378, Westlaw UK.
[333] Kassem, 2006, s.52; Girvin, 2017, s.10; Cooke vd., 2014, s. 233.
[334] Sözer, 1975, s. 49; Akıncı, 1968, s.10; Hükümde elverişsizliğe neden olan eksikliklerin yalnızca yükü tehdit ettiği, eksiklik nedeniyle geminin tehlike altında olması halinde yola elverişsizlikten bahsedileceğine ilişkin bkz. Yetiş Şamlı, 2013a, s. 482-483.

2.1.4.2. Göreceli Olması

Yüke elverişlilik de tıpkı denize ve yola elverişlilik gibi göreceli bir kavramdır. Geminin yüke elverişli olup olmadığı taşınacak yükün niteliğine göre değişkenlik gösterebilmektedir[335]. Örneğin taşıyan, dondurulmuş et yükü taşıyacaksa, gemideki soğutma tesisatının çalışıyor durumda olması gerekecektir[336].

Geminin yüke elverişli sayılıp sayılmaması bakımından olağan uygulamalar da belirleyici olabilecektir[337]. Örneğin; *Gilroy, Sons&Co v. W.R. Price&Co*[338] davasında, hintkeneviri yükü taşınmakta olup, tuvaletin tahliye borusu, seyir sırasında fırtınalı havada yükün yaptığı basınç nedeniyle kırılmış, bu da yüklerin hasara uğramasına neden olmuştur. Lordlar Kamarası kararında, hintkeneviri yükünün taşındığı hallerde olağan uygulamanın gemi sefere çıkmadan önce boruların koruma altına alınması gerektiği olduğu ve bu nedenle geminin denize elverişsiz olduğunu hükme bağlamıştır.

2.1.4.3. Yükleme Boşaltma Teçhizatları ve Niteliği

Geminin yüke elverişli sayılabilmesi için yükün taşınacağı yer bakımından yükü kabule elverişli olmakla beraber geminin yükleyeceği yükü taşıyabilecek teçhizatın da gemide bulundurulması gerekmektedir[339]. Geminin yükleme cihazlarının elverişli olup olmadığı ise taraflar arasındaki sözleşme uyarınca taşınması kararlaştırılan yükün niteliğine göre değişkenlik gösterecektir. Aynı zamanda geminin yüke elverişli sayılabilmesi için yükleme işlerinde çalışacak gemi

[335] Kara, 2020, s. 225; Ülgener, 1991, s. 55.
[336] Kassem, 2006, s. 57; Carver/Colinvaux, 1982, s. 150.
[337] Kassem, 2006, s. 54.
[338] (1892) 20 R. (H.L.) 1, Westlaw UK.
[339] Girvin, 2017, s. 11; Sözer, 1975, s. 49; Sözer, 2021, s. 104.

adamlarının[340] bu işi düzgün ve emniyetli bir şekilde gerçekleştirecek nitelikte ve sayıda olması gerekmektedir[341].

2.1.4.4. Yükün Taşınacağı Yerin Elverişli Olması

2.1.4.4.1. Geminin Ambarlarının Yüke Elverişli Olması

Geminin yüke elverişli sayılması için, şayet yükler ambarda taşınacak ise, geminin ambarlarının yüke elverişli olması gerekmektedir[342]. Türk hukuku ve LVK bakımından taşıyanın gemiyi yüke elverişli bulundurma borcu, geminin hem yüklerin henüz gemiye yüklenmesinden önce yükü kabule hazır olmasını hem de gemiye yükleme yapıldıktan sonra ancak gemi henüz sefere çıkmadan önce de yüke elverişli olmasını gerektirir.

Taşıyan ambarı yükü kabule hazır hale getirmelidir. Örneğin, taşıyan bir önceki seferde enfekte olmuş bir yük taşımış ise, sonraki yükü yüklemeden önce ambarları dezenfekte etmeli ve yükü öyle kabul etmelidir[343]. Taşıyan bir önceki seferinde kum yükü taşımış ise, diğer yükü kabulden önce bu kumların geminin bölmelerine dağılmış olma ihtimaline karşı ambarları kontrol ederek temizlemelidir[344]. Taşıyan canlı hayvan yükü taşıyacak ise, geminin ambarlarında herhangi bulaşıcı bir hastalık olmadığından emin olmalıdır[345]. Gemiye buğday, arpa, darı gibi yükler yüklenmeden önce geminin haşereden arınmış vaziyette olduğundan emin olunmalıdır[346].

---

[340] Yüklemenin bağımsız istif işçileri tarafından yerine getirildiğinde taşıyanın bu kimselerin fiilleri neticesinde meydana gelen zararlardan sorumlu olup olmayacağına ilişkin bkz.5. Bölüm 5.1.5.2.3. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[341] Sözer, 1975, s. 53.
[342] Sözer, 1975, s. 56.
[343] Kassem, 2006, s. 53.
[344] Sözer, 1975, s. 58; Villareal, 1971, s. 774.
[345] Girvin, 2011, s.389; Girvin, 2017, s. 10; *Tatersall v. National SS. Co*. davasında, gemiye sığır yükü yüklenmiş ve sığırlara geminin önceki seferinde taşıdığı sığırlarda bulunan el ayak hastalığı bulaşmıştır. Taşıyan geminin ambarlarını uygun bir şekilde temizleyip, dezenfekte etmediği için sorumlu tutulmuştur. Carver/Colinvaux, 1982, s. 118-119; S. Baughen (2015). *Shipping Law*. Oxon: Routledge, s. 82.
[346] Çağa/Kender, 2010, s. 19 dn. 67.

Ciampa and Others v British India Steam Navigation Company, Limited[347] davasında, davacıya ait limon yükü Napoli'den Londra'ya taşınacaktır. Gemi sefer sırasında Marsilya'ya uğramış ancak gemi Napoli'ye Mombasa'dan geldiği, Mombasa'nın veba bölgelerinden biri olduğu ve gemi bozuk sağlık raporuna sahip olduğu için Fransa hükümetinin 1906 tarihinden beri yürürlükte olan kararı uyarınca liman otoriteleri tarafından ambarlara sülfür gazı verilmek suretiyle gerçekleştirilen bir arındırma işlemine tabi tutulmuştur. Bu işlem sırasında ambarlarda yer alan limon yükü hasara uğramıştır. Mahkeme, olayda geminin Marsilya limanından geçmesinin kaçınılmaz olduğu; diğer bir ifadeyle, gemi yolculuğa başlamadan önce geminin Marsilya limanına uğrayacağı ve böyle bir işlemin söz konusu olacağı kesin olarak bilindiği gerekçesiyle geminin Napoli limanından sefere çıkmadan önce elverişsiz olduğuna hükmetmiştir.

Ambarların yüke elverişli olması da görecelidir[348]. Zira bir yükü taşımak için elverişli sayılan bir ambar başka bir yükün taşınması bakımından elverişsiz olabilecektir. Taraflar sözleşmelerinde taşınacak yükün niteliği gereği taşıyanın o yük bakımından gemiyi yüke elverişli hale getirmesi gerekmektedir[349]. Örneğin, sözleşme uyarınca donmuş et yükü taşınacağı kararlaştırılmışsa, taşıyan bu yükü soğutma tesisatı olan bir gemide taşımalıdır[350]. Özellikle ambarda havalandırma veya soğutma tesisatının bulundurulması gereken yükler bakımından taşıyanın özen borcunu yerine getirebilmesi için hem ambarlarda bu tesisatların yer alması hem de bu tesisatların düzgün bir şekilde çalıştığından emin olması gerekmektedir[351]. Özellikle fazla rutubetli ya da kokulu yükler bakımından havalandırma tesisatının hem bu yükleri koruyacak hem de gemide bunların yanı

[347] [1915] 2 K.B. 774. Dava özetine erişim için bkz. Westlaw UK.
[348] Baughen, 2015, s. 82.
[349] Wilson, 2010, s. 12; Sözer, 1975, s. 57; Kassem, 2006, s. 57.
[350] *Owners of Cargo on Ship "Maori King" v Hughes* davasında, donmuş et yükü Avustralya'dan Londra'ya taşınmak üzere gemiye yüklenmiştir. Gemide soğutma tesisatı bulunmaktadır. Konişmento başlığında "*refrigerator bill*" ifadesi yer almakta, yük tanımının yapıldığı yerde de dondurulmuş koyun eti yazmaktadır. Gemi sefer sırasında iken soğutma tesisatı bozulmuş ve taşıyan etleri değerlerinden çok daha düşük bir fiyata satmak zorunda kalmış, yük ilgilisi zarara uğramıştır. Konişmentoda sefer sırasında meydana gelen makine arızalarından taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin bir kayıt yer almasına rağmen mahkeme bu kaydın sefer sırası için geçerli olduğuna, geminin sefer başlangıcında elverişsiz olduğuna hükmetmiştir. [1895] 2 Q.B. 550, Westlaw UK.
[351] Okay, 1971, s. 9; Girvin, 2011, s. 389.

sıra başka yük varsa onları da muhafaza edecek nitelikte çalışması gerekmektedir[352]. Yukarıda da belirtildiği üzere taşıyan gemiyi yüke elverişli hale getirme borcu kapsamında gemide bulundurulan bir yükün diğer yüke zarar vermediğinden de emin olmalıdır.

Geminin yüke elverişli sayılabilmesi için taşınacak yük bakımından havalandırma yahut soğutma tesisatının gerektiği hallerde bu tesisatlarda meydana gelebilecek ufak arızalara müdahale edebilecek nitelikte personelin de gemide bulunması gerekmektedir[353].

Sözleşme uyarınca gemide altın veya benzeri değerli eşya taşınacağı kararlaştırılmışsa, taşıyan bu eşyayı hırsızlık teşebbüslerine karşı emniyetli bir şekilde muhafaza edebileceği bir yer temin etmelidir[354]. Aksi halde gemi bu yük bakımından elverişsiz sayılacaktır. *Queensland National Bank Limited v. Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*[355] davasında, Sidney'den Londra'ya on kutu altın yükü taşınmaktadır. Yolculuk sırasında kutulardan biri çalınmıştır. Konişmentoda taşıyanın hırsızlıktan ötürü sorumlu tutulmayacağına dair sorumsuzluk kaydı olmasına rağmen mahkeme olayda altınların taşındığı külçe odasının yüke elverişli olmadığı gerekçesiyle taşıyanın sorumlu olduğuna hükmetmiştir.

Gemide buğday, arpa, nohut gibi dökme yük taşınması halinde, dökme yüklerin geminin hareketiyle beraber ambar içinde hareket edeceği ve geminin dengesinin bozacağı göz önüne alınarak ya yükün ambarlarda hiç boş yer kalmayacak şekilde yüklenmesi ya da ambarın tulani perdelerle bölünerek yükün kaymasının engellenmesi gerekmektedir[356].

---

[352] Sözer, 1975, s.60-61; Ham deri ve buğday yükün aynı anda taşınması halinde ham deri konan ambarın koku sızdırmaması için gereken önlemlerine alınması gerektiğine dair bkz. Çağa/Kender, 2010, s.19 dn. 66; Çağa, 1995, s. 16, dn. 14.
[353] Çağa/Kender, 2010, s. 19 dn.65, Çağa, 1995, s.16, dn.12.
[354] Sözer, 1975, s. 59; Kassem, 2006, s. 58; Carver/Colinvaux, 1982, s. 150.
[355] [1898] 1 Q.B. 567, Westlaw UK.
[356] Sözer, 1975, s. 61.

Taşıyan ayrıca ambar kapaklarının da[357] sağlam olduğundan ve tam kapatıldığından emin olmalıdır. Özellikle fırtınalı havalarda ambar kapakları bakımından gereken önlemler alınmalıdır[358]. Denize elverişliliğe ilişkin bölümde de belirtildiği üzere ambar kapaklarının sağlam olması ve tam kapatılması geminin hem denize elverişliliği hem de yüke elverişliliği bakımından önemlidir. Ambar kapakları sağlam olmayan bir gemi hem denize hem de yüke elverişsiz bir gemi olabilecektir.

2.1.4.4.2. Tankların Yüke Elverişli Olması

Ham petrol, kimyasal maddeler gibi sıvı yükler söz konusu olduğunda gemilerin sıvı yükü kabule hazır yerleri olan tanklarının da yüke elverişli halde bulundurulması gerekmektedir.

Tankların ne şekilde temizlenmesi gerektiği, hangi işlemlerden geçeceği tankta taşınacak yüke göre değişkenlik gösterebilecektir. Bu çerçevede, tanka yüklenecek yüke göre tankın elverişli olup olmadığının her somut olay bakımından ayrıca değerlendirilmesi gerekecektir.

SOLAS ve Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nde tankerlerin emniyeti için özel kurallar yer almaktadır. Yönetmelik m. 88'de petrol yükünün alev tutucu özelliği de göz önüne alınarak petrol taşıyan tankerler bakımından ek güvenlik önlemlerine yer verilmiştir. Uluslararası Deniz Ticaret Odası, Petrol Şirketleri Uluslararası Deniz Forumu, Uluslararası Limanlar ve İskeleler Birliği tarafından hazırlanan Petrol Tankerleri ve Terminalleri için Uluslararası Emniyet Rehberi (*International Safety Guide for Oil Tankers and Terminals*, ISGOTT) tanker operasyonları bakımından takip edilmesi gereken, uygulamada da kullanılan önemli bir kaynaktır. Rehbere, ISM Kod düzenlemesi de dahil tüm güncel düzenlemeler ve gelişmeler

[357] Yargıtay 11. HD, 2010/9385 E., 2012/11336 K. 28.06.2012 tarihli kararına konu olayda 63 rulo çelik sac yükü Güney Kore'den Gemlik Limanı'na taşındığı sırada gemi ambar kapaklarının deniz suyu sızdırması nedeniyle hasara uğramış, mahkeme birinci derece mahkemenin davacının geminin denize ve yüke elverişsiz olduğu yönündeki iddiası değerlendirilmeden hüküm verilmesini yerinde bulmayarak kararı bozmuştur.
[358] Sözer, 1975, s. 59.

dahil edilmiştir. Bu rehberin on birinci ve on ikinci bölümünde kargo operasyonlarına ilişkin önemli bilgiler yer almaktadır[359].

Tüm bu düzenlemelerde ve düzenlemeleri ihtiva eden rehberde, yangından korunma bakımından yakıt tanklarına ilişkin özel düzenlemeler bulunmaktadır. Yalnızca yangın çıkması değil, tek başına bir kıvılcım dahi çok tehlikeli olabilir. Bunu engellemek için gemilerde sabit inert gaz sistemi kullanılmaktadır. İnert gazı, oksijen içeren bir gazdır ancak yanmayı desteklemeyecek miktarda oksijen gazı içermektedir. Tankların içinde yangın tehlikesini önlemek için borular aracılığıyla tankların içerisine inert gazı gönderilmektedir[360]. Şayet tanka sonradan hava girdiyse, giren havanın yanmayı desteklemeyecek bir seviyede olması için mevcut hidrokarbon gazını azaltmak amacıyla pörç yapma işlemi (*purging*) yapılmaktadır[361]. Tasfiye etme işlemi olarak da isimlendirilen bu işlem ile, inert gazı bulunan tanka yeniden inert gazı gönderilmektedir. Bu işlemlerin etkisi, oksijen ve gaz ölçümleri yapılarak mutlaka kontrol edilmelidir. Bu işlemlerin ve işlemlerin etkisine ilişkin denetimlerin eksik yapılması neticesinde yüke gelen zarardan, geminin yüke elverişsiz olması nedeniyle taşıyanın sorumlu olacağının kabulü gerekir.

Nitekim, İstanbul BAM 14. HD[362] kararına konu olayda, Çin'in Jiangyin limanından Tekirdağ Marmara Ereğlisi Martaş limanına taşınan asidik asit yükü, kargo pompasında meydana gelen arızadan ötürü yüke hidrolik yağı karışması neticesinde kullanılamaz hale gelmiştir. Mahkeme kararında, verilen teknik bilirkişi raporuna da dayanarak pompaların rutin bir şekilde bakım tutum ve kontrolleri yapılarak arızaların tespit edilebilmesi için pompaların kondisyonlarının kontrolünün *purging* operasyonu ile gerçekleştirilmesi gerektiğinin, dosyada

[359] Bkz. Tankerler ve Terminaller için Uluslararası Emniyet Rehberi (ISGOTT), Witherbys Publishing, 2006.
[360] Bkz. https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/OilTankers.aspx Erişim Tarihi: 14.02.2021.
[361] Bkz. ISGOTT, 2006, s. xxxi.
[362] İstanbul BAM, 14. HD, 2018/1406 E., 2019/1710 K. 26.12.2019 tarihli kararı.

bulunan belgeler kapsamında yolculuk öncesinde *purging* operasyonu yapılmadığı anlaşıldığından, geminin başlangıçta yüke elverişsiz olduğuna hükmetmiştir.

2.1.4.4.3. Geminin Güvertesinin Yüke Elverişli Olması

Geminin güvertesinin yüke elverişli olması meselesi, Türk hukuku ve milletlerarası sözleşmelerde yer alan düzenlemeler de göz önünde bulundurularak değerlendirilmelidir. Geçmişte güverte taşıması istisnai durumlarda söz konusu olabilmekteyken, konteyner taşımalarının yaygınlaşması ile beraber günümüzde çok daha yaygın bir hal almıştır[363]. Bu nedenle milletlerarası sözleşmelerde yer alan düzenlemeler güverte taşıması ve taşıyanın güverte taşıması kapsamında meydana gelen zararlardan sorumluluğuna ilişkin teknik ve teknolojik gelişmeler nedeniyle de farklı düzenlemeler içermekte, dolayısıyla bu başlığın taşıyanın sorumluluğu kapsamında değerlendirilmesinin daha yerinde olacağı düşünülmektedir.

2.1.4.4.3.1. Türk Hukuku Uyarınca

TTK m. 1151 f.1 uyarınca, taşıyan eşyayı güvertede taşıyamaz, küpeşteye asamaz. Kural bu olmakla beraber bazı hallerde kanunda güverte taşıması yapılabileceğini belirtilmektedir. Geminin yüke elverişli sayılması için eşyanın *kabulüne, taşınmasına, muhafazasına* elverişli bir gemi olması gerektiği TTK m. 932 f. 3'te belirtilmiştir. Eşyanın taşınıp, muhafaza edileceği yer olarak yalnızca ambarların anlaşılmaması gerekmektedir[364]. Zira TTK m. 1151 uyarınca taşıyan yükleten[365] ile anlaşmışsa veya ticari teamüle uygunsa ya da mevzuat gereği

[363] D. R. Thomas (2009). An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties. *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (Edt.by D. R. Thomas). Oxon: Lawtext Publishing Limited, s. 80.

[364] Sözer, 1975, s. 56; Akıncı, 1968, s. 103; Okay, 1971, s. 92.

[365] TTK m. 1151 hükmü Hamburg Kuralları'dan alınmıştır. Ancak Hamburg Kuralları m. 9'da taşıyan ile sözleşme yapacak kişi "*documentary shipper*" olarak ifade edilmiş ve Türkçe'ye aynen çevrilerek hükümde taşıyan ile yükletenin anlaşması şartı aranmıştır. Ancak Türk hukukunda yükleten ile taşıtan her zaman aynı kişi değildir ve taşıyan ile navlun sözleşmesini yapan taşıtandır. E. Yeşilova Aras (2013a). Maritime Transport Contracts. *Transport Law in Turkey* (edt. by Kerim Atamer). The Netherlands: Kluwer Law International, s.142; Eşyanın güverteye yüklenmesine yönelik yetkinin yükletene tanınmasının doğru bir seçim olmadığı, hükmün düzgün bir şekilde işlemesinin bu yetkinin taşıtana yahut taşıtanın konişmento düzenlenmesini isteme konusunda

zorunluysa eşyayı güvertede taşıyacaktır. Bu halde eşyanın taşınacağı güvertenin yüke elverişli olması gerekmektedir.

Taşıyanın ambarda taşıyacağı yük bakımından göstereceği özen yükümlülüğü ile güvertede taşıyacağı yük bakımından göstereceği özen yükümlülüğünün aynı olması beklenemez[366]. Güvertede taşınan yük tehlikelere daha açık konumda olacağından[367] zarara uğrama ihtimali ambarda taşınan yüke göre daha fazla olacaktır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde de inceleneceği üzere[368] taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin TTK m. 1141 düzenlemesi, TTK m. 1243 uyarınca emredicidir; taşıyanın bu borcunu ve sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şartlar geçersiz olacaktır. Buna karşılık, TTK. m. 1244 bu kurala birtakım istisnalar getirmiş ve bu istisnalar arasında TTK m. 1151 f. 3 c.1 uyarınca denizde taşıma senedine güvertede taşınacağı yazılı olan ve fiilen böyle taşınan eşyalar sayılmıştır. Öyleyse taşıyan, güvertede taşınacağı yazılı olan ve fiilen böyle taşınan eşyalar bakımından denize, yola ve yüke elverişlilik borcu bağlamında, sorumluluğunu daraltan veya kaldıran kayıtlara konişmentoda ya da denizde taşıma senedinde yer verebilecektir[369].

Tek başına tarafların anlaşmış olması ya da anlaşma olmamasına karşın yükün fiilen güvertede taşınmış olması durumunda taşıyanın emredici sorumluluğu devam edecektir. Söz gelimi, taraflar arasında yükün güvertede taşınacağı kararlaştırılmış ancak buna karşın yükün tamamı ya da bir kısmı ambarda taşınmış ise[370] ya da taraflar arasında anlaşma olmamasına karşın yük güvertede taşınmış ise taşıyanın gemiyi yüke elverişli halde bulundurma borcu emredici olarak devam edecek,

yetkilendirmiş olması kaydıyla yükletene tanınmasının daha uygun olacağı yönünde bkz. Süzel, 2014, s. 293.

[366] Carver/Colinvaux, 1982, s. 150.

[367] *"goods on deck are always assumed to be at more than ordinary risk."* bkz. *Daniels v. Harris,* (1874-75) L.R. 10 C.P. 1, Westlaw UK.

[368] Bkz. 3. Bölüm 3.1.2.2.4. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[369] Yazıcıoğlu, 2020, s. 411; Süzel, 2014, s. 287 vd.; Bu konuya ilişkin ayrıntılı değerlendirme 3. Bölüm 3.1.2.2.4.2. numaralı başlık altında yapılacaktır.

[370] Kara, 2020, s. 266.

taşıyanın sorumluluğunu daraltan ya da ortadan kaldıran bir kayıt var ise bunun geçersiz olduğu kabul edilecektir.

2.1.4.4.3.2. Lahey Visby Kuralları Uyarınca

LVK bakımından değerlendirme yapılırsa, LVK m. 1 f. 1 b. (c) uyarınca eşya tanımının içine canlı hayvan ve güvertede taşınacağı belirtilen[371] ve fiilen güvertede taşınan yükler dahil değildir[372]. Dolayısıyla bu hükümden, taşıyanın güverte yükü bakımından, şayet hükümde belirtilen iki koşul birlikte karşılanıyorsa[373], konişmentoya sorumsuzluk kaydı koyulabileceği anlaşılmaktadır[374].

Güverte taşıması, bugün itibarıyla özellikle konteyner taşımaları bakımından söz konusu olacaktır. Belirtmek gerekir ki, LVK'da konteynerlere ya da konteynerlerin güvertede taşınabileceğini ilişkin herhangi bir hüküm yer almamaktadır.

---

[371] İngilizce tercümede "*by the contract of carriage"* ifadesinin geçtiği, bu ifadenin, "navlun sözleşmesinde güvertede taşınacağının belirtildiği şeklinde tercüme edilebileceği, bu kapsamda bu yönde bir belirtmenin yazılı bir navlun sözleşmesi ise, ya da sözleşme sözlü bir şekilde kurulmuşsa *fixture recap* veya *booking note*'da ya da navlun sözleşmesini ispat eden ya da navlun sözleşmesinin hükümlerinin yer aldığı bir konişmentoda yer alabileceğine ilişkin bkz. Süzel, 2014, s. 256.

[372] Bu taşımaların özel nitelikte taşımalar olduğu, bu taşımalar bakımından taşıyanın sorumluluğuna ilişkin şartları kendisinin belirleyebileceğini ilişkin bkz. F. Reynolds (1990). The Hague Rules, the Hague-Visby Rules, and the Hamburg Rules. *Australian and New Zealand Maritime Law Journal,* 7, 16-34, s. 28.

[373] Süzel, 2014, s. 255.

[374] 2019 tarihli İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Elin* kararında, Tayland 'tan Cezayir'e sefer yapmakta olan geminin, yolculuk sırasında meydana gelen kötü hava koşulları nedeniyle taşımakta olduğu yüklerin bir kısmı hasar ve zıya uğramıştır. Davacı, yük ilgilisi meydana gelen zarardan ötürü taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunu ihlal ettiği gerekçesiyle sorumlu olduğunu ileri sürmüş. Buna karşılık, davalı taşıyan, konişmentoda yer alan sorumsuzluk kaydından ötürü meydana gelen zarardan sorumlu olmadığı yönünde savunma yapmıştır. Konişmentoda yer alan *paramount* klozu uyarınca, uyuşmazlığa Lahey Sözleşmesi ya da LVK uygulanacaktır. Buna karşılık taraflar aralarında Lahey Sözleşmesi ya da LVK'nın uygulanmayacağını kararlaştırmışlardır. Mahkeme, konişmentoda yer alan sorumsuzluk kaydında geçen *"howsoever caused*" ibaresinin, taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu bakımından da sorumsuz olması sonucunu doğurup doğurmayacağını tartışmış, son yüzyıldır bu ifadenin taşıyanın gemiyi sefere elverişli halde bulundurma borcunu da kapsadığını, bu nedenle taşıyanın bu sorumsuzluk kaydı ile gemiyi sefere elverişli halde bulundurma borcunu bertaraf ettiği sonucuna ulaşmıştır. [2019] EWHC 1001 (Comm), 2019 WL 02410449; Bu karara ilişkin değerlendirme için bkz. S. Baughen (2020). Exception Clause all at Sea: The Elin (Case Comment). *P.N. 2020*, 36(1), 33-36, Westlaw UK.

Öyleyse taraflar yükün güvertede taşınacağı hususunda anlaşmışlar, taşımaya uygulanacak hukukun LVK hükümleri olduğu belirtilmiş ve taşıyan da sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran herhangi bir hükme sözleşmesinde yer vermemiş ise, bu halde taşıyanın güverte yükü bakımından da güverteyi yüke elverişli halde bulundurma borcu olduğunu söylemek mümkündür[375]. Aynı şekilde taraflar sözleşmede yükün ambarda taşınacağını kararlaştırmış, buna karşılık yük güvertede taşınmış ise bu halde de LVK hükümlerinin taşımaya uygulanacağının kabulü gerekmektedir[376]. Bir diğer ihtimal ise, navlun sözleşmesinde bu yönde hüküm olmasına karşılık konişmentoda güverte yükü taşınacağına ilişkin bir kayıt yer almaması halidir; bu halde de LVK'nın güverte yükü taşımasına da uygulanacağını söylemek gerekir[377]. Son olarak, güverte yükü bakımından, konişmentolarda yer alan matbu sorumsuzluk kayıtlarının LVK'nın uygulanmaması için tek başına yeterli olmadığı, konişmentoların ön yüzünde yer alan *"shipper's description of goods*" hanesine mutlaka eşyanın güvertede taşınması gerektiğinin yazılması lazım olduğu ileri sürülmüştür[378]. Kanaatimce de bu halde de matbu formlarda yer alan bu kayıtlar LVK'nın uygulanmaması bakımından tek başına yeterli sayılmamalı, eşyanın güvertede taşınacağının açık bir şekilde konişmentoda yazılı olması gerektiği şartı aranmalıdır. Dolayısıyla bu ihtimalde de taşıyanın güverte yükü bakımından güverteyi yüke elverişli halde bulundurma borcunun var olduğu söylenmelidir.

2.1.4.4.3.3. Hamburg Kuralları Uyarınca

Hamburg Kuralları'nda LVK'dan farklı olarak güverte yükü de eşya kapsamında sayılmaktadır[379]. TTK m. 1151 hükmünün alındığı, mehaz Hamburg

---

[375] Aynı yönde bkz. Tetley, 2008, s. 1602; W. Tetley (1963). Selected Problems of Maritime Law Under the Hague Rules. *McGill Law Journal,* 9(1), 53-67, s. 62.

[376] Bu durumda LVK hükümleri uyarınca sorumluluğunu sınırlandırma imkanının söz konusu olmayacağına ve LVK m. 3 f. 2 anlamında yüke özen borcunun da istif kusuru gerekçesiyle ihlal edildiğine ilişkin bkz. Tetley, 2008, s. 1581, 1596.

[377] Konişmentodan navlun sözleşmesine yapılan atfın tek başına yeterli görülmemesi gerektiği yönünde bkz. Süzel, 2014, s. 257.

[378] Süzel, 2014, s. 258; Tetley, 2008, s. 1592-1593.

[379] Hazırlık çalışmalarında, güverte taşımasına konu olan eşyalar bakımından bir ayrım yapılmasının güverte taşımasının yaygınlaşması, güvertede taşınan eşyanın muhafazası ve istifi bakımında

Kuralları m. 9 uyarınca üç halde güverte taşıması mümkündür[380]. Buna göre; taşıyan yükleten ile anlaşmışsa veya ticari teamüle uygunsa[381] ya da mevzuat gereği zorunluysa[382] eşyayı güvertede taşıyacaktır.

Hamburg Kuralları bakımından bir değerlendirme yapılırsa, güverte yükü eşya kapsamında sayıldığından burada Hamburg Kuralları m. 5 çerçevesinde taşıyanın yüke özen borcunun devam ettiğinin kabulü gerekecektir. Diğer bir ifadeyle, Hamburg Kuralları m. 9'da öngörülen şartlara uygun şekilde yapılan güverte taşımasının varlığı halinde de taşıyanın Hamburg Kuralları m. 5 uyarınca yüke özen borcu, dolayısıyla gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu söz konusu olacaktır.

Sözleşmede yer alan hükme aykırı bir şekilde taşıma yapılırsa kuralların yine uygulama alanı bulacağına dair bir şüphe yoktur. Zira bu husus açık bir şekilde düzenlenmiştir. Sözleşmeye aykırı bir şekilde güvertede yük taşınması halinde, taşıyanın bu fiili pervasızca hareket kabul edilecek ve taşıyan sorumluluk sınırlarından faydalanamayacaktır. Matbu konişmento kayıtlarının da Hamburg Kuralları m. 9'da öngörülen şartlar söz konusu değilse, kurallar çerçevesinde geçersiz olduğu söylenmelidir[383]. Öyleyse, güverte yükü bakımından taşıyanın geminin güvertesini yüke elverişli halde bulundurma borcunun Hamburg Kuralları bakımından söz konusu olduğunu söylemek mümkün olacaktır.

---

güvenlik önlemlerinin artmış olması gibi gelişmeler nedeniyle yerinde olmadığı sonucuna varıldığı yönünde bkz. Süzel, 2014, s. 259.

[380] Her ne kadar gerekçede de TTK m. 1151 f. 2, 3, 4 ve 5'in Hamburg Kuralları m. 9'dan alındığı belirtilmiş olsa da hem Lahey Sözleşmesi düzenlemesinin hem de Hamburg Kuralları düzenlemesinin aynı anda iç hukuka aktarılmış olmasının yorum sorunlarına sebebiyet verdiğine ve Hamburg Kuralları m. 9 iç hukuka aktarılırken çeviri hatası neticesinde her iki düzenleme arasında önemli bir farklılık bulunduğuna ilişkin bkz. Süzel, 2014, s. 288 vd.

[381] Ancak taraflar arasındaki anlaşma yükün ambarda taşınması yönünde ise, ticari teamülün yükün güvertede taşınabileceği yönünde olduğunun önemi olmadığı hakkında bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 108.

[382] Kalsiyum hipoklorür yükünün milletlerarası deniz emniyetine ilişkin düzenlemeler uyarınca güvertede taşınması gerektiğine dair örnek için bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 126.

[383] Süzel, 2014, s. 269.

2.1.4.4.3.4. Rotterdam Kuralları Uyarınca

Rotterdam Kuralları ise, Hamburg Kuralları ile aynı doğrultuda bir düzenleme öngörerek, Rotterdam Kuralları m. 25 f. 1 b. (a) uyarınca mevzuat gereği zorunluysa b. (c) uyarınca bir taşıma sözleşmesi[384] var ise, ya da söz konusu taşıma örf ve adet, teamül ya da uygulamalar gereği güvertede gerçekleştirilebilecekse eşyanın güvertede taşınabileceği öngörülmüştür. Ancak kurallar uyarınca buna dördüncü bir hal eklenmiş ve Rotterdam Kuralları m. 25 f.1 b. (b) uyarınca yükler konteyner veya başka bir araçta taşınacak ise bu konteyner ve araçların güverte taşıması için uygun olması[385] ve güvertenin de konteynerler için uygun olması gerektiği belirtilmiştir[386]. Hamburg Kuralları'nda açık bir düzenleme yer almasa da ticari teamüle uygunsa ifadesi kapsamına niteliği itibariyle güverte taşıması için uygunsa[387] konteyner taşımacılığının da girdiğinin kabulü gerekir[388].

Taraflar arasında yükün güvertede taşınacağına dair bir anlaşma varsa bunun üçüncü kişiye ileri sürülmesi için hem Hamburg Kuralları'nda hem de Rotterdam Kuralları'nda aynı şart aranmaktadır: bu husus taşıma belgesinde belirtilmelidir[389].

Belirtmek gerekir ki, Rotterdam Kuralları bir açıdan Hamburg Kuralları'ndan ayrılmaktadır. Hamburg Kuralları'nda yükün kurallara uygun bir biçimde güvertede taşınması halinde, yüke gelecek zıya veya hasardan taşıyanın

---

[384] Rotterdam Kuralları'nda Hamburg Kuralları'ndan farklı olarak anlaşma yerine eşya taşıma sözleşmesi ibaresi tercih edilmiştir. Dolayısıyla Rotterdam Kuralları bakımından eşyanın güvertede taşınacağına taşıyan ile taşıtan aralarında yapacakları anlaşmada karar vereceklerdir.

[385] Konteynerlerin ve araçların birtakım teknik standartları yerine getiriyor olmaları şartıyla güverte taşıması için uygun sayılacağına, Rotterdam Kuralları'nda yer alan konteyner tanımına bakıldığında bu tanım kapsamındaki her konteynerin güverte taşıması için uygun olmadığına ilişkin bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 127.

[386] Bkz. RK m. 25 f. 1 b. (b) … *eşyanın güverte taşımasına elverişli konteynerin içinde veya üzerinde yahut bir taşıtta taşınması ve güvertenin özel olarak bu konteyner veya taşıtları taşımaya tahsis edilmesi*... hükmünün tercümesi için bkz. Süzel/Damar, 2010, s. 166.

[387] Üstü açık konteynerlerin (*open-top container*) güvertede taşınmasının mutat olmadığı, değerlendirmenin konteynerin niteliğine bağlı olarak yapılması gerektiğine ilişkin bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 107.

[388] Hazırlık çalışmalarında da bu örneğin verildiği yönünde bkz. Süzel, 2014, s. 263.

[389] F. Berlingieri (2009). A Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules And The Rotterdam Rules. s. 43, Metne bu adresten ulaşabilirsiniz: https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf. Erişim Tarihi: 09.12.2020.

sorumluluğunun ne olacağına ilişkin bir düzenleme yer almazken[390], Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiş ve mevzuat gereği veya örf adet, teamüller ve mutat uygulamalar nedeniyle yükün güvertede taşınması gerekiyorsa bu hallerde taşıyanın güverte taşımasından ileri gelen özel riskler neticesinde meydana gelen zıya, hasar veya gecikmeden sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir[391].

Rotterdam Kuralları bakımından da kural olarak eşyanın güvertede taşınmaması gerekmektedir. Ancak Rotterdam Kuralları m. 25'te öngörülen hallerin varlığı halinde güverte taşıması mümkün olacaktır. Rotterdam Kuralları uyarınca, yetkisiz güverte taşıması olsun veya olmasın, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler uygulanacaktır. Öyleyse, taşıyanın m. 14 çerçevesinde gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğü emredici olarak devam edecektir[392].

Rotterdam Kuralları m. 25 f. 2 uyarınca, birinci fıkrada yer alan (a) ve (c) bentleri uyarınca güverte taşımasına izin verilen hallerde, taşıyan yalnızca güverte taşımasından kaynaklanan özel riskler[393] neticesinde meydana gelen zıya hasar veya gecikmeden sorumlu olmayacaktır. Bu kapsamda, taşıyanın güvertede taşınan eşya bakımından hiçbir halde sorumlu olmayacağına ilişkin matbu konişmento kayıtları da Kurallar kapsamında geçersiz kabul edilecektir[394]. Buna karşılık, yetkili bir güverte taşıması var ise Rotterdam Kuralları m. 25 f. 4 kapsamında (c) bendinde yer alan güverte taşımaları bakımından taşımanın güvertede yapılabileceği

[390] Eşyanın Hamburg Kuralları m. 9'a uygun bir şekilde güvertede taşınması durumunda taşıyanın yüke özen borcunun ve geç teslimden ötürü sorumluluğunu ortadan kalkmadığı buna karşılık Hamburg Kuralları'nda bu yönde açık bir düzenleme yer almadığı, bu sonucun güverte taşımasının caiz olmadığı hallerde taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemenin aksinden anlaşıldığına ilişkin bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 110.

[391] Bu çerçevede Rotterdam Kuralları'nda yer alan düzenlemenin bugünün ticari gereksinimlerine daha uygun olduğu yönünde bkz. Berlingieri, 2009, s. 43.

[392] Süzel, 2014, s. 281; Rotterdam Kuralları'nda yer alan düzenlemenin, LVK'daki düzenlemeden en büyük farklılığını bu olduğu; her türlü güverte taşımasına taşıyanın sorumluluğuna ilişkin Rotterdam Kuralları'nın uygulanacağına ilişkin blz. Sturley/ Fujita/ van der Ziel, 2010, s. 128.

[393] Özel risklerden ne anlaşılması gerektiğine ilişkin kurallarda herhangi bir tanım ya da örnek olmadığına ilişkin bkz. Thomas, 2009, s. 81; Özel risklerin güvertede taşınan eşyanın hava ve deniz suyuna maruz kalması veya güverteden düşmesi hallerini kapsadığına dair bkz. Sturley/ Fujita/ van der Ziel, 2010, s. 129.

[394] Süzel, 2014, s. 282.

ihtimali[395] taşıma sözleşmesinde belirtilmişse, (a) ve (c) bentleri bakımından konişmentoda taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin herhangi bir kayıt bulunmasa dahi taşıyan güverte taşımasından kaynaklanan özel riskler neticesinde meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacaktır. Diğer bir ifadeyle, Rotterdam Kuralları m. 25 f.1 b. (c) kapsamındaki güverte taşımalarında, devredilebilir nitelikteki taşıma senedinde taşımanın güvertede gerçekleştirilebileceği belirtilmemiş ise, taşıyan bu taşımadan ötürü meydana gelen zarardan sorumlu olmadığını üçüncü kişiye karşı ileri süremeyecektir. Bu kuralın, devredilebilir nitelikte olmayan taşıma senedinin içeriğine güvenen üçüncü kişi bakımından da uygulanması gerekmektedir[396].

Son olarak, Rotterdam Kuralları m. 25 f.1 b. (b)'de yer alan güverte taşımaları bakımından herhangi bir özel hüküm yer almadığından, kanaatimce, taşıyanın bu taşımalar bakımından sorumluluğu devam etmektedir[397]. Yani taşıyan, güverte taşımasından kaynaklanan özel riskler neticesinde meydana gelen zıya, hasar ve gecikmeden sorumlu olacaktır. Taşıyanın, Rotterdam Kuralları m. 14 çerçevesinde sorumluluğu emredici olarak devam ettiğinden, bu taşımalar bakımından da konişmentoya ya da başka bir taşıma senedine konulan sorumsuzluk kayıtları kanaatimce geçersiz olacaktır.

2.1.4.4.4. Konteynerlerin Yüke Elverişli Olması[398]

2.1.4.4.4.1. Genel Olarak

Eşya taşımasına ilişkin son yıllardaki en önemli gelişmelerden biri, eşyaların konteyner *(container)* ile taşınmaya başlaması olmuştur. 1950'lerden bu yana gelişen konteyner taşımacılığı sayesinde yükler, hırsızlığa, iklim ve deniz suyundan

[395] Madde metninde geçen *"may"* ifadesinden ötürü, eşyanın güvertede taşınabileceğinin diğer bir ifadeyle taşınma ihtimalinin taşıma senedi ya da elektronik taşıma kaydında belirtilmesinin yeterli olacağı yönünde bkz. Süzel, 2014, s. 276.
[396] Sturley/ Fujita/ van der Ziel, 2010, s. 129.
[397] Bu halde sorumluluğun sınırlandırılamayacağına ilişkin aynı yönde görüş için bkz. F. Lorenzon (2009a). *Additional Provisions Relating to Particular Stages of Carriage*. The Rotterdam Rules: A Practical Annotation. London: Informa, s. 77.
[398] *Chacon, "container worthiness"* ifadesini kullanmıştır, bkz. Chacon, 2017, s. 139.

ötürü meydana gelen zararlara karşı korunmaktadır[399]. Bunun yanı sıra, yükleme ve boşaltma işlemleri bakımından süre kısaldığından taşıma masrafları, dolayısıyla navlun miktarları ve yükle ilgililer bakımından paketleme masrafları azalmıştır[400]. Taşıma endüstrisinde uzak mesafe yük taşımalarında en etkin yöntemi sunan konteyner devrimi ile konteyner taşımalarındaki artış ve teknolojik gelişmeler dünya taşımasında birçok değişikliğe neden olmuştur[401].

Konteyner için hem öğretide[402] hem de milletlerarası sözleşmelerde[403] çeşitli tanımlar verilmiştir. Bir tanımda; konteyner, "*eşyanın gemiye hızlı ve güvenli bir şekilde yüklenip, boşaltılması, istiflenmesi, farklı taşıma araçlarına aktarılması, böylelikle bir ya da birde çok taşıma ortamında (deniz, kara, hava, demiryolu) sürat*

[399] T. Aladwani (2011b). The Supply of Containers and Seaworthiness- The Rotterdam Rules Perspective. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 42(2), 185-210, s.186; N. Kula Değirmenci (2014b). What Would Be the Possible Effects of Articles 26 and 82 of the Rotterdam Rules to the New Turkish Law Relating to Multimodal Transport of Goods. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,* C. 30 S.2, 91-134, s. 94; D. Algantürk-Light (2017). Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar. *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof Dr. İur. Merih Kemal Omağ'a Armağan (Özel Sayı)* C.16, S.2, 17-29, s. 18.

[400] E. Schmeltzer / R. A. Peavy (1970). Prospects and Problems of the Container Revolution. *Transportation Law Journal,* 2(2), 263-300, s.266; Aladwani, 2011b, s.186; Kula Değirmenci, 2014b, s.94; Konteynerlerin sağladığı yararların yanı sıra hukuken birçok sorunun meydana gelmesine de yol açtığına ilişkin bkz. A. Erbaş Açıkel (2015). Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması -Konteyner Klozu-. *Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C.3- S.1 105-123*, s. 106-107; *Smart Containers* (akıllı konteynerler) türleri ve bu konteynerlerin kullanıldığı taşımalarda taşıyanın elverişliliğe ilişkin sorumluluğuna dair bkz. Sözer, 2018, s. 3 vd. ; F. Stevens (2018). Smart Containers: The Smarter, The More Scope for Liability?. *Maritime Liabilities in a Global and Regional Context*, (Edt. by B. Soyer/ A. Tettenborn). Oxon, New York: Informa Law from Routledge.

[401] M.D. Güner Özbek (2011). Extended Scope of the Rotterdam Rules: Maritime Plus and Conflict of the Extension with the Extensions of Other Transport Law Conventions. *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"* (Edt. by M.D. Güner Özbek*).* Heidelberg: Springer- Verlag Berlin Heidelberg s. 107.

[402] İ. Deniz (1982). Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunlar. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, s.3; Hepgülerler, 2011, s.19; A. Yavaş (2016). *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 15 vd.

[403] Bkz. Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme m. 2; Rotterdam Kuralları m.1 f. 26; Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesi m. 1 b. (c); Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme ve Konteynerlerle İlgili Gümrük Sözleşmesinde yer alan tanımların birbirine benzediği konteynerin kalıcı ve defalarca kullanabilecek nitelikte olduğuna dair bkz. Süzel, 2021, s. 439.

ve güvenle taşınabilmesi için özel olarak tasarlanmış ve tekrar kullanım için uygun, büyük metal kutu"[404] olarak açıklanmıştır.

Rotterdam Kuralları m.1 f. 26'da ise konteyner şu şekilde tanımlanmıştır: "*Eşyanın bir arada tutulması için kullanılan her- hangi bir kap, taşınabilir tank veya platform, trampa gövdesi veya benzeri başka bir birim eşya ve bu birim eşyayı tamamlayıcı herhangi bir teçhizat*" şeklinde tanımlanmıştır[405].

Konteynerlerin yüke elverişli olup olmadığına ilişkin ya da bu halde taşıyanın sorumluluğunun ne olacağı hususu milletlerarası sözleşmelerde ya açık şekilde düzenlenmiş ya da öğreti açık düzenlemenin söz konusu olmadığı hallerde taşıyanın sorumluluğu bakımından çeşitli çözümler üretmiştir. Konteynerlerin kimin tarafından tedarik edildiği ve taşımanın ne tür bir konteyner taşıması olduğu da yüke elverişlilik ve taşıyanın sorumluluğu bakımından önem arz etmekte olduğundan tüm bu meseleler ayrı başlıklar altında incelenecektir.

Konteynerin yüke elverişsiz olup olmadığının her yük bakımından, yüke göre değerlendirilmesi gerekmektedir. Ancak burada genel olarak örnek vermek gerekirse, şu hallerde konteynerin yüke elverişsiz olduğundan söz edilebilecektir[406]: [1] Konteyner gövdesinde çatlak veya delik olması[407], [2] Soğutmalı konteynerlerde soğutma sisteminin arızalı olması, [3] Konteynerin tavanında bulunan boyanın akarak yüke zarar vermesi[408] [4] Konteynerlerin hasarlı, eğik veya darbe almış olması, [5] Önceki yüklerden kalan kokunun yüke zarar

[404] S. Aksoy (2017). Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerlerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,* C. 33, S.1, 137-175, s. 139.
[405]Süzel/ Damar, 2010, s. 156.
[406] Benzer ve başka örnekler için bkz. Bican, 2020, s. 131 vd.; Türkel, 2019, s. 2476.
[407] İstanbul BAM 14. HD, 2018/1699 E., 2020/173 K. 13.02.2020 tarihli kararına konu olayda konteynerin bu nedenle yüke elverişsiz olduğu ileri sürülmüştür.
[408] İstanbul BAM 14. HD, 2019/221 E., 2020/909 K. 17.09.2020 tarihli kararına konu olayda konteynerin bu nedenle yüke elverişsiz olduğu ileri sürülmüştür.

vermesi[409], [6] Konteyner içinde meydana gelen nemlenme ve buğu neticesinde yükün zarara uğraması[410].

2.1.4.4.4.2. Milletlerarası Sözleşmeler ve Türk Hukuku Bakımından Konteynerler ve Elverişlilik

Konteyner taşımacılığının gelişmesi ile beraber bazı hukuki sorunlar da gündeme gelmiştir. Bunlardan çalışma bakımından da üzerinde durulacak olan konteynerler ve elverişlilik meselesidir. Uygulamada birçok sözleşmede ve konişmentoda uygulanacak hukuk olarak LVK seçilmekte ancak LVK'da konteynerlerin elverişliliğine ilişkin herhangi bir düzenleme yer almamaktadır. Mahkeme kararlarında ve öğretide farklı görüşler ve çeşitli çözüm önerileri ileri sürülerek taşıyanın konteynerleri de denize ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü olduğu belirtilmektedir[411].

Türk hukukunda yer alan düzenleme de LVK m. 3 hükmüne paralel olduğundan, LVK ve Türk hukuku açısından aynı başlık altında değerlendirme yapılacaktır.

Hamburg Kuralları'nda ise, konteynerlerin yüke elverişliliğine ilişkin herhangi bir özel düzenleme yer almadığından, bu başlık altında Hamburg Kuralları bakımından değerlendirme yapılmayacaktır.

---

[409] Yargıtay 11. HD, 2011/4225 E., 2013/4977 K. 14.03.2013 tarihli kararına konu olayda her ne kadar konteyner taşıyan tarafından tedarik edilmediği için taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmasa da olayda önceden naftalin yükü taşınan bir konteynerde sonradan iç fındık yükü taşınmıştır. Konteyner niteliği itibariyle yüke elverişsiz bir konteynerdir.

[410] *TM Noten BV v. Harding*, [1990] 2 Lloyd's Rep; Yargıtay 11. HD, 2014/16847 E., 2015/2167 K. 18.02.2015 tarihli kararına konu olayda, davacı sigortacı, hava ve yol şartlarındaki ısı farklılığından ötürü konteyner içinde meydana gelen nemlenme ve buğunun engellenmesi için konteyner tabanına beyaz özel toz kullanıldığı ancak alınan önlemlerin yeterli olmadığını ileri sürülmüştür.

[411] Tetley, 2008, s. 1565; Bugden/Lamont-Black, 2013, s. 438; Chacon, 2017, s. 140; Aksi yönde görüş için bkz. N.J. Margetson (2008a). Liability of the Carrier under the Hague (Visby) Rules for Cargo Damage Caused by Unseaworthiness of its Containers. *Journal of International Maritime Law,* Volume:14, Issue: 2, 153-162*,* s. 161.

Diğer taraftan, Rotterdam Kuralları ile bu teknolojik gelişmeler dikkate alınarak taşıyanın konteynerleri de elverişli hale getirme yükümlülüğü açık bir şekilde düzenlenmiştir.

Çalışmanın bu bölümünde öncelikle LVK bakımından sonrasında ise Rotterdam Kuralları bakımından konteynerlerin durumu değerlendirilecektir.

2.1.4.4.4.2.1. Lahey Visby Kuralları ve Türk Hukuku Bakımından

LVK m. 3 uyarınca taşıyanın yolculuğun öncesinde ve başlangıcında gemiyi denize elverişli hale getirmek, gemiye gereği gibi gemi adamı sağlamak, gemiyi donatmak ve ikmal etmek, eşyanın taşındığı ambarları, soğuk hava deposu ve soğutma odası ve gemide eşya taşınan diğer tüm kısımları, eşyanın kabulü, taşınması ve muhafaza edilmesi için elverişli ve sağlam hale getirmek için makul özeni göstermesi gerekmektedir. Ancak LVK'da konteynerlere ilişkin bir düzenleme yer almamaktadır. Buna karşılık, öğretide LVK m. 3 hükmünden yola çıkarak konteynerler ve elverişlilik bakımından konteynerlerin hukuki niteliği bakımından bazı çözüm önerileri ileri sürülmüştür[412].

2.1.4.4.4.2.1.1. Konteynerin Geminin Parçası Olarak Kabul Edilmesi

Bir görüşe göre[413], konteyner gemileri bakımından konteynerler, geminin bir parçasıdır zira nasıl petrol tankerleri üzerindeki tanklar petrol tankerlerinin bir parçasıysa ya da dökme yük taşıyan gemiler için ambarlar öyleyse konteyner gemileri için de konteynerler[414] öyle kabul edilmektedir[415]. Dolayısıyla LVK m. 3

[412] Konteynerlerin hukuki niteliğine ilişkin farklı görüşler için bkz. Deniz, 1982, s. 4 vd. ; Türkel, 2019, s. 2489 vd. ; Yavaş, 2016, s. 18 vd. ; Konteynerlerin hukuki niteliğinin sorumluluk sınıra etkisi için bkz. Süzel, 2021, s. 444 vd.

[413] Bugden/Lamont-Black**,** 2013, s. 438; Konteynerlerin geminin yük bölümleri olduğu yönünde görüş için bkz. Deniz, 1982, s. 5; Hepgülerler, 2011, s. 28; Baughen, 2015, s. 123.

[414] Taşıyan tarafından tedarik edilen veya ona ait olan konteynerlerin, konteyner gemisine devamlı tahsis edildiklerinden geminin eklentisi sayılacakları yönünde bkz. Deniz, s.11; Konteynerlerin geminin eklentisi sayılamayacağı yönünde aksi görüş için bkz. Yavaş, 2016, s. 22 vd.

[415] Aladwani, 2011b, s.189; Konteynerlerin ambar gibi kabul edilebileceği, konteyner gemileri bakımından tek farkın konteynerlerin hareket edebiliyor ve devredilebiliyor olduğu, ambar olarak kabul edilmese dahi geminin bir donanımı olarak kabulü gerektiği yönünde bkz. Chacon, 2017, s. 142.

f. 1 kapsamında taşıyanın konteynerleri elverişli halde bulundurma yükümlülüğü bulunmaktadır[416].

Bazı mahkeme kararlarında da bu görüşün yansımasını görmek mümkündür. Örneğin, Hollanda mahkemesi tarafından verilen *The NDS Provider*[417] kararına konu olayda, iki konteynerin tavanında yer alan paslanmadan ötürü konteynerde delikler meydana gelmiş, o deliklerden sızan su konteynerlerin içindeki tütün yükünün hasara uğramasına neden olmuştur. Rotterdam mahkemesi verdiği kararda, konteynerin geminin bir parçası olduğundan bahisle taşıyanın konteyneri yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü olduğuna hükmetmiş, karar temyiz edilmiş ve Gravenhage mahkemesi konteynerin geminin bir parçası olmadığına sadece yüklerin istifine yaradığına ancak taşıyanın yüklerin konteynere yüklenmesi için konteynerleri yükletene teslim ederken uygun bir konteyner teslim ettiğinden emin olması gerektiğine karar vermiştir. Dava bu sefer temyiz mahkemesinin önüne gelmiş ve temyiz mahkemesi ne LVK ne de hazırlık çalışmalarında buna ilişkin bir düzenleme yer aldığına, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü bulunduğuna, konteynerlerin taşıyan tarafından tedarik edilmesi veya taşıyana ait olması halinde taşıyanın LVK m.3 f. 1 b. (c) uyarınca

[416] Bu yükümlülüğün taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerler bakımından söz konusu olduğu ancak taşıyanın makul özen gösterme borcunun taşıtan tarafından tedarik edilen konteynerler bakımından genişletilemeyeceğine ilişkin bkz. Tetley, 2008, s. 1565.

[417] Mahkeme tarafından verilen bu karar her ne kadar Hollanda Hukuku bakımından ilk derece mahkemeleri için bağlayıcı değilse de ilk derece mahkemelerin temyiz mahkemelerinin kararlarıyla aynı doğrultuda karar verdiği bu nedenle Hollanda Hukuku bakımından konteynerin bu karar doğrultusunda geminin bir parçası olarak kabul edildiğinin söylenebileceğine ilişkin bkz. Margetson, 2008a, s. 155.

"gemide eşya taşınan diğer kısımları" da elverişli halde bulundurmak için makul özeni göstermesi gerekeceğine hükmetmiştir[418], [419].

1968 tarihli *Noble v. Lehigh Valley R.Co*[420] kararında ise Amerikan mahkemesi, her ne kadar konteynerlerin içeriği yükleten tarafından yüklenmiş olsa da konteynerlerin gemiyle bir tutulması gerektiği gerekçesiyle uyuşmazlıkta taşıyan aleyhine hüküm vermiştir[421].

Yargıtay 11. HD[422] tarafından verilen ancak başka bir gerekçe ile bozulan bir kararda, yerel mahkeme konteynerin taşıyan tarafından tahsis edildiği ve FCL *(Full Container Load)*[423] kaydı olduğu durumda dahi, geminin ambarları olarak kabul

---

[418] F. Stevens (2014). Liability for Defective Containers: Charting a Course Between Seaworthiness, Care for the Cargo and Liabilities of Shipper. *Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century* (Edt. by B.Soyer/ A. Tettenborn). London: Informa Law from Routledge, s.31; Aladwani, 2011b, s.189; L. J. Margetson (2008b). *The System of Liability of Articles III and IV of the Hague (Visby) Rules.* International Commercial Law Series, s. 48, https://books.google.de/books?id=wT0NRBjjriMC&pg=PA48&lpg=PA48&dq=dutch+supreme+court+nds+provider&source=bl&ots=Y63OlceWED&sig=VHaMhw0oat4A6XO2UgpO45I2EVA&hl=tr&sa=X&ved=2ahUKEwi84K6-va3cAhUN_KQKHRtBAAkQ6AEwA3oECAQQAQ#v=onepage&q=dutch%20supreme%20court%20nds%20provider&f=false Erişim Tarihi: 07.07.2018.

[419] Belçikalı yazar *De Wit* tarafından bu kararın eleştirildiği, zira konteynerin geminin bir parçası olmadığı buna karşılık taşıyan tarafından tedarik edilen Frigo/soğutmalı konteynerlerde *(reefer containers)* soğutma sisteminde arıza olduğunda konteynerler taşıtan/yükleten tarafından istiflenmiş olsa dahi taşıyanın sorumlu olacağına dair bkz. Margetson, 2008a, s. 155.

[420] *"Although the Court must have been aware that cargo containers are normally furnished by shippers, the opinion thus equated the container with the ship"* US Court of Appeals for the Second Circuit- 388 F.2d 532 (2d Cir. 1968).

[421] Amerikan mahkemesi tarafından verilen 1971 tarihli *Leather Best Inc v. S.S. Mormaclynx* kararında da konteynerlerin geminin bir parçası olarak kabul edildiğine ve bu kapsamda taşıyanın bunları yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü olduğuna dair ve benzer yönde verilen Amerikan Mahkemesi kararları için bkz. Chacon, 2017, s. 140.

[422] "*Mahkemece, iddia, savunma, toplanan deliller ve tüm dosya kapsamına göre, taşımaya konu emtianın konteyner içerisinde "D. K." gemisine davalı taşıyanın sorumluluğunda yüklendiği, yükün içine konulduğu konteynerin taşıyan tarafından tahsis olunduğu durumda konteynerin gemi ambarları olarak kabul edilmesi sebebiyle TTK' nın 1019. maddesi uyarınca taşıyanın ambarları yükü muhafazaya elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün konteynerler için de söz konusu olduğu, yükün yükleten tarafından konteynere yüklenip istiflenmesinin (FCL kaydı) taşıyanın kendisi tarafından tahsis edilen konteynerin elverişsizliğinden kaynaklanan zarardan sorumlu tutulamayacağı anlamına gelmediği, davalının yükü teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar konteyneri yükü muhafazaya elverişli bulundurmakla yükümlü olduğu, hasarın yükün taşıyanın gözetim ve denetimi altında olduğu nakliye esnasında konteynerin delinmesi sonucu meydana gelmesi yani hasarın sebebinin açıkça taşıyanın sorumlu olduğu bir sebepten doğmuş olması karşısında davalının zarardan sorumlu olduğu gerekçesiyle, davanın kabulüne.."* Yargıtay 11 HD, 2013/12853 E. 2014/1967 K. 05.02.2014 tarihli kararı.

[423] Konteyner taşımaların FCL ve LCL taşıma olmak üzere iki yöntem kullanılmaktadır. FCL *(Full Container Load)* taşımada yükle ilgilinin yükü konteynerin tamamını dolduracak kapasitedir. Yükle

edilmesi ve yükün kabulüne elverişli halde bulundurulması gerektiğine hükmetmiştir.

İngiliz mahkemesi kararları incelendiğinde ise, konteynerlerin LVK anlamındaki statüsünün ne olduğu hususunun tartışıldığı bir karara rastlanmamıştır. Ne var ki, bir çalışmada, İngiliz mahkemesinin gemi rehnine ilişkin bir uyuşmazlık olan *The River Rima*[424] kararında, gemi rehni bakımından konteynerlerin geminin bir eklentisi olarak kabul edilmediği anlaşılmaktadır[425], [426]. İngiliz hukukunda, bu mesele daha çok taraflar arasındaki sözleşme hükümleri çerçevesinde çözümlenmekte, bu kapsamda hasarlı konteynerler nedeniyle sözleşmelere konulan sorumsuzluk kayıtları geçerli kabul edilmektedir[427].

Yine bu görüş uyarınca, konteynerlerin geminin bir parçası olarak kabul edilmesi halinde, LVK kuralları uyarınca taşıyanın konteynerleri yükün kabulü, taşınması ve muhafazası için, söz gelimi tehlikeli eşya taşınacaksa bu türde eşyanın taşınabilmesi için elverişli halde bulundurma yükümlülüğü söz konusu olacaktır[428]. Bunun yanı sıra, bu kurallar gereği taşıyanın gemiyi de denize elverişli halde bulundurma yükümlülüğü olduğundan taşıyanın, geminin, gemi adamlarının ve yükün emniyetini tehlikeye sokmayacak nitelikte konteyner sağlama yükümlülüğü gündeme gelecektir[429].

ilgili konteynerin içeriğini kendisi yükler, istifler ve konteyneri mühürleyerek taşıyana kapalı bir şekilde teslim eder. Bkz. Cooke vd. , 2014, s. 1112.

[424] [1988] 1 W.L.R. 758, Westlaw UK.

[425] Chacon, 2017, s. 142.

[426] Amerikan mahkemeleri tarafından gemi rehnine ilişkin ihtilaflarda verilen kararlarda konteynerin geminin bir parçası olarak kabul edilmesinin konteyner kiralama şirketleri lehine bir yorum olduğu ve bu halde şirketlerin gemi üzerinde rehin kurma imkanları olduğuna dair bkz. P.J. Bordahandy (2005). Containers: A Conundurum or a Concept?. *Journal of International Maritime Law,* Volume: 11 Issue: 5, 342-375, s. 354.

[427] Chacon, 2017, s. 142; Margetson, 2008a, s. 157.

[428] Bugden/Lamont-Black**,** 2013, s. 439; Türkel, 2019, s. 2488.

[429] Örneğin taşıyanın sözleşme uyarınca taşınacak yük miktarını taşımaya elverişli bir konteyner sağlaması gerekmektedi; aksi halde konteyner çökebileceği içinde bulunan yükün eşit olmayan biçimde dağılması durumunda geminin dengesinin bozulabileceğine ilişkin bkz. Aladwani, 2011b, s. 189.

Başka bir görüşe[430] göre, taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerler bakımından ikili bir ayırım yapılmalıdır[431]. Taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerler ayrı bir sözleşmenin konusu mu yoksa taşıma sözleşmesi kapsamında bir yan edim mi buna bakılmalı, ilk durumda LVK uygulanmamalı ancak ikinci halde LVK m. 3 f. 1 b. (c) uyarınca taşıyanın konteyneri elverişli halde bulundurması gerekmektedir. Katıldığım karşı görüş uyarınca ise[432], konteynerlerin ayrı bir sözleşmeye konu olması taşıyanın sorumluluklarına etki etmeyecektir. Zira taraflar arasında düzenlenen konişmento uyarınca taşımaya LVK hükümlerinin uygulanması halinde taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu olacaktır.

Yapılan bir değerlendirmeye göre, konteynerin geminin bir parçası olduğu yönündeki görüşler, çoğunlukla konteynerlerin ilk ortaya çıktığı yıllarda ileri sürülmekteydi zira bu zamanlarda konteyner gemileri inşa edilmiyor, sınırlı sayıda konteynerler gemide diğer yüklerle beraber taşınmaktaydı[433]. Konteynerler gemi veya gemide yer alan donanımlarında gerçekleştirebileceği bir işlev gördüğünden, geminin bir parçası olarak kabul edilmekteydi[434].

Kanaatimce, konteynerleri geminin bir parçası olarak kabul etmek ve buradan yola çıkarak taşıyanın LVK uyarınca sorumluluğuna gitmek mümkün değildir. Öncelikle belirtmek gerekir ki, uygulamada konteynerler her zaman taşıyana ait veya taşıyan tarafından sağlanmamaktadır. Yükle ilgili tarafından tedarik edilen bir konteynerin geminin bir parçası sayılarak LVK çerçevesinde taşıyana böyle bir

---

[430] F. Berlingieri (2014). *International Maritime Conventions Volume I: The Carriage of Goods and Passengers by Sea*. UK: Informa Law from Routledge, s. 24-25.

[431] Bu konunun yabancı hukuklarda (Fransız, Alman ve Ortak hukukta) ve Türk hukukunda nasıl değerlendirildiğine ilişkin bilgi için bkz. D.T. Türkel (2019). Taşıyanın Tedarik Ettiği Konteynerin Yüke Elverişsizliğinden Kaynaklanan Zıya veya Hasardan Doğan Sorumluluğu. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof. Dr. Durmuş Tezcan'a Armağan,* C.21, Özel S., 2469-2544, s. 2479 vd.

[432] I. N. Djadjev (2016). *Law and Practice of the Obligations of the Carrier Over the Cargo- The Hague Visby Rules.*Groningen: Ulrik Huber Institute for Private International Law, s. 252.

[433] Konteyner taşımacılığının erken dönemlerinde, konteynerlerin kimin tarafından tedarik edildiği de göz önünde bulundurularak taşıyanın sorumluluğunun bu şekilde çözülmek istendiğine ilişkin bkz. Türkel, 2019, s. 2472.

[434] Stevens, 2014, s. 30.

sorumluluk yüklemek yerinde olmayacaktır[435]. Zira taşıyan konteynerleri kapalı ve mühürlü bir şekilde teslim alacaktır. Dolayısıyla konteynerlerin geminin bir parçası olduğu bir an için kabul edilse dahi, bu ancak taşıyana ait veya taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerler bakımından söz konusu olabilecektir.

Farklı bir görüşe göre, taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerlerin dahi geminin bir parçası olarak kabul edilmesi yerinde değildir[436]. Şayet konteynerler geminin bir parçası olarak kabul edilirse, LVK uyarınca taşıyanın gemiyi yolculuk öncesinde ve yolculuk başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu söz konusu olacaktır. Uygulamada çoğu kez taşıyana ait veya taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerler yükle ilgiliye yüklerin konteynerlere yüklenmesi üzerine teslim edilmektedir[437]. Konteynerlerin geminin parçası olarak kabul edilmesi halinde gemi sefere çıkana kadar taşıyanın bu sorumluluğunun söz konusu olacağı açıktır. Ancak konteynerler yükle ilgiliye eşyaların yüklenmesi için teslim edildiğinde taşıyanın konteynerler üzerindeki kontrolü çok sınırlı olacaktır. Yine aynı şekilde, yükle ilgili tarafından kapalı ve mühürlü bir şekilde gemiye teslim edildiğinde, taşıyanın dolu konteynerlerin durumunu kontrol etmesi imkânsız olmamakla beraber çok zor bir ihtimaldir[438].

Netice itibariyle kanaatimce, taşıyanın bazı durumlarda konteynerleri yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün söz konusu olabileceğini kabul etmekle beraber buna gerekçe olarak konteynerlerin geminin bir parçası olarak gösterilmesi yerinde değildir.

---

[435] Buna karşılık bazı konteynerlerin teknik özellikleri bakımından geminin bir parçası olarak kabul edilebileceğine ilişkin bkz. Stevens, 2014, s. 30; Türkel, 2019, s. 2488.
[436] Stevens, 2014, s. 33.
[437] Aksoy, 2017, s. 140; Stevens, 2014, s. 33; Konteynerin geminin bir parçası olarak kabul edilmesi halinde taşıyanın hangi süre boyunca sorumlu olacağını ortaya koymak kolay olmayacaktır. Zira, geminin bir parçası olarak kabul edilen konteynerlerin, taşıyan tarafından tedarik edildiği ve taşıtan/yükleten tarafından eşyanın konteynere yüklendiği andan itibaren, konteynerin içinde eşyanın bulunduğu süre boyunca taşıyanın sorumluluğu olduğunun kabulü gerekeceği ve bunun yerinde olmadığına dair bkz. Bordahandy, 2005, s. 349.
[438] Stevens, 2014, s. 33.

2.1.4.4.4.2.1.2. Konteynerin Geminin Donanımı Olarak Kabul Edilmesi

Her ne kadar konteynerler geminin bir parçası olarak kabul edilmese de öğretide bunların geminin donanımı olarak kabul edilebileceğini savunan görüşler bulunmaktadır[439]. LVK m.3 f. 1 b. (b) kapsamında, taşıyan yolculuk öncesinde ve başlangıcında gemiyi gereği gibi donatmak için makul özeni göstermelidir. Taşıyan özen borcu kapsamında nasıl geminin vinçlerini, gemi istif gereçlerini elverişli halde bulundurma yükümlülüğündeyse benzer bir yükümlülük kıyasen konteynerler bakımından da getirilebilecektir. Öyleyse, geminin gereği gibi konteynerler ile donatılmaması halinde taşıyan makul özeni göstermemiş sayılacaktır.

Örneğin, panyol tahtası, yedek parçalar da gemiye sıkı suretle bağlı parçalar değillerdir, bunlar gemide yer alan donanımlardır. Ancak taşıyanın bunların iyi ve muntazam halde çalışıyor olduğundan emin olması gerekmektedir[440]. Konteynerlerin de gemiye bağlı parçalar olmadığı düşünülürse konteyner gemi donanımı kabul edilerek, taşıyana konteynerleri elverişli halde bulundurma yükümlülüğü getirilebilecektir.

Amerikan Mahkemesi tarafından verilen *Red Jacket*[441] kararında, taşıyan tarafından taşıtana/yükletene yükleme öncesinde hasarlı bir konteyner tedarik edildiğinden, yolculuk sırasında kötü hava koşulları nedeniyle 43 konteyner içindeki yük hasara uğramıştır. Mahkeme, *USCOGSA 1936* kurallarının geminin bütün ekipmanları bakımından uygulanacağına, buna konteynerlerin de dahil olacağına hükmetmiştir.

Bir görüşe göre[442], bu karar yükleten tarafından sağlanan konteynerler bakımından böyle bir yükümlülük olup olmadığı meselesine bir açıklık

[439] Aladwani, 2011b, s. 191; Her halükârda geminin donanımı olarak kabul edilebileceğine dair bkz. Bugden/Lamont-Black**,** 2013, s. 438 dn. 59.
[440] Aladwani, 2011b, s. 191.
[441] *Houlden v. S.S. Red Jacket,* 582 F.2d 1271 (2d Cir. 1978).
[442] Baughen, 2015, s. 123.

getirmemektedir. Buna karşılık karar, en azından konteynerin hasarlı olması neticesinde zarara uğrayan diğer yükle ilgililerin talepleri bakımından yükleten tarafından tedarik edilen konteynerler için de bu yükümlülüğün söz konusu olabileceğini ortaya koymaktadır[443].

Kanaatimce, konteynerin geminin donanımı olarak kabul edilmesi de yerinde değildir. Taşıyanın sorumluluğu açısından çoğu zaman da kendi kontrolünde olmayan konteyneri geminin bir donanımı kabul ederek denize ve yüke elverişli halde bulundurmak, hele ki konteynerin yükle ilgili tarafından sağlandığı veya taşıyan tarafından sağlanmakla beraber yükle ilgili tarafında yüklenip istiflendiği hallerde taşıyana gereğinden fazla sorumluluk yükleyen bir durum ortaya çıkaracaktır.

2.1.4.4.4.2.1.3. Yük Olarak Konteyner

Öğretide bir görüş[444], konteynerlerin bir eşya olduğunu kabul etmekte ve bu kapsamda taşıyanın sorumluluğunu yüke özen borcu kapsamında değerlendirmektedir. Bu görüş uyarınca, konteynerler yük olarak kabul edilecek ve taşıyanın sorumluluğu LVK m. 3 f. 2 [TTK m. 1178][445] kapsamında söz konusu olacaktır. Buna göre taşıyan, eşyanın *yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür.*

---

[443] Baughen, 2015, s. 123.

[444] Stevens, 2014, s. 34; Türkel, 2019, s. 2505; Konteynerlerin LVK m. 3 f. 1 kapsamında değerlendirileceğini kabul etmekle beraber her halükârda taşıyan LVK m. 3 f. 2'den sorumlu olacağına dair bkz. Baughen, 2015, s. 123; Özellikle taşıtan tarafından tedarik edilen konteynerlerin yük olarak kabul edilmesi gerektiği yönünde bkz. Djadjev, 2016, s. 250; Yükleten tarafından tedarik edilen ve yükleten tarafından yük istiflendikten sonra taşıyana kapalı olarak teslim edilen konteynerlerin ayrı bir eşya vasfından olduğuna ilişkin bkz. Erbaş Açıkel, 2015, s. 116.

[445] Taşıyanın yüke özen borcuna ilişkin bkz. Sözer, 2019, s. 476 vd.; Kara, 2020, s. 229 vd.; Yazıcıoğlu, 2020, s. 389 vd.; Yetiş Şamlı, 2013b; E-TTK uyarınca taşıyanın yüke özen borcuna ilişkin bkz. P. Akan (2007). *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*. Ankara: Adalet Yayınevi; Yetiş Şamlı, 2013b; V. Seven (2003). *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*. Ankara: Yetkin Yayınları; Çağa, 1995, s. 120 vd.; Akıncı, 1968, s. 111 vd.; Okay, 1971, s. 190 vd.; Çağa/Kender, 2010, s. 135 vd.

Bu görüşe göre şayet taşıyanın yüke özen borcu varsa, taşıyanın bu borcunu yerine getirebilmesi için; konteynerler taşıyan tarafından tedarik edilecekse, konteynerlerin mutlaka iyi hal ve durumda olması gerekmektedir. LVK m. 3 f. 2 uyarınca, yüke özen borcu kapsamında, taşıyanın yüke özen borcu, gemiyi denize ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun aksine sadece yolculuk öncesinde ve başlangıcında değil, yolculuk süresince de söz konusu olacaktır[446]. Yine aynı görüş uyarınca, özellikle konteynerin taşıtan tarafından tedarik edildiği hallerde konteyner yükün bir parçası haline gelecektir[447].

Görüldüğü üzere, Lahey Sözleşmesi'nde, LVK'da ve Türk hukukunda konteynerlerin yüke elverişliliğine ilişkin açık düzenleme yer almamakta; bu nedenle öğretide, yukarıda da açıklandığı üzere taşıyanın sorumluluğuna dair farklı görüşler ileri sürülmektedir.

Kanaatimce, taşıyanın konteynerlerin yüke elverişsizliğinde sorumlu olup olmayacağı bakımından ikili bir ayırım yapmak gerekmektedir[448]. Konteyner taşımacılığı genel olarak LCL *(Less Than Container Load)* ve FCL (*Full Container Load*) konteyner taşımacılığı olmak üzere iki şekilde gerçekleştirilmektedir[449]. LCL[450] taşımanın söz konusu olduğu hallerde, konteyner taşıyan tarafından

---

[446] *Stevens*, yüke özen borcunun yalnızca yolculuk süresince söz konusu olduğuna ilişkin eleştirilere karşı bu düzenlemenin nedeninin, Lahey Sözleşmesi'nin görüşüldüğü sırada taşıyanın, Taşıtan/yükletene herhangi bir ekipman tedarik etmediği, diğer bir ifadeyle o sıralarda konteyner taşımacılığının ortaya çıkmamış olması olarak belirtmiştir. Stevens, 2014, s. 34.

[447] Djadjev, 2016, s. 250.

[448] Konteyner taşımacılığının türlerine ilişkin ayrım için bkz. A. K. Tangün (2006). *Gemi İletmeyen Taşıyan*. İstanbul: Yayımlanmamış Doktora Tezi, s. 12 vd. ; Süzel, 2021, s. 42 dn. 114; Taşıyanın sorumlu olup olmadığının tespit edilebilmesi için konteynerlerin kime ait olduğunun, yükün konteynerlere nerede ve kimin tarafından yüklendiğinin, taşıyanın konteynerde taşınan yüke ilişkin bilgisinin olup olmadığının ve konteynerin kimin huzurunda kapatılıp, mühürlendiği ve taşıma sırasında konteynerin açılıp açılmadığının bilinmesi gerektiğine ilişkin bkz. Algantürk Light, 2017, s. 22.

[449] Erbaş Açıkel, 2015, s. 115.

[450] Yargıtay 11 HD, 2013/16331 E., 2014/7883 K. 28.04.2014 tarihli kararı "*..taşımaya konu olan konteynırların FCL/FCL (Full Container Load) ve (SLAC SHİPPERS STOW, LOAD AND COUNT) kayıtları ile gemiye yüklendiği, bu halde konteynır içerisindeki yüklemeden davalı taşıyanın sorumlu olamayacağı, özellikle konteynırın içerisindeki paketlerin iyi istiflenmemiş olması ve devrilmesi nedeni ile soğuk hava dolaşımının bozulduğunun belirlendiği, konteynırların FCL kaydı dışında LCL kaydı ile yüklenmesi halinde taşıyıcının sorumluluğunun doğabileceği, konteynırların davacıya taşıyıcı tarafından boş olarak verildiği ve yüklendikten sonra mühürlü olarak gemiye teslim edildiği..".*

yüklenip, istiflenip, sabitlenmekte, FCL taşımada ise, konteynere eşya taşıtan veya yükleten tarafından yüklenmekte ve konteyner kapalı ve mühürlü bir şekilde taşıyana teslim edilmektedir[451].

Konteyner taşımasının özellikle düzenli hat taşıması[452] niteliğinde olduğu hallerde[453], yükleme işlemleri taşıyan veya taşıyanın adamları tarafından gerçekleştirilmektedir. Yüklemenin taşıyan tarafından gerçekleştireceği hallerde, taşıyanın kendisine ait olan[454] veya kendisi tarafından tedarik edilen konteyneri yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün olduğunun kabulü gerekmektedir.

Konteynerlerin yüke elverişliliği bakımından Türkiye'nin de taraf olduğu Emniyetli Konteynerler Hakkında Uluslararası Sözleşme hükümleri belirleyici ve yol gösterici olabilecektir. Kanaatimce, konteynerin yüke elverişli halde olması için tek başına bu sözleşmede öngörülen gereklilikleri haiz olması yeterli olmayacak, ancak bu sözleşme hükümlerine aykırı bir konteynerin yüke elverişsiz olduğunu ileri sürmek mümkün olabilecektir. Nitekim sözleşmenin giriş kısmında da belirtildiği üzere, sözleşmenin amacı konteynerlerin yüke elverişliliğine ilişkin bir düzenleme getirmek değil, konteynerler elleçlenirken, istiflenirken ve taşınırken hem insan hayatını emniyete almak hem de milletlerarası konteyner taşımacılığını kolaylaştırmak için ortak emniyet koşulları belirlemektir. Sözleşme hükümlerine

---

[451] Taşıyan tarafından tedarik edilip, edilmediği hususunda ayırım yapmaksızın, taşıyana kapalı ve mühürlü bir şekilde teslim edilmiş konteynerler bakımından konteyner içerisindeki eksiklikten veya hasardan taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin bkz. M. Karaman (2004). Mühürlü Konteynerlerde Yapılan Taşımalarda Varma Yerinde Malın Hasarlı ve Eksik Çıkması Halinde Taşıyanın Sorumluluğu. *Deniz Hukuku Dergisi* Yıl: 9 S: 1-4, 155-162, s. 160.

[452] Düzenli hat taşımacılığına ilişkin detaylı bilgi için bkz. E. Cumalıoğlu (2011*). Kırkambar Sözleşmesi- Deniz Yolu İle Konteyner Taşımacılığı, Düzenli Hat Taşımacılığı*. Ankara: Turhan Kitabevi.

[453] Konteyner taşımalarında, sözleşmede FIO(S)(T) kaydının olduğu hallerde bunun salt masraf kaydı niteliğinde olduğunun söylenebileceğine ilişkin bkz. Süzel, 2014, s. 316.

[454] Konteynerlerin kime ait olduğu BIC Uluslararası Konteynerler Bürosu *(Bureau International des Containers et du Transport Intermodal)* isimli hükümet dışı bir kuruluş tarafından ISO 6346'ya dayalı olarak her kullanıcıya bir kullanıcı kodu tahsis edilmesi suretiyle belirlenmektedir. Bu görevini her ülkede bulunan ulusal bir kayıt kuruluşu aracılığı ile gerçekleştirmektedir. Türkiye'de Türk Standartları Enstitüsü, Uluslararası Standardizasyon Teşkilatı (ISO) üyesi olması nedeniyle bu görevi yerine getirmektedir. Bkz. https://www.tse.org.tr/Icerik/DuyuruDetay?DuyuruID=4360 Erişim Tarihi: 20.02.2021.

bakıldığında, Kural 2 uyarınca konteyner sahibine konteyneri faaliyet koşullarına uygun aralıklarla muayene etme ve ettirme yükümlülüğü getirilmektedir. Bu kural hem yeni üretilen hem de mevcut konteynerler bakımından söz konusudur. Sözleşmenin devam eden hükümlerinde yeni konteynerler ve mevcut konteynerler bakımından ayrı bölümlerde farklı düzenlemeler öngörülmüştür. Sözleşmenin, "Yapısal Emniyet Koşulları ve Testler" başlıklı EK II'de yer alan hükümleri konteynerlerin yüke elverişliliği bakımından önem taşımaktadır. Burada yer alan düzenlemelere göre, konteynerler tasarlanmış oldukları kuvvetten fazlasıyla yüklenmeyecek ve yükler konteynere ticari uygulamalara uygun şekilde istiflenecektir. Konteynerler yükleme ve istif bakımından bazı testlere tabi tutulacaktır. Bu kapsamda konteynerlere yükleme talimatlarına uygun bir şekilde yükleme yapılıp yapılmadığı, konteynerlerin yan duvarlarının, uç duvarlarının belirli ağırlıktaki yüke mukavemet edecek nitelikte olup olmadığı hususları test edilmektedir.

Konteynerlerin yüke elverişliliği kapsamında bir diğer önemli belge ise Uluslararası Standartlar Örgütü (*International Organization for Standardization-ISO)* tarafından hazırlanan konteynerlerin sahip olması gereken özellikleri ve konteynerlere uygulanacak testleri[455] belirleyen teknik standartlardır[456]. Bu standartlara uyan konteynerlere de her koşulda yüke elverişli demek mümkün olmayabilecek ise de bu standartlara uyulmadığı takdirde yüke elverişsiz olduğundan söz edilebilecektir.

Aynı şekilde konteynerlerin gemiye yanlış istiflenmesinden veya konteynerin içindeki yüklerin yanlış istifinden ötürü geminin emniyeti tehlikeye düşmüşse, bu halde de taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcundan söz edilebilecektir.

[455] Bkz. https://www.iso.org/ics/55.180.10/x/ Erişim Tarihi: 20.02.2021.
[456] Türkel, 2019, s. 2475.

Diğer taraftan, konteynerin yükleten tarafından tedarik edildiği halde[457] ,taşıyanın konteyneri elverişli halde bulundurma yükümlülüğü olduğundan söz etmek mümkün değildir[458]. Bu ihtimalde, teslim edilen konteynerin, taşıyana teslim edilen yükten bir farkı yoktur. Bu kapsamda konteynerin yük olarak kabul edilmesi gerekir. Nitekim görüleceği üzere bu ayrım Rotterdam Kuralları'nda da yapılmış, taşıyana konteynerleri elverişli halde bulundurma yükümlülüğü yalnızca kendisi tarafından tedarik edilen konteynerler bakımından getirilmiş, yükle ilgililer tarafından sağlanan konteynerler ise "eşya" tanımına dahil edilmiştir. Hamburg Kuralları ve TTK'da konteynerlerin elverişli halde bulundurulmasına ilişkin herhangi bir hüküm yer almazken, Hamburg Kuralları m. 1 f. 5[459] ve TTK m. 1186 f. 3[460] uyarınca konteyner eşya tanımına dahil edilmiştir.

Hiç şüphesiz konteyner teslim edildiğinde taşıyan veya taşıyanın adamı tarafından konteynerde gözle görülebilecek bir hasar olup olmadığı denetlenmeli, şayet yükletenin beyanlarıyla bir uyumsuzluk ya da konteynerlerde bir hasar varsa bu hususa ilişkin konişmentoya bir çekince konulmalıdır[461]. Yükün gemiye yüklenmesiyle beraber LVK çerçevesinde taşıyanın yüke özen borcu gündeme gelecektir. Konişmentoda konteynerlerin durumuna ilişkin herhangi bir çekince yoksa, diğer bir ifadeyle temiz bir konişmento düzenlenmişse ve varma limanında eşyada bir hasar olduğu ortaya çıkarsa bunun yolculuk sırasında olduğunun kabul

[457] Konteynerlerin dolu ve kapalı bir şekilde taşıyana teslim edilmiş olması halinde, konteynerlerin mutlaka yükleten tarafından tedarik edildiğinin düşünülmemesi gerektiği, zira uygulamada FCL taşımalarda konteynerlerin çoğunlukla taşıyan tarafından tedarik edildiğine ilişkin bkz. Türkel, 2019, s. 2478.

[458] *Aladwani*'ye göre burada taşıyandan her bir konteyneri açması ve muayene etmesi beklenmemekle beraber, muayenenin başka şekillerde de yapılabileceği örneğin konteyner tartılarak yükletenin beyanlarıyla örtüşüp örtüşmediğinin kontrol edilebileceği zira ISPS Kodu uyarınca konteynerlerin güvenlik açısında x-rayden geçirilerek koda uyumluluğunun denetlenebileceği ileri sürülmüştür. Aladwani, 2011b, s. 193.

[459] Eşya tanımının genişletilerek konteynerlerin bu tanıma dahil edilmesinin yerinde olduğuna dair bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 30.

[460] Hükümde taşıma gerecinin taşıyana ait veya taşıyan tarafından sağlanmış olmadıkça ayrı bir koli sayılacağı düzenlemesi yer almaktadır. Bu düzenlemeden konteynerin de eşya olarak vasıflandırıldığının anlaşılacağına ilişkin bkz. Süzel, 2021, s. 315; Aynı yönde tespit için bkz. Yetiş Şamlı, 2013b, s. 29.

[461] Tetley, 2008, s. 1552.

edilmesi gerekecektir. Böylelikle, konişmento hamili üçüncü kişi, taşıyanın yüke özen borcunu yerine getirmediğini ileri sürebilecektir.

Taşıyan tarafından tedarik edilip, yükle ilgiliye yüklerin yüklenmesi için teslim edilen konteynerlerin kusurlu çıkması halinde, söz gelimi, konteynerde iki büyük delik var ise yükleten konteynerlerin kendisine teslimini takiben konteyneri kontrol edip etmediği, buna ilişkin bir çekince koyup koymadığı veya konteynerlere yükleme yapmayı reddedip reddetmediği soruları gündeme gelecektir. Bu halde iyi niyetli yükletenden beklenen, bu durumu derhal taşıyana bildirerek yükleme yapmayı reddetmesidir. Aksi halde gözle görülebilecek ya da basit bir muayene neticesinde fark edilebilecek kusurlar söz konusu ise ve yükle ilgili bunlara rağmen yükleme yapmış ise bu halde yükle ilgilinin konteyneri kusurlu bir şekilde kabul ettiğinin ve sonuçlarını da göze aldığının kabulü gerekmektedir[462]. Kanaatimce ancak teknik bir muayene neticesinde ortaya çıkabilecek zararlar bakımından yükle ilgiliyi sorumlu tutmak da yerinde olmayacaktır[463].

Türk hukukunda açısından bu hususa ilişkin yapılan bir değerlendirmeye göre, bu durumda TTK m. 1183[464] ve TBK m. 52 f. 1[465] uyarınca yalnızca taşıyan değil taşıyan ile yükle ilgili ile birlikte kusurludur[466]. Kanaatimce de yükle ilgili tarafından basit bir muayene neticesinde tespit edilebilecek hasarlara sahip bir

[462] Konteyner geminin bir parçası olarak kabul edilse dahi, şayet yükleme, istifleme taşıtan tarafından gerçekleştiriliyorsa konteynerlerin yüke elverişli olup olmadığının taşıtan tarafından denetlenmesi gerektiği yönünde bkz. Stevens, 2014, s. 38; Aksi yönde görüş için bkz. Tetley, 2008, s. 1553. Konteynerlerin taşıyan tarafından tedarik edilmesi halinde taşıyanın sorumluluğunun taşıtana devredilemeyeceğini dair bkz. Djadjev, 2016, s. 251.

[463] Her taşıma bakımından değerlendirilme yapılması gerektiği; ancak makul bir inceleme neticesinde ortaya çıkabilecek eksiklikler bakımından sorumlu tutulması söz konusu olabileceğine ilişkin bkz. Stevens, 2014, s. 39.

[464] Bkz. 5. Bölüm 5.1.3.2.3. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[465] M. K Oğuzman/M. T. Öz (2021). *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler Cilt. 2*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, s. 126 vd; F. Eren (2020a). *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler*. Ankara : Yetkin Yayınları, s. 867; , H. N. Nomer (2020). Borçlar Hukuku: Genel Hükümler. İstanbul: Beta, s. 264 vd.; A. M. Kılıçoğlu (2020). *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler.* Ankara: Turhan Kitabevi, s. 532; Ö. Günergök/Ş. Kayıhan (2020). *Borçlar Hukuku Dersleri: Genel Hükümler*. İzmit: Umuttepe Yayınları, s. 475 vd.

[466] Türkel, 2019, s. 2514.

konteyneri kabul etmesi halinde taşıyan ve yükle ilgilinin[467] ortak kusurunun varlığının kabulü gerekmektedir.

Belirtmek gerekir ki, uygulamada kullanılan standart konişmentolarda taşıyan tarafından tedarik edilen ancak yükleten tarafından yüklemenin gerçekleştirildiği hallerde hasarlı konteynerlerin yüklere verdiği zarardan taşıyanın sorumlu olmayacağına dair klozlar yer almaktadır. Bu klozlar uyarınca taşıyan, konteyner kendisi tarafından tedarik edilmemişse ve konteynerdeki hasar yükleme sırasında veya öncesinde uygun bir denetleme neticesinde fark edilemeyecek nitelikteyse taşıyan yüklere gelen zararlardan sorumlu olmayacaktır[468], [469]. Ancak *Tetley*'e göre bu klozların geçerliliği LVK m. 3 f. 8 uyarınca taşıyanın sorumluluğunu azaltan nitelikte olduğu gerekçesiyle tartışmalıdır[470]. Katılmakta olduğum diğer bir görüşe göre ise, bu kayıtların geçerliliği konteynerin geminin bir parçası olarak mı yoksa yük olarak mı kabul edileceğine göre belirlenecek, şayet konteynerleri LVK m. 3 f. 1 kapsamında geminin bir parçası olarak kabul edilecekse, bu kayıtların geçersiz olduğunun kabulü gerekecektir. Nitekim taşıyanın bu borcu devredilemez nitelikte bir borçtur ve gemiyi elverişli halde bulundurma borcunu yerine getirmeyen taşıyan sorumsuzluk nedenlerinden faydalanamaz[471]. Buna karşılık, konteynerlerin eşya niteliğinde olduğunun kabulü halinde, sözleşmedeki kayıtların geçerli olduğunun kabulü gerektiği, zira bu halde anılan kayıtların, FIO(S)(T) kayıtlarına benzediği ve bunların geçerli olduğu ileri sürülmektedir[472]. Ancak kanaatimce de anılan

[467] Yükletenin yüke elverişsiz nitelikte bir konteyneri kabulünden kusurlu olup olmadığının TBK m. 477 f. 1 hükmüne göre değerlendirilmesi gerektiği ve hükümde yer alan üç ayıp türüne (açık ayıp, gizli ayıp, kasten gizlenmiş ayıp) göre ayrı ayrı değerlendirmeler için bkz. Türkel, 2019, s. 2514-2515.

[468] [Conlinebill 2000 kloz 17.a.(iii)] : *the unsuitability or defective condition of the container unless the container has been supplied by the Carrier and the unsuitability or defective condition would not have been apparent upon reasonable inspection at or prior to the time when the container was filled, packed or stowed*

[469] Klozda makul özene ilişkin ifade yer almamakta, yalnızca uygun bir denetleme neticesinde fark edilemeyen konteyner hasarları bakımından düzenleme yer almaktadır. Tetley, 2008, s. 1553 dn. 87

[470] Tetley, 2008, s. 1554; Aynı yönde bkz. Margetson, 2008a, s. 155; Buna karşılık İsviçreli yazar Von Ziegler'in sözleşmeye bu yönde konulan sorumsuzluk kayıtlarının geçerli olduğunu ileri sürdüğüne ilişkin bkz. Margetson, 2008a, s. 155.

[471] Hem Anglo Sakson hem LVK hem de İngiliz ve Türk hukukları uyarınca taşıyanın gemiyi sefere elverişli halde bulundurma borcu İngilizce ifadeyle bir "*overriding obligation"* olarak tanımlanmaktadır.

[472] Margetson, 2008a, s. 160-161.

sorumsuzluk kaydı uyarınca taşıyan yalnızca yükletenin kusuru ile meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacak, LVK m. 3 f. 2 kapsamında yüke özen borcu yolculuk süresince devam edecektir[473].

Özetlemek gerekirse, burada öncelikle konteynerlerin kimin tarafından tedarik edildiğine ve konteynerlerin kimin tarafından yüklenip, istiflendiğine göre bir ayırım yapmak gerekecektir. Yükle ilgili tarafından tedarik edilen bir konteyneri LVK çerçevesinde geminin bir parçası veya gemi ekipmanı sayarak taşıyanın hemen hemen üzerinde hiçbir kontrolü olmadığı konteynerler bakımından taşıyana, bunları yolculuk öncesinde ve yolculuk başlangıcında elverişli halde bulundurma yükümlülüğü getirmek taşıyan açısından adil bir durum yaratmayacaktır. Özellikle, LVK'nın hazırlandığı sıralarda konteyner taşımasının henüz bu derece yaygın olmadığı düşünüldüğünde, denize, yola ve yüke elverişliliğe ilişkin taşıyana getirilen özen yükümlülüğünün, konteynerler bakımından kıyas yoluyla genişletilmesinin bilhassa uygulama dikkate alındığında yerinde olmadığı kanaatindeyim.

Bunun yanı sıra konteynerlerin yük olarak kabul edilmesi halinde bu sorunlar ortadan kalkacak aynı zamanda taşıyanın yüke yolculuk süresince de özen göstermesi gerekecektir[474]. Bu yönde bir yorum, gelişen ve değişen teknolojilere paralel olarak getirilen yeni düzenlemelerle de uyumlu olacaktır.

2.1.4.4.4.2.2. Rotterdam Kuralları Bakımından

Konteyner taşıması ile birlikte kapıdan kapıya yapılan taşımalar artmıştır[475]. Taşıma türündeki bu esaslı değişim LVK'da değişikliğe gidilmesi ihtiyacını ortaya

[473] İngiliz ve Hollanda Hukukunda, konteyner tedariki sözleşmelerinde yer alan, taşıyanın kendi tedarik ettiği konteynerler bakımından da LVK m. 3 f. 2'de yer alan yükümlülüğünü azaltan ya da ortadan kaldıran sorumsuzluk kayıtlarının geçerli kabul edildiğine ilişkin bkz. Margetson, 2008a, s. 161.
[474] Stevens, 2014, s. 36.
[475] Güner Özbek, 2011, s. 107.

çıkarmıştır[476]. Rotterdam Kuralları hazırlanırken bu gelişmeler göz önüne alınarak teknoloji ve ticari gelişmelerle uyum sağlanması hedeflenmiştir.

Bu kapsamda, Rotterdam Kurallarında taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün düzenlendiği m. 14 f. 1 b. (c)'de konteynerlere ilişkin şu özel düzenlemeye yer verilmiştir[477]: *Taşıyan yolculuk başlangıcında ve yolculuk süresince eşyanın taşındığı ambar ve geminin diğer bölümlerini ve içinde veya üzerinde eşyanın taşındığı kendisinin sağladığı her türlü konteyneri, eşyanın teslim alınması, taşınması ve muhafaza edilmesi için sağlam ve güvenli şekilde tutmak ve muhafaza etmek için gerekli özeni göstermelidir*[478].

Düzenleme lafzı bakımından büyük ölçüde LVK ile benzerlik göstermekte ancak teknolojik gelişmeler, hızla gelişen taşımacılık endüstrisi ve yaygın konteyner taşımacılığı da dikkate alınarak taşıyana konteynerlerin yüke elverişliliği bakımından da bir özen yükümlülüğü getirilmektedir[479]. Diğer bir ifadeyle, taşıyan, kendisi tarafından tedarik edilen konteynerleri yükün kabulü, taşınması ve muhafaza edilmesi bakımından sağlam ve güvenli tutmak ve muhafaza etmek için gereken özeni göstermediği takdirde sorumlu olacaktır. Örneğin, taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerin soğutma sistemi çalışmıyorsa ve bundan ötürü yüke bir zarar geldiyse veya konteynerlerin elverişsizliğinden ötürü geminin emniyeti tehlikeye girmişse taşıyan sorumlu olacaktır[480].

Anılan hükümde, taşıyana yalnızca kendi tedarik ettiği konteynerler bakımından bu yükümlülük getirilmiştir[481]. Nitekim Rotterdam Kuralları m. 1 f.

---

[476] Süzel, 2014, s. 35; H. Kara (2014). *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*. İstanbul: Legal Yayıncılık, s. 1-2.

[477] Konteynerlerin elverişsizliği nedeniyle taşıyanın sorumluluğunun düzenlendiği ilk pozitif düzenlemenin RK düzenlemesi olduğuna dair bkz. Türkel, 2019, s. 2473.

[478] Metnin çevirisi için bkz. Süzel/Damar, 2010, s. 161: Bu düzenlemenin uygulama bakımından sorun yaratmayacağı zira birçok mahkeme tarafından LVK kapsamında konteynerlerin geminin bir bölümü kabul edildiği ve taşıyanın konteynerleri elverişli halde bulundurma yükümlülüğü olduğu yönünde bkz. Nikaki, 2010, s. 17.

[479] Nikaki, 2010, s. 7.

[480] Aladwani, 2011b, s. 198.

[481] Rotterdam Kuralları'nın bazı mahkemeler tarafından kabul edilen konteynerlerin gemilerin bir parçası olduğu yönündeki görüşü kabul etmediği, ayrı bir şekilde taşıyanın konteynerleri yüke

24'te yer alan "*Eşya", mal, ticari emtia ve taşıma sözleşmesi ile taşıyanın taşımayı üstlendiği her türlü şeydir ve taşıyan tarafından veya onun hesabına tedarik edilmeyen paket ve her türlü teçhizat ve konteyneri de içerir*[482]" tanımı uyarınca yükle ilgili tarafından tedarik edilen konteynerler eşya olarak kabul edilmiştir.

Eklemek gerekir ki kurallar konteyner elverişliliği için miktar sözleşmeleri bakımından bir istisna getirmiştir. Miktar sözleşmesi[483], büyük ve belirli bir miktardaki malların birden fazla sefer taşınmasına ilişkin sözleşmelerdir[484]. Rotterdam Kuralları m. 80 f. 1 uyarınca, taraflar arasında bir miktar sözleşmesi olması ve tarafların uygulanacak hukuk olarak Rotterdam Kuralları'nı belirlemiş olmaları halinde, bu durumda Rotterdam Kuralları m. 80 f. 2'de bulunan şartları yerine getirmek kaydıyla sözleşmede daha fazla veya daha az hak, sorumluluk ve borç kararlaştırabilirler[485]. Ancak yine Rotterdam Kuralları m. 80 f. 4 uyarınca tarafların m. 14. f. 1 b. (a) ve (b)' de öngörülen sorumluluk bakımından bunu yapmaları mümkün değildir[486].

Öyleyse taraflar taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun düzenlendiği 14. maddenin a ve b bentleri bakımından bir istisna yaratamayacak ancak taşıyanın eşyanın taşındığı ambar ve geminin diğer

elverişli halde bulundurma borcunun düzenlendiğine ilişkin bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, s.84 dn. 60.

[482] Hükmün tercümesi için bkz. Süzel/Damar, 2010, s. 156.

[483] Rotterdam Kuralları m.1 f. 2- "Miktar Sözleşmesi", belirli bir miktardaki eşyanın, kararlaştırılmış bir zaman aralığında gerçekleştirilecek birden *çok* seferde taşınmasına yönelik taşıma sözleşmesidir. Taşınacak eşyanın miktarının alt veya üst sınırları belirlenebileceği gibi miktar somut bir aralık şeklinde de belirlenebilir. Süzel/Damar, 2010, s. 152.

[484] Kaner, 2018, s. 305.

[485] Bu konuda detaylı bilgi için bkz. P. K. Mukherjee/ A.B. Bal (2009)**.** A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 40(4), 579-608;, . R. Asariotis (2009a). The Rotterdam Rules: Brief Overview of Some of Their Key Features. *European Journal of Commercial Contract Law,* 1(3), 111-125*,* s. 122-123; Rotterdam Kuralları'nda yer alan bu maddenin kuralların başarıya ulaşamamasındaki nedenlerden biri olduğuna dair bkz. M. Katsivela (2010). Overview of Ocean Carrier Liability Exceptions Under the Rotterdam Rules and the Hague-Hague/Visby Rules. *Revue Generale de Droit*, 40(2), 413-466, s. 420.

[486] M. F. Ülgener (2011). Obligations and Liabilities of the Carrier. *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules*" (edt. by M.D. Güner Özbek*).* Heidelberg: Springer- Verlag Berlin Heidelberg, s. 142; Nikaki, 2010**,** s. 108-109.

bölümlerini ve içinde veya üzerinde eşyanın taşındığı kendisinin sağladığı her türlü konteyneri, eşyanın teslim alınması, taşınması ve muhafaza edilmesi için sağlam ve güvenli şekilde tutmak ve muhafaza etmek için gerekli özeni göstermesi bakımından bir istisna yaratabilecek, aralarında daha fazla veya daha az hak, borç ve sorumluluk öngörebileceklerdir[487]. Ancak bu istisna kaydı sadece taşıyan ve taşıtan bakımından bağlayıcı olacak, üçüncü kişiler bakımından da geçerli olması isteniyorsa Rotterdam Kuralları m. 80 f. 5'te[488] yer alan şartların yerine getirilmesi gerekecektir.

Çalışmanın sonraki bölümünde de[489] inceleneceği üzere, LVK'dan farklı olarak Rotterdam Kuralları uyarınca taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğü yolculuk süresince de devam edeceğinden, taşıyan tarafından sağlanan konteynerlerin sadece yolculuk başlangıcında değil, yolculuk süresince de denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurulması gerekmektedir[490]. Taşıyan konteynerleri sadece denize veya yüke elverişli hale getirmek ile kalmayacak aynı zamanda yolculuk süresince bunları iyi hal ve durumda tutmaya devam edecektir[491].

Uygulamada denizde can ve mal güvenliğini sağlamak adına yapılan milletlerarası düzenlemelerden özellikle SOLAS düzenlemelerinin taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna doğrudan etki ettiği çok açıktır. Söz gelimi, SOLAS kurallarında yer alan ISM Kod kuralları düzenlemeleri uyarınca

---

[487] Miktar sözleşmesi söz konusu olduğunda, taşıyanın Rotterdam Kuralları m. 14 f. c uyarınca öngörülen sorumluluğunu sözleşme ile sınırlandırabileceğini, kurallarda buna izin verilmesinin şaşırtıcı olduğuna ilişkin bkz. Asariotis, 2009a, s. 123.

[488]Miktar sözleşmesinin bu sözleşmeden ayrılan şartları, miktar sözleşmesinin bu maddenin 2'nci fıkrasında belirtilen şartları karşıladığı durumlarda,
Taşıyan ile taşıyan olmayan diğer başka kişiler arasında şu durumda uygulanır:
(a) Bu kişinin miktar sözleşmenin bu Sözleşmeden ayrıldığını açıkça bildiren bir bilgi edinmesi ve ilgili istisnalar ile bağlı olacağına dair açık rıza göstermesi; ve
(b) Bu rızanın yalnızca taşıyan tarafından kamuya ilan edilen fiyat veya hizmet tarifesi, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydının içinde yer almaması. Süzel/Damar, 2010, s. 191.

[489] Bkz. 3. Bölüm 3.2.4. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[490] Sturley/ Fujita/ van der Ziel, 2010, s. 85.

[491] Resmî metinde *"make and keep"* ifadeleri yer almaktadır.; *"Thus the traditional Hague requirement to make the ship seaworthy is now a requirement to make and keep the ship seaworthy."* bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 85.

kaptana yolculuk süresince de birçok yükümlülük öngörülmekte olup, bunların LVK'da yer alan taşıyanın gemiyi sadece yolculuk öncesinde ve başlangıcına denize elverişli halde bulundurma yükümlülüğü ile bağdaşmadığı söylenebilecektir[492]. Uygulamada SOLAS'a taraf olan ülkelerin ISM[493], ISPS, IMDG Kodu kuralları gibi kurallara uyum sağlamalarının zorunlu olduğu düşünüldüğünde, Rotterdam Kuralları tarafından getirilen geminin yolculuk süresince de denize elverişli halde bulundurulması gerektiği yönündeki düzenleme taşıyanların zaten halihazırda var olan yükümlülüklerinden daha fazla ya da daha değişik bir sorumluluk getirmemektedir[494].

2.1.4.5. Yükleme ve İstif

Yükleme ve yanlış istif neticesinde geminin dengesinin bozulması durumunda, yükleme ve istif öncesi elverişli halde bulunan bir geminin yükleme ve istif sonrasında elverişsiz hale gelebileceği yukarıda "Yola Elverişlilik" başlığı altında incelenmiştir[495]. Yükleme ve istif neticesinde gemi yola elverişsiz hale gelebileceği gibi, hatalı istif neticesinde yük de zarar görebilecektir[496]. Zararın, hatalı istif neticesinde mi yoksa hatalı istifin gemiyi yüke elverişsiz kılması nedeniyle mi meydana geldiği sorusu taşıyanın sorumluluğu bakımından önem taşımaktadır. Nitekim, tek başına hatalı istif[497] bir ticari kusur teşkil edecek, taşıyan bu halde meydana gelen zararda yüke özen borcu kapsamında sorumlu olacaktır[498].

---

[492] LVK'da yer alan düzenlemenin ISM Kod ve emniyetli deniz taşımacılığı gereklilikleri ile uyumlu olmadığı yönünde bkz. CMI Yearbook 2001, "*The change has received support on the basis that it would seem somewhat out of tune with the ISM Code and safe shipping requirements for the law to be stated otherwise."*, s. 551, http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/YBK_2001.pdf Erişim Tarihi: 23.07.2018**;** Aladwani, 2011b, s.201; Kassem, 2006, s. 244.

[493] Taşıyanın sorumluluğu bakımından UNCITRAL tarafından getirilen düzenlemede ISM Kod ile öngörülen modern yaklaşımın uygun görüldüğüne dair bkz. W.P. Brons (2010). The Legal Position of the Carrier. *Recent Developments in the Law of the Sea* (edt. By R. Lagoni/ M. Paschke/D. Damar). Germany: LIT Verlag Münster, s. 20.

[494] Aladwani, 2011b, s. 202; Türkel, 2019, s. 2529-2530.

[495] Bkz. 2.1.3.4. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[496] Tetley, 2008, s. 917; Hatalı istiflenen yüke zarar gelebileceği gibi, başka bir yüke de zarar gelebileceğine ilişkin bkz. Chacon, 2017, s. 139.

[497] Hatalı istifin tek başına gemiyi elverişsiz hale getirmediğine ilişkin bkz. Shah, 1966, s. 102.

[498] Sözer, 2019, s. 467- 468; Akıncı, 1968, s. 347; Yetiş Şamlı, 2013a, s. 482.

Yükleme ve istif neticesinde yüke gelen zararlar bakımından, üçlü bir ayırım yapmak gerekmektedir. Bu ayrım sırasıyla, eşyanın yükü kabule elverişli olmayan yerlere yüklenmesi ve istiflenmesi, farklı nitelikteki yüklerin yan yana yüklenmesi ve istiflenmesi ve hatalı istif neticesinde yükün zarara uğramasıdır ve aşağıda incelenecektir.

2.1.4.5.1. Eşyanın Yükü Kabule Elverişli Olmayan Yerlere Yüklenmesi ve İstiflenmesi

İlk ihtimalde, yüklerin muhafazası bakımından yük kabule elverişli olmayan yerlere yüklenmiş ve istiflenmişse taşıyanın geminin yüke elverişsizliğinden doğan sorumluluğu gündeme gelecektir[499].

Yargıtay 11. HD tarafından verilen bir karara[500] konu olayda, çinko-kurşun konsantresi taşımakta olan gemi olağan hava koşullarında yükün kayması neticesinde batmıştır. Davacı, gemi ambarlarının yükü kabule hazır olmadığını, hatalı istif neticesinde meydana gelen elverişsizlikten de taşıyanın sorumlu olacağını ileri sürmüş. Mahkeme kararında, bilirkişilerin geminin yük kayması neticesinde battığı hususunda görüş birliği içinde olduklarını, bu noktada üzerinde durulması gereken meselenin, çinko-kurşun konsantresi yükünün bilinen su bırakma özelliğinin dikkate alınarak, gemi ambarlarının bu yüke uygun ve normal sayılacak koşullarda, tehlike yaratmayacak şekilde hazırlanıp hazırlanmadığı olduğunu belirtmiştir. Gemide tülani perde bulunup bulunmadığının, hangi koşullarda gemide tülani perde bulunması gerektiğinin ilk derece mahkemesi tarafından eksik bir şekilde incelendiği gerekçesiyle, Yargıtay, ilk derece mahkemesinin kararını bozmuştur. Kanaatimce, Yargıtay'ın değerlendirmesi yerindedir. Zira, çinko-kurşun konsantresi yükü istiflenirken tülani perdelerin mutlaka bulunması ve bu hususun taşıyan tarafından bilinmesi gerekmekteyse, tülani perdenin olmaması nedeniyle geminin bu yükü kabule elverişli olmadığı söylenebilecektir. Buna karşılık, anılan yükün tülani perde olmaksızın taşınması

[499] Tetley, 2008, s. 918; Sözer, 1975, s. 54.
[500] Yargıtay 11. HD, 2000/8805 E., 2001/438 K. 25.01.2001 tarihli kararı.

söz konusu ise veya zarar tülani perde olmaması nedeniyle gerçekleşmemişse bu halde yalnızca yüke zarar gelmiş ise yüke özen borcunun ihlalinden bahsetmek gerekmektedir. Hatalı istif neticesinde geminin dengesi bozulmuş ise geminin yüke değil, yola elverişsiz hale geleceğini söylemek daha isabetli olacaktır. Zira yükleme ve istif neticesinde geminin dengesi bozulmuşsa bu halde geminin yola elverişsiz olduğundan söz edilecektir.

2.1.4.5.2. Farklı Nitelikteki Yüklerin Yan Yana Yüklenmesi ve İstiflenmesi

İkinci ihtimalde, eşya daha önce gemiye yüklenmiş olan bir eşya ile yan yana yüklenip istiflendiği için zarar görmüş ise bu halde yine taşıyan yüke elverişsizlikten ötürü sorumlu olacaktır[501]. Görüleceği üzere LVK ve Türk hukuku uyarınca taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu yolculuk öncesinde ve başlangıcında söz konusudur. Dolayısıyla, eşya daha önce gemiye yüklenmiş olan bir eşya ile yan yana yüklenip istiflendiği için zarara uğramışsa, sonradan yüklenen yük bakımından bu yüke gelen zarar için geminin yüke elverişsiz olduğunun kabulü gerekir. Buna karşılık, gemide önceden yüklenmiş yükler, gemiye sonradan yüklenen yükler sebebiyle bir zarara uğrarsa, bu halde gemi yüke elverişsiz sayılmayacak, istif kusuru söz konusu olacaktır[502].

Taşıyan gemide bulundurduğu farklı nitelikteki yüklerin birbirini hasara uğratmayacağından da emin olmalıdır[503]. Örneğin, *Northern Shipping Company v Deutsche Seereederei GmBH v Senator Line GmBH & Co., Kommanditgeselleschaft, Cho Yang Shipping Co. Limited (The Kapitan Sakharov)*[504] davasında, olayda gemi güvertesinde taşınan yük tehlikeli yüklerden olup yükün sahibi, taşıyanı yükün niteliği ile ilgili bilgilendirmemiştir. Bu sırada geminin ambarında da çok çabuk tutuşabilen nitelikte bir eşya taşınmaktadır. Taşıyana bu eşyanın niteliği hakkında bilgi verilmiştir. Bu eşyanın niteliği itibariyle ambarlarda düzgün çalışan bir havalandırma sisteminin bulundurulması

[501] Eder vd., 2015, s. 120.
[502] Eder vd., 2015, s.119; Sözer, 1975, s. 54.
[503] Çağa/Kender, 2010, s. 19; Okay, 1971, s. 93.
[504] [2000] EWCA Civ 400; [2000] 2 Lloyd's Rep. 255, Westlaw UK.

gerekmekte ancak gemideki havalandırma sistemi düzgün bir şekilde çalışmamaktadır. Olayda, güvertede yer alan yükün patlaması neticesinde güverte çatlamış ve yangın ambarlara sıçramıştır. Ambarda yer alan yükün de patlamasıyla gemi batmıştır. Mahkeme, ambarda düzgün çalışan bir havalandırma sistemi olsaydı ambarda yer alan yükün zarar görmeyeceği gerekçesiyle olayda taşıyanı güverte yükü bakımından, taşıyan bilgilendirilmediği için gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcu kapsamında sorumlu bulmamıştır. Buna karşılık, ambardaki yükler bakımından, düzgün bir havalandırma sistemi bulunmaması nedeniyle, taşıyanın, gemiyi elverişli halde bulundurmak için gereken özeni göstermediğine, bu nedenle meydana gelen zarardan sorumlu olduğuna karar vermiştir.

Karara konu olan olayda, yükle ilgili tarafından yükün niteliğine ilişkin bilgi verilmiş olsaydı bu halde güverte yükü bakımından da meydana gelen zarardan taşıyan sorumlu olabilecekti. Taşıyanın sorumluluğunun yüke özen borcu kapsamında mı yoksa elverişlilik kapsamında mı olduğu hususunda ise yüklerin hangi sırayla gemiye yüklendiği belirleyici olacaktır.

Belirtmek gerekir ki, bazı nitelikteki yüklerin taşınması için taşıyanın hem gemi adamlarını hem de çevreyi korumak için bazı önlemler alması gerekmektedir[505]. Bu kapsamda SOLAS 1974 ve MARPOL 73/78 uyarınca taşınacak yüklerin niteliğine göre ayrı düzenlemeler öngören kod kurallarının gereklerine uyulmalıdır. Bu kodlardan bazıları: IMDG Kodu, Deniz Yoluyla Taşınan Katı Dökme Yüklere İlişkin Uluslararası Kodu (IMSBC Kodu), Deniz Yoluyla Taşınan Dökme Kimyasal Yüklere İlişkin Uluslararası Kodu (IBC Kodu)'dur.

Türk hukukunda ise, özellikle tehlikeli eşyaların taşınması bakımından bazı düzenlemeler yer almaktadır. DCMK m. 12'de nelerin tehlikeli eşya sayılacağı yedi

[505] Girvin, 2017, s.12.

bent halinde düzenlenmiş[506], ve bu düzenleme uyarınca anılan eşyaların nasıl taşınacağının yönetmelik[507] uyarınca belirleneceği hüküm altına alınmıştır[508].

2.1.4.5.3. Hatalı İstif Neticesinde Yükün Zarara Uğraması

Üçüncü ve son olarak şayet yükte meydana gelen hasar kötü istif neticesinde meydana gelmiş ise bu halde elverişsizlikten değil, istif kusurundan bahsedilecektir[509]. Türk hukuku uyarınca bu ihtimalde taşıyan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirme yükümlülüğünü değil, yüke özen borcunu ihlal etmiş olacaktır[510]. Aynı doğrultuda, LVK m. 3 f. 2 kapsamında da yüke özen borcunun ihlalinden söz edilecektir.

Örneğin *Elder Dempster v. Paterson, Zochonis*[511] kararında, palmiye yağı yükü tek güverteli bir gemiye yüklenmiş, palmiye yağı dolu fıçıların üzerine de hurma çekirdeği yükü yüklenmiştir. Uygulamada böyle bir taşıma için çift güverteli gemiler kullanılıyorken, bu gemilerden yeterli sayıda bulunmadığı için taşıtan tek güverteli bir gemiyi zaman çarteri ile tahsis etmek zorunda kalmıştır. Palmiye yağı dolu fıçıların gemi varma limanına geldiğinde hasara uğradığı görülmüştür. Yükle ilgili hem zaman çarterine hem de gemi malikine karşı dava açmıştır. Temyiz Mahkemesi[512] geminin denize elverişsiz olduğuna zira Güney Afrika'da uygulamada bu ticaret için çift güverteli gemilerin kullanıldığına, taşıyanın böyle

---

[506] SOLAS 1974 ile IMDG kurallarının zorunlu hale getirilmiş ancak DCMK'da yer alan düzenleme bununla uyumlu hale getirilmemiştir. DCMK'da bu yönde değişikliğe gidilmesi gerektiği hakkında bkz. Süzel, 2014, s. 530.

[507] Kanunda yer alan "tüzüğüne" ibaresi *2/7/2018 tarihli ve 700 sayılı KHK'nin 21 inci maddesiyle, "Cumhurbaşkanınca çıkarılan yönetmeliğe"* şeklinde değiştirilmiştir.

[508] Tehlikeli yük ve bunlara ilişkin düzenlemeler için bkz. Süzel, 2014, s. 509 vd.; M. D. Güner Özbek (2008). The Carriage of Dangerous Goods by Sea. Berlin/Heidelberg: Springer, s. 5 vd. ; G. H. Treitel/ F. M. B. Reynolds (2011). *Carver on Bills of Lading*. London: Sweet & Maxwell/ThomsonReuters, 2011, s. 747 vd. ; Çağa/Kender, 2010, s. 29; IMDG kuralları hakkında bkz. C. E. Henry (1985). *The Carriage of Dangerous Goods by Sea: The Role of the International Maritime Organization in International Legislation*. New York: St. Martin's Press, s. 92 vd.

[509] Sözer, 1975, s. 54; Kassem, 2006, s. 60; Girvin, 2017, s.11; Tetley, 2008, s. 918; Carver/ Colinvaux, 1982, s. 152.

[510] Yetiş Samlı, 2013a, s. 482.

[511] *Elder, Dempster and Company, Limited, and Others Appellants; v Paterson, Zochonis and Company, Limited Respondents. Griffiths Lewis Steam Navigation Company, Limited Appellants and Paterson, Zochonis and Company, Limited Respondents,* [1924] A.C. 522, Westlaw UK.

[512] [1923] 1 K.B. 420, Westlaw UK.

bir gemi temin etmesi gerektiğine hükmetmiştir. Buna karşılık Lordlar Kamarası kararında, yüke gelen zararın geminin elverişsizliğinden ötürü değil, fıçıların üzerine yüklenen hurma çekirdeği yüzünden gerçekleştiğini, Afrika'da uygulamada bu ticaret için iki güverteli gemi kullanılmasının geminin elverişsiz sayılmasına neden olmayacağına, geminin palmiye yağı yükünü taşımak bakımından elverişli olduğuna hükmetmiştir. Görüldüğü üzere, hatalı istif neticesinde sadece yükler zarar görmüşse taşıyan yüke özen borcunu ihlal etmiş olacaktır.

The Aquacharm[513] davasında da gemiye kömür yükü yüklenmiştir. Gemi Panama Kanalı'ndan geçerken, yükleme sınırını aştığı için kanal yetkilileri geminin kanaldan geçişine izin vermemiş bu nedenle dokuz günlük bir gecikme meydana gelmiştir. Yükle ilgililer geminin denize elverişsiz olduğunu ileri sürmüş ancak mahkeme gecikmenin yükün kötü istiflenmesi yüzünden gerçekleştiğini, geminin açık denizlerde sefer yapmaya elverişli bir gemi olduğunu hüküm altına almıştır. Mahkeme geminin Panama Kanalı'ndan geçememesinin gemiyi elverişsiz hale getirmeyeceğini, geminin elverişli olduğunu zira geminin söz konusu yükü taşıyabilecek nitelikte bir gemi olduğunu kabul etmiştir. Kanaatimce mahkeme kararı yerinde değildir, zira olayda kaptanın Panama Kanalı'ndan geçebilmek için bu yükleme sınırlarını bilmesi gerektiği belirtilmektedir. Denize, yola ve yüke elverişlilik göreceli kavramlardır. Geminin çıkacağı yola, taşıyacağı yüke göre her somut olay bakımından ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir. Olayda, geminin anılan yükü taşımaya elverişli bir gemi olacağı kabul edilse dahi geminin yükleme sınırını aşmakla beraber yola elverişli bir gemi olmayacağı kesindir. Geminin varma limanına gidebilmek için Panama Kanalı'ndan geçeceği bilinmektedir. Bu nedenle yolculuk öncesinde geminin bu yolculuğa elverişli hale getirilmesi gerekmektedir.

The Thorsa[514] davasında ise, çikolata yükü peynir yükünün yanına yanlış bir şekilde istiflendiği için varma limanında çikolata yükünün hasara uğradığını gören

[513] [1982] 1 W.L.R. 119, Westlaw UK.
[514] [1916] P. 257, Westlaw UK; Karara ilişkin değerlendirme için bkz. Girvin, 2011, s. 388; Carver/ Colinvaux, 1982, s.152; Cooke vd., 2014, s. 1024-1025.

yükle ilgililer geminin elverişsiz olduğunu iddia ederek zararlarının tazminini talep etmiştir. Ancak temyiz mahkemesi kararında, zararın elverişsizlikten ötürü değil, hatalı istif sonucu meydana geldiğine hükmetmiş ve taşıyanın, hatalı istiften sorumlu olmayacağına dair sözleşmede yer alan sorumsuzluk kaydı uyarınca taşıyanın sorumsuz olduğuna hükmetmiştir. Kanaatimce, burada *The Aquacharm* kararına konu olaydan farklı olarak gemi denize, yola ve yüke elverişli haldedir. Yükte meydana gelen zarar çikolata yükünün hatalı biçimde peynir yükünün yanına yüklenmesi neticesinde diğer bir ifadeyle hatalı istif neticesinde meydana gelmiştir.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYANIN TÜRK HUKUKU VE MİLLETLERARASI SÖZLEŞMELER ÇERÇEVESİNDE GEMİYİ DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA BORCUNUN HUKUKİ NİTELİĞİ VE İFA ZAMANI

3.1. HUKUKİ NİTELİĞİ

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü LVK m. 3 ve Rotterdam Kuralları m. 14'te açık bir şekilde düzenlenmiştir. Buna karşılık, Hamburg Kurallarında ayrı bir maddede özel bir şekilde düzenlenmemiş, taşıyanın genel olarak özen yükümlülüğünün belirlendiği Hamburg Kuralları m. 5 kapsamında, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun da yer aldığı kabul edilmiştir.

Türk hukukunda ise TTK m. 932'de denize, yola ve yüke elverişli gemi tanımı verilmiş, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu TTK m. 1141'de düzenlenmiştir. Madde hükmü:

"(1)Her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir halde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür.

(2)Taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından zararlardan sorumludur; meğerki, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuk başlangıcına kadar keşfe imkan bulunmamış olsun."

düzenlemesini içermektedir.

Hükmün gerekçesi incelendiğinde, büyük ölçüde E-TTK m. 1019'da yer alan düzenlemeye paralel olduğu anlaşılmakta, bu hükmün mehazının ise mülga Alman TK'nın 557. paragrafı ve Lahey Sözleşmesi m. 3 f. 1 ve m. 4 f. 1 olduğu

belirtilmektedir[515]. Yüke elverişli gemi, TTK m. 932 f. 3'te tanımlandığından E-TTK'dan farklı olarak yüke elverişliliğe ilişkin E-TTK m. 1019'da yer verilen tanım TTK m. 1141'in metninden çıkarılmıştır. Lahey Sözleşmesi'nde taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu ve yüke özen borcu aynı maddede düzenlenmekteyse de[516] kanun koyucu TTK'da yapılacak bu yönde bir yer değişikliğinin tüm maddelerini etkileyeceğini ve bu nedenle taşıyanın bu borçlarının ayrı maddelerde düzenlendiğini ifade etmiştir. TTK m. 1141'in Lahey Sözleşmesi ile uyumlu olduğu belirtilmiş, maddenin dili güncelleştirilmiştir[517].

Madde gerekçesinde de belirtildiği üzere TTK m. 1141'de yer alan taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu Lahey Sözleşmesi m. 3 f. 1'de yer alan düzenlemeyle aynı doğrultudadır. Bu nedenle çalışmanın bu bölümünde Lahey Sözleşmesi ve LVK bakımından yapılan değerlendirmeler Türk hukuku için de geçerli olacaktır. Buna karşılık, Türk hukuku bakımından değerlendirilmesi gereken hususlar var ise ayrıca incelenecektir.

Hamburg Kuralları'na bakıldığında ise, belirtildiği üzere taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin ayrı bir düzenleme yer almamaktadır. Bu durum taşıyanın Hamburg Kuralları uyarınca gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu olmadığı anlamına gelmemekte, ayrıntılı şekilde değerlendirileceği üzere taşıyanın bu borcu, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin Hamburg Kuralları m. 5 kapsamında değerlendirilmektedir. Hamburg Kuralları m. 5 f. 1 uyarınca:

"(1) Taşıyan, eşyanın, zıya, hasar veya gecikme ile tesliminden ileri gelen zararlardan; zıya, hasar veya gecikmeye yol açan olayın eşya 4.madde uyarınca taşıyanın muhafazası altında bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur; meğerki, taşıyan olay ve neticelerini önlemek üzere makul surette

[515] TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 343-344.
[516] LVK m. 3 f. 1'de taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu LVK m. 3 f. 2'de ise yüke özen borcu düzenlenmektedir.
[517] TTK m. 1141'in gerekçesi için bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 343-344.

istenebilecek olan bütün tedbirlerin kendisi veya müstahdem ya da görevlileri tarafından alınmış olduğunu ispat etsin[518]*."*

düzenlemesine yer verilmektedir.

Hem milletlerarası sözleşmelerde hem de Türk hukukunda taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu bir makul özen borcu olarak düzenlenmiştir. Buna karşılık, Anglo-Sakson hukukunda bu bir garanti sorumluluğu olarak düzenlenmiştir. Öyle ki, sözleşmede buna ilişkin açık bir hüküm bulunmasa dahi taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun zımnen taahhüt edildiği kabul edilmektedir[519].

Çalışmanın bu bölümünde kısaca Anglo-Sakson hukuku kapsamında garanti sorumluluğu açıklanacak, daha sonra devamında milletlerarası sözleşmelerde yer alan düzenlemeler çerçevesinde taşıyanın makul özen borcu ele alınacaktır.

3.1.1. Garanti Sorumluluğu *(Absolute Obligation)*

Anglo-Sakson hukukunda taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu bir garanti sorumluluğu olarak düzenlenmektedir[520]. Diğer bir ifadeyle taşıyanın gemiyi elverişli hale getirmek için gerekli özeni göstermesi sorumluluktan kurtulması için yeterli sayılmamaktadır.

---

[518] Çeviri için bkz. Çağa, 1978, s. 332; Hükmün diğer tercümeleri için bkz. E. Göğer (1978). Birleşmiş Milletlerin Denizde Eşya Taşıma Hakkındaki 31 Mart 1978 Tarihli Milletlerarası Sözleşmesi (Hamburg Kuralları). *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,* C. 9, S. 3, 655-722, s. 675; C. Eken (2014). Hamburg Kuralları: Deniz Yoluyla Eşya Taşımasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu. *İstanbul Barosu Dergisi,* C. 88 S. 1, 314-340, s. 318.

[519] Yetiş Şamlı, 2013a, s. 487; M. Clarke (1977). Seaworthiness in Time Charters. *4 Lloyd's Maritime and Commercial Law Qarterly,* 493-497, s. 493; Wilson, 2010, s. 9; Eder vd.; 2015, s. 130; Shah, 1966, s. 104; Baatz, 2018a, s. 117.

[520] Sözer, 1975, s. 24; Bugden/Lamont-Black, 2013, s. 351; Wilson, 2010, s. 9; Özellikle İngiltere'de taşıyanın sorumluluğunun neden bir garanti sorumluluğu olarak düzenlendiğine dair bkz. Chacon, 2017, s. 44 vd.; B. Sözer (2014). Obligation of the Carrier to Make and Keep the Ship Seaworthy: Some Comments on Art. 14 of the Rotterdam Rules. *Studies in Memoriam of Professor Anthony M. Antapassis*, Athens: Athens Faculty of Law, s. 1049-1062.

Çarter partilerde ve eşya taşıma sözleşmelerinde denize elverişliliğe ilişkin herhangi bir tanım yer almamakta buna karşılık, taşıyanın garanti sorumluluğu çerçevesinde denize elverişli bir geminin denizden gelen olağan tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte bir gemi olması gerektiği *"tight and fit", "strong and staunch"* gibi kelimelerle ifade edilmekteydi[521]. Anglo-Sakson hukukunda, sözleşmede açıkça yer almasa dahi, eşya taşıma sözleşmesini kurmasıyla beraber taşıyanın zımni olarak gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmayı taahhüt ettiği kabul edilmektedir[522].

Belirtmek gerekir ki, taşıyanın garanti sorumluluğunun olması, taşıyanın geminin çıkacağı yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen bütün tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi temin etmesi gerektiği anlamına gelmemektedir[523]. Taşıyan, sözleşme uyarınca çıkacağı yolculuğa, taşıyacağı yüke ve yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen olağan tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte bir gemi sağladığı takdirde elverişliliği sağlamasına yönelik sorumluluğunu yerine getirecektir[524]. Ancak taşıyan gerekli özeni gösterdiğini ispatlayarak sorumluluktan kurtulamayacaktır[525]. Diğer bir ifadeyle taşıyan, Anglo-Sakson hukuku uyarınca denize elverişsizlikten ötürü kusuru olsun olmasın mutlak surette sorumlu olacaktır[526].

Garanti sorumluluğunun tanımlandığı *Steel v. State Line Steamship Co.*[527] davasında *Lord Blackburn,* sorumluluğu tarif ederken, taşıyanın navlun sözleşmesi uyarınca gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirme borcunu yerine getirmesi için sübjektif bir özen göstermesinin yeterli olmadığını, geminin kesin

[521] Girvin, 2017, s. 6.
[522] Eder vd. , 2015, s. 130.
[523] Carver/Colinvaux, 1982, s. 109; Wilson, 2010, s. 9; Girvin, 2019, s. 445.
[524] Kassem, 2006, s.71; Girvin, 2017, s. 17; Carver/Colinvaux, 1982, s. 109; Wilson, 2010 s. 10; Eder vd., 2015, s. 131; Girvin, 2019, s. 445.
[525] Baughen, 2015, s. 83.
[526] Girvin, 2017, s. 18; Girvin, 2011, s. 309; Anglo-Sakson hukukunda bu yönde bir düzenleme yer almasının nedeninin deniz yoluyla eşya taşımanın riskli olduğu ve bu riskin taşıyan tarafından kontrol edilmesi gerektiği olduğu yönünde bkz. Defossez, 2016, s. 239.
[527] Kararın künyesi için bkz. yuk. dn. 332.

olarak denize yola ve yüke elverişli halde olması gerektiğini ifade etmiştir[528]. Taşıyan ancak bu nitelikte bir gemi sağladığı takdirde sorumluluktan kurtulabilecektir. Taşıyan, gerekli özeni göstermesine rağmen keşfedemediği eksikliklerden ve arızalardan ötürü meydana gelen zararlardan da sorumlu olacaktır[529]. Diğer bir ifadeyle, gizli ayıplar bakımından da şayet gemi bu gizli ayıptan ötürü elverişsiz hale gelmiş ve taşıyan gizli ayıplara ilişkin bir sorumsuzluk kaydına yer vermemişse, taşıyan elverişsizlikten doğan zarardan sorumlu olacaktır[530].

Örneğin; *The Glenfruin*[531] davasına konu olan taşımada yük dolu gemide krank mili kırılmıştır. Krank milinin kırılmasının nedeni yanlış kaynak yapılması olup bunun gemi yolculuğa çıkmadan önce keşfedilmesi mümkün olmadığının anlaşılmasına rağmen mahkeme, donatanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunun bir garanti borcu olduğundan bahisle donatanın kurtarma masraflarına hak kazanamayacağına hükmetmiştir.

McFadden v. Blue Star Line[532] davasında ise, mahkeme taşıyanın sorumlu olup olmadığını değerlendirmek için objektif bir ölçü gerektiğine hükmetmiştir. Buna göre, geminin tedbirli ve basiretli bir taşıyan tarafından tüm ihtimaller göz önüne alınarak yolculuk başlangıcında elverişli halde bulundurulması gerekmektedir. Bu kapsamda taşıyan geminin elverişli olduğunu mutlak surette garanti etmekte ve taşıyanın eksikliği keşfedememesi mazeret sayılmamaktadır. Gemide bir arıza veya eksiklik olması halinde, tedbirli bir taşıyan bu durumu gemi yola çıkmadan önce bilseydi bu arızayı veya eksikliği gemi yolculuğa çıkmadan önce telafi edip

---

[528] *"there is a duty on the part of the person who furnishes or supplies that ship, or that ship's room, unless something be stipulated which should prevent it, that the ship shall be fit for its purpose. That is generally expressed by saying that it shall be seaworthy; and I think also in marine contracts, contracts for sea carriage, that is what is properly called a "warranty," not merely that they should do their best to make the ship fit, but that the ship should really be fit."* (1877) 3 App. Cas. 72, Westlaw UK; Girvin, 2017, s. 18; Kassem, 2006, s. 72; Eder vd., 2015, s. 118.
[529] Carver/Colinvaux, 1982, s. 110; Bugden/Lamont-Black, 2013, s. 351.
[530] Girvin, 2017, s. 18.
[531] (1885) 10 P.D. 103, Westlaw UK; Bugden/Lamont-Black, 2013, s. 351, dn. 46.
[532] [1905] 1 K.B. 697, Westlaw UK.

etmeyeceği sorusu sorulmalı ve bu soruya verilecek cevap olumlu olduğu takdirde geminin sefere elverişsiz olduğu kabul edilmelidir[533].

Belirtmek gerekir ki, keşfi mümkün olmayan zararlar bakımından da durum böyledir. Örneğin; gemi yolculuk sırasında topuk atlamış, taşıyan geminin karinasının zarar görmüş olabileceğini düşünerek ara limanda bir dalgıç vasıtasıyla geminin karinasını kontrol ettirmiş ancak buna rağmen geminin karinasında meydana gelen çatlağı keşfedememiş ise, geminin karinasının çatlak olduğunu bilseydi bu çatlak sebebiyle gemiyi yola çıkarmayacağından gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirme borcu ihlal edilmiş olacaktır.

Bu çerçevede, Anglo-Sakson hukuku uyarınca taşıyanın garanti sorumluluğunu yerine getirip getirmediği bu objektif ölçü çerçevesinde değerlendirilecek, tedbirli bir taşıyanın gemiyi o şekilde yolculuğa çıkarmayacağı sonucuna varılırsa taşıyan gerekli özeni gösterse ve eksikliği keşfedemese dahi sorumlu olacaktır.

Anglo-Sakson hukukunda her ne kadar taşıyanın sorumluluğu bir garanti sorumluluğu olarak düzenlense de taşıyanlar sözleşmeye veya konişmentoya koyacakları bir sorumsuzluk kaydıyla sorumluluklarını bertaraf edebileceklerdir[534]. Ancak bu kayıtlardaki ifadenin anlaşılabilir olması gerekmektedir[535]. Zira genel veya muğlak sorumsuzluk kayıtları bazen mahkemeler tarafından kabul edilmemekte, sorumsuzluk kayıtlarına rağmen taşıyanlar sorumlu tutulabilmektedir[536]. Mahkeme kararlarına göre bu kayıtlar açık, uygun ve geçerli bir şekilde kaleme alınmalıdır[537].

---

[533] Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: *"Would a prudent owner have required that it should be made good before sending his ship to sea had he known of it? If he would, the ship was not seaworthy within the meaning of undertaking."* Girvin, 2017, s. 19; Girvin, 2011, s. 385; Eder vd., 2015, s. 118; Wilson, 2010, s. 10; Djadjev, 2016, s. 42.
[534] Kassem, 2006, s. 73; Girvin, 2017, s. 18; Eder vd., 2015, s.121; Carver/Colinvaux, 1982, s. 126.
[535] Gaskell/Debattista/Swatton, 1987, s. 191.
[536] Cooke vd., 2014 , s. 233; Baughen, 2015, s. 83.
[537] Bkz. *Onego Shipping & Chartering BV v JSCArcadia Shipping M/V*, [2010] EWHC 777 (Comm); *Court Line Ltd v Canadian Transport Co Ltd*, [1940] A.C. 934, Westlaw UK; Bu kararlara ilişkin değerlendirme için bkz. Wilson, 2010, s. 10; Girvin, 2017, s. 19.

Konişmentoda yer alan sorumsuzluk kaydının geçerli sayıldığı sayılı davalardan biri olan *The Irbenskiy Proliv*[538] davasına konu olan taşımada, gemi donmuş tavuk parçası yükünü Brezilya'dan Japonya'ya taşımaktadır. Yükler gemiye yüklendiğinde yüklerin haricen iyi hal ve durumda olduğuna dair konişmentoda kayıt yer almaktadır[539]. Ambarlardaki soğutma sisteminin bozulması neticesinde yükler zarar görmüş, davacı taşıyanın gemiyi yüke elverişli hale getirmek için gereken özeni göstermediğinden bahisle zararının tazmin edilmesini talep etmiştir. Konişmentonun arka yüzünde, "*taşıyan eşyanın zıyaı veya hasarından veya eşya ile ilgili herhangi bir zarardan (bozulma, gecikme ve pazar kaybı da dahil olmak üzere) zarar ne şekilde meydana gelirse gelsin (ister denize elverişsizlikten ya da geminin veya başka bir geminin, yardımcı geminin, layterin veya teknenin ya da başka herhangi bir aracın elverişsizliğinden veya hangi nedenle olursa olsun) hata, kusur ve ihmallerinden veya başkaca nedenlerden sorumlu olmayacağı*[540]" kaydına yer verilmiştir. Yargılamada, sorumsuzluk kaydı geçerli kabul edilmiş ve davacının talepleri reddedilmiştir.

Özetlemek gerekirse, Anglo-Sakson hukuku uyarınca taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu bir garanti sorumluluğu olarak karşımıza çıkmakta, taşıyan gereken özeni gösterdiğini ispatlasa dahi sorumlu tutulmaktadır. Yolculuk öncesinde keşfedilmesi mümkün olmayan eksiklikler ve arızalar dahi taşıyanın sorumluluğuna yol açmakta ancak taşıyan sözleşmeye veya konişmentoya[541] koyabileceği bir sorumsuzluk kaydı ile sorumluluğunu bertaraf

---

[538] *Mitsubishi Corporation v Eastwind Transport Limited*, [2004] EWHC 2924 (Comm); [2005] 1 All E.R. (Comm) 328; [2005] 1 Lloyd's Rep. 383; Westlaw UK; Wilson, 2010, s. 10; J. Andrewartha/ Z. Stone (2005). English Maritime Law Update: 2004. *Journal of Maritime Law and Commerce,* vol. 36, no. 3, s. 307-342, s. 314 vd.

[539] Uyuşmazlığa konu olan olayda 19 konişmento bulunmaktadır. Konişmentolara Lahey, Lahey-Visby Kuralları uygulanmamaktadır. Zira uygulanacak hukukun Lahey veya Lahey Visby Kuralları olması halinde böyle bir sorumsuzluk kaydının kabulü mümkün değildir.

[540] Sözleşmede yer alan sorumsuzluk kaydı şu şekildedir: *"4. Carrier's exemption clause. Subject to clause 1 hereof the Carrier shall not be responsible for loss or damage to or in connection with the Goods of any kind whatsoever (including deterioration, delay or loss of market) however caused (whether by unseaworthiness or unfitness of the vessel or any other vessel, tender, lighter or craft or any other mode of conveyance whatsoever or by faults, errors or negligence, or otherwise howsoever)."*

[541] İngiliz mahkemesi kararlarında konişmentoya konulan sorumsuzluk kayıtların, bu kayıtlara ilişkin düzgün bir bildirim yapılmadığı gerekçesiyle geçersiz sayıldığı ve fakat bu kayıtların

edebilmektedir. Diğer taraftan vurgulamak gerekir ki, sözleşmelere eklenen sorumsuzluk kayıtları mahkemeler tarafından titizlikle denetlenmektedir. Bu çerçevede, şayet taşıyan sorumluluktan kurtulmak istiyor ise, sözleşmede yer alan bu kaydın açık, anlaşılır bir dilde olması hususuna dikkat etmesi gerekmektedir[542].

3.1.2. Özen Borcu *(Due Diligence)*

Lahey Sözleşmesi'nin 1924 yılında kabul edilmesiyle beraber Lahey Sözleşmesi m. 3 f. 1'de taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu bir özen sorumluluğu şeklinde düzenlenmiştir[543].

Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu ilk kez 1882 tarihinde gerçekleştirilen Liverpool Konferansı'nda sonrasında oluşan taslak metinde bir makul özen borcu *("obligation to exercise due diligence")* olarak öngörülmüştür[544]. Taslak metinden sonra bu ifadeye yer verilen ilk kanun Harter Act'tir[545].

Harter Act düzenlemesinde taşıyanın sorumluluğu bir özen sorumluluğu olarak düzenlenmemiş ancak taşıyanın kanuni istisnalardan ancak makul özeni gösterdiğini ispatlaması halinde yararlanabileceği hüküm altına alınmıştır[546]. Bununla birlikte taşıyanın sorumluluğunu navlun sözleşmesinde bir özen

geçerliliğine ilişkin olarak kamu düzenine aykırılık bakımından bir değerlendirme yapılmadığı buna karşılık Amerikan mahkemesi kararlarında konişmentoya konulan sorumsuzluk kayıtlarının kamu düzenine aykırı olduğu gerekçesiyle geçersiz sayıldığı yönünde bkz. Shah, 1966, s. 97.

[542] *Girvin* tarafından Singapur Temyiz Mahkemesi tarafından verilen *Sunlight vs. Ever Lucky* karara ilişkin değerlendirmede, bu kararın Anglo-Sakson hukuku bakımından önemli olduğu zira kararda İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Imvros* kararında sorumsuzluk kayıtlarına ilişkin hatalı değerlendirme yapıldığı sonucuna varıldığı, taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin olarak sorumluluğunu bertaraf etmek istemesi halinde sorumsuzluk kayıtlarının açık, anlaşılır ve kesin bir şekilde kaleme alınmış olması gerektiği, kayıtlarda yer alan "*however caused*" vb. ifadelerin yeterli olmadığına hükmedildiği belirtilmiştir. Karara ilişkin değerlendirme için bkz. S. Girvin (2004). Exempting Clauses and The Obligation to Provide a Seaworthy Vessel at Common Law. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, s. 297 vd.

[543] Sözer, 1975, s. 24; Kassem, 2006, s. 73; Djadjev, 2016, s. 40.

[544] Sturley, 1991, s. 7.

[545] Bkz. 1. Bölüm 1.2.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[546] Carver/ Colinvaux,1982, s. 335; Kassem, 2006, s.74; Villareal, 1971, s. 764.

yükümlülüğü olarak kararlaştırma imkânı getirilmiştir[547]. Harter Act'e benzer düzenlemeler Harter Act'i takiben bazı ülke hukuklarında kabul edilmiştir[548].

Taşıyanın gemiyi denize yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü bir özen borcu olarak milletlerarası sözleşmelerde ilk kez Lahey Sözleşmesi'nde düzenlenmiştir. Lahey Sözleşmesi ve LVK'da yer alan düzenleme uyarınca taşıyanın gemiyi denize elverişli hale getirmesi için göstermesi gereken özen yükümlülüğü Sözleşme'nin 3. maddesinde düzenlenmiştir. Bu maddenin İngilizce metninde taşıyanın özen yükümlülüğü için *"due diligence"*[549] ifadesi kullanılmıştır[550]. Sözleşme'nin resmi Fransızca metninde ise, metinde *"diligence raisonnable"* ifadesi yer almaktadır. Buradaki ifadeden de taşıyan için bir garanti sorumluluğu değil özen sorumluluğu öngörüldüğü açıkça anlaşılmaktadır[551]. Zira taşıyanın mutlak bir özen değil makul bir özen göstermesi gerektiği ifade edilmiştir. Dolayısıyla, Anglo-Sakson hukukunda kabul edilen garanti sorumluluğu anlayışı terk edilerek, taşıyanın sorumlu olması için Lahey Sözleşmesi ve LVK uyarınca kusurlu olması gerekmektedir[552].

LVK m. 4 f. 1 c. 1'de de makul özen ifadesi yer almaktadır. Hükümde taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun bir kusur sorumluluğu olduğu tekrar ortaya konulmuştur. Buna göre, zıya veya hasar taşıyanın, LVK m. 3 f. 1 uyarınca gemiyi denize elverişli halde bulundurmak için makul özeni göstermemesinden kaynaklanmadığı sürece, taşıyan ya da gemi,

---

[547] Villareal, 1971, s. 764; Harter Act ile Lahey Sözleşmesi arasındaki farkın Harter Act uyarınca meydana gelen zarar ile taşıyanın makul özeni göstermemesi neticesinde olup olmadığının bir önemi yok iken, Lahey Sözleşmesi m.4 düzenlemesi pozitif bir düzenlemedir yani taşıyan makul özeni gösterdiğini ispatladığı takdirde deniz elverişsizlikten sorumlu olmayacaktır. Bkz. Carver/ Colinvaux, 1982, s. 481.

[548] Chacon, 2017, s. 111.

[549] *Ünan/Yazıcıoğlu/Atamer/Damar/Süzel* tarafından yapılan çeviride *"due diligence*" ifadesinin karşılığı olarak "makul özen" ifadesi kullanılmış olup çalışmada da bu ifade kullanılacaktır. Ünan vd., 2013, s. 183.

[550] "*The carrier shall be bound before and at the beginning of the voyage to exercise due diligence to…"*

[551] Tetley, 2008, s. 877; Villareal, 1971, s. 766.

[552] Yetiş Şamlı, 2013a, s. 488.

denize elverişsizlikten ötürü meydana gelen hasar veya zıyadan sorumlu olmayacaktır.

Hamburg Kuralları'nda ise, taşıyanın genel olarak sorumluluğunun düzenlendiği Hamburg Kuralları m. 5 uyarınca taşıyanın sorumluluğu LVK'da olduğu gibi bir özen sorumluluğu olarak düzenlenmiş ancak *"due diligence"* ifadesi yerine *"reasonable measures"* ifadesi kullanılmıştır.

Rotterdam Kurallarının 14. maddesinde ise LVK ile aynı yönde bir düzenlemeye yer verilerek hükümde *"due diligence"* ifadesi kullanılmıştır.

TTK'da ise taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu LVK m.3'te yer alan düzenlemeyle paralel bir şekilde bir özen yükümlülüğü olarak düzenlenmiştir. Kanun koyucu TTK m. 1141 hükmünde "*due diligence"* ifadesine karşılık gelecek şekilde "*tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen"* ifadesini kullanmıştır.

3.1.2.1. Lahey Sözleşmesi ve Lahey Visby Kuralları Uyarınca Makul Özen Borcu

3.1.2.1.1. Makul Özen Borcunun Tanımı

Lahey Sözleşmesi ve LVK uyarınca taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurması için göstermesi gereken makul özenin hangi anlama geldiğine ilişkin bir tanıma yer verilmemiştir[553]. Bu bakımdan, resmi metindeki *"due diligence"* ifadesinin ne şekilde yorumlandığının tespiti önem taşımaktadır.

[553] Makul özen borcu *(due diligence)* kavramına ilişkin olarak yapılan bir çalışmada bu kavramın kökeninin Roma hukukuna dayandığı hem Anglo-Sakson hukuku hem de Kara Avrupası hukuku tarafından kullanımının devam ettirildiğine dair değerlendirme için bkz. Chacon, 2017, s. 111; C. Pejovic (2017). The Basis of Carrier's Liability: From Roman Law to the Rotterdam Rules. *Asian Business Lawyer,* 20, 15-36, s. 21-22.

"Diligence" kelimesinin hukuki tanımı, halin şartlarına göre bir kimsenin göstermesi gereken özen ve ihtiyat şeklinde yapılmaktadır[554]. Bir tanıma göre ise, özen (*diligence),* kusuru belirlemek, ölçmek için bir standarttır[555]. "*Due*" kelimesi ise, kanuni, makul, uygun (*rightful, proper, fitting)* kelimeleriyle tanımlanmıştır. Bu kelimelerin bir araya gelmesiyle oluşan "*due diligence"* kavramı ise dilimize makul özen şeklinde çevrilmiştir[556].

"Due diligence" ifadesinin tanımına öğreti ve mahkeme kararlarında da yer verildiği görülmektedir. *Tetley'*e göre, makul özen, LVK m. 3 f. 1 b. (a), (b) ve (c)'de yer alan yükümlülüklerin yerine getirilmesi için taşıyan tarafından gösterilen gerçek, yeterli ve makul gayrettir[557].

Lousiana Bölge Mahkemesi, *Itoh&Co. (America) v. M/V Hans Leonhardt*[558] uyuşmazlığında, *Black's Law Dictionary*'de yer alan tanıma atıf yaparak *"due diligence"* kavramını şu şekilde tanımlamıştır:

"Makul özen basiretli bir kişiden belirli şartlar altında, mutlak bir standarda bağlanmaksızın ancak o duruma ilişkin olgular da dikkate alınarak göstermesi beklenen ihtiyat, etkinlik ve özen ölçüsüdür[559]."

Öğretide[560] ve İngiliz mahkemesi kararlarında makul özen borcunun, Anglo-Sakson hukukunda yer alan özen kavramı *(duty of care)* ile eş anlamlı olduğu ifade edilmektedir. Tanım vermek yerine İngiliz hukukunda yer alan bu kavram ile aynı anlama geldiğinin kabul edilmesi İngiliz mahkemelerinin gereksiz tanımlar yapma

---

554 *"The degree of a care and caution required by the circumstances of a person",* https://www.dictionary.com/browse/diligence Erişim Tarihi: 03.07.2018.
555 Chacon, 2017, s. 111.
556 Ünan vd., 2013, s. 183.
557 *"Due diligence to make the vessel seaworthy may be defined as a genuine, competent and reasonable effort to the carrier to fulfil obligations, set out in subparagraphs (a), (b) &(c) of the art. 3(1) of Hague or Hague Visby Rules"*, Tetley, 2008, s. 876.
558 719 F. Supp. 479.
559 *"[s]uch a measure of prudence, activity, or assiduity, as is properly to be expected from, and ordinarily exercised by, a reasonable and prudent man under the particular circumstances; not measured by any absolute standard, but depending on the relative facts of the special case."*
560 Eder vd., 2015, s. 348; Wilson, 2010, s. 188; Girvin, 2011, s. 423.

konusundaki geleneksel tutumlarından ileri gelmektedir[561]. Nitekim İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Muncaster Castle*[562] ve *The Eurasion Dream*[563] kararlarında *"due diligence*" ifadesinin "*duty of reasonable care*" ile aynı anlama geldiği ifade edilmiştir.

Yerleşmiş mahkeme kararlarında yer verilen tanımlamalar ve öğretide yer alan görüşler göz önünde bulundurulduğunda, makul özen kavramını, taşıyanın gemiyi denize elverişli hale getirme borcunu yerine getirmek için özenli bir taşıyandan makul olarak beklenecek her türlü tedbiri almış olmak için göstermiş olduğu özen olarak açıklamak mümkündür.

Örneğin; *The Kapitan Sakharov*[564] davasında, yargıç makul özenin gösterilip gösterilmediğini değerlendirmek için taşıyanın, taşıyanın adamlarının veya bağımsız alt yüklenicilerin, yolculuk başlangıcında, geminin çıkacağı yolculuktan ileri gelecek olağan kazalara karşı elverişli olması için gerekli özenin gösterilip gösterilmediğine bakılması gerektiğini belirtmiştir. Makul özen borcunun yerine getirildiğinin tespitinde ise, uluslararası standartlar ve somut olayın özellikleri de dikkate alınmak suretiyle objektif bir ölçü esas alınarak, basiretli bir taşıyanın

[561] Chacon, 2017, s. 112; M.A. Clarke (1976). *Aspects of the Hague Rules: A Comparative Study in English and French Law*. The Hague: Martinus Nijhoff, s. 205.

[562] Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: "*An obligation to exercise due diligence is to my mind indistinguishable from an obligation to exercise reasonable care - a concept not unfamiliar in English law, and one to be sharply distinguished from the obligation, to which certain relationships give rise, to see that care is taken" Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co Ltd (The Muncaster Castle),* [1960] 1 Q.B. 536, Westlaw UK.

[563] *The exercise of due diligence is equivalent to the exercise of reasonable care and skill: 'Lack of due diligence is negligence; and what is in issue in this case is whether there was an error of judgment that amounted to professional negligence.' Papera Traders Co. Ltd v. Hyndai Merchant Marine Co. Ltd*. [2002] 1 Lloyd's Rep. 719, Westlaw UK.

[564] "*NSC was required under Article III, Rule 1, of the Hague Rules to exercise due diligence to make the vessel seaworthy. The Judge correctly took as the test whether it had shown that it, its servants, agents or independent contractors, had exercised all reasonable skill and care to ensure that the vessel was seaworthy at the commencement of its voyage, namely, reasonably fit to encounter the ordinary incidents of the voyage. He also correctly stated the test to be objective, namely to be measured by the standards of a reasonable shipowner, taking into account international standards and the particular circumstances of the problem in hand."* Northern Shipping Co v Deutsche Seereederei GmbH (formerly Deutsche Seereederei Rostock GmbH), [2000] 2 Lloyd's Rep. 255; [2000] C.L.C. 933, Westlaw UK.

göstermesi gereken özenin gösterilip gösterilmediğine bakılarak bir değerlendirme yapılması gerektiğine hükmetmiştir.

Bu halde, makul özen açısında değerlendirme yapılırken objektif bir ölçüt olarak somut olayda basiretli, makul bir taşıyanın[565] göstermesi gereken özenin gösterilip gösterilmediğine bakılarak karar verilebilecektir. Ancak belirtmek gerekir ki, gösterilmesi gereken özen her somut olay bakımından değişiklik gösterebilecektir, dolayısıyla değerlendirmenin olay bazında yapılması gerekmektedir[566].

Tüm bu bilgiler ışığında, gemiyi denize elverişli hale getirme borcu bakımından, basiretli, makul bir taşıyanın somut olayın şartları da dikkate alınarak, o zamanın hal ve şartlarında alınması gereken tüm tedbirleri alması halinde makul özenin gösterilmiş olduğu sonucuna varılacaktır[567].

3.1.2.1.2. Makul Özen Borcunun Önemi

Taşıyanın sorumluluğunun tespiti için bu özen yükümlülüğünün kapsamının belirlenmesi büyük önem taşımaktadır. Gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek için makul özeni gösterdiğini ispat eden taşıyan, LVK m. 4 f. 1 uyarınca gemi yolculuk başlangıcında denize elverişsiz dahi olsa LVK m. 4 f. 2'de sayılan haller neticesinde zararın meydana geldiğini ileri sürerek kusursuz sayılacaktır[568].

Taşıyan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek için makul özeni gösterdiğini ortaya koyamadığı takdirde, LVK m. 4 f. 2'de yer alan örneğin teknik kusur ve yangın gibi sorumsuzluk sebeplerinden yararlanamayacaktır. Zira LVK

[565] İngiliz hukukunda, Roma hukukundan gelen iki farklı derece özen yükümlülüğü olduğu bunlardan birinin *exacta diligentia* ya da *utmost diligence* olarak bilinen düşünceli, iyi bir kimsenin göstermesi gereken azami özen olduğu diğerinin ise *quantum in suis rebus adhiebere solitus est* olarak bilinen bir kimsenin kendi işinde gösterdiği özen olduğu, iş taşıma hukuku olduğunda taşıyandan beklenen makul özenin basiretli bir taşıyanın göstermesi gereken özen olduğu yönünde bkz. Chacon, 2017, s. 117.
[566] Kassem, 2006, s. 76.
[567] Kassem, 2006, s. 76; Sözer, 2014, s. 1054.
[568] Kassem, 2006, s. 76; Girvin, 2011, s. 428.

uyarınca taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu diğer borçlarına göre öncelikli ve üstün niteliklidir[569]. Sorumsuzluk nedenlerinden yararlanmak isteyen taşıyanın öncelikle gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek için makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmesi gerekecektir.

Taşıyanın LVK m. 4 f. 2'de yer alan sorumsuzluk nedenlerinden yalnızca gemiyi denize elverişli halde bulundurmak için makul özen yükümlülüğünü yerine getirdiği halde faydalanabileceği hem milletlerarası sözleşmenin hazırlık çalışmalarından hem LVK m. 3 f. 2'nin lafzından hem de bu doğrultuda verilen yargı kararlarından anlaşılmaktadır.

Hazırlık çalışmaları incelendiğinde, 31 Ağustos 1921 tarihli oturumda Lahey Sözleşmesi m. 4 f. 1 hükmü tartışılırken, delegelerden biri, m. 4 f.1 uyarınca gerek taşıyanın gerekse geminin denize elverişsizlikten doğan veya kaynaklanan zıya yahut hasardan makul özen yükümlülüğünü yerine getirdiği takdirde sorumlu olmayacağını, m. 4 f. 2'de bir istisna listesi verildiğini, söz gelimi denizin veya seyrüsefere elverişli diğer suların tehlike ve kazalarından meydana gelen zıya veya hasardan taşıyanın sorumlu olmayacağının düzenlendiği ve bu fıkrada hiçbir şey belirtilmeksizin sadece taşıyanın sorumsuz olacağının düzenlendiğini belirtmiştir. Şayet, denize elverişsiz bir şekilde yolculuğa çıkan bir gemi, denizden gelen tehlikelerden ötürü batmış ise bu halde Lahey Sözleşmesi m. 4 f. 2 uyarınca taşıyanın sorumlu olmayacağını ifade etmiştir[570]. Buna karşılık bir başka delege ise, kuralların tam aksi yönde olduğunu ifade etmiştir. Gemi, yolculuk başlangıcında elverişsiz olmasından ötürü denizden gelen tehlikeler neticesinde batmış ise, sakin bir havada batmayacak nitelikte bir gemi olmuş olsa dahi, denizden gelen bir tehlikeden değil, geminin denize elverişsizliğinden söz edileceğini belirtmiştir[571].

[569] Öğretide ve mahkeme kararlarında bu borç "*overriding obligation*" olarak ifade edilmektedir. *"Overriding obligation"* ifadesi çalışmanın yazarı tarafından "öncelikli ve üstün nitelikli bir borç" olarak tercüme edilmiştir
[570] Bkz. *Mr Rudolf*, Berlingieri, 1997, s. 365.
[571] Bkz. *Lord Philmore*, Berlingieri, 1997, s. 365.

LVK m. 3 f. 2'nin lafzına bakıldığında LVK m. 3 f. 1'in aksine hüküm *"4'üncü madde hükmü saklı kalmak kaydıyla"*[572] ifadesiyle başlamaktadır. Öyleyse, hükümlerin kaleme alınış şekline de bakıldığında, LVK m. 3 f. 1'deki yükümlülüğünü yerine getirmeyen taşıyanın LVK m. 4 f. 2'de öngörülen istisnalarından yararlanması mümkün gözükmemektedir[573].

Hem İngiliz mahkemesi tarafından verilen kararlarda hem de öğretide taşıyanın bu borcu öncelikli ve üstün nitelikli bir borç[574] olarak tanımlanmaktadır. Taşıyanın bu borcunu yerine getirmeden, milletlerarası sözleşmede öngörülen sorumsuzluk nedenlerinden faydalanamayacağı hususunda fikir birliği bulunmaktadır. Nitekim İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Aconcagua*[575] kararında da bu durum açık bir şekilde ortaya koyulmaktadır. Karara konu olan olayda, konteyner içinde bulunan kalsiyum hipoklorit yükünün patlaması neticesinde gemide yangın çıkmıştır. Tehlikeli bir yük olan kalsiyum hipoklorit yükü IMDG Kodu kuralları uyarınca ısı kaynaklarından uzak bir şekilde istiflenmelidir. Buna karşılık olayda, konteyner, yakıt tankının yanına istiflenmiştir. Geminin tropik sularda yolculuğu sırasında yüksek ortam sıcaklığı nedeniyle yakıt tankı ısınmıştır. Mahkeme, yangının iki nedenle meydana gelmiş olma ihtimali üzerinde durmuştur. Birinci ihtimal, yangın IMDG Kod kurallarına aykırı olarak konteynerin yakıt tankının yanına yüklenmiş olmasından ve yakıt tankının ısınması neticesinde meydana gelmiştir. İkinci olasılık ise, yangın konteynere yüklenmiş kalsiyum hipoklorit yükünün uygun olmayan niteliğinden ötürü (yükün anormal termal instabilitesi vardır) meydana gelmiştir. Mahkeme kararında, yangının bahsi geçen bu iki nedenden ötürü meydana gelmiş olması halinde, yangının çıkmasında geminin

---

[572] Sözleşmenin resmi İngilizce metnin "*Subject to the provisions of Article 4"* ifadesi yer almaktadır.

[573] Girvin, 2011, s. 429; Chacon, 2017, s. 121; Clarke, 1976, s. 141; Karan, 2004, s. 109.

[574] Bkz. yuk dn. 569.

[575] Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: *It is well established that a carrier, such as CSAV, is not entitled to an indemnity under Article IV, Rule 6 if its loss results from two causes (a) the shipment of dangerous goods not knowingly consented to; and (b) the carrier's overriding obligation of seaworthiness under Article III, Rule 1" Compania Sud Americana de Vapores S.A. v Sinochem Tianjin Import and Export Corp,* [2009] EWHC 1880 (Comm) 2009 WL 2207437; Aynı yönde kararlar için bkz. *Mediterranean Freight Services Ltd v BP Oil International Ltd ('The Fiona'),* [1994] C.L.C. 808, Westlaw UK.

elverişsiz olmasının baskın etken ya da yalnızca bir etken olması bakımından hiçbir fark olmadığı belirtilmiştir. Yangının çıkmasına geminin elverişsizliği de etki etmiş ise bu halde LVK m. 4 f. 6[576] uyarınca taşıyanın yükle ilgiliden herhangi bir zarar talebinde bulunamayacağı, zira LVK m. 3 f. 1 gereği taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurmak için makul özen yükümlülüğünün öncelikli ve üstün nitelikli bir borç olduğu ifade edilmiştir.

Görüldüğü üzere hazırlık çalışmaları, LVK m. 3 f. 2'nin lafzı ve mahkeme kararları uyarınca, taşıyan LVK m. 4 f. 2'de yer alan sorumsuzluk nedenlerinden veya söz gelimi LVK m. 4 f. 6'ya dayanarak tazminat istemlerinden ancak gemiyi LVK m. 3 f. 1 anlamında elverişli halde bulundurmak için makul özen yükümlülüğünü yerine getirdiği takdirde yararlanabilecektir.

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek için makul özeni göstermiş olması ve bunu ispatlaması bu istisnalardan yararlanabilmesi için bir ön koşuldur. Zira taşıyan makul özeni gösterdiğini ispatladığında, gemi elverişsiz dahi olsa bu durumda istisnalardan yararlanabilecektir.

Bu kapsamda, taşıyanın ne zaman makul özeni göstermiş sayılacağı, makul özen borcunun özellikleri, özellikle bu borcun bir başkasına devredilip devredilemeyeceği taşıyanın sorumluluğu açısından büyük önem taşımakta olup, bunların ayrı ayrı incelenmesi gerekmektedir.

3.1.2.1.3. Makul Özen Borcunun Özellikleri

3.1.2.1.3.1. Göreceli Olması

Makul özen gösterme yükümlülüğü göreceli bir kavramdır[577]. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmesi için göstermesi gereken özen her somut olay bakımından farklılık arz edecek ve

[576] LVK m. 4 f. 6 için bkz. Tetley, 2008, s. 1117 vd.; Treitel/Reynolds, 2011, s. 747.
[577] Sözer, 2014, s. 1049 vd.

geminin yapacağı yolculuğa, taşıyacağı yüke göre değişkenlik gösterecektir[578]. Öyleyse makul özen için bir kural oluşturmak mümkün değildir.

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün yerine getirilip getirilmediğini tespit ederken geminin elverişliliğinin hem objektif ölçülerle hem de somut olayın şartlarına göre iki türlü değerlendirilmesi gerekmektedir[579].

Makul özenin gösterilip gösterilmediği belirlenirken olayın gerçekleştiği zamandaki teknolojik şartlar ve taşıma endüstrisinin uygulamaları belirleyici olacaktır[580].

Geminin denize, yola ve yüke elverişliliğine ilişkin objektif ölçütler mevzuat ile getirilmektedir. Diğer bir ifadeyle, bir geminin objektif kriterler çerçevesinde yapılan bir değerlendirme ile denize, yola ve yüke elverişli olduğundan bahsedilebilmesi için SOLAS, STCW gibi mevzuatlar ile getirilen asgari standartlara uygun bir gemi olması gerekmektedir[581]. Mevzuat ile getirilen asgari şartlar her somut olayın gerçekleştiği an itibarıyla değerlendirilmelidir[582].

Söz gelimi, İngiliz mahkemesi önünde görülen 1998 tarihli *The Eurasian Dream* uyuşmazlığında, gemide yangın meydana gelmiştir. Mahkeme, 1998 yılının uygulamalarını ve şartlarını değerlendirerek o dönem için gemide ISM sertifikalarının bulunmasına gerek olmadığına, dolayısıyla bu eksiklikten ötürü donatanın sorumlu olmadığına hükmetmiştir[583].

---

[578] Tetley, 2008, s. 898.
[579] Chacon, 2017, s. 124.
[580] Kassem, 2006, s. 86; Djadjev, 2016, s. 42. Örneğin makul özen borcunu yerine getirmiş olmak için eski gemilere daha sık ve daha kapsamlı muayene yapılması gerektiği yönünde bkz. Villareal, 1971, s.768.
[581] Chacon, 2017, s. 124; Cooke vd., 2014, s. 238; Kassem, 2006, s.86-87; Sözer, 2014, s. 1049 vd.
[582] Tetley, 2008, s. 930.
[583] "*It is common ground that at the time, the vessel was not required to be certified for ISM. It is therefore erroneous to criticise the vessel or her owners/operators for failing to ensure that the vessel was ISM certified or equipped for ISM certification." Papera Traders Co Ltd v Hyundai Merchant Marine Co Ltd,* [2002] EWHC 118 (Comm); [2002] 1 Lloyd's Rep. 719, Westlaw UK.

Buna karşılık, 2017 tarihli *MT Cape Bonny Tankschiffahrts GmbH & Co KG v Ping An Property and Casualty Insurance Co of China Ltd, Beijing Branch,* davasında mahkeme, 1984 yılından bu yana gemi maliklerinin gemilerinde emniyetli ve etkin bir yönetim sistemi temin etmeleri gerektiğine bu kapsamda ISM Kod kralları uyarınca, bütün gemi maliklerinin "Güvenli Yönetim Sistemi"ne (SMS) sahip olmalarının zorunlu olduğuna ve bunun donatanın sorumluluğunun bir yansıması olduğuna karar vermiştir[584].

Görüldüğü üzere, yaklaşık yirmi yıl arayla verilen iki farklı kararda aranan objektif standartlar dahi olayın gerçekleştiği döneme göre değişkenlik göstermekte, dolayısıyla taşıyanın göstermesi gereken makul özenin içeriği de zaman içinde değişmektedir.

Özellikle ISM Kod kurallarıyla getirilen düzenleme, taşıyanın makul özen borcu bakımından belirli bir standart getirmekte olduğu ileri sürülmektedir[585]. Kanaatimce, ISM Kod kuralları ve geminin doğrudan veya dolaylı olarak denize, yola ve yüke elverişliliğine ilişkin düzenlemeler objektif bakımdan geminin elverişliliğini belirlemede bir ölçü olacaktır. Buna karşılık, yalnızca ISM Kod kurallarına ve sair mevzuat hükümlerine uyum sağlamak taşıyanın makul özen borcunu yerine getirdiği anlamına gelmemekle beraber kurallara uyma zorunluluğu makul özen borcunun yerine getirilmiş olmasının bir ön koşulu olarak değerlendirilebilecektir.

Teknolojik gelişmeler çerçevesinde, hukuk kuralları da bu gelişmelere paralel olarak değişecek, somut olayın meydana geldiği andaki koşullara göre

---

[584] *"It is well recognised and has been since 1984 (following developments in the law relating to the limitation of shipowners' liabilities between 1960 and 1984) that shipowners themselves owe a duty to ensure the safe and efficient management of their vessels; see, for example, The Marion [1984] 2 Lloyd's Reports 1 at p.4 per Lord Brandon. That duty cannot be discharged by relying upon the master or chief engineer to exercise their own duty to ensure the safe and efficient management of their vessel. The ISM Code, pursuant to which all shipowners must have an SMS, reflects the shipowners' own duty." MT Cape Bonny Tankschiffahrts GmbH & Co KG v Ping An Property and Casualty Insurance Co of China Ltd, Beijing Branch*, [2017] EWHC 3036 (Comm); [2018] 1 Lloyd's Rep. 356, Westlaw UK.

[585] Cooke vd., 2014, s. 227; Kassem, 2006, s. 86-87.

değerlendirme yapılması gerekecektir. Ancak belirtmek gerekir ki, bu taşıyanın her zaman en son teknolojik özellikleri haiz bir gemiye sahip olması gerektiği anlamına gelmemekte[586], buna karşılık basiretli bir taşıyanın gelişen teknolojiye de takip etmesi gerekmektedir[587].

Geminin denize, yola ve yüke elverişliliği de buna paralel olarak taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğü de görecelidir[588]. Bu yönde değerlendirme yapılırken, objektif ölçütlerin yanı sıra; geminin çıkacağı yolculuk, yolculuğun gerçekleşeceği zaman, taşınacak yükün özellikleri, mevsim koşulları gibi etkenlerin göz önünde bulundurulması gerekmektedir[589]. Her somut olayın kendine özgü koşulları geminin denize, yola ve yüke elverişliliği bakımından makul özen yükümlülüğünün yerine getirildiğinin tespitinde önem taşımakta, geminin denize, yola ve yüke elverişli olması bakımından kesin, tek ve genel bir standart getirmek mümkün gözükmemektedir[590]. Söz gelimi, geminin Kuzey Atlantik'e yapacağı yolculuk öncesinde bu yolculuk bakımından taşıyanın göstermesi gereken makul özen ile geminin sakin hava koşullarında gerçekleştireceği bir yolculuk için göstermesi gereken makul özen aynı olmayacaktır[591].

Milletlerarası sözleşmeler yalnızca asgari standartlar getirmekte, bu kapsamda taşıyanın yükümlülükleri dahi olayın meydana geldiği zamana göre farklılıklar gösterebilmektedir.

Taşıyanın yükümlülüğü, eşyanın taşınması değil, her taşıma bakımından, taşınacak yükün özelliklerine, yük ile yapılacak yolculuğa, yolculuğun gerçekleşeceği zamana göre değişkenlik gösterecek olan o yolculuk bakımından

[586] Eder vd., 2015, s. 133.
[587] Villareal, 1971, s. 770.
[588] Chacon, 2017, s. 126.
[589] Clarke, 1976, s. 125; Eder vd., 2015, s. 131.
[590] Chacon, 2017, s. 127.
[591] Tetley, 2008, s. 899.

söz konusu olan nispi gereklilikleri ve aynı zamanda milletlerarası sözleşmeler ile öngörülen asgari yeterlilikleri yerine getirmektir[592].

3.1.2.1.3.2. Borcun Devredilememesi

3.1.2.1.3.2.1 Genel Olarak

Hem öğretide hem de yargı kararlarında, geminin denize, yola ve yüke elverişli halde olması için makul özen borcunu yerine getirip getirmediği tespit edilirken taşıyanın basiretli bir taşıyanın göstermesi beklenen özeni göstermiş olup olmadığı belirleyici olmaktadır. Buradan da anlaşılacağı üzere, taşıyanın bu borcu kişisel bir borçtur. Her ne kadar taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek için göstermesi gereken makul özen fiili taşıyanlar, gemi adamları, bağımsız alt yükleniciler, temsilciler gibi başkaları tarafından da yerine getirilebilecekse de eğer bu kimseler makul özeni göstermezlerse, taşıyan yine de sorumlu olacaktır[593].

Şüphesiz ki, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek için gereken her şeyin taşıyan tarafından yapılmasını beklemek yerinde değildir. Örneğin, geminin makinesinde bir arıza meydana geldiğinde taşıyandan bunu kendisinin tamir etmesinin beklenmesi makul değildir. Ancak bu halde makinenin tamiri için anlaştığı tersane, makinenin tamiri için makul özeni göstermediği takdirde taşıyan, geminin onarımı için bir tersaneyle sözleşme kurduğunu belgeleyerek de sorumluluktan kurtulamayacaktır[594]. Aynı şekilde taşıyanın klas kuruluşlarından aldığı sertifikalar da makul özeni gösterdiğini ispatlamak için yeterli sayılmayacaktır[595]. Zira taşıyanın bu sorumluluğu kişisel ve devredilemez niteliktedir[596].

[592] Clarke, 1976, s. 125.
[593] Carver/Colinvaux, 1982, s. 351-352; Cooke vd., 2014, s. 228; Kassem, 2006, s. 81; Tetley, 1963, s. 58.
[594] Baatz, 2018a, s. 133; Villareal, 1971, s. 767; Tetley, 2008, s. 927.
[595] Villareal, 1971, s. 769; Tetley, 2008, s. 927.
[596] Kassem, 2006, s. 81; Sözer, 2014, s. 1049 vd.; Berlingieri, 2014, s. 18.

Taşıyanın basiretli bir taşıyanın göstermesi gereken makul özeni göstermiş sayılması için gemiyi elverişli halde bulundurma borcunu ifa eden gerçek kişinin ya da tüzel kişinin itibarlı, özenli ve güvenilir bir kişi olduğundan emin olması gerekmektedir[597]. Ancak, taşıyanın bu kişileri seçerken gereken özeni göstermesi yeterli olmayacaktır. Taşıyan bu kimseleri seçerken makul özeni gösterdiğini ve bu kişilerin de işlerini yerine getirirken makul özeni gösterdiklerini ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulabilecektir[598].

Taşıyan yalnızca kendi kusurundan değil hizmetlileri ve görevlilerinin kusurundan da sorumlu olacaktır. Taşıyanın hizmetlilerinin kim olduğu hususunda ihtilaf bulunmamakla birlikte görevlilerinin kim olacağı meselesi İngiliz yargı kararlarında tartışılmıştır. Aslında belirsizliğe neden olan mesele, bağımsız alt yüklenicinin taşıyanın görevlisi sayılıp sayılmayacağıdır[599].

Angliss & Co v. P &O[600] uyuşmazlığına konu olan taşımada, gemiye Sidney'den Londra'ya taşınmak üzere on bin parça kuzu eti yüklenmiştir. Konişmentoda yükün iyi hal ve durumda olduğuna dair kayıt bulunmaktadır. Yükler 3 no'lu ambarda taşınmış ancak ambarla gemi bölmesi arasında koferdam[601] bulunmadığından ve geminin inşasından kaynaklanan bazı eksikliklerin yükleri hasara uğrattığı ortaya çıkmıştır. Davada yükle ilgililer geminin denize elverişsiz olduğunu ileri sürmüş, donatan ise, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale

---

[597] Bazı hallerde, taşıyan tarafından itibarlı ve güvenilir bir tersanenin ya da klas kuruluşunun seçilmesinin dahi yeterli olmayacağı yönünde bkz. Sözer, 2014, s. 1049 vd.; Bugden/Lamont-Black, 2013, s. 436.

[598] Kassem, 2006, s. 81; Bu düzenleme adam çalıştıranın sorumluluğunun düzenlendiği TBK m. 66 f. 2 ile benzer yöndedir. Nitekim TBK m. 66 f. 2 uyarınca da adam çalıştıranın sorumlu olmaması için, çalışanlarını seçerken, talimat verirken, denetim ve gözetimde bulunurken, zararın doğumunu önlemek için gerekli özeni gösterdiğini ispatlaması gerekmektedir.

[599] Gaskell/Debattista/Swatton, 1987, s. 193; Tersanenin taşıyanın yardımcı şahsı sayılıp sayılmayacağı hususunun tartışmalı olduğu yönünde bkz. Yetiş Şamlı, 2013a, s. 489; Uyuşmazlık Hamburg Kuralları uyarınca çözümlenecek olsa idi *"agents"* kavramına bağımsız yüklenicilerin dahil olup olmadığına göre verilecek kararın değişeceğine ilişkin bkz. R. Force (1995-1996). Comparison of the Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules: Much ado about (?). *Tulane Law Review 70(6 Part A), 2051-2090*, s. 2064.

[600] *W Angliss & Co (Australia) Pty Ltd v P&O Steam Navigation Co,* [1926. W. 1858.] [1927] 2 K.B. 456, Westlaw UK.

[601] Gemilerde gerek görülmesi halinde tanklar ya da bölmeler arasında bırakılan boşluk. https://atlantis.udhb.gov.tr/sozluk/ Erişim Tarihi: 02.10.2019.

getirmek için gereken özeni gösterdiğini, geminin nitelikli bir tersaneye inşa ettirildiğini ve yetkin sörveyörler tarafından sörveyden geçirildiğini ve herhangi bir arızaya veya eksikliğin keşfedilemediğini ileri sürmüştür.

Yargıç *Wright J* kararında şunları söylemiştir:

"Şayet donatan yeni bir gemi inşa ettiriyorsa, itibarlı bir tersane seçmesi ve gereken tüm önlemleri alması gerekir. Örneğin, gemi Lloyd's gibi tanınmış klas kuruluşlarının denetiminden geçmeli veya yetenekli gemi inşaat mühendislerinden tavsiye alınmalı ve sörveyörler ise bu işlerin yapımı sırasında nezaret etmelidir. Aynı şekilde yeni bir gemi satın almışsa, gemiyi uygun sörvey ve denetimlerden geçirerek kullanım amacına elverişli bir gemi olduğundan emin olmalıdır. Ancak ne olursa olsun, taşıyan sırf tersane tarafından istihdam edilen işçinin kötü yaptığı iş neticesinde (ayıp gizli olsa da) geminin elverişsiz olmasından ötürü makul özeni göstermediği için sorumlu tutulmamalıdır.[602]"

Bu halde, geminin zilyetliği eski malikten veya tersaneden taşıyana devredilmiş ve taşıyan makul özeni göstermesine rağmen var olan bir gizli ayıbı keşfedememişse sorumlu olmayacaktır[603]. Ancak yukarıda da belirtildiği üzere taşıyanın yeni bir gemi inşa ettirdiği durumda tersanenin itibarlı, özenli[604] ve

[602] "*If he has a new vessel built he will be liable if he fails to engage builders of repute and to adopt all reasonable precautions. He may be held bound to require, for instance, the builders to satisfy one of the well known classification societies, such as Lloyd's, or to engage skilled naval architects to advise him and skilled inspectors to supervise the work. In the same way, if he buys a ship he may be required to show that he has taken appropriate steps to satisfy himself by appropriate surveys and inspections that the ship is fit for the service in which he puts her. But I do not think in any case that the carrier can be held guilty of want of due diligence simply because the builders' employees have put in some bad work which, though concealed, renders the vessel unfit."*

[603] Taşıyanın sorumluluğunun geminin kendi faaliyet sahasına girdiği andan itibaren başlayacağına ilişkin bkz. *Held, giving judgment for P, that (1) in the circumstances the ship did not come under H's control or "within its orbit" until delivery from the shipbuilders… Therefore H was not responsible for any negligence of others prior to the delivery of the ship." "Parsons Corp v CV Scheepvaartonderneming Happy Ranger,* [2006] EWHC 122 (Comm); [2006] 1 Lloyd's Rep. 649, Westlaw UK; Carver/ Colinvaux, 1982, s.355; Baughen, 2015, s.109: Eder vd., 2015, s. 424; Buna karşılık arıza ve eksikliğin kolayca fark edilebileceği hallerde taşıyanın Lloyd's sürveyöründen alınmış bir sertifikası olsa dahi sorumlu olacağına dair bkz. Wilson, 2010, s. 189.

[604] Tersanenin gerekli özeni gösterdiğinin belirlenmesinde IMO (Uluslararası Denizcilik Örgütü) klas kuruluşlarına ilişkin Sözleşmelerine ve bayrak devleti uygulamalarına bakılmasına gerektiğine ilişkin bkz. N. Lagoni (2007). *The Liability of Classification Societies*. Hamburg Studies on Maritime Affairs- 9, Berlin, Heidelberg: Springer, s. 64-65.

güvenilir olması gerekecektir[605]. Aksi takdirde yine taşıyanın sorumluluğu gündeme gelecektir.

Taşıyanın sorumluluğu her ne kadar kişisel ve devredilemez nitelikte bir borç olsa da bunun da bir sınırı vardır. Taşıyanın imalatçının, ihracatçının veya yükletenin eylemlerinden sorumlu olması beklenmemelidir[606]. Zira LVK m. 4 f. 2 b. (i) uyarınca da bu bir sorumsuzluk nedeni olarak düzenlenmiştir. Bu husus *Kapitan Sakharov* kararında da açıkça ortaya koyulmuştur[607].

Taşıyanın makul özen gösterme borcunun devredilip devredilmeyeceği ilişkin verilen en önemli kararlardan biri *Muncaster Castle*[608] kararıdır. Zira bu karar Visby Protokolünün hazırlık çalışmalarında makul özen borcunun kapsamının ne olduğu hususunda birçok tartışmaya neden olmuştur. Bu nedenle, bu karar ve bu karara ilişkin hazırlık çalışmalarında yer alan tartışmalara ayrı başlık altında yer verilecektir.

3.1.2.1.3.2.2 Visby Kuralları Hazırlık Çalışmaları ve *Muncaster Castle* Kararı

Angliss kararının[609] verilmesinden sonra uygulamada uzunca bir süre yalnızca gemi yeni inşa edildiği hallerde değil, geminin tamir için tersaneye gönderildiği hallerde de tersanenin kusurundan ötürü meydana gelen eksiklik ve arızalar

---

[605] Türk donatan işletmelerinin klas kuruluşu seçimlerinin değerlendirildiği bir çalışmada IACS (Uluslararası Klas kuruluşları Birliği) kuruluşu üyesi olması, maliyet, ulaşılabilirlik, prestij, bilgilendirme/güncelleme ve eğitim, esneklik, milli bir kuruluş olması, liman devletleri performansı kriter olarak belirlenmiş ve yapılan değerlendirme neticesinde klas kuruluşunun "IACS üyesi" olması ankete katılan katılımcılar bakımından en önmeli kriter olarak belirlenmiştir. IACS üyesi olmayan bir kuruluşun, klasında yer alan geminin ticari zorluklarla karşı karşıya kalabileceğinin denizcilik sektöründe kabul edildiğine ilişkin bkz. A. Y. Kaya/ K. E. Erginer (2016). Türk Donatan İşletmelerinin Klas Kuruluşu Seçimlerinin Analitik Hiyerarşi Süreci Yöntemiyle Analizi. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*- C. 14, S. 2, 1-17.

[606] Girvin, 2011, s. 425.

[607] Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: *"However, it is plain from the context of the case- disrepair of a ship- and of his reasoning in the passage from his speech I have set out, that he did not extend it to a responsibility fort he conduct of manufacturers or exporters or of shippers in their stuffing of containers and description of their contents." Northern Shipping Co v Deutsche Seereederei GmbH (formerly Deutsche Seereederei Rostock GmbH),* Kararın künyesi için bkz. yuk. dn. 504; Karara ilişkin değerlendirme için Girvin, 2011, s. 425.

[608] Kararın künyesi için bkz. yuk. dn. 562.

[609] [2000] 2 Lloyd's Rep. 255; [2000] C.L.C. 933, Westlaw UK.

bakımından da taşıyanın sorumlu tutulmayacağı düşünülmüştür[610]. Ancak 1961 tarihli Lordlar Kamarası tarafından verilen *Muncaster Castle*[611] davasında aksi yönde bir karar verilmiştir.

Lordlar Kamarası tarafından verilen bu karar, Visby Protokolü hazırlık çalışmalarının, 1963 tarihli Stockholm Konferansı'nda sözleşme metninde yer alan taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirme borcu bakımından makul özeni göstermesi ve bu borcun devredilip devredilemeyeceği konularına ilişkin tartışmalarının temel nedeni olmuştur.

Olayda, *Muncaster Castle* gemisine Sidney'den Londra'ya taşınmak üzere Lahey Sözleşmesi'ne atıf yapan bir konişmento düzenlenerek yüz elli adet sığırdili konservesi yüklenmiştir. Boşaltma limanında boşaltma gerçekleştirilirken bu konservelerin yüz on beşinin deniz suyundan zarar gördüğü tespit edilmiştir.

Geminin seferi sırasında ağır hava şartlarından ötürü 5 numaralı dip ambarında yer alan yük deniz suyundan zarar görmüştür. Su sızıntısının büyük olasılıkla fırtına valflerinin[612] üzerinde yer alan muayene kapaklarından kaynaklandığı düşünülmektedir. Gemi çıkacağı seferin hemen öncesinde 2 numaralı özel ve yıllık *load-line* sörveyden[613] geçmiştir. Lloyd sörveyörleri denetiminin akabinde gemide yer alan kontrol kapakları ve fırtına vanalarının kontrolü için saygın bir tersaneye başvurulmuştur. Tersane çalışanı tüm muayene kapaklarını kapamış ve vidalarla emniyete almıştır. Mahkeme kararında vidalar sıkıştırıldıktan sonra görsel bir denetlemede bir kusurun varlığını tespit etmenin mümkün olmadığı

[610] Shah, 1966, s. 105.
[611] Kararın künyesi için bkz. yuk. dn. 562.
[612] Bir yüzü kösele ile kaplı olabilen, geri döndürmez özelliği olan, tek yönlü akıma müsaade eden bir valf. Pompaların emme borularının alt ucu. Pis su ecekterlerinin denize çıkış tarafları gibi yerlerde kullanılan parça. Çalpara valf *(Flap valve)* olarak da ifade edilmektedir. https://atlantis.udhb.gov.tr/sozluk/ Erişim Tarihi: 20.12.2019.
[613] Yükleme sınırı sörveyidir. Denizde can ve mal güvenliğinin sağlanması ve çevre kirliliğinin önlenmesi için gemilerin kapasitelerinin üzerinde yük almaması gerekir. Bugün itibarıyla Türkiye'nin taraf olduğu IMO tarafından hazırlanan 1988 Protokolü İle Tadil Edilen 1966 Yükleme Sınırı Uluslararası Sözleşmesi kapsamında bayrak devletlerince gerçekleştirilen sörveyler neticesinde gemilere yükleme sınırı belgesi/fribord belgesi verilmektedir.

belirtilmektedir. Tersane çalışanının vidaları uygun bir şekilde emniyete almayı ihmal etmesi neticesinde ağır hava koşulları bu vidaları gevşetmiş ve suyun ambarın içine girmesine neden olmuştur.

Gemi malikleri, yöneticileri vasıtasıyla saygın bir tersane seçerek özenli davranmışlardır. Yüke gelen zarar tersane çalışanının ihmali neticesinde meydana gelmiştir. Bu ihmalin ne geminin ne yöneticisinin ne de klas kuruluşunun denetimi sırasında ortaya çıkması mümkündür. Bu halde uyuşmazlık, donatanın tersanenin ihmali neticesinde meydana gelen yük zararından Lahey Sözleşmesi çerçevesinde sorumlu tutulup tutulmayacağı noktasında ortaya çıkmaktadır. Diğer bir ifadeyle, donatanın Lahey Sözleşmesi'nde öngörüldüğü üzere, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirme borcu bakımından gerekli özeni gösterip göstermediğinin uyuşmazlığın çözümü açısından tespit edilmesi gerekmektedir.

Dava önce yüksek mahkeme tarafından görülmüş ve yüksek mahkeme 1958 tarihli kararında donatanın sorumlu olmadığına hükmetmiştir. Yükle ilgililer bu kararı temyiz etmiş ve temyiz mahkemesi de yüksek mahkeme ile aynı doğrultuda karar vermiştir. Karar yine yükle ilgililer tarafından temyiz edilmiş ve Lordlar Kamarası önceki iki mahkeme kararını bozarak yükle ilgililerin lehine karar vermiştir. Özetle, kararda gemi maliklerinin Lahey Sözleşmesi m. 3 f. 1 kapsamında özen göstermeleri gerektiği ve bu hükmün sadece gemi maliklerini ve onun adamlarını değil aynı zamanda onların bağımsız alt yüklenicilerini ve görevlilerini de kapsadığı, bu nedenle tersanenin ve tersane işçisinin ikinci kategoride olduğu dolayısıyla donatanın sorumlu olduğu belirtilmiştir.

Lahey Sözleşmesi sonrası ve Visby Protokolü'nün görüşülmesi öncesinde gerçekleşen bu olaya ilişkin verilen bu karar Visby görüşmeleri sırasında tartışılmış ve donatanın özen gösterme yükümlülüğünün kapsamının ne olacağına açıklık getirmek istenmiştir. Alt Komite, Lahey Sözleşmesi'nin diğer ülkelere nazaran İngiltere ve Amerika tarafından taşıyana daha ağır sorumluluk yükleyecek biçimde

yorumlandığını belirtmiştir[614]. Alt komite, makul özen borcuna ilişkin ifadelerin bile farklılık gösterdiği yerde[615], bu ifadenin yorumlanması bakımından yeknesaklık yaratılmasının oldukça güç olduğuna bu sebeple mevcut düzenlemenin muhafaza edilmesi gerektiğine karar vermiştir[616].

17 Nisan 1963 tarihine kadar gelen geri dönüşlerde İngiltere, LVK m. 3 f. 1'de yer alan düzenlemenin şu şekilde değiştirilmesini önermiştir[617]: *"Taşıyanın işi gördürmek üzere bağımsız bir müteahhidi (Klas Kuruluşları da dahil) istihdam ettiği hallerde, taşıyan, bu kişiyi seçerken yeterli niteliklere sahip biri olması için gereken özeni göstermişse ve gereken tüm önlemleri almışsa, bağımsız yüklenici ve onun adamlarının (alt yüklenici ve onun adamları da dahil) fiil ve ihmallerinden sorumlu olmayacaktır[618]."*

Danimarka, İsveç ve Amerika'dan gelen geri dönüşlerde de genel itibariyle *Muncaster Castle* kararı sebebiyle gelişen yorum farklılıklarını ortadan kaldırmak adına yeni ortak bir düzenleme yapılması gerektiği söylenmiştir[619].

12 Haziran 1963 tarihli toplantıda, İngiliz delegasyonu *"due diligence"* kavramının ilk kez 1893 tarihli Harter Act'te yer aldığını, 1924 tarihinden önce İngiliz mahkemesi kararlarında da *"due diligence"* kavramı yorumlanırken, zararın taşıyanın istihdam ettiği kişilerin kusuru neticesinde meydana gelip gelmediğine bakılmaksızın taşıyanın sorumluluğuna hükmedildiğini belirtmiştir[620].

---

[614] Berlingieri, 1997, s. 149.
[615] İngilizce'de *"due diligence"* olarak ifade edilen makul özen gösterme borcu Fransızca'da *"exercer une diligence raisonnable"* olarak ifade edilmektedir.
[616] Yine de alt komite diğer ülkelerdeki durumu araştırmak üzere komite üyelerinden birini kendi ülkeleriyle alakalı gerekli dokümantasyonu sağlamak üzere görevlendirmiştir.
[617] Berlingieri, 1997, s. 150.
[618] *"Provided that if in circumstances in which it is proper to employ an independent contractor (including a Classification Society), the carrier has taken reasonable care to appoint one of repute as regards competence and has taken all reasonable precautions, the carrier shall not be deemed to have failed to exercise due diligence solely by reason of an act or omission on the part of such an independent contractor, his servants or agents (including any independent sub-contractor and his servants or agents)"*
[619] Berlingieri, 1997, s. 150.
[620] Bkz. *Mr.C. Miller,* Berlingieri, 1997, s. 154.

İngiliz delegasyonuna göre asıl cevaplanması gereken soru, hangi şartlar gerçekleştiği takdirde taşıyanın gerekli özeni göstermiş sayılacağıdır. Gereken özeni göstermiş sayılacağı hallerden ilki bir klas sörveyörünün istihdam edildiği haldir. İkincisi ise bir gemi yapım veya onarım şirketinin istihdam edilmiş olmasıdır. Ancak bu halde taşıyan, itibarlı bir bağımsız yüklenici seçmekle yükümlüdür. Her iki halde de taşıyan ve adamları yapılan işi gözetip denetlemelidir. Her halükârda yargıç her somut olay için bu şartın gerçekleşip gerçekleşmediğini değerlendirecektir. İngiliz delegasyonu bu görüşleri çerçevesinde yukarıdaki değişiklik önerisini hazırlamıştır.

Bunun üzerine Yugoslav delegasyonu söz almış ve taşıyanın kimi istihdam ettiğinin bir önemi olmadığını, en iyi uzmanın dahi hata yapabileceğini belirtmiştir. Bu gerekçeyle taşıyanın, geminin muayenesini uygun ve gerekli standartlarda ve zamanında yapıp yapmadığına bakılması gerektiğini belirtmiştir. Dolayısıyla sözleşme metninde herhangi bir değişiklik yapılmasına gerek olmadığını söylemiştir[621].

Yunan delegasyonu, İngiliz delegasyonunun önerdiği değişiklik teklifini desteklediklerini, zira kararda taşıyanın özen yükümlülüğünün bir kusursuz sorumluluk gibi değerlendirildiğini ve bu değerlendirmenin yerinde olmadığını belirtmiştir. Nitekim *Muncaster Castle* kararında taşıyan üzerine düşen tüm özen yükümlülüğünü yerine getirmiş, Lloyd sörveyörü geminin denize elverişli olduğunu yönünde rapor vermiş ve yine olayda taşıyan saygın bir tersane istihdam ettiğini ispatlamıştır. Bu nedenle *Muncaster Castle* davasında mahkemenin kararının hakkaniyete uygun olmadığını, İngiltere'nin değişiklik teklifinin kabul edilmesi gerektiğini söylemiştir[622] [623].

[621] Bkz. *Mr. A. Suc*, Berlingieri, 1997, s. 159.
[622] Bkz. *Mr. P. Dukaris*, Berlingieri, 1997, s. 162.
[623] Bunun üzerine Norveç, Kanada ve Amerika delegeleri de dâhil olmak üzere birçok ülke delegesi bu değişiklik önerisini değerlendirmek için yeterli zamanları olmadığını, dolayısıyla bu toplantı esnasında bunun oylanmasını istemediklerini, oylamanın genel kurula bırakılmasını talep etmişlerdir ve değişikliğin oylaması genel kurula bırakılmıştır.

14 Haziran 1963 tarihli genel kurulda ise ABD delegasyonu kendi aralarında fikir birliğine varamadıklarını dolayısıyla oy kullanmaktan kaçınacaklarını belirtmiştir.

Söz alan İtalyan delege, değişiklik teklifine olumlu bakmadıklarını, *Muncaster Castle* davasında verilen kararı yerinde bulduklarını belirtmiş ve bu değişikliğin yükle ilgililer ile taşıyanlar arasındaki dengeye zarar vereceğini ifade etmiştir. İtalyan hukukunda haksız fiil kuralları uyarınca kişinin sadece kendisinin ve ifa yardımcılarının kusurundan sorumlu olacağını, bağımsız alt yüklenicinin kusurundan sorumlu tutulamayacağını ancak bu ilkenin sözleşme ilişkilerinde uygulanmayacağını belirtmiştir. Bu değişikliğin kabul edilmesi halinde donatan bir bağımsız alt yüklenici ile sözleşme yapmak suretiyle her koşulda sorumluluktan kurtulabilecektir. Gönderilen açısından olaya bakıldığında, önerilen hüküm uyarınca, taşıyan nitelikli bağımsız alt yüklenici ile sözleşme yapmış ve zarar o bağımsız alt yüklenicinin istihdam ettiği bir kimsenin kusuru neticesinde meydana gelmişse, gönderilen zararı için taşıyana başvuramayacaktır. Gönderilenin haksız fiil hükümlerine dayanarak bağımsız alt yükleniciye başvurması gerekecektir. Ancak, bağımsız alt yüklenicinin yerleşik olduğu ülke hukuku uyarınca bağımsız alt yükleniciye haksız fiile ilişkin istemlerin yönlendirilmesi mümkün değilse gönderilen zararını tazmin edemeyecektir. Uygulanacak ülke hukukunda haksız fiil hükümlerine dayanarak bağımsız alt yüklenicinin sorumluluğuna gitmek mümkün dahi olsa, gönderilenin başvurduğu bağımsız yüklenici de işi bir alt yükleniciye gördürdüğünü söyleyebilecektir. İşte tüm bu gerekçelerle İtalyan delege değişiklik önerisine karşı oy kullanacaklarını açıklamıştır[624].

Fransız delegasyonu, Lahey Sözleşmesi m. 4 f. 2 hükmü uyarınca taşıyanın iki halde sorumsuz sayılabileceğini belirtmiştir. Bu hüküm gereği taşıyan, gemi sefere çıkmadan gerekli özen göstermiş olsa da tespit edilmesi mümkün olmayan gizli ayıplardan ve Lahey Sözleşmesi m. 3 uyarınca makul özen borcunu yerine getirmiş olması kaydıyla geminin elverişsizliğinden ötürü ortaya çıkan zararlardan sorumlu

[624] Bkz. *Mr. F. Berlingieri*, Berlingieri, 1997, s. 170 vd.

olmayacaktır. *Muncaster Castle* uyuşmazlığında taşıyan gizli ayıp savunmasında bulunmamıştır, zira olayda zararın gizli ayıptan kaynaklanmadığı açıktır. Olayda donatan geminin elverişsizliğinin kendi kusurundan ileri gelmediği, göstermesi gereken özen yükümlülüğünü itibarlı bir tersane atayarak gösterdiği savunmasını yapmıştır. Mahkeme özetle, özen gösterme yükümlülüğünün kimseye devredilemeyeceği yönünde karar vermiştir. Bu kararda gemi malikleri açısından ağır sonuç doğuracak bir durum yoktur[625].

İngiliz delegasyonunun 1924 yılından önce taşıyanların sözleşme özgürlüğü prensibi çerçevesinde dilediği sorumsuzluk kayıtlarını sözleşmelere koyabildikleri yönündeki beyanına karşılık olarak Fransız delegasyonu, 1924 tarihli Lahey Sözleşmesi'nin amacının bu konulan sorumsuzluk kayıtlarının önüne geçmek ve tarafların menfaatleri arasında bir denge sağlamak olduğunu belirtmiştir[626]. Taşıyan, bu milletlerarası sözleşme hükümleri uyarınca her koşulda sorumsuzluk kaydı koyamayacak ancak yine burada yer alan hükümler uyarınca örneğin sevk ve idare kusurundan sorumlu olmayacaktır[627].

Fransız delegasyonu, İngiliz delegasyonu tarafından yapılan değişiklik önerisinin kabulünün yerinde olmadığını, uygulanacak ülke hukuku uyarınca haksız fiil sorumluluğuna başvurulmasının mümkün olmadığı hallerde taşıtanın zarara katlanmak zorunda olacağını ve bunun hakkaniyete uygun olmadığını belirtmiştir. Zira taşıyanın, taşıtanın ve kusuruyla zarara sebebiyet veren bağımsız alt yüklenicinin (tersane) bulunduğu üçlü ilişkide taşıtanın ne taşıyana ne de bağımsız yükleniciye başvurabileceğini ifade etmiştir.

[625] Bkz. *Mr. Prodromides*, Berlingieri, 1997, s. 172 vd.
[626] Bkz. *Mr. Prodromides*, Berlingieri, 1997, s. 175.
[627] Bkz. *Mr. Prodromides*, Berlingieri, 1997, s. 175.

Bunun üzerine söz alan Norveç[628] ve Yunan[629] delegasyonu söylenenin aksine bu düzenlemenin dengeyi sağlayacağını ileri sürerek değişiklik önerisini desteklediklerini belirtmişlerdir.

Sonuç olarak, yapılan oylamada, on bir ülke değişiklik lehine, beş ülke değişiklik aleyhine, beş ülke ise çekimser oy kullanmış ve değişiklik önerisi kabul edilmiştir[630].

17 Mayıs 1967 tarihli Diplomatik Konferans'ta, bu husus tekrar görüşülmüştür. Yine benzer gerekçelerle Polonya ve Arjantin delegasyonu değişiklik aleyhine oy kullanacaklarını belirtmişlerdir. 14 Haziran 1963 tarihli Genel Kurul'da kabul edilen metin yeniden oylamaya sunulmuş ve yedi lehe, on yedi aleyhe ve altı çekimser oy ile değişiklik önerisi reddedilmiştir[631].

İngiliz delegasyonu tarafından yapılan değişiklik önerisinin şu sebeplerle reddedildiği özetlenebilir: (i) bazı ülkelerdeki temel hukuk ilkelerine aykırı olması, (ii) 1924 yılında yapılan düzenlemeyle taşıyan ve yükle ilgililer arasında sağlanan dengeyi bozabilecek olması, (iii) yükle ilgililerin veya onların sigortacılarının bağımsız yükleniciden zararlarını tazmin etmelerinin zor olması[632].

Kanaatimce, bağımsız alt yüklenicilerin kusurundan ileri gelen zararlardan taşıyanı sorumlu tutmak yerindedir. Zira hazırlık çalışmalarında da belirtildiği üzere, tersanecinin sorumluluğuna haksız fiile dayanarak başvurulmasının mümkün olmadığı yargı yerlerinde yükle ilgilinin zararı karşılanamayacaktır, ancak yükle

---

[628] Bkz. *Mr. P. Gram,* Berlingieri, 1997, s. 177.
[629] Bkz. *Mr. J. S. Perrakis*, Berlingieri, 1997, s. 178.
[630] Değişiklik lehine oy kullanan ülkeler: Kanada, Danimarka, Finlandiya, İngiltere, Yunanistan, Hindistan, İrlanda, Japonya, Hollanda, Norveç, İsveç.
Değişiklik aleyhine oy kullanan ülkeler: Belçika, Fransa, İtalya, Polonya, Yugoslavya.
Çekimser oy kullanan ülkeler: Almanya, Portekiz, İspanya, İsviçre, Amerika. Berlingieri, 1997, s. 179.
[631] Berlingieri, 1997, s. 181.
[632] Girvin, 2011, s. 424.

ilgilinin zararını karşılayan taşıyan, kendi zararını tersaneciden ya da bağımsız yükleniciden talep edebilecektir[633].

Öte yandan, *Muncaster Castle*[634] kararı, *Angliss* kararıyla beraber değerlendirildiğinde, esasen bu kararların birbiriyle çelişen kararlar olmadığı ortadadır. Nitekim *Muncaster Castle* davasında da yargıç aksi yönde bir karar verilmediğini, söz konusu olay ile *Angliss* kararına konu olan olayın birbirinden farklı olduğunu belirtmiştir[635]. *Angliss* kararına konu olan uyuşmazlıkta[636], yeni inşa edilmiş bir gemi söz konusudur ve gemide mevcut olan eksiklik veya arıza gemi henüz taşıyanın faaliyet sahasına girmeden meydana gelmiş ve taşıyan makul özeni göstererek gemiyi sörvey ve denetimlerden geçirmiş olmasına rağmen bu eksiklik keşfedilememiştir. Ancak gemi bir navlun sözleşmesine konu edildiği andan itibaren gerçekleşen tamirler bakımından tamiri yapan kişi taşıyanın görevlisi sayılmalı ve taşıyan da görevlisinin kusurundan sorumlu tutulmalıdır zira artık bu durum taşıyanın faaliyet sahasında gerçekleşmelidir.

---

633 Aynı yönde görüş için bkz. Wilson, 2010, s. 189.

634 *Muncaster Castle* kararının birçok avukatı çok şaşırttığı zira makul özen borcuyla garanti sorumluluğu arasındaki farkın daha belirgin olduğunu düşündükleri, Lordlar Kamarası kararının gemi malikleri bakımından ağır bir karar olduğu yönünde bkz. Gaskell/Debattista/Swatton, 1987, s.196.

635 Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: *"Accordingly, where, as the result of negligence on the part of shipbuilders, unseaworthiness results and causes damage, the carrier discharges the burden of proof imposed by article IV, rule 1, by establishing that he engaged builders of repute and took such other necessary precautions as were indicated in the Angliss case. In such event there is no delegation by the carrier of the performance of his obligation to exercise due diligence to make the ship seaworthy and the carrier can discharge the burden of proof imposed by article IV, rule 1, in the way indicated in that case. The obligation imposed by article III, rule 1, which is that of exercising due diligence to make the ship seaworthy, not that of exercising due diligence to make a seaworthy ship, has not in such a case been broken. The character of the obligation imposed by article III, rule 1, is material to the question whether or not the burden of proof enjoined by article IV, rule 1 , has been discharged. The decision in the Angliss case is not decisive of the issues arising in the present case*."

636 *Angliss* kararının yeni gemiler bakımından isabetli bir karar olduğu yönünde bkz. Gaskell/Debattista/Swatton, 1987, s. 194.

3.1.2.1.3.2.3. ISM Kodun Etkisi

ISM Kod kuralları[637] uyarınca kurallara uygunluğun denetlenmesi ve bunun neticesinde belgelerin verilmesi SOLAS Konvansiyonu'na taraf olan bayrak devleti veya onun yetkili kıldığı bir kuruluş ya da sözleşmeye taraf başka bir bayrak devleti kuruluşu tarafından gerçekleştirilecektir. Diğer bir ifadeyle, bayrak devleti bu yetkilerini bir klas kuruluşuna ya da sözleşmeye taraf başka bir devletin yetkili makamına devredebilecektir[638].

Muncaster Castle kararı ve dolayısıyla LVK uyarınca taşıyanın makul özen gösterme borcunun devredilemeyeceği kabul edilmektedir. Öyleyse, bu denetimleri gerçekleştiren örneğin, devlet çalışanlarının veya devlet tarafından atanan klas kuruluşunun denetimi sırasında makul özeni göstermemesi halinde taşıyan sorumlu olup olmayacağı tartışmalıdır.

Öğretide bu konuda taşıyanın sorumlu olmayacağının kabulü gerektiği görüşü bulunmaktadır[639]. Taşıyanın kendi yükümlülüğünü ifa etmesi için kendi belirlediği hizmetlilerin veya görevlilerin kusurlarından ileri gelen zararlardan sorumlu olması yerindedir. Buna karşılık, bu görüşe göre, SOLAS uyarınca gerçekleştirilecek denetim ve sörveyler taşıyanın belirlediği kişiler tarafından yapılmamakta, taşıyan makul özen borcunun ifasını bir başkasına devretmemekte, milletlerarası bir sözleşme uyarınca yükümlülüğünü yerine getirmektedir[640], [641].

---

[637] ISM Kod kurallarına ilişkin bilgi için bkz. Mandaraka-Sheppard, 2013, s. 67 vd.; Gürses, 2005, s. 3 vd.; M. D. Güner (2000). Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunda (International Safety Management Code) Belgelendirme ve Yetkiler. *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan*, s. 1-13. İstanbul: Beta, s. 235 vd.; S. Ilgın (1998). ISM (Uluslararası Güvenlik Yönetimi) Uygulaması. *Deniz Hukuku Dergisi*, Yıl:3, S. 1-2, 61-67, s. 61 vd.; E. E. Kırımlı (1998). ISM Kuralları. *Deniz Hukuku Dergisi,* Yıl:3, S. 3-4, 81-127, s. 81 vd.

[638] Gürses, 2005, s. 23.

[639] Berlingieri, 2014, s. 20; Yetiş Şamlı, 2013a, s. 491; Karşı görüş için bkz. Seven, 2003, s. 124; Bir monopol durumu olsa dahi, taşıyanın bir borcunu yerine getirirken yardımcı şahıs olarak kullandığı kimselerin fiillerinden sorumlu olmasının nedeni onları seçerken kusurlu davranmış olması değil, yardımcı şahıs kullanmak suretiyle iş ve faaliyet ve sonuç olarak riziko alanını genişletmiş olması olduğu yönünde bkz. Çağa, 1995, s. 161; Çağa/Kender, 2010, s. 181.

[640] Berlingieri, 2014, s. 20; Yetiş Şamlı, 2013a, s. 491.

[641] Bu konuya ilişkin değerlendirme için bkz. 5. Bölüm 5.1.5.2.3. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

3.1.2.1.4. Makul Özen Yükümlülüğü ve Gizli Ayıplar

Makul özen yükümlülüğünün yerine getirilmiş olması kaydıyla, gizli ayıbın varlığı halinde taşıyan elverişsizlikten kaynaklanan zarardan sorumlu olmayacaktır. Öyleyse gizli ayıbın ne olduğu ve tespiti taşıyanın makul özen yükümlülüğü bakımından önem taşımaktadır. Taşıyan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmak için makul özeni göstermesine rağmen, sörveyörler tarafından gerçekleştirilen muayene sırasında gizli ayıbın varlığını tespit etmesinin mümkün olmadığını ispatlaması halinde sorumluluktan kurtulabilecektir[642].

Öncelikle gizli ayıbın ne olduğunun ortaya koyulması gerekmektedir. *Charles Brown& Co Ltd v. Nitrate Producers' Steamship Co Ltd*[643] davasında, mahkeme gizli ayıbı şu şekilde tanımlamıştır:

"Gizli ayıp sadece ayıbın gözle görülmediği anlamına gelmemektedir. Ayıbın hiçbir duyuyla algılanamıyor olması gerekmektedir, örneğin bunun için bir çekiç testi veya başka herhangi bir test yapılabilecektir. Bu halde sorulması gereken ayıbın varlığını ortaya çıkarmak için mümkün her türlü yol denenmiş midir ya da bunu ortaya çıkarmak için uygun/makul metotlar kullanma zorunluluğu var mıdır?[644]*"*

O halde, ayıp ancak tedbirli bir kimse tarafından azami özen gösterilerek keşfedilemeyecek bir ayıpsa bu durumda gizli ayıptan söz edilebilecektir.

---

[642] Girvin, 2011, s.426; Baughen, 2015, s. 110; ISM Kod kuralları nedeniyle, taşıyanın ayıbın keşfedilmesi mümkün olmayacak bir ayıp olduğunu ortaya koymasının daha zor olacağına dair bkz. Tetley, 2008, s. 1211.

[643] (1937) 58 Ll. L. Rep. 188, Westlaw UK.

[644] Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: *"Latent defect" does not mean latent to the eye. It means latent to the senses, that is, it may be hammertested, or there may be any other test. The only question is whether by latent it means that you have to use every possible method to discover whether it exists, or whether you must use reasonable methods*." Karara ilişkin değerlendirme için bkz. Girvin, 2011, s. 486.

The Amsteltot[645] kararına konu olan uyuşmazlıkta, redüksiyon dişlisinde[646] meydana gelen kırılma nedeniyle geminin makinesi arızalanmış, gemide taşınmakta olan tahıl yükü başka bir gemiye aktarılmıştır. Gemi 1922 yılında inşa edilmiş, Lloyd sörveyini takiben davalı tarafından 1957 yılında iktisap edilmiştir. Her ne kadar yolculuk başlangıcında fark edilmese de redüksiyon dişlisinde yer alan kırık gemi henüz yolculuğa başlamadan önce var olduğundan, gemi denize elverişsiz bir halde yolculuğa çıkmıştır. Lloyd sörveyörleri tarafından gerçekleştirilen sörveyde redüksiyon dişlileri de kontrol edilmiş (deliller uyarınca kırık, sörveyin yapıldığı sırada da mevcuttur) ancak kırık fark edilmemiştir. Mahkeme kararında, taşıyanın sorumluluktan kurtulması için makul özenin hem kendisi ve adamları hem de Lloyd sörveyörleri tarafından gösterilmiş olduğunun ispatlanması gerektiğini, olayda da makul özenin sörveyörler tarafından gösterildiğinden ötürü taşıyanın makul özen gösterme borcunu yerine getirdiğini hüküm altına almıştır.

O halde, taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için makul özenin hem kendisi ve adamları hem de bağımsız alt yükleniciler veya sörveyörler tarafından da gösterildiğini ispat etmesi gerekmektedir. Aksi halde taşıyan sorumluluktan kurtulamayacaktır. Ancak ispat yükünün taşıyanda olması taşıyanın göstermesi gereken özenin standardını değiştirmeyecektir[647].

Örneğin, "*The Fjord Wind"* davasında, geminin 6 numaralı krank piminin arıza yapması üzerine ana makine bozulmuş ve yük hasara uğramıştır. Mahkeme, gemi maliklerini makul özen borcunu yerine getirdiklerini ispatlayamadıklarından bahisle sorumlu tutmuştur. Gemide yer alan arızanın uyuşmazlığa ilişkin olay meydana gelmeden önce de bulunduğu bilinmektedir. Donatan arızayı gidermek

[645] *Union of India v NV Reederij Amsterdam,* [1963] 2 Lloyd's Rep. 223; A.D. Hughes (1999). *Casebook on Carriage of Goods by Sea*. London: Oxford University Press, s. 252 vd; Girvin, 2011, s.426; Baughen, 2015, s. 109.; Carver/ Colinvaux, 1982, s. 355.
[646] Devir düşürme donanımı, Fazla olan devir hızını pervaneye uygun devire düşüren donanım.
[647] Todd, 2016, s. 317.

için bağımsız bir alt yüklenici ile anlaşmış ancak bağımsız alt yüklenicinin eksiksiz bir muayene yaptığını ispatlayamamıştır[648].

Taşıyanın gizli ayıplar bakımından sorumluluğu ancak gemi üzerinde doğrudan hakimiyeti olduğu zamanda meydana gelmiş ise söz konusu olacaktır. Söz gelimi, gemideki elverişsizlik geminin inşası sırasındaki bir eksiklikten kaynaklanıyorsa, bu eksiklik taşıyan tarafından yapılan incelemeler ve denetimler sırasında da keşfedilemeyecek nitelikteyse bu halde taşıyanın sorumluluğunun olmadığının kabulü gerekir, zira gemi inşa edilirken taşıyanın gemi üzerinde doğrudan bir hakimiyeti bulunmamaktadır[649].

Bu durum yalnızca yeni inşa edilen gemilerde bulunan ve keşfedilmesi mümkün olmayan gizli ayıplar bakımından değil, bir başkasından çarter parti uyarınca tahsis edilen veya kiralanan gemiler bakımından da söz konusu olacaktır[650]. Geminin saygın bir klas kuruluşundan alınmış bir sertifikasının olması, keşfedilebilecek eksiklikler bakımından taşıyanın doğrudan sorumsuz olacağı anlamına gelmeyecektir[651]. Şayet, uygun bir denetleme ile keşfedilebilecek bir kusur var ise bu halde taşıyan sorumlu olacaktır. Nitekim, İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Happy Ranger*[652] kararında mahkeme, taşıyanın, gemideki eksikliklerden gemi kendi faaliyet sahasına girene kadar sorumlu olmayacağına, buna karşılık uygun bir denetleme neticesinde keşfedilebilecek eksiklikler bakımından taşıyanın sorumlu olacağına hükmetmiştir.

---

[648] *"It is also common ground that they must establish that due diligence to make the vessel seaworthy was exercised, not only by themselves, their servants and agents, but also by their independent contractors. That has been accepted to be the correct position since the decision of the House of Lords in Riverstone Meat Co Pty Ltd v Lancashire Shipping Co Ltd [1961] AC 807 . That is a very important principle on the facts of this case because the judge held that the owners had shown that they and their servants or employees had exercised due diligence, but had failed to show that their independent contractors MAN had done so*." Eridania SpA (formerly Cereol Italia Srl) v Oetker (The Fjord Wind), [2000] 2 All E.R. (Comm) 108; [2000] 2 Lloyd's Rep. 191; [2000] C.L.C. 1376, Westlaw UK.

[649] Chacon, 2017, s. 123.

[650] Chacon, 2017, s. 123.

[651] Wilson, 2010, s. 189; Chacon, 2017, s. 124.

[652] Kararın künyesi için bkz. yuk. dn. 603.

Kanaatimce eksikliğin gizli ayıp olarak kabul edilmesi durumunda, gizli ayıplar bakımından taşıyanın sorumluluğunda ilk belirleyici olacak husus, taşıyanın gemi üzerinde doğrudan hakimiyeti olması ya da geminin taşıyanın faaliyet sahasında olup olmamasından ziyade eksikliğin uygun bir muayene neticesinde keşfinin mümkün olup olmamasıdır. Keşfi mümkün olan eksiklikler gemi taşıyanın doğrudan hakimiyetine girmeden önce de var ise taşıyanın makul özen göstererek bu eksikliği tespit etmesi gerekecektir. Buna karşılık, keşfedilmesi mümkün olmayan eksiklikler bakımından, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğünün ifasında kullandığı yardımcı kişilerin kusuru neticesinde bir eksiklik söz konusu olması ve taşıyanın bu eksikliği keşfedememesi halinde, taşıyan yine sorumlu olacaktır. Diğer bir ifadeyle, bu eksiklik taşıyanın görevlendirdiği bağımsız alt yükleniciler tarafından keşfedilebilecek bir eksiklikse ve kusurları neticesinde bu eksikliği keşfedememişlerse taşıyan bu kimselerin kusuru neticesinde meydana gelen zarardan sorumlu olacaktır. Taşıyanın gemi üzerindeki doğrudan hakimiyeti ya da faaliyet sahası prensibi kanaatimce burada belirleyici olacaktır. Keşfedilmesi mümkün olmayan eksiklik, taşıyanın bu yükümlülüğünü ifa ettiği sırada kullandığı yardımcı kişilerin kusurundan değil de önceki çartererin, donatanın, yeni inşa edilen bir geminin varlığında tersanenin ve bunların ifa yardımcılarının kusurundan ötürü meydana gelmişse bu halde taşıyan sorumlu olmayacaktır.

3.1.2.1.5. Makul Özen Borcunun Emrediciliği

LVK m. 3 f. 8[653] hükmünde taşıyanın, eşyanın uğradığı hasar veya zıyaa nedeniyle sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran her türlü kayıt ve sözleşmenin geçersiz olacağı düzenlemesi yer almaktadır.

[653] *İhmal, kusur veya bu maddede düzenlenen yükümlülüklerin ve borçların yerine getirilmemesi nedeniyle eşyanın uğradığı zıya veya hasardan dolayı taşıyanın veya geminin sorumluluğunu ortadan kaldıran veya bu Sözleşmede öngörülenden farklı biçimde sınırlayan, navlun sözleşmesindeki her türlü kayıt, hüküm veya anlaşma geçersiz, etkisiz ve yapılmamış sayılır. Bir sigorta menfaatinin taşıyana devrini öngören veya buna benzer bir sözleşme kaydı, taşıyanı sorumluluktan kurtaran bir kayıt hükmündedir*.

Hüküm uyarınca, taşıyanın navlun sözleşmesine koyacağı gemiyi, denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğüne ilişkin sorumluluğunu ortadan kaldıran veya sınırlayan her türlü kayıt, hüküm ve anlaşma geçersiz olacaktır. Bu hüküm çerçevesinde, LVK uyarınca navlun sözleşmesinin tanımına bakmak gerekecektir. LVK m. 1 f. 1 b. (b) şu düzenlemeyi içermektedir:

"*navlun sözleşmesi ibaresi, yalnızca bir konişmento veya eşyanın deniz yoluyla taşınmasına ilişkin benzer nitelikte bir emtia senedi tarafından tevsik edilen navlun sözleşmelerini ifade eder, ve taşıyan ile hamil arasındaki ilişkiyi düzenlemeye başladığı andan itibaren, bir çarter parti uyarınca düzenlenmiş olan bir konişmentoyu veya benzer bir emtia senedini de kapsar."*

Taşıyan, konişmentolu veya benzer emtia senedi ile tevsik edilen taşımalar söz konusu olduğunda sorumluluğun sınırlandıran ya da ortadan kaldıran kayıtlara, hükümlere yer veremeyecektir. Sözleşmeye bu yönde konulan kayıtlar geçersiz olacak, taşıyanın sorumluluğu LVK çerçevesinde devam edecektir[654]. Buna karşılık, taşıyanın sorumluluğunu genişleten kayıtlar ise geçerli olacaktır. Zira hükmün amacı yükle ilgilinin aleyhine olacak şekilde taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırmasının ya da kaldırmasının önüne geçmektir. Bu nedenle aksi yönde, taşıyanın sorumluluğunu genişleten hüküm ve kayıtlar geçerli olacaktır[655].

3.1.2.2. Türk Hukuku Uyarınca Tedbirli Bir Taşıyanın Harcamakla Yükümlü Olduğu Dikkat ve Özen

3.1.2.2.1. Genel Olarak

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun yükümlülüğünün düzenlendiği TTK m. 1141'de, taşıyanın, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özenin göstermesi gerektiği düzenlenmiştir.

[654] H. Kacic (1988). Analysis of the Provisions regarding Liability under the Hague and Hague/Visby Rules. *Uporedno Pomorsko Pravo Pomorska Kupoprodaja,* 119, 177-192, s. 178.
[655] Kacic, 1988, s. 178.

Kanun gerekçesinde hükmün mehazının Alman TK.'nın 557. paragrafı ve Lahey Sözleşmesi m. 3 f. 1 ve m. 4 f. 1 olduğu belirtilmiştir[656]. Mehaz sözleşme LVK olduğundan LVK bakımından bir önceki başlıkta yapılan değerlendirmeler Türk hukuku bakımından da geçerlidir. Buna karşılık, Lahey Sözleşmesi ve LVK m. 3 f.1'de yer alan *"due diligence"* ifadesinin Türkçe karşılığı olan "makul özen" ifadesi yerine kanun koyucu *"tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen"* ifadesini kullanmıştır. TTK m. 1141 hükmünde yer alan bu ifade E-TTK m. 1019 ifadesiyle aynıdır. Yalnızca E-TTK'da yer alan *"tedbirli bir taşıyanın sarf etmekle mükellef olduğu dikkat ve ihtimam"* ifadesinin dili güncelleştirilerek *"tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen"* ifadesine yer verilmiştir.

Çalışmanın bu bölümünde TTK'da yer verilen ibarenin, LVK m. 3 f.1'de yer alan "makul özen"'den farklı bir anlama sahip olup olmadığı, "tedbirli taşıyan" ile Türk hukuku bakımından ne ifade edilmek istendiği konuları üzerinde durulacaktır. Son olarak da Türk hukuku bakımından taşıyanın bu borcunun emredici niteliğine değinilecektir.

3.1.2.2.2 Tedbirli Bir Taşıyan İfadesi

TTK m. 1141 gerekçesine bakıldığında, hükümde hangi sebeple "tedbirli" ifadesinin tercih edildiğine ilişkin bir açıklamaya yer verilmemiştir. Buna karşılık hükmün mehazını teşkil eden mülga Alman TK'nın 557. paragrafına bakıldığında *"ordentlichen Verfrachters"*[657] ifadesine yer verildiği, yürürlükte bulunan Alman Kanunu m. 498'e[658] karşılık geldiği ve bunun İngilizce karşılığının ise *"prudent carrier"* yani "tedbirli taşıyan" olduğu görülmektedir.

---

[656] TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 343-344.
[657] Hüküm için bkz. Beck-Online Die Datenbank.
[658] Kanunun resmi İngilizce tercümesine http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_hgb/englisch_hgb.html#p0781 adresinden ulaşılabilir. Erişim Tarihi: 21.03.2021.

Tedbirli[659] bir taşıyanın Türk hukuku bakımından hangi anlama geldiğinin ortaya konabilmesi için tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özenin kapsamının belirlenmesi gerekmektedir. Öğretide, tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özen bakımından objektif bir ölçünün aranması gerektiği kabul edilmektedir[660]. Buna göre, taşıyanın kendi işlerinde nasıl hareket ettiği değil, aynı koşullar altında makul, deneyimli, görev ve sorumluluk bilincine sahip bir taşıyanın nasıl hareket edeceği esas alınmalıdır[661]. TTK m. 1141 ile getirilen sorumluluk bir kusur sorumluluğu olmakla beraber özen yükümlülüğü ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu niteliğindedir[662].

Tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özenin, TTK'da yer alan basiretli bir tacir gibi hareket etme yükümlülüğünün tekrarı olduğu ileri sürülmektedir[663]. Diğer bir ifadeyle, tedbirli bir taşıyan ile kast edilen basiretli bir tacirdir. TTK m. 18 f. 2'de yer alan basiretli davranma yükümlülüğünün bir özen borcu olduğu ifade edilmekte ve TTK m. 18 f. 2 ve TTK m. 1141 hükümleri çerçevesinde, taşıyanın bu yükümlülüğünün iki yönlü olduğu bu nedenle taşıyanın

---

[659] Tedbirli ifadesinin yer aldığı TTK hükümleri incelenmiş ve TTK m. 1141'in yanı sıra şirketler topluluğunda sorumluluğun düzenlendiği TTK m. 202 f.1 b. (d) [Hakimiyetin hukuka aykırı kullanılması], anonim şirkette yönetim kurulunun sorumluluğuna ilişkin m. 369 f.1 [Özen ve bağlılık yükümlülüğü], anonim şirketlerde şirketin iflası halinde yönetim kurulu üyelerinin hangi şartlar altında kendilerine ödenen paraları geri vereceklerinin düzenlendiği m. 513 [Şirketin iflası halinde], komisyoncunun sorumluluğunun düzenlendiği m. 928 f. 2 [Komisyoncunun sorumluluğu], gemi müdürünün sorumluluğunun düzenlendiği m. 1073 [Özen yükümlülüğü], kaptanın sorumluluğunun düzenlendiği m. 1088 [Özen yükümlülüğü], taşıyanın sorumluluğun düzenlendiği 1178'de tedbirli ifadesine yer verildiği tespit edilmiştir.

[660] Çağa/Kender, 2010, s. 179; Seven, 2003, s.160; Çağa, 1995, s. 123; Seven, 2003, s.160; D. Algantürk-Light (2012). Yeni TTK Uyarınca Navlun Sözleşmelerinde Yükü İnceleme ve Bildirim. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi , 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nu Beklerken* (10-11-12 Mayıs 2012 Sempozyum), 517-524, s. 518.

[661] Bu tespit yapılırken, yükün niteliği, geminin türü, yapılacak yolculuğun özellikler gibi somut olayın bütün şartlarının da dikkate alınması gerektiğine dair bkz. Çağa, 1995, s. 123.

[662] Sözer, 2019, s. 472; Kara, 2020, s. 226; Günay, 2013, s. 91; N. Kula Değirmenci (2021). *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu 5.Kitap Hükümleri Uyarınca Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları*. Ankara: Seçkin, s. 81.

[663] Sözer, 1975, s. 24; Taşıyan, çoğu zaman da tacir sayılacağından, kusurlu olup olmadığının tespitinde TTK m. 18 f. 2'de yer alan objektif ölçünün kullanılacağına diğer bir ifadeyle taşıyanın basiretli bir taşıyandan beklenen özeni göstermesi gerektiğine ilişkin bkz. Seven, 2003, s. 160; "Basiret" ve "tedbir" kelimelerinin aynı anlama gelmediği buna karşılık aynı anlama karşılık gelmek üzere TTK'nın bazı hükümlerinde tedbir ibaresinin kullanıldığı, kavram birliği sağlanması açısından basiret ibaresinin tercih edilmesi gerektiğine ilişkin bkz. M. Kizir (2011). Yargıtay Kararları Işığında Basiretli İşadamı Gibi Hareket Etme Yükümlülüğünün Sözleşmenin Değişen Şartlara Uyarlanmasına Etkisi. *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* 19 (2), 245-282, s. 251.

hem kanun ve navlun sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini yerine getirirken dikkatli ve özenli davranması gerektiği hem de bunların yanı sıra özen borcu kapsamında yapılması zorunlu olan işleri yapmadığı takdirde de sorumlu olacağı belirtilmektedir[664]. TTK m. 1141'in, TTK m. 18 f. 2'de öngörülen genel olarak ifade edilen basiretli davranma yükümlülüğünün, özel bir görünümü olduğu söylenerek, burada yer alan yükümlülüklerin aynı nitelikte olduğu kabul edilmektedir[665].

Buna karşılık bir görüş, TTK m. 1141 özelinde değerlendirme yapıldığında, TTK m. 1141 mehazının Alman kanunu olması ve bu nedenle "tedbirli" ifadesine yer verilmesi bir neden olarak kabul edilebileceği gibi, kanun koyucunun TTK m. 18 f. 2'de öngörülen basiretli tacir gibi davranma yükümlülüğüne ek ve bu yükümlülükten daha ağır bir yükümlülük öngörmeyi amaçlamış olabileceğini ileri sürmektedir[666]. Öte yandan, yine bu görüş uyarınca, kanun koyucu, TTK m. 18 f. 2 uyarınca tacir olmayan ve bu nedenle basiretli davranma yükümlülüğü olmayan taşıyanlar bakımından da iş deniz yoluyla eşya taşıma olduğunda bir özen yükümlülüğü getirmeyi hedeflemiş olması da bir gerekçe olarak düşünülebilecektir[667].

Bunun için öncelikle TTK m. 18 f. 2 uyarınca tacirin basiretli bir iş adamı gibi hareket etmesinden neyin anlaşılması gerektiğini incelemek gerekmektedir.

TTK m. 18 f. 2 şu düzenlemeyi içermektedir:

"Her tacirin ticaretine ait bütün faaliyetlerinde basiretli bir iş adamı gibi hareket etmesi gerekmektedir."

---

[664] Söz gelimi, kanun veya navlun sözleşmesi uyarınca taşıyanın yükleme öncesinde gemiyi bir sörveyöre gösterme yükümlülüğü yok iken, özen yükümlülüğü kapsamında bunu yapmadığı takdirde sorumlu olacağına ilişkin bkz. Sözer, 2019, s. 473 dn. 70.
[665] Sözer, 2019, s. 472.
[666] Karapınar, 2017, s. 49.
[667] Ticari iş yapmayı taahhüt eden esnaf olan taşıyanın basiretli iş adamı gibi davranma yükümlülüğü olmayacağına dair bkz. Karapınar, 2017, s. 50.

Hükümde yer verilen basiretli bir iş adamı ibaresi ile anlaşılması gereken, aynı durumdaki *tedbirli ve yetenekli bir tacirin* aynı şartlar altında göstereceği basiret ve özenin gösterilmesidir[668]. Bir başka basiretli iş adamı tanımında benzer bir açıklama yapılmış, tacirin *tedbirli ve öngörülü* olması gerektiği belirtilmiştir[669]. Öğretide, tacirin basiretli davranıp davranmadığının tespitinde objektif ölçünün esas alınacağı kabul edilmektedir[670]. *Tekil*'e göre TTK m. 18 f. 2 (E-TTK m. 20 f. 2) hükmü kanuna gereksiz bir şekilde konulmamış olup, TTK'da bulunan taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu da (E-TTK m. 1019) dahil birçok hükme önderlik etmektedir[671]. *Şener* ise, basiretli davranma yükümlülüğünü örneklendirirken, taşıyanın taşıyacağı yüke göre uygun bir araç temin etmesi gerektiği, uygun bir araçla ve uygun bir koşullara taşınmaz ise meydana gelen zarardan taşıyanın sorumlu olacağını ifade etmiştir[672]. Bu örnekteki yükümlülük deniz ticareti hukuku bakımından taşıyanın gemiyi yüke elverişli halde bulundurma borcudur. Öyleyse, *Şener,* taşıyanın bu borcu bakımından basiretli bir tacir gibi hareket etme yükümlülüğü olduğunu kabul etmektedir. Bir başka örnekte ise, basiretli bir taşıyanın, taşıma yapacağı dönemdeki hava koşullarını gözeterek sözleşme yapması gerektiği, buna göre gerekli tedbirleri alması gerektiği söylenmiştir[673]. Bu örnek ise, taşıyanın gemiyi yola elverişli halde bulundurma borcuna benzer bir niteliktedir. Öyleyse, basiretli bir iş adamından da aynı dikkat ve özen beklenmektedir denilebilecektir.

Basiretli iş adamı gibi davranma yükümlülüğü bakımından, mücbir sebep savunması yapılabileceği, buna karşılık bazı olağanüstü haller de yine de tacirin

[668] F. Tekil (1990). *Ticari İşletme Hukuku. İstanbul*: Bilmen Basım ve Yayınevi, s. 139.
[669] O. H. Şener (2016). *Ticari İşletme Hukuku- Ders Kitabı*. Ankara: Seçkin, s. 191; S. Arkan (2018). *Ticari İşletme Hukuku*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s. 151: Kayar, "tedbirli ve ileri görüşlü" ibarelerini kullanmıştır. Bkz. İ. Kayar (2017). *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Ticaret Hukuku*. Ankara: Seçkin, s. 127.
[670] Şener, 2016, s. 191; Tekil, 1990, s. 139; Kayar, 2017, s. 127.
[671] Tekil, 1990, s. 147.
[672] Şener, 2016, s. 192.
[673] Arkan, 2018, s. 152.

basiretli bir tacir olarak bu hali öngörmesi, sezmesi ve buna göre önlem alması gerektiği kabul edilmektedir[674].

TTK m. 932'de yer alan denize ve yola elverişlilik tanımına bakıldığında, "*tamamıyla anormal tehlikeler hariç"* ibaresine yer verildiği görülmektedir. Bu ibarenin kısaca mücbir sebep teşkil eden olayları ifade ettiğinin kabul edildiğini ortaya koymuştuk[675]. Mücbir sebep ile olağanüstü hal kavramları birbirinden ayrılmakta[676], iş taşıyanın gemiyi denize ve yola yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü olduğunda, tıpkı basiretli iş adamı gibi davranma yükümlülüğünde olduğu gibi taşıyandan bazı olağanüstü hallerde, bu hallerin gerçekleşebileceği öngörmesi ve buna göre gerekli önlemleri alması beklenmektedir[677].

Basiretli iş adamı, şayet işinin ifasında ifa yardımcısı kullanıyorsa, ifa yardımcıları bakımından da iş adamının, basiretli davranma yükümlülüğü olduğu kabul edilmektedir[678].

Son olarak, yargı kararlarında tedbirli ve basiretli kelimelerinin eş anlamlı şekilde kullanıldığı, taşıyanın gemiyi, denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü yerine getirip getirmediğinin tespitinde basiretli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özene bakılarak karar verildiği görülmektedir[679]. Öte yandan, taşıyanın yüke özen borcunun düzenlendiği TTK m.

---

[674] Şener, 2016, s. 193; Buna karşılık mücbir sebep teşkil eden haller, olay dışı objektif kriterlere göre belirlendiğinden, basiretli iş adamı kıstası bakımından doğrudan doğruya bir etkisi olmadığına dair bkz. R. Poroy/ H. Yasaman (2012). *Ticari İşletme Hukuku*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, s. 154.

[675] Bkz. 2. Bölüm 2.1.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[676] Fevkalâde halin borçlunun kaçınamayacağı şekilde borcu ihlal etmesine neden olan bir olay olduğu; mücbir sebebin ise borçlunun borcunu ihlal etmesine mutlak surette kaçınılmaz bir şekilde neden olan harici bir olay olduğu yönünde bkz. M. K Oğuzman/M. T. Öz (2020). *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler Cilt. 1*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, s. 436; Eren, 2020a, s. 561; Nomer, 2020, s. 361.

[677] Tedbirli ve basiretli bir taşıyanın herhangi bir taşıyandan farklı olarak olağanüstü halleri de dikkate alması gerektiğine dair bkz. Sözer, 2019, s. 475.

[678] Şener, 2016, s. 196.

[679] Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: *"...gemideki yangının söndürülmesinde personelin yetersiz kaldığı bu nedenle de geminin TTK 817 gereğince yola elverişsiz bulunduğunun ortaya konduğu bu değerlendirmeler eksenin de davalının söz konusu yangının çıkışında bir fiil veya ihmalinin söz konusu bulunmadığı gibi gemi yangınına etkili olabilecek bir kusurunun da bulunmadığı, davalı taşıyıcının üzerine düşen ve basiretli tacir gibi göstermesi gereken dikkat ve özeni gemideki yangının*

1178 hükmüne ilişkin uyuşmazlıklarda verilen yargı kararlarında da tedbirli ve basiretli ibarelerinin birbirlerinin yerine kullanıldığı tespit edilmiştir[680].

Basiretli iş adamı bakımından verilen tanımlar ve örnekler ile tedbirli taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özene ilişkin yapılan tanımlar ve verilen örnekler dikkate alındığında, basiretli iş adamı ile tedbirli taşıyandan beklenen ihtimam ve özenin aynı olduğu sonucuna varılabilecektir. Öyleyse TTK m. 1141'de bahsedilen tedbirli taşıyandan beklenen dikkat ve özen, TTK m. 18 f. 2'deki basiretli iş adamından beklenen dikkat ve özen ile aynı doğrultudadır. Diğer bir ifadeyle, tedbirli taşıyan yerine, basiretli taşıyan ifadesi kullanılabilir, bu ifadeye yer verilmese dahi taşıyanın tacir olduğu durumlarda TTK m. 18 f. 2 hükmü gereği zaten bu şekilde hareket etmesi gerektiği söylenebilir. Kanaatimce kanun koyucu, TTK m. 1141 düzenlemesi ile "tedbirli" ifadesini getirerek "basiretli" bir tacirden daha ağır bir özen yükümlülüğü getirmeyi hedeflememiş, "tedbirli" ifadesi mehaz Alman Kanunu'ndan çeviri yapılmak suretiyle alınarak kullanılmıştır.

3.1.2.2.3. Dikkat ve Özen Yükümlülüğü İbaresinin Makul Özen Borcu İbaresi ile Aynı Olması

TTK m. 1141 hükmünün mehazını teşkil eden LVK m. 3 f. 1'de, yukarıda da değinildiği üzere taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma için makul özen borcu *(due diligence)* olduğu belirtilmiştir. Buna karşılık TTK'da *"due diligence"* ifadesine karşılık gelecek şekilde "makul özen" yerine "dikkat ve özen" ifadesi tercih edilmiştir.

Belirtmek gerekir ki, ifade farklılıkları, taşıyanın bu yükümlülüğünün muhtevasını değiştirmemektedir. Nitekim Türk hukukunda, taşıyanın bu yükümlülüğünün özellikleri ve önemi Lahey Sözleşmesi ve LVK düzenlemesinde yer alan yükümlülüğün özellikleri ve önemiyle aynı doğrultuda

çıkmasını önleyebilmesi veya etkisini azalatabilmesinin mümkün bulunmadığını…" İstanbul Anadolu 4. Asliye Ticaret Mahkemesi, 2018/786 E., 2019/739 K. 11.07.2019 tarihli kararı.

[680] Bkz. İstanbul BAM 13. HD, 2017/1027 E., 2018/512 K. 30.05.2018 tarihli kararı; İstanbul BAM 13. HD, 2019/147 E., 2020/1285 K. 12.11.2020 tarihli kararı.

değerlendirilmektedir. Diğer bir ifadeyle, TTK m. 1141'de yer alan tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu dikkat ve özenin, LVK m. 3 f. 1 'de yer alan makul özen borcundan hiçbir farkı bulunmamaktadır. Zira gerekçede de kanun koyucunun iradesinin bu yönde olduğu, LVK m. 3 f. 1 hükmünün mehaz alındığı belirtilmektedir[681].

Sırayla ele almak gerekirse, makul özen borcunun Lahey Sözleşmesi ve LVK uyarınca öncelikli ve üstün nitelikte bir borç *(an overriding obligation)* olduğu belirtilmiştir[682]. Gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmak için makul özen yükümlülüğünü yerine getirmeyen taşıyan LVK m. 4 f. 2 yer verilen sorumsuzluk nedenlerinden faydalanamayacaktır. Türk hukukunda da bu yükümlülük aynı şekilde değerlendirilmektedir. TTK m. 1141 uyarınca yükümlülüğünü yerine getirmeyen taşıyan, TTK m. 1180[683]'de yer alan sorumsuzluk hâllerinden ve TTK m. 1182'deki muhtemel sorumsuzluk hallerinden faydalanamayacaktır[684]. Diğer bir ifadeyle, sorumsuzluk nedenlerinden faydalanmak isteyen taşıyanın, öncelikle TTK m. 1141 uyarınca gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmak için özen yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispat etmesi gerekecektir. Bu bakımdan farazi özen de yeterli sayılmayacak, taşıyan özen yükümlülüğünü yerine getirseydi dahi zararın meydana geleceğini ispat etmekle de sorumluluktan kurtulamayacaktır[685]. Söz gelimi, gemide çıkan yangın neticesinde yükte hasar meydana geldiği durumda, yangın

---

[681] TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 343-344.
[682] Bkz. 3.1.2.1.3. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[683] Başlangıçtaki elverişsizlik halinde taşıyanın sorumsuzluk sebeplerine dayanamayacağına dair bkz. Çağa/Kender, 2010, s. 184; Sözer, 2019, s. 553. Geminin başlangıçtaki elverişsizliği ile geminin başkaca teknik idaresi kapsamındaki işlerin birbirinden ayırt edilmesinde yolculuğun başlangıç anının belirleyici olacağına dair bkz. Yazıcıoğlu, 2020, s. 394.Taşıyan geminin teknik idaresine ilişkin kusurlardan sorumlu değildir buna karşılık kusur yolculuk başlangıcına kadar fark edilmesi gereken bir kusur ise bu takdirde taşıyanın denize, yola ve yüke elverişsizlikten ötürü sorumlu olacağına, bunun geminin teknik idaresine ilişkin bir kusur olmadığına ve sorumsuzluk sebebinden faydalanamayacağına ilişkin bkz. İ. Uluğ Cicim (2002). Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* 6 (2), s. 9.
[684] Gerekçede de belirtildiği üzere TTK m. 1180 ve 1182 Lahey Sözleşmesi m.4'ten alınmış ancak kanunda iki ayrı maddede düzenlenmiştir. TTK m. 1182'de sıralanan hallerin varlığı halinde taşıyan doğrudan sorumluluktan kurtulmamakta, buna karşılık ispat yükü taşıyan lehine yer değiştirmektedir. TTK m. 1179'un gerekçesi için bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 360.
[685] Sözer, 2019, s. 465.

geminin başlangıçtaki elverişsizliği sebebiyet vermişse, bu halde taşıyan TTK m. 1180'de yer alan sorumsuzluk nedeninden faydalanamayacak, TTK m. 1141 hükmü gereği sorumlu olacaktır[686].

Lahey Sözleşmesi ve LVK'da düzenlenen makul özen yükümlülüğüne paralel olarak Türk hukukunda da bu yükümlülüğün göreceli olduğu kabul edilmektedir. Denize, yola ve yüke elverişlilik göreceli kavramlar olduğundan, geminin çıkacağı yola, taşıyacağı yüke, yolculuğun yapılacağı zamana göre taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özen farklılık gösterecektir[687].

Taşıyanın bu yükümlülüğü, Türk hukuku açısından da kişisel bir borçtur ve devredilemez niteliktedir. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı kimselerin kusuru neticesinde geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olması nedeniyle meydana gelen zararlardan da sorumlu olacaktır. Nitekim TTK m. 1179 f. 1 hükmü uyarınca taşıyanın, adamlarının kastından veya ihmalinden doğan sebeplerden ileri gelen zararlardan sorumlu olacağı düzenlenmektedir. Hükmün ikinci fıkrasında ise, taşıyanın adamları terimi ile kimin kastedildiği ortaya koyulmaktadır. Buna göre, *taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri* kapsamaktadır.

TTK m. 1141' de yer alan "… *dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun*" ifadesi ise gizli ayıplar[688] bakımından önem taşımaktadır. Taşıyanın, yalnızca TTK m. 1141

[686] Kara, 2020, s. 250; Seven, 2003, s. 166-167; Yangının başlangıçtaki elverişsizlikten ötürü çıkması halinde taşıyanın şahsi kusuru neticesinde yangının meydana gelmesi ya da taşıyanın adamlarının kusuru neticesinde yangının meydana gelmesi durumunda taşıyanın sorumluluğu bakımından bir fark olmayacağına dair bkz. Ülgener, 1991, s. 90-91; M. F. Ülgener (1987). Yangın Zararları Sebebiyle Yüke Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu. s. 5. https://www.ulgener.com/dosya/18.Yangin_Zararlari_Sebebi_Ile_Yuke_Gelen_Zararlardan_Tasiyanin_Sorumlulugu.pdf Erişim Tarihi: 25.03.2021.

[687] Kara, 2020, s. 227; Sözer, 2019, s. 468-469.

[688] Gizli ayıp tanımı için bkz. F. Eren (2020b). *Borçlar Hukuku: Özel Hükümler*. Ankara: Yetkin Yayınları, s. 113.

uyarınca göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermekle beraber, keşfetmesi mümkün olmayan eksikliklerden sorumlu olacağı, diğer bir ifadeyle taşıyanın gerekli dikkat ve özen gösterilseydi dahi bu zarar meydana gelecekti yönünde bir savunmada bulunarak sorumluluktan kurtulamayacağı kabul edilmektedir. Öyleyse, tedbirli taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermek suretiyle keşfetmesi mümkün olmayan ayıplar gizli ayıplardır ve taşıyan bu gizli ayıplar nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacaktır[689].

Özetlemek gerekirse, TTK m. 1141 düzenlenmesinde yer alan dikkat ve özen borcu Lahey Sözleşmesi ve LVK'da yer alan makul özen borcu ile aynı doğrultuda mehazla uyumludur.

3.1.2.2.4. TTK m. 1141 Hükmünün Emrediciliği

3.1.2.2.4.1. TTK m. 1243 Düzenlemesi

Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerden hangilerinin emredici olduğu TTK m. 1243'de öngörülmüştür. Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün düzenlendiği TTK m. 1141 hükmü de taşıyanın borç ve sorumluluklarına ilişkin hangi hükümlerin emredici olduğunun düzenlendiği TTK m. 1243 f. 1 b. (a)'da yer almaktadır. Buna göre, "*bir navlun sözleşmesinde veya konişmentoda yahut diğer bir denizde taşıma senedinde yer alıp da taşıyanın borç ve sorumluluklarına ilişkin TTK m. 1141 hükmünden kaynaklanan borç ve sorumlulukları*[690] *doğrudan veya dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şartlar geçersizdir*."

Hüküm uyarınca, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun emredici nitelikte olduğu ve bu sorumluluğu önceden kaldıran veya daraltan kayıt ve şartların geçersiz olduğu belirtilmiştir[691]. Ancak

[689] Sözer, 2019, s. 475-476.
[690] Kanunda yer alan borç ifadesinin yerinde olmadığı, zira sorumsuzluk kayıtlarının borca değil sorumluluğa ilişkin olduğuna dair bkz. Sözer, 2019, s. 526.
[691] Buna karşılık taşıyanın sorumluluğunu ağırlaştırmanın mümkün olduğuna dair bkz. Kaner, 2018, s. 386; Kula Değirmenci, 2021, s. 116.

kanunda öngörülen emrediciliğin bu kayıt veya şartların, E-TTK'dan farklı olarak yalnızca konişmentoda değil, bir navlun sözleşmesinde veya konişmentoda ya da diğer bir taşıma senedinde[692] yer alması halinde söz konusu olacağı düzenlenmiştir.

Hükmün hem zaman çarteri hem kırkambar sözleşmesi hem de yolculuk çarteri sözleşmeleri bakımından değerlendirilmesi gerekmektedir.

Zaman çarteri, TTK'da bir deniz ticareti sözleşmesi olarak navlun sözleşmelerinden ayrı bir bölümde Zaman Çarteri Sözleşmesi başlıklı ikinci bölümde, TTK m. 1131 ila 1137. maddeleri arasında düzenlenmiştir. Hem zaman çarterinin kanunda düzenlendiği yer bakımından hem de TTK m. 1131 gerekçesinde[693] belirtildiği üzere zaman çarteri bir navlun sözleşmesi olarak düzenlenmemiştir. Öyleyse, zaman çarterine[694] konulacak, taşıyanın TTK m. 1141'de yer alan sorumluluğunu daraltan veya kaldıran şart ve kayıtlar geçerli olacaktır[695].

Kırkambar sözleşmeleri ise, TTK m. 1138'de navlun sözleşmesinin bir türü olarak düzenlenmiş ve kırkambar sözleşmeleri bakımından kanunda herhangi bir istisna öngörülmemiştir. Bu durumda, TTK m. 1243 hükmü uyarınca, kırkambar sözleşmelerine konulan taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran her türlü kayıt ve şartın geçersiz olduğunun kabulü gerekecektir[696].

---

[692] Navlun sözleşmesine veya deniz yük senedine (diğer bir taşıma senedi) konulacak sorumsuzluk kayıtlarının da geçersiz olacağına dair düzenlemenin yerinde olmadığı, zira bu düzenlemenin maksadının konişmento hamili üçüncü kişiyi koruma yönünde olduğunu, özellikle navlun sözleşmelerinde her zaman taşıtanın korunmaya muhtaç olmadığı, TBK m. 115 hükmünün zaten taraflar arasındaki menfaati korumaya yetecek nitelikte olduğuna dair eleştiriler için bkz. Sözer, 2019, s. 528-530.

[693] TTK m. 1131'in gerekçesi için bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 340.

[694] Zaman çarteri sözleşmesinin TTK'da bir navlun sözleşmesi olarak düzenlenmediği, bunun yerinde bir düzenleme olmadığı, buna karşılık navlun sözleşmesi olarak düzenlenmediği için bu sözleşmelere konulacak olan sorumsuzluk kayıtlarının da geçerli olacağına dair bkz. Sözer, 2019, s. 476.

[695] Sözer, 2019, s. 476.

[696] TTK m. 1243 hükmünün emredicilik niteliğinin kural olarak kırkambar sözleşmeleri bakımından da geçerli olduğu yönünde bkz. Sözer, 2019, s. 476.

Yolculuk çarteri sözleşmesine ilişkin ise TTK m. 1245'te açık bir düzenleme bulunmaktadır. Bu nedenle yolculuk çarteri sözleşmesi, TTK m. 1243 hükmüne getirilen istisnalar başlığı altında incelenecektir.

3.1.2.2.4.2. TTK m. 1243 Hükmüne Getirilen İstisnalar

TTK m. 1243 hükmünde genel olarak hangi hükümlerin emredici olduğu belirtilmiştir. TTK m. 1244 ve 1245 hükümlerinde ise bu kurala getirilen istisnalara yer verilmiştir.

TTK m. 1245 hükmü uyarınca, TTK m. 1243 hükmü yolculuk çarteri sözleşmelerinde uygulanamayacak[697] buna karşılık, yolculuk çarteri sözleşmesine dayalı olarak bir konişmento tanzim edilmesi halinde konişmento hamili ile taşıyan arasındaki ilişkide TTK m. 1243 hükmü uygulanabilecektir. Bu hükmün amacı, sözleşmeye taraf olmayan üçüncü kişi konişmento hamilini korumaktır[698]. Diğer bir ifadeyle, taşımada konişmento düzenlenmiş olsa dahi, taşıtan ve gönderilen sıfatlarının aynı kişide birleşmesi halinde TTK m. 1243 hükmü uygulanmayacak, yolculuk çarteri sözleşmesinde yer alan taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıran veya kaldıran kayıtlar geçerli olacaktır[699].

Yolculuk çarteri sözleşmesinde, konişmentonun kimin tarafından düzenlendiği de önem taşımamaktadır ve taşıyan tarafından yolculuk çarteri sözleşmesi kapsamında taşımanın tamamı veya bir kısmı bir fiili taşıyana[700] bırakılmışsa fiili taşıyan tarafından düzenlenen konişmentoda yer alan taşıyanın sorumluluğunu

---

[697] Yolculuk çarterlerinde yer alan sorumsuzluk kayıtlarının da TBK m. 115 ve 116 hükümlerinin belirleyici olacağı, navlun sözleşmesi bir eser sözleşmesi niteliğinde olduğundan TBK 115 f. 2 ve f. 3 hükümlerinin uygulama alanı bulmayacağına dair bkz. Süzel, 2021, s. 29; TBK m. 115 ve 116 hükümlerine ilişkin bkz. Oğuzman/Öz, 2020, s. 438 vd.

[698] Süzel, 2021, s. 24.

[699] Buna karşılık yolculuk çarterinde yer almamasın rağmen konişmentoda taşıyanın sorumluluğunu kaldıran ya da daraltan bir kaydın varlığı halinde bunun yolculuk çarterinin tarafı ve aynı zamanda konişmento hamili taşıtana karşı ileri sürülebileceğine dair bkz. Yazıcıoğlu, 2020, s. 410.

[700] Fiili taşıyan kavramı için bkz. S. Amasya (2020). Denizyoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Fiili Taşıyan Kavramı. *Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 19(2), 1125-1151; S. Aksoy (2015). *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık; Yetiş Şamlı, 2013b, s. 19 vd.

sınırlandıran veya kaldıran kayıtların da geçersiz olduğunu kabul etmek gerekir[701]. Nitekim, TTK m. 1191[702] uyarınca fiili taşıyanın ve adamlarının kusurundan da sorumludur. Öte yandan, TTK m. 1179, taşıyanın adamlarının kastından veya kusurundan ileri gelen zararlardan sorumlu olacağını düzenlemiş, buna karşılık TTK m. 1179 f. 2 c. 2'de fiili taşıyana ilişkin hükümleri saklı tutmuştur. TTK m. 1191 ve 1192'de fiili taşıyana ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. E-TTK'dan farklı olarak TTK m. 1191 uyarınca fiili taşıyanın kusurundan ileri gelen zararlardan taşıyan sorumlu tutulmuştur[703]. Bu çerçevede TTK m. 1192 uyarınca, navlun sözleşmesinde taşımanın bir kısmının başka bir kişi tarafından gerçekleştirileceği belirtilmiş ise fiili taşıyanın kimliği sözleşmeden açıkça anlaşılıyorsa, yani zarar görenin yetkili Türk mahkemelerinde aleyhine dava açma imkânı bulunuyorsa bu halde taşıyan, eşya fiili taşıyanın hakimiyetindeyken meydana gelen zıya, hasar veya gecikmeden sorumlu olmayacağına ilişkin bir şartı navlun sözleşmesine koyabilir[704]. Bu koşulların varlığı halinde taşıyan, yolculuk çarteri sözleşmesinde yer verilmiş olması kaydıyla, gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğüne ilişkin sorumluluğunu kaldıran veya daraltan sözleşme kayıtlarına dayanabilir[705]. Belirtmek gerekir ki, TTK m. 1243 ve TTK m. 1192 uyarınca taşıyanın navlun sözleşmesinde, konişmentoda veya denizde taşıma senedinde yer alan taşıyanın TTK m. 1141 gereği sorumluluğunu kaldıran ve daraltan hüküm ve şartlar geçersiz olacaktır[706].

---

701 Süzel, 2021, s. 34.

702 TTK m. 1191 hükmünün Hamburg Kuralları m. 10 düzenlemesinden alındığına dair bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 362.

703 E-TTK'da bu yönde hüküm bulunmadığından, fiili taşıyanın kusurundan ötürü meydana gelen zararlar bakımından taşıyana TBK m. 66 ve 116 hükümleri çerçevesinde başvurulduğuna dair bkz. N. Kula Değirmenci (2015). Taşıyanın "Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden" Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası* C. LXXIII, S.1, 389-420, s. 401.

704 TTK m. 1192 f. 2'de getirilen hükme ilişkin değerlendirme için bkz. Yetiş Şamlı, 2013b, s. 264; Süzel, 2021, s. 89 dn. 254.

705 Uygulamada sık karşılaşma imkânı olmadığı buna karşılık konişmento düzenlenmeyen yolculuk çarterlerinde taşıyan lehine bu yönde bir sorumsuzluk kaydı konabileceği ve bu sorumsuzluk kaydının TBK m. 116 uyarınca da geçerli olacağına dair bkz. Süzel, 2021, s. 90-91.

706 Kula Değirmenci, 2015, s. 408.

TTK m. 1243 hükmüne diğer bir istisna TTK m. 1244 ile getirilmiştir. TTK m. 1244 hükmünde sıralanan durumların varlığı halinde TTK m. 1243 f. 1 hükmünün uygulanmayacağı hüküm altına alınmıştır. Buna göre taşıyanın;

- Navlun sözleşmesinin canlı hayvan taşımasına ilişkin olduğu hallerde,
- TTK m. 1151 uyarınca denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı yazılı olan ve fiilen böyle taşınan eşyalar olduğu hallerde,
- Mutat ticari taşıma işlerinden olmamakla beraber ticaretin olağan akışı, içinde yapılan eşya taşımasına ilişkin bulunup da taşıma senedinde bu anlaşma ve "emre değildir" kaydının var olması şartıyla eşyanın özel nitelikleri veya taşımanın özel şartlarının haklı gösterdiği anlaşmaların varlığı halinde,
- Taşıyanın eşyanın yüklenmesinden önceki ve sonraki yükümlülüklerine ilişkin hallerde ve
- Müşterek avaryaya ilişkin anlaşmaların varlığı halinde

gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu bakımından koyacağı sorumluluğunu kaldıran veya daraltan hüküm ve şartlar geçerli olacaktır.

TTK m. 1244 f.1 b (a)'da yer alan güverte taşımasına ilişkin olarak getirilen istisnanın, özellikle kırkambar sözleşmesi söz konusu olduğunda TTK m. 1141 sorumluluğu bakımından nasıl değerlendirileceği önemlidir. Nitekim kırkambar sözleşmesi niteliği itibari ile bir navlun sözleşmesidir ve bu kapsamda TTK m. 1243 hükmü uyarınca kırkambar sözleşmelerinde taşıyanın sorumluluğunu daraltan veya kaldıran hüküm ve şartlar geçersiz olacaktır. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın sorumluluğunun emredici olması için kırkambar taşımalarında konişmento veya denizde taşıma senedi düzenlenmesi gerekmemektedir[707]. Buna karşılık, iş güverte taşıması olduğunda TTK m. 1244 f. 1 b. (a) uyarınca istisna kapsamında olabilmesi için güverte taşıması yapılacağının denizde taşıma senedinde yazılı olması gerektiği şartı aranmaktadır. Öyleyse, TTK m. 1243 ve 1244 hükümlerinin lafzına bakarak

[707] Yetiş Şamlı, 2013b, s. 252; Süzel, 2021, s. 39.

yorum yapıldığında, kırkambar sözleşmesi ile bir güverte taşıması söz konusu olduğu hallerde, şayet bir denizde taşıma senedi düzenlenmemiş ise, bu halde taşıyanın kırkambar sözleşmesine koyduğu güverte taşımasına ilişkin sorumsuzluk kaydı geçersiz olacak, buna karşılık aynı taşımada bir denizde taşıma senedi düzenlenmiş ise bu halde bu sorumsuzluk kaydı geçerli kabul edilecektir. Öğretide, bu duruma ilişkin çeşitli çözüm önerileri getirilmiştir. Bir görüşe göre, denizde taşıma senedi düzenlenmeyen kırkambar taşımalarında, denize taşıma senedi düzenlenme koşulunu, "sözleşmede yazılı olma" şeklinde yorumlamak gerekecektir, aksi halde bu taşımalarda dolaylı olarak bir denizde taşıma senedi düzenleme zorunluluğu ortaya çıkacaktır[708].

Bir diğer görüşe göre ise, lafza dayalı yorum yapıldığında ortaya çıkan bu çelişki ve eksiklikler TTK m. 1151 ve 1244 hükümlerinin mehazlarının farklı olmasından kaynaklanmaktadır[709].

TTK m. 1244 f. 1 b. (a)'nın lafzına bakılarak yorum yapıldığında ortaya başka sorunlar da çıkmaktadır. TTK m. 1151 uyarınca güverte taşıması, ticari teamüle uygunsa veya mevzuat gereği zorunlu ise de mümkündür. Tarafların bu hususta anlaşmalarına gerek bulunmamaktadır. Güverte taşımasına ilişkin TTK m. 1151 hükmünün mehazı Hamburg Kuralları m. 9[710], TTK m. 1244 f.1 b. (a) hükmünün mehazı ise Lahey Sözleşmesi'dir.

Hamburg Kuralları m. 9'da öngörülen şartlara uygun bir şekilde yapılan güverte taşıması söz konusu olduğunda, taşıyanın Hamburg Kuralları m. 5 uyarınca sorumluluğu devam edecektir ve bu hüküm emredici nitelikte olduğundan aksine düzenleme yapma imkânı bulunmamaktadır. Buna karşılık, Lahey Sözleşmesi'nde uyarınca güverte taşıması kapsam dışındadır, bu nedenle taşıyanın sorumluluğunu güverte taşımalarına ilişkin olarak kaldırması ya da sınırlandırması mümkündür. Bu çerçevede, mehaz Hamburg Kuralları'nda yer alan düzenlemenin amacına uygun

[708] Yetiş Şamlı, 2013b, s. 252.
[709] Süzel, 2021, s. 41
[710] Her ne kadar TTK m. 1151'in gerekçesinde mehaz olarak Hamburg Kuralları m. 9 gösterilse de kuralın Türkçe'ye hatalı bir şekilde çevrildiğine dair bkz. Süzel, 2014, s. 288 vd.

bir yorum yapılması ve mevzuata uygun bir güverte taşıması olması halinde de taşıyanın, TTK m. 1141 uyarınca gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün emredici olarak devam ettiğinin kabulü gerekmektedir[711]. Kanaatimce de bu yorum, hükmün mehazı da göz önüne alındığında isabetlidir. Bu kapsamda, taşıyanın bu yükler bakımından da emredici sorumluluğunun devam ettiğini kabul etmek ve bu yönde düzenleme getirmek daha yerinde olacaktır. Bu kapsamda, TTK m. 1151'e uygun olarak gerçekleştirilen güverte taşımalarında da TTK m. 1141 uyarınca taşıyanın sorumluluğunun emredici şekilde devam etmesi bu nedenle kanunda bulunan düzenlemenin mehaza uygun bir şekilde değiştirilmesi gerekmektedir.

Son olarak, TTK m. 1244 f. 3 uyarınca bu kayıt ve şartlar bakımından TBK hükümleri saklı tutulmuştur. Öyleyse, bu kayıtların geçerliliği bakımından TBK m. 27 sorumsuzluk anlaşmalarına ilişkin TBK m. 115 ve yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluğuna ilişkin TBK 116 hükümleri göz önünde bulundurulacaktır[712].

3.1.2.3. Hamburg Kuralları Uyarınca Taşıyandan Makul Surette İstenebilecek Bütün Tedbirler *(Reasonable Measures)*

3.1.2.3.1. Genel Olarak

Hamburg Kuralları m. 5'te taşıyanın yüke özen gösterme borcu genel olarak düzenlenmiş; taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu ise ayrı bir maddede düzenlenmemiştir[713]. Hamburg Kuralları m. 5 uyarınca,

---

[711] Süzel, 2021, s. 41-42.

[712] Yazıcıoğlu, 2020, s. 410; Süzel, 2021, s. 27; Taşıyanın sorumluluğunu kaldıran ya da daraltan şartların TBK'nın emredici hükümlerine aykırı olduğu ölçüde geçersiz olacağına dair bkz. Kaner, 2018, s. 388; Kara, 2020, s. 268; TBK'da sorumsuzluk anlaşmalarına uygulanabilecek hükümlere ilişkin bkz. Kula Değirmenci, 2021, s. 29 vd.

[713] Hamburg Kuralları'nın taşıyanın sorumluluğunu tamamen farklı bir temele dayandırdığına ilişkin bkz. G. R. Bauer (1993). Conflicting Liability Regimes: Hague-Visby v. Hamburg Rules a Case by Case Analysis. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 24(1), 53-74, s. 54; LVK m. 3 f. 1 ve f. 2 düzenlemeleri tek bir maddede özen yükümlülüğü olarak düzenlendiğine dair bkz. O'Hare, 1977, s. 147; Kuralların, teknik kusurdan ötürü sorumsuzluğu kaldırması nedeniyle, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun ayrıca düzenlenmesine gerek olmadığının düşünüldüğüne dair bkz. Karan, 2004, s. 112; Genel bir tanım verilmesiyle mahkemelerin denize elverişliliğe ilişkin yeni teknolojik gelişmeleri de dikkate alarak daha geniş yorum yapabileceği

taşıyan eşya kendi muhafazası altında bulunduğu süre boyunca eşyaya gelen zıya veya hasardan veya teslimde gecikmeden sorumlu olacaktır[714]. Öyleyse, taşıyanın sorumluluğu Hamburg Kuralları uyarınca sadece yolculuk öncesinde ve başlangıcında değil, yolculuk süresince de meydana gelen bakımından söz konusudur. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurmak için makul surette göstermesi gereken tedbirleri yolculuk süresince de göstermesi gerekecektir[715].

Taşıyanın bu sorumluluğunu bertaraf edebilmesi için kendisi veya adamları yahut ifa yardımcıları tarafından makul özenin gösterildiğini ispatlaması gerekecektir[716]. Metinde LVK'da yer alan *"due diligence"* ifadesi yerine *"reasonable measures*[717]" ibaresi kullanılmıştır. Bu ifade, *Çağa* tarafından yapılan tercümede "makul surette istenebilecek olan bütün tedbirler" olarak Türkçe'ye çevrilmiştir[718].

ancak diğer taraftan bunun hukuki belirliliği tehlikeye düşürdüğüne ilişkin bkz. Defossez, 2015, s. 243.

[714] Lahey Sözleşmesi vinçten vince taşımaya ilişkin kurallar sevk ettiğine, bu hususun uygulama bakımından sorunlar yarattığına, Lahey Sözleşmesi'nin uygulama alanı bulmadığı hallerde tarafların ihtilaflarının farklı ülkelerin iç hukuklarına göre çözümlenmek zorunda kaldığına, Hamburg Kuralları ile getirilen bu hükmün ile "öncesi ve sonrası" ayrımının getirdiği problemleri ortadan kaldırdığına dair bkz. Chacon, 2017, s. 154.

[715] Hamburg Kuralları ile getirilen yükle ilgililer lehine olan bu sorumluluk rejiminin sigorta primlerinin ve navlun ücretlerinin artmasına neden olacağına dair bkz. Force, 1995-1996, s. 2087; Buna karşılık, sonucun böyle olacağına dair herhangi bir araştırma yapılmadığı, ampirik bulgular olmaksızın bu konuya ilişkin doğru bir değerlendirmenin mümkün olmayacağına dair bkz. M. F. Sturley (1993). Changing Liability Rules and Marine Insurance: Conflicting Empirical Arguments About Hague, Visby, And Hamburg in Vacuum of Empirical Evidence. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 24(1), 119-15*0*, s. 147; Hazırlık çalışmaları sırasında İngiliz delegenin de aynı nedenle bu düzenlemeye itiraz ettiği yönünde bkz. Sweeney, 1975, s. 104.

[716] Yazıcıoğlu, 2000, s. 68.

[717] HK m.5: *"... unless the carrier proves that he, his servants or agents took all measures that could reasonably be required to avoid the occurence and its consequences."*

[718] *Göğer* tarafından yapılan çeviride "*makul olarak alınması istenebilecek tüm önlemler"* olarak tercüme edilmiştir. Göğer, 1978, s. 675; *Eken* tarafından yapılan çeviride ise "*makul surette alınması gerekli tüm önlemler"* olarak tercüme edilmiştir Eken, 2014, s. 318.

Hamburg Kuralları'nda *"makul surette istenebilecek olan bütün tedbirler"* ifadesinin hangi anlama geldiği belirtilmemiştir[719]. Öğretide bu ifadenin ne anlama geldiğine ilişkin görüşler karşılaştırmalı olarak ele alınacaktır.

3.1.2.3.2. 1929 Tarihli Varşova Sözleşmesi Düzenlemesi ile Benzerliği

Öğretide *"reasonable measures*" ifadesinin, 1929 tarihli Uluslararası Hava Taşımacılığına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Sözleşme- Varşova Sözleşmesi[720] m. 20' de yer alan taşıyanın sorumluluğuna ilişkin maddedeki *"all necessary measures"*[721] ifadesi ile benzerlik gösterdiği ileri sürülmektedir[722]. Bu ifade, Resmi Gazete'de yayınlanan tercümede "*gerekli bütün tedbirler"* olarak Türkçe'ye çevrilmiştir. Varşova Sözleşmesi'nde yer alan bu ifadeyi değerlendiren bir çalışmada, sözleşmede bahsi geçen sorumluluğunun özen (ihtimam) borcunun ihlalinden doğacağı, gerekli özen borcunun karşılığının ise Anglo- Sakson hukukundaki "*due diligence"* ifadesine Kıta Avrupası hukukunda ise "*diligencia ac bonus pater familias"* diğer bir ifadeyle, iyi bir aile babasının özenine karşılık

---

[719] Hem "*reasonable"* hem de "*measure"* kelimelerinin taşıyanın sorumluluğu ve tazminatın belirlenmesinde belirsizlik yaratacağına ilişkin bkz. Lee, 2002, s. 250; Bu ifadenin belirsiz olduğu ve ihtilaflara neden olacağına ilişkin bkz. D. C. Frederick (1991). Political Participation and Legal Reform in the International Maritime Rulemaking Process: From the Hague Rules to the Hamburg Rules. *Journal of Maritime Law and Commerce,* vol. 22, no. 1, 81-118, s. 113; Aynı yönde değerlendirme için bkz. Chacon, 2017, s. 90.

[720] Türkiye Varşova Sözleşmesi'nin Lahey Protokolü ile değişik haline taraf olmuştur. Bkz. RG. 13.03.1977- 15877.

[721] *"The carrier is not liable if he proves that he and his agents have taken all necessary measures to avoid the damage or that it was impossible for him or them to take such measures."*

[722] Bu ifadenin Varşova Konvansiyonunda yer alan "gerekli bütün tedbirler*" (necessary measures)* ifadesine benzerlik gösterdiği ve Varşova Konvansiyonunda yer alan bu ifade uyarınca taşıyanın sorumluluğunun niteliğine ilişkin görüşler için bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 68 vd.; B. Sözer (1984). Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu, XII *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, C. 12 S. 4, s. 3-86*; İ. Deniz (1984). Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluğu. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası,* 50 (1-4), 423-478; A. Özdemir (1992). *Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu*. Ankara: Sanem Matbaacılık; H. Ülgen (1987*). Hava Taşıma Sözleşmesi*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü; K. Yetiş Şamlı (2008). *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık; G. D. Sfyris (2000). *Hague Visby Rules v. Hamburg Rules Contrast and Comparison of the Carrier's Liability*. Atina: Hellenic Maritime Law Association Publications, s. 53 dn. 83; Ping-fat, 2002, s. 64; E. S. Lee (2002). The Changing Liability System of Sea Carriers and Maritime Insurance: Focusing on the Enforcement of the Hamburg Rules. *Transnational Lawyer,* vol. 15, no. 2, 241-256, s. 249-250.

geldiği belirtilmiştir[723]. Aynı şekilde başka bir çalışmada, Varşova Sözleşmesi düzenlemesine paralel bir düzenleme olan Türk Sivil Havacılık Kanunu (TSHK) "Taşıyıcının Sorumluluktan Kurtulması" başlıklı m. 123 düzenlemesinde yer alan taşıyıcının sorumluluğunun ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olduğu ifade edilmiştir[724].

Görüldüğü üzere, Hamburg Kuralları m. 5'te yer alan düzenlemeye benzer bir düzenleme ihtiva eden Varşova Sözleşmesi'ne ilişkin yapılan değerlendirmelerde, burada öngörülen sorumluluğun tıpkı LVK düzenlemesinde yer alan bir özen borcu, Türk hukuku bakımından ise bir ağırlaştırılmış kusur sorumluluğu olduğu ortaya koyulmuştur[725].

3.1.2.3.3. Ortak Fikir *(Common Understanding Adopted by the United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea)* Metni ve Taşıyandan Makul Surette İstenebilecek Bütün Tedbirler İfadesinin Değerlendirilmesi

Öğretide baskın görüş de Hamburg Kuralları'nda yer alan düzenlemenin LVK'da yer alan taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeyle aynı doğrultuda olduğu, diğer bir ifadeyle burada taşıyan bakımından bir kusur sorumluluğu öngörüldüğü yönündedir[726]. Nitekim, Hamburg Kuralları Ek II'de (Annex II) yer

[723] Deniz, 1984, s. 427.

[724] B. Bozkurt Bozabalı (2012). Havayolu ile Yolcu Taşımalarında Yolcunun Ölüm veya Cismani Zarara Uğraması Haline İlişkin Yapılacak Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası. *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* C.2, S.2, 121-149, s. 134- 135.

[725] Hamburg Kuralları'nda yer alan sorumluluğun bir kusur sorumluluğu olduğu, sözleşmenin hazırlık çalışmalarında özellikle gelişmekte olan Asya-Afrika ülkelerinin taşıyan bakımından kusursuz sorumluluk öngörülmesi gerektiğini önerdikleri buna karşı bu önerilerinin kabul edilmediğine dair bkz. E. Göğer (1980). Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. 10 S. 3, 601-617, s. 607; *Sweeney*, ise taşıyanın sorumluluğunun bir kusur sorumluluğu olarak düzenlenmesi hususunda hem yükle ilgililerin çıkarlarının ön planda olmasını isteyen devletlerin hem de taşıyanın egemen olduğu devletlerin bu görüşü desteklediklerini belirtmiştir. Bkz. J. C. Sweeney (1975). The Uncitral Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part I). *Journal of Maritime Law and Commerce,* 7(1), 69-126, s. 102.

[726] Sfyris, 2000, s. 52; C. Lüddeke/ A. Johnson (1995). *The Hamburg Rules: From Hague to Hamburg via Visby*. London, New York: Lloyd's of London Press, s. 11-12; C.C. Nicoll (1993). Do the Hamburg Rules Suit a Shipper-Dominated Economy. *Journal of Maritime Law and Commerce,* vol. 24, no. 1, 151-180, s. 155; Yazıcıoğlu, 2000, s. 71; *"Due Diligence"* ifadesinin taşıyana kusur sorumluluğundan daha ağır bir sorumluluk yüklediği zira taşıyanun bağımsız yüklenicilerin dahi kusurundan sorumlu olduğu yönünde bkz. J. F. Wilson (1978). Basic Carrier Liability and The Right of Limitation. *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*. (Edt. by Samir Mankabady).

alan ve Birleşmiş Milletler Konferansında kabul edilen "Ortak Fikir" *(Common Understanding Adopted by the United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea)*[727] başlıklı metinde taşıyanın sorumluluğunun bir kusur sorumluluğu olarak düzenlendiği açıkça belirtilmiştir[728]. Buna göre kural olarak taşıyan sorumluluktan kurtulmak için kendisinin veya adamlarının kusuru olmadığını ispatlamak zorundadır.

"Ortak Fikir" de taşıyanın sorumluluğunun bir kusur sorumluluğu olduğu açıkça belirtilmişse de bir görüşe göre hükümde yer alan ifade taşıyanın sorumluluğunu garanti sorumluluğuna yaklaştırmaktadır[729]. Kuralların lafzı açık olmadığından, hangi şekilde yorumlanacağı mahkeme kararlarıyla belirlenecektir. Kanaatimce, Hamburg Kuralları'nda her ne kadar farklı bir ifade tercih edilse de taşıyanın sorumluluğu, niteliği itibarıyla LVK'da yer alan sorumluluğun niteliğinden farklı değildir. Taşıyanın burada da gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmak için makul surette istenebilecek tüm tedbirleri alması yani makul özeni göstermesi gerekecektir[730].

Hamburg Kuralları'nda yer alan bu ibarenin, TTK'da yer alan tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu dikkat ve özenle de aynı olduğu kabul edilmektedir[731]. Bu çerçevede, taşıyanın kusurlu olup olmadığı objektif ölçü esas

---

Leiden, Boston: Sijthoff, s. 140; Ping-fat, 2002, s. 64; Üç nedenden ötürü bunun bir kusur sorumluluğu olarak kabul edilmesi gerektiği, bunlardan ilkinin metinde yer alan "*could reasonably be required*" ifadesi olduğu, ikincisinin ise Hamburg Kuralları m. 5 f. 4 uyarınca yangın neticesinde meydana gelen zararlardan sorumlu olmak için kusurun aranması üçüncüsünün ise Hamburg Kuralları m. 5 f. 5'te yer alan *"fault or neglect*" ifadesi olduğu yönünde bkz. Berlingieri, 2014, s. 82.

[727] Böyle bir kararın verilmesinin nedeninin delegelerden bazılarının taşıyanın sorumluluğunun niteliğinin ne olduğunun açık olmadığına ilişkin endişeleri olduğu yönünde bkz. Berlingieri, 2014, s. 82.

[728] *"It is the common understanding that the liability of the carrier under this Convention is based on the principle of presumed fault or neglect. This means that as a rule the burden of proof rests on the carrier but with respect to certain cases, the provisions of the Convention modify this rule".* http://www.uncitral.org/pdf/english/travaux/transport/hamburg/A_CONF89_13.pdf Erişim Tarihi: 6.8.2018.

[729] Reynolds, 1990, s. 31.

[730] LVK uyarınca makul özeni gösterdiğini ispatlayan taşıyan m. 4'te yer alan sorumsuzluk sebeplerine dayanabilecekken Hamburg Kuralları'nda bu yönde bir düzenleme yer almamaktadır. Sfyris, 2000, s. 53; Yazıcıoğlu, 2000, s.73; Lüddeke/Johnson, 1995, s. 12.

[731] Yazıcıoğlu, 2000, s. 96.

alınarak belirlenecek, diğer bir ifadeyle aynı şartlar altında tedbirli bir taşıyanın alması gereken tedbirler, göstermesi gereken dikkat ve özen gösterilip gösterilmediğine bakılarak sorumluluğuna karar verilecektir. Özen yükümlülüğü, tıpkı LVK ve TTK'da yer alan özen yükümlülüğü gibi görecelidir. Özen yükümlülüğünün gösterilip gösterilmediği somut olayın şartlarına göre tayin edilecektir[732].

Belirtmek gerekir ki, Hamburg Kuralları ile birlikte LVK'da ve buna paralel olarak TTK'da yer alan taşıyanın geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ilişkin kusurundan ileri gelen zararlar bakımından sorumsuz olacağı ilkesi terkedilmiştir[733]. Teknik kusurdan ötürü sorumsuzluğun kaldırılması ve taşıyanın yolculuk süresince de gemiyi denize yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun devam etmesi nedeniyle taşıyanın sorumluluğu açısından tek bir sorumluluk rejimi getirilmiştir[734]. Zira LVK uyarınca taşıyanın sorumluluğu başlangıçtaki elverişsizlikten ve sonraki elverişsizlikten ötürü sorumluluk olmak üzere iki farklı şekilde düzenlenmiştir. Bu durum şöyle bir sonucu ortaya çıkaracaktır: Bir zaman veya yolculuk çarteri sözleşmesinin varlığı halinde, çartererin aynı zamanda, başka bir sözleşme uyarınca taşıyan olması halinde, yolculuk süresince de kendi adamı olmayan, donatanın adamlarının veya ifa yardımcılarının kusurundan ötürü meydana gelen zararlardan sorumlu olacaktır[735]. Buna karşılık, başlangıçtaki elverişsizlik-sonraki elverişsizlik ayrımının ortadan

[732] Yazıcıoğlu, 2000, s. 97.
[733] Kural koyucuların teknik sorumsuzluk ilkesini kaldırarak sorumluluk bakımından yük ilgilileri lehine bir düzenleme getirdikleri ancak "makul surette" alınabilecek tedbirlerin alınmış olduğunu ispatlaması yönündeki düzenlemeyle taraflar arasındaki risk dağılımını dengelediklerine ilişkin bkz. Frederick, 1991, s. 114-115; Lahey Sözleşmesinde yer alan geminin sevkine ve başkaca teknik idaresine ilişkin kusur halinde taşıyanın sorumsuz olacağını öngören maddenin kaynağının ne olduğunu bulmanın kolay olmadığı, Lahey Sözleşmesi kabul edilmeden önce de konişmentolarda bu yönde kayıtlar yer aldığı ve bu düzenlemenin nedeninin gemi limandan ayrılır ayrılmaz donatanın gemi üzerindeki kontrolünü yitirmesi olabileceğine dair bkz. Bauer, 1993, s. 54; Lahey Sözleşmesi'nde yer alan bu istisnanın taşıyanın yüke özen borcuyla ve gelişen teknolojiyle uyumlu olmadığına, teknolojik gelişmeler sayesinde artık kıyıdan gemi ile iletişim kurmanın mümkün olduğuna ilişkin bkz. A. von Ziegler (2009). The Liability of the Contracting Carrier. *Texas International Law Journal,* 44(3), 329-348*,* s. 337.
[734] R.R. Pixa (1979)**.** The Hamburg Rules Fault Concept and Common Carrier Liability under U.S. Law. *Virginia Journal of International Law,* vol. 19, no. 2, 433-472, s. 443-444.
[735] O'Hare, 1977, s. 149.

kalkmasıyla beraber olası uyuşmazlıklarda, zararın teknik kusur neticesinde mi yoksa taşıyanın makul özen borcunu yerine getirmemesi nedeniyle mi meydana geldiğinin tartışılmasına gerek kalmayacaktır[736].

Taşıyanın yolculuk öncesinde ve başlangıcında göstermesi gereken makul özen ile yolculuk süresince göstermesi gereken özenin aynı olmaması gerekir. Rotterdam Kuralları uyarınca da taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu yalnızca yolculuk öncesi ve başlangıcında değil, yolculuk süresince de söz konusudur. Bu kapsamda Rotterdam Kuralları'na ilişkin başlıkta, yolculuk öncesi ve başlangıcında gösterilmesi gereken makul özen ile yolculuk süresince gösterilmesi gereken makul özen borcu arasındaki farklar Rotterdam Kuralları'na ilişkin başlık altında incelenecektir[737].

3.1.2.3.4. Borcun Devredilememesi

Hamburg Kuralları m. 5 uyarınca makul surette istenebilecek tüm tedbirleri alması beklenen kimseler taşıyan, taşıyanın hizmetlileri veya görevlileridir. Ancak taşıyan açısından nitelikli, itibarlı bir alt yüklenici ile sözleşme yapmak makul surette istenebilecek tek tedbir iken, yardımcı kişiler bakımından, zararın sebebini ve sonuçlarını engellemek için makul surette istenebilecek tüm tedbirleri almamak kusur teşkil edecektir[738]. Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu niteliği itibari ile devredilemez nitelikte bir borç olduğundan burada taşıyanın sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Diğer taraftan öğretide bir görüşe göre, Hamburg Kuralları'nda yer alan düzenleme uyarınca taşıyanın bağımsız yüklenicilerin kusurları neticesinde meydana gelen zararlardan sorumlu olup olmayacağı meselesi açık değildir[739].

---

[736] Söz gelimi geminin karaya oturması halinde Lahey Sözleşmesi uyarınca sorumluluk ve sorumsuzluk nedenleri ayrı ayrı kategorize edildiği için bunun birçok alanda belirsizlik yaratacağına, geminin başlangıçta elverişli olup olmamasına göre durumun değişeceğine dair bkz. J. O. Honnold (1993). Ocean Carriers and Cargo; Clarity and Fairness Hague or Hamburg. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 24(1), 75-110, s. 595.

[737] Bkz. 3.1.2.4.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[738] Nicoll, 1993, s. 156.

[739] Lüddeke/Johnson, 1995, s. 12-13; Wilson, 1978, s. 141.

Hamburg Kuralları çerçevesinde taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu açıkça düzenlenmemiş olduğundan, taşıyanın bağımsız yükleniciyi seçerken özen göstermiş olmasının yeterli olacağı ayrıca bağımsız yüklenicilerin kusurundan ötürü meydana gelen hasar veya zıyadan sorumlu olmayacağı ileri sürülmektedir[740]. Söz gelimi, *Muncaster Castle* kararına konu olan uyuşmazlığa uygulanacak hukukun Hamburg Kuralları olması halinde, söze dayalı bir yorum yaparak taşıyanın, kendisinin veya hizmetli (*servants*) ve görevlilerinin *(agents)*[741] kusuru olmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabileceği, buna karşılık görevlileri ifadesi kapsamında kimlerin yer alacağının ihtilafın çözümü bakımından önemli olacağı ileri sürülmektedir[742]. Diğer bir ifadeyle, bağımsız yüklenicilerin "*agents"* ifadesi içinde yer alıp almadığına göre verilecek cevap değişecektir. Kanaatimce burada da *"agents"*[743] kavramı geniş yorumlanarak[744] bu kavramın içine bağımsız alt yükleniciler de dahil edilmeli, taşıyan tıpkı "*Muncaster Castle"* davasında da hükmedildiği gibi bağımsız yüklenicilerin kusuru neticesinde meydana gelen zararlardan sorumlu olmalıdır.

3.1.2.3.5. Hamburg Kuralları m. 5 Hükmünün Emrediciliği

TTK m. 1243 hükmünün mehazını teşkil eden Hamburg Kuralları m. 23 f. 1 uyarınca, bir navlun sözleşmesinde, konişmentoda ya da denizde taşıma senedinde yer alan, doğrudan veya dolaylı olarak sözleşme hükümlerine aykırı olan şartlar sözleşme hükümlerinden ayrıldığı ölçüde geçersizdir. Öyleyse, Hamburg Kuralları m. 5 uyarınca taşıyanın sorumluluğu kaldıran veya daraltan kayıt ve şartlar geçersiz

---

[740] Force, 1995-1996, s. 2063.
[741] *Çağa* tarafından müstahdem ve *görevlileri* olarak tercüme edilmiştir. Bkz. Çağa, 1978, s. 332; *Göğer* tarafından, *adamlarının veya mümessilinin* olarak tercüme edilmiştir. Bkz. Göğer, 1978, s. 675; *Süzel* ise, TTK m. 1179 f. 2'de yer alan taşıyanın adamı teriminin hizmetliler dışındaki kimseleri de kapsadığından bahisle *servants* ifadesini *hizmetli* ve *agents* ifadesini ise görevlileri olarak tercüme etmiştir. Çalışmada aynı gerekçelerle bu ibareler kullanılacaktır.
[742] Force, 1995-1996, s. 2063; Bu davaya Hamburg Kuralları uygulansaydı ne yönde karar verileceğine ilişkin karşılaştırma için bkz. Bauer, 1993, s. 60.
[743] Bu kavramalara ilişkin değerlendirme için bkz. 5. Bölüm 5.1.5. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[744] Aynı yönde, Yazıcıoğlu, 2000, s. 116-117.

olacaktır. Buna karşılık, taşıyanın sorumluluğunu ağırlaştıran kayıt ve şartlar geçerli olmaya devam edecektir.

TTK m. 1192 hükmünün mehazı[745] olan *"Through Carriage"* başlıklı Hamburg Kuralları m. 11 uyarınca ise, direkt taşımalar[746] söz konusu olduğunda, taşımanın bir kısmının, taşıyandan başka bir kimse tarafından gerçekleştirileceğinin ve bu kimsenin kimliğinin açıkça belirtilmiş olması halinde, taşıyan taşımanın kendisi tarafından gerçekleştirilmeyecek kısmı bakımından sorumluluğunu kaldırabilecek veya sınırlayabilecektir[747]. Örneğin, Türk limanlarından alınan bir yük batı Akdeniz veya Avrupa limanlarında başka gemiye aktarılmakta buradan okyanus seferine çıkmaktadır. Bu tür taşımalar bakımından sözleşme hazırlıkları sırasında iki görüş ortaya atılmıştır[748]. Bunlardan ilki, navlun sözleşmesinin tarafı olan taşıyanın, tamamından sorumlu olması gerektiği yönünde; diğeri görüş ise aktarma gerçekleştikten sonra gerçek (fiili) taşıyanın sorumlu olması gerektiği yönünde olmuştur[749]. Bu tartışmaların neticesinde m. 11 hükmü şu anki şeklini almıştır.

Taşıyan m. 11 hükmü uyarınca sorumsuzluk kaydı koyabilecek ancak taşıyanın koyacağı bu kayıtlar Hamburg Kuralları m. 21 uyarınca fiili taşıyan aleyhine takip yapılamadığı takdirde hükümsüz olacaktır. Öyleyse, taşıyan Hamburg Kuralları m. 11 koşulları sağlandığı takdirde, taşımanın kendisi tarafından gerçekleştirilmeyen

[745] Her ne kadar gerekçede, mehazın Hamburg Kuralları m. 11 hükmü olduğu belirtilse de mehazla uyumlu olmadığı, bu düzenlemenin aktarmalı taşımalar bakımından getirildiği, ayrıca düzenlemede redaksiyon hatası bulunduğu, m. 11 hükmünde yer alan *"notwithstanding the paragraph 1 of article 10"* ibaresinin kanunda "1191'inci maddenin birinci fıkrasına halel gelmemek kaydıyla" şeklinde tercüme edildiği buna karşılık "*notwithstanding"* kelimesinin Türkçe karşılığının "dikkate alınmaksızın" şeklinde olduğu, dolayısıyla hükmün "*1191'inci maddenin birinci fıkrası dikkate alınmaksızın"* yönünde değiştirilmesi gerektiğine ilişkin bkz. Süzel, s. 89-90, dn. 254-255.

[746] Ardarda (direkt) taşımalar bakımından yapılan değerlendirme için bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 126 vd.; Taşımanın *unimodal* olmasıyla beraber aynı türden olmak kaydıyla eşyanın birkaç araç kullanarak bir araçtan diğerine aktarma yapılarak gerçekleştirilecek olması halinde *through transport*'tan bahsedileceğine ilişkin bkz. B. Sözer (2004). Değişik Ortamlarda Yük Taşımaları (Karma Taşımalar) ve Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler. *Deniz Hukuku Dergisi* Yıl: 9 S: 1-4, 49-83, s. 50.

[747] Hamburg Kuralları ile getirilen bu düzenlemenin, taşıyanlara haksız bir imtiyaz vermesi gerekçesiyle eleştirildiğine dair bkz. Honnold, 1993, s. 87, dn. 50.

[748] Göğer, 1980, s. 615.

[749] İkinci görüşün yükle ilgili aleyhine olduğuna dair bkz. Göğer, 1980, s. 615.

kısmı bakımından gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunu kaldıran veya sınırlandıran kayıtlara sözleşmede yer verebilecektir.

3.1.2.4. Rotterdam Kuralları Uyarınca Makul Özen Borcu *(Due Diligence)*

3.1.2.4.1. Genel Olarak

Rotterdam Kuralları m. 14'te taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcu düzenlenmiştir. Rotterdam Kurallarında yer alan bu düzenleme LVK düzenlemesiyle benzerlik göstermekle beraber[750] iki noktada ondan ayrılmaktadır[751]. Bu madde uyarınca taşıyan, yalnızca yolculuk öncesinde ve başlangıcında değil yolculuk süresince de gemiyi elverişli halde bulundurmak bakımından makul özen gösterme borcu altındadır. Öte yandan, elverişliliğe ilişkin m. 14'te konteynerlere ilişkin açık bir düzenleme yapılmıştır[752].

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin Harter Act ile terk edilen garanti sorumluluğu, Lahey Sözleşmesi, LVK ve Hamburg Kurallarında olduğu gibi Rotterdam Kuralları'nda da bir makul özen borcu olarak düzenlenmiştir. Hükmün lafzında da LVK'da olduğu gibi *"due diligence"* ifadesi tercih edilmiştir. Bu kapsamda, taşıyanın gemiyi yolculuk öncesinde ve başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu

[750] Hükümler hazırlanırken, LVK m. 3 f. 1'de yer alan üç ayrı bentteki düzenlemeyle aynı düzenleme yapıldığı, zira denize elverişliliğin bu üç ayrı görünüşünün endüstri tarafından iyi anlaşıldığı ve buna ilişkin çok sayıdaki yargı kararının bulunmasının bu hüküm bakımından iyi bir rehber teşkil edeceğine dair bkz. Sturley/ Fujita/ van der Ziel, 2010, s. 83; Kuralların lafzının LVK ile benzerlik göstermesinin taraflar arasındaki risk dağılımın değişikliğini maskelediği yönünde bkz. A. Diamond (2009). The Rotterdam Rules. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, s. 467.

[751] Chacon, 2017, s. 95; LVK'dan farklı olarak taşıyanın sorumluluk rejimi bakımından yapılan değişikliklere ve bu değişikliklerin taşıyan ve yükle ilgili arasındaki risk dağılımını hangi şekilde etkilediğine ilişkin bkz. A. Diamond (2008). The Next Sea Carriage Convention? *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, s. 149-150.

[752] Bu değişikliklerden en önemlisinin taşıyanın bu borcunun yolculuk süresince de devam edeceği olduğuna dair bkz. M. Tsimplis (2009a). Obligations of the Carrier. *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation. London: Informa*, s. 39. Aynı yönde bkz. G. Kuyucu Meriç (2018). Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak Rotterdam Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumlu Tutulduğu Safha. *DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi* C.1 S.1, 49-77, s. 69.

bakımından makul özen yükümlülüğüne ilişkin yapılan açıklamalar burada da geçerli olacaktır[753].

Son olarak belirtmek gerekir ki, Rotterdam Kuralları kapıdan-kapıya taşımalar için hazırlanmış kurallar olup, kurallarda sadece taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma için makul özeni göstermesi gerektiği düzenlenmiş, taşımanın diğer ayaklarında yer alan diğer araçlar için herhangi bir hüküm sevk edilmemiştir[754].

3.1.2.4.2. Yolculuk Süresince Gösterilmesi Gereken Makul Özen Borcu ve Göreceli Olması

Belirtmek gerekir ki hem Hamburg hem de Rotterdam Kuralları'nın LVK'dan ayrıldığı en önemli nokta taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmak için makul özeni gösterme borcunun bu kurallar uyarınca yolculuk süresince de devam eden bir borç olarak düzenlenmiş olmasıdır.

Taşıyanın yolculuk öncesinde ve başlangıcında göstermesi gereken makul özen ile yolculuk süresince göstermesi gereken makul özenin aynı olup olmadığı hususunda öğretideki ortak görüş, taşıyanın yolculuk süresince göstermesi gereken makul özenin yolculuk başlangıcında ve öncesinde göstermesi gereken makul özen ile aynı olmadığı yönündedir[755]. Örneğin, taşıyanın limanda bulunan bir gemiyi mevcut imkanlar da göz önünde bulundurularak denize elverişli hale getirmesi ile kışın ortasında gemi Kuzey Atlantik'teyken gemiyi elverişli halde bulundurması bakımından göstermesi gereken özenin değişiklik göstereceği tartışmasızdır[756].

---

[753] Hem "*due diligence*" ifadesinin tercih edilmesinden hem de düzenlemenin lafzının LVK m. 3 f. 1 düzenlemesine benzerliğinden bu borcun LVK'daki borç ile aynı şekilde düzenlendiğine dair bkz. Tsimplis, 2009a, s. 39.

[754] Buna ilişkin bir hükmün Budapeşte Konvansiyonu (CMNI) m. 3 f. 3'te yer aldığına ve bu düzenlemenin LVK m. 3 f. 1 düzenlemesine paralel olduğu yönünde bkz. Berlingieri, 2014, s. 169; Rotterdam Kuralları m. 82 uyarınca taşımanın diğer ayaklarına bu sözleşmelerin uygulanmasının mümkün olacağına ilişkin bkz. Kula Değirmenci, 2010, s. 89.

[755] Tsimplis, 2009a, s. 39; Berlingieri, 2009, s.6; Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s.85; Yolculuk öncesinde gösterilmesi gereken özenin daha geniş, yolculuk sırasında gösterilmesi gereken özenin daha dar yorumlanması gerektiği yönünde bkz. Ülgener, 2011, s. 142.

[756] Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 85.

Gemi limanda bulunduğu sırada taşıyanın gemiye müdahale edebilme imkânı, geminin seferde olduğu ana nazaran çok daha fazla olacaktır[757].

Taşıyanın makul özeni gösterip göstermediği burada da objektif bir ölçü kullanılarak belirlenecek, somut olayın şartları, geminin niteliği, olayın gerçekleştiği zamanda var olan bilgi, uluslararası standartlar ve teknoloji göz önüne alınarak, makul bir taşıyanın göstermesi gereken özenin gösterilip gösterilmediğine bakılarak karar verilecektir[758].

Bu husus hazırlık çalışmalarında da tartışılmış, yolculuk süresince devam eden sorumluluğun garanti sorumluluğu şeklinde anlaşılabileceği endişesi dile getirilmiş[759], bu endişelere cevaben ise gemi limandayken gösterilmesi gereken özenin gemi açık denizlerdeyken gösterilmesi gereken özenle aynı olmadığı, makul özenin durumun şartlarına göre değerlendirileceği belirtilmiştir[760].

Dolayısıyla, her ne kadar düzenlemede hem yolculuk öncesi ve başlangıcında hem de yolculuk süresinde makul özen gösterilmesi gerektiği belirtilmişse de makul özenin ne olacağı somut olayın şartlarına göre değerlendirilmeli ve taşıyanın yolculuk öncesi ve başlangıcında göstermesi gereken makul özen ile yolculuk sırasında göstermesi beklenen makul özenin aynı olmayacağı dikkate alınmalıdır. Zira yolculuk sırasında taşıyandan yolculuk öncesine nazaran çok daha azının beklenmesi gerektiği aşikardır.

---

[757] Chacon, 2017, s. 96.
[758] T. Nikaki (2009). The Obligations of Carriers to Provide Seaworthy Ships and Exercise Care. *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (Edt. by D. R. Thomas). Oxon: Lawtext Publishing Limited, s.106; Taşıyanın göstermesi gereken makul özenin yolculuğun her aşamasında şartlara göre farklılık göstereceğine ilişkin bkz. Berlingieri, 2014, s.169; Olayın meydana geldiği şartlara göre taşıyanın sorumluluğuna karar verilmesi gerektiği buna karşılık ISM Kod kurallarına uyulmaması nedeniyle zararın meydana gelmiş olması halinde taşıyanın sorumlu olması gerektiğine ilişkin bkz. F. Berlingieri (2002). Basis of Liability and Exclusions of Liability. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly,* 336- 349, s. 339.
[759] *Mr. Hooper*, CMI Yearbook 2001, s. 297.
[760] *Prof. Berlingieri*, CMI Yearbook 2001, s. 296-297.

Kanaatimce, aynı değerlendirmeleri Hamburg Kuralları bakımından da yapmak mümkündür. Zira Hamburg Kuralları uyarınca da taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu yolculuk süresince de devam eden bir borçtur. Taşıyanın yolculuk öncesinde ve başlangıcında göstermesi gereken özenin yolculuk sırasında göstermesi gereken özenle bir tutulmaması gerekmektedir[761].

Hamburg Kuralları uyarınca da taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun yolculuk süresince devam etmesine rağmen, Rotterdam Kuralları m. 14 uyarınca getirilen yükümlülüğün daha ağır olduğunun tartışılabileceği ileri sürülmektedir[762]. Bu görüşe göre, Hamburg Kuralları uyarınca, taşıyan kendisinin, hizmetli ve görevlilerinin kendilerinden makul surette beklenecek tüm tedbirleri aldıklarını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir[763]. Buna karşılık, söz gelimi, yolculuk sırasında soğutma tesisatında meydana gelen bir arızanın gizli ayıp olup olmadığı hususu net değil ise, Rotterdam Kuralları bakımından her ne kadar gizli ayıplardan ötürü sorumluluk söz konusu değilse de gizli ayıp neticesinde meydana gelen zararın makul özen yükümlülüğü çerçevesinde tamiri gerekecektir, şayet tamir edilmez ise de tamir edilmediği için de meydana gelen zarardan taşıyan sorumlu olacaktır[764].

Son olarak belirtmek gerekir ki, taşıyanın geminin sevkine ilişkin kusurundan ileri gelen zararlar bakımından taşıyanın sorumsuz olacağına ilişkin LVK düzenlemesi Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi Rotterdam Kuralları'nda da yer almamakta[765]; taşıyanın, geminin sevkine veya yönetimine ilişkin bir kusur neticesinde meydana gelen zararlara ilişkin sorumluluğunu, bu zararın adamlarının

[761] Taşıyanın bu borcunu ancak uzaktan kumandayla gerçekleştirebileceği ve taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun önemi düşünüldüğünde yolculuk sırasında gösterilmesi gereken makul özenin daha toleranslı bir şekilde yorumlanması gerektiği yönünde bkz. Sözer, 2014, s. 1049 vd.; Makul özen borcunun göreceli bir kavram olduğu gemi yolculuk sırasındayken gösterilmesi gereken özenin gemi limandayken hatta tamir havuzundayken gösterilmesi gereken makul özenle aynı olmayacağı yönünde bkz. von Ziegler, 2009, s. 338.
[762] Tsimplis, 2009a, s. 40.
[763] Tsimplis, 2009a, s. 40.
[764] Tsimplis, 2009a, s. 40.
[765] Lahey Sözleşmesi ve LVK'da yer alan bu düzenlemenin çok eleştirildiği, Rotterdam Kuralları'nın hazırlık aşamasında bu maddenin kaldırılmasının istendiğine dair bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 105.

kusuru neticesinde meydana geldiğini ispatlamakla bertaraf edememektedir. Anılan düzenlemeye kurallarda yer verilmemiş olması, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmak için makul özen gösterme yükümlülüğünü daha da önemli hale gelmiştir. Zira taşıyan, adamlarının kusurundan ya da başka herhangi bir nedenden ötürü meydana gelen, gemide ortaya çıkan her türlü arıza bakımından makul özen gösterme yükümlülüğü altındadır[766].

3.1.2.4.3. Borcun Devredilememesi

Rotterdam Kuralları "Taşıyanın Diğer Kişiler için Sorumluluğu" başlıklı 18'inci maddesi uyarınca *taşıyan herhangi bir ifa edenin, geminin kaptanı veya gemi adamlarının, taşıyanın veya ifa edenin adamlarının veya taşıyanın taşıma sözleşmesi uyarınca üstlendiği borçları, taşıyanın istemi veya taşıyanın gözetimi veya denetimi altında doğrudan veya dolaylı olarak yerine getiren veya getirmeyi üstlenen diğer başka kişilerin fiil veya ihmalleri sebebiyle bu sözleşme kapsamındaki borçlarının ifa edilmemesinden sorumlu*[767] olacağı düzenlenmiştir. 18'inci maddede yer alan düzenleme 14'üncü maddedeki taşıyanın gemiyi denize elverişli hale getirme borcu ile beraber değerlendirildiğinde taşıyan geminin denize, yola ve yüke elverişliliğini sağlamak ve yolculuk boyunca da bunu sürdürmek için yapılması gerekenleri kendi adamlarına, en önemlisi bağımsız yüklenicilere yaptırabilecek ancak onların kusur neticesinde meydana gelen hasar ve kayıplardan sorumlu olacaktır[768].

Bir görüşe göre[769], Rotterdam Kuralları m. 14'te getirilen düzenleme uyarınca, taşıyanın gemiyi yolculuk süresince de elverişli halde bulundurma borcu olduğundan artık bu borcun devredilemeyecek nitelikte olduğunu söylemek mümkün değildir. Zira yolculuk boyunca gemiyi elverişli halde bulunduracak

[766] LVK m. 4 f.2 b. (a)'da yer alan sevk ve yönetim kusuruna ilişkin sorumsuzluğun kurallarda yer almamasının, özellikle gemi yolculuğa başladıktan sonra ortaya çıkan zararlar bakımından, LVK uyarınca karar verilen içtihatların çoğunu değiştireceğine dair bkz. Tsimplis, 2009a, s. 40; Bu değişikliğin risk dağılımını yükle ilgili lehine değiştirdiği yönünde bkz. Diamond, 2009, s. 468.
[767] Süzel/Damar, 2010, s. 164.
[768] Nikaki, 2009, s. 107.
[769] Sözer, 2014, s.1049 vd.

olanlar kaptan ve gemi adamları olacaktır. Bu görüş uyarınca[770] anılan düzenleme üç farklı şekilde yorumlanabilecektir:

i. Taşıyanın yolculuk öncesinde ve başlangıcında gemiyi elverişli bulundurma borcu hala devredilemez niteliktedir.
ii. Yolculuk sırasında gemiyi sefere elverişli halde bulundurma borcunun devredilmesi gerekecektir. Ancak taşıyan hala yeterli nitelikte ve sayıda gemi adamı istihdam etmek bakımından makul özeni gösterme borcu altındadır.
iii. ISM Kod kuralları uyarınca kurulacak sistem bakımından makul özeni gösterme borcu devredilemez niteliktedir[771].

Bilindiği üzere, LVK'da açık bir düzenleme yer almamakla birlikte *Muncaster Castle* davasında taşıyanın özen borcunun devredilemeyeceği, bağımsız yüklenicinin kusurundan taşıyanın sorumlu olacağı hükme bağlanmıştır. Hamburg Kuralları'nda ise bu yönde açık bir düzenleme bulunmaması eleştirilere neden olmuş[772], bu kurallar uyarınca bağımsız alt yüklenicilerin eylemlerinden ötürü taşıyanın sorumluluğunun ne olacağı hususunun belli olmadığı belirtilmiştir. Rotterdam Kuralları'nda ise isabetli bir şekilde açık bir düzenlemeye yer verilerek LVK bakımından verilen içtihatlarla paralel olarak taşıyanın kimlerin eylemlerinden sorumlu olacağı detaylı bir şekilde hüküm altına alınmıştır.

3.1.2.4.4. Gizli Ayıplar ve Makul Özen Borcu

Rotterdam Kuralları m. 17 f. 3 b. (d) uyarınca, taşıyan gerekli özen gösterilmesine rağmen keşfedilemeyen gizli ayıplardan sorumlu olmayacaktır. Bu hüküm LVK m. 4 f. 2 b. (p) hükmünün lafzıyla birebir aynıdır. Buna karşılık

[770] Sözer, 2014, s.1049 vd.
[771] Her ne kadar teknolojik gelişmeler taşıyanın gemiyle iletişim kurmasını kolaylaştırıyor olsa da iletişimde kesintiler meydana gelebilir ve taşıyan her durumda en son teknolojiye sahip ekipmanları gemide bulundurmaya zorlanamayacağı ve bu anlamda taşıyanın makul özeni gösterip göstermediğini belirlemek için bir standart oluşturmak gerektiğine, bu kapsamda ISM kod düzenlemelerinin taşıyanın makul özen borcu bakımından bir standart getirdiğine ilişkin bkz. Sözer, 2014, s. 1049 vd.
[772] Wilson, 1978, s. 141.

hükmün uygulama alanının, LVK'da yer alan kuralın uygulama alanından daha farklı ve daha geniş olduğu ileri sürülmektedir[773]. LVK'da yer alan bu sorumsuzluk nedeninin uygulama alanının taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin LVK m. 3 f. 1 hükmüyle beraber değerlendirildiğinde çok kısıtlı olduğu ortaya koyulmuştur[774]. Rotterdam Kuralları kapıdan-kapıya taşımayı düzenlediğinden, bu istisna gemi dışındaki diğer ulaşım araçlarını da kapsar nitelikte olacaktır ve bu çerçevede, söz gelimi hem denizyoluyla taşıma aşamasında hem yükleme boşaltma sırasında konteynerlerde ortaya çıkan gizli ayıpları da kapsayacak niteliktedir[775].

3.1.2.4.5. Rotterdam Kuralları m. 14 Hükmünün Emrediciliği

Rotterdam Kuralları m. 79 uyarınca, sözleşmede aksine bir hüküm yoksa, taşıyanın veya denizde ifa edenin[776] sözleşmede düzenlenen borçlarını ve bu borçlarını yerine getirmediği takdirde sorumluluğunu doğrudan veya dolaylı olarak kaldıran veya sınırlandıran her türlü şart m. 79 hükmüne aykırı olduğu ölçüde geçersiz olacaktır[777]. Öyleyse, taşıyanın m. 14'te yer alan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunu ve bu borcu yerine getirmediği takdirde buna ilişkin sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran her türlü şart geçersiz olacaktır.

Rotterdam Kuralları m. 79 hükmü, sözleşmede aksine bir hüküm yoksa ifadesiyle başlamaktadır. Diğer bir ifadeyle, kural bu olmakla beraber, sözleşmede bu kurala birtakım istisnalar getirilmektedir. Bu kuralın bir istisnası Rotterdam Kuralları m. 80 f. 1'de yer almaktadır. Yukarıda da belirtildiği üzere Rotterdam Kuralları m. 80 f. 1 uyarınca, tarafların arasında bir miktar sözleşmesi olması ve

[773] M. Tsimplis (2009b). Liability of the Carrier for Loss, Damage or Delay. *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*. London: Informa, s. 56.
[774] Bkz. 3.1.2.1.4. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[775] Tsimplis, 2009b, s. 56.
[776] Denizde ifa edenin *(maritime performing party)* tanımı için bkz. Rotterdam Kuralları m. 1 f. 7 hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel/Damar, 2010, s. 153-154.
[777] Hükmün LVK m. 3 f. 8 hükmü ile karşılaştırılması için bkz. F. Lorenzon (2009b). Validity of Contractual Terms. *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*. London: Informa, s. 243 vd.

taraflarca uygulanacak hukukun Rotterdam Kuralları olarak belirlenmesi halinde, anılan maddenin 2'inci fıkrasında yer alan şartları yerine getirmek kaydıyla sözleşmede daha fazla veya daha az hak, sorumluluk ve borç kararlaştırabilirler[778]. Ancak Rotterdam Kuralları m. 80 f. 4 uyarınca taraflar kuralların 14'üncü maddesinde yer alan a ve b bentleri bakımından 2'inci fıkrada yer alan şartlar sağlansa dahi taşıyanın bu bentlerde yer alan sorumluluğunu bertaraf edemeyeceklerdir. Nitekim, Rotterdam Kuralları m. 14 b. (a) ve (b) emredici niteliktedir ve bu bentlerde yer alan borçlar denizde seyir emniyetinin sağlanması için büyük öneme sahip borçlardır[779]. Ancak kurallar yalnızca 14'üncü maddenin (a) ve (b) bentleri bakımından böyle bir düzenleme getirmekte, maddenin (c) bendine hükümde yer verilmemektedir[780].

Taşıyanın sorumluluğunun emredici niteliğine ilişkin diğer bir istisna da Rotterdam Kuralları m. 81 uyarınca canlı hayvanlar ve diğer belirli eşyalar bakımından getirilmiştir[781]. Canlı hayvan taşımasına ilişkin, sözleşmede aksine bir hüküm bulunmadığı hallerde Rotterdam Kurallarında yer alan tüm hükümler o taşıma bakımından uygulama alanı bulacaktır[782]. Buna karşılık, Rotterdam Kuralları m. 81 kapsamında burada yer alan hallerin varlığı halinde taşıyan ve

---

[778] Bkz. 2. Bölüm 2.1.4.4.4.2.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[779] Nikaki, 2009, s. 108.

[780] (a) ve (b) bentlerinin kuvvetli emredici hükümler olduğu buna karşılık yüke elverişliliğe ilişkin (c) bendinin bu nitelikte olmadığına, Rotterdam Kuralları m. 80 f. 1 uyarınca daha az hak, sorumluluk ve borç ifadesi kullanıldığından, taşıyanın gemiyi yüke elverişli halde bulundurma borcunu tamamen ortadan kaldırmasının mümkün olduğu sonucuna varmanın güç olduğuna ilişkin bkz. E. Yeşilova Aras (2013b). Rotterdam Kuralları'nın "Hacim Sözleşmeleri"ne İlişkin Hükmüyle (m. 80) Gelen Sözleşme Özgürlüğü: Yeni Bir Dönem Midir Yoksa Lahey Kuralları Öncesine Dönüş Müdür? *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası,* C. LXX1, S,1, 1429-1448, s. 1443.

[781] LVK'da canlı hayvan eşya tanımına dahil edilmemiştir. Hamburg Kuralları'nda dahil edilmekle beraber Hamburg Kuralları m. 5 f. 5'te de canlı hayvan taşımalarına ilişkin özel bir düzenleme getirilmiş, canlı hayvan taşımalarında taşımanın özelliği gereği ortaya çıkacak tehlikeler sonucunda meydana gelen zıya, hasar veya teslimden taşıyanın sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Bu düzenlemelere ilişkin değerlendirmeler için bkz. Sturley/ Fujita/ van der Ziel, 2010, s. 372.

[782] Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 373; Rotterdam Kuralları m. 1 f. 24'te yapılan eşya tanımında, açıkça canlı hayvanların istisna tutulmadığı, eşya tanımı içerisinde canlı hayvanlarının yer almadığının kabulü halinde Rotterdam Kuralları m. 81'in uygulama alanının çok kısıtlanacağı, yalnızca sözleşmeye taraf olan ülkelerin canlı hayvan taşımasına ilişkin düzenleme yapması halinde uygulanabileceğine ilişkin bkz. Lorenzon, 2009b, s. 253; Rotterdam Kuralları'nda eşya tanımı içerisinde canlı hayvanların açıkça yer almadığına ancak m. 80 f.1 b. (a)'nın "*The goods are live animals"* şeklinde başladığından, eşya tanımı içerisine canlı hayvanların da dahil edileceğinin kabulü gerektiğine dair bkz. Thomas, 2009, s. 82.

denizde ifa eden, canlı hayvan ve diğer belirli eşyalar bakımından sorumluluğunu kaldırabilecek veya sınırlandırabilecektir. Hükmün (a) bendi uyarınca, canlı hayvan taşıması söz konusu olduğunda, istem sahibi, meydana gelen zıya veya hasarın taşıyanın veya Rotterdam Kuralları m. 18'de geçen kimselerin kastı veya pervasızca bir hareketi ile ve muhtemelen eşyada böyle bir zıya veya hasarın meydana geleceği bilinci ile işlenmiş bir fiili veya ihmalinin olduğunu ispatlaması halinde taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran kayıtlar geçersiz olacaktır.

Hükmün (b) bendinde ise, *eşyanın karakteristik özellikleri veya mevcut durumunun veya taşımanın gerçekleştirileceği durumun ve hal ve şartların özel bir anlaşma yapılmasını makul bir şekilde haklı kılması halinde taşıma sözleşmesi olağan ticari akış içerisinde yapılan olağan bir ticari sevkiyata ilişkin değil ise ve eşyanın taşınması için devredilebilir bir taşıma senedi*[783] *veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmemiş ise bu halde taşıyan ve denizde ifa eden sorumluluklarını kaldırabilecek veya sınırlandırabilecektir*[784] düzenlemesine yer verilmektedir. Hüküm uyarınca, taşıyan, (1) eşyanın karakteristik özellikleri, (2) eşyanın durumu veya (3) taşımanın gerçekleşeceği hal ve şartların özelliklerine göre bir taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıran ya da kaldıran özel bir anlaşma yapılıp yapılmayacağı belirlenecektir[785]. Maddede, diğer belirli eşyanın ne olacağına dair bir tanım veya örnek yer almamaktadır. Öğretide[786], eşyanın karakteristik özellikleri ve eşyanın durumunun böyle bir anlaşma yapılmasını mümkün kılabileceğine ilişkin şu örnek verilmiştir:

Bir konteyner gemisinde, çıkan bir yangın neticesinde konteynerlerin bir kısmı kurtarılmıştır. Kurtarılan konteynerlerin içinde yer alan eşyaların yangın neden

[783] Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanının LVK'nın aksine yalnızca konişmentolu taşımalar olmamasına karşın bu düzenlemenin uygulanmasının neden konişmentoya bağlandığının anlaşılmasının güç olduğuna ilişkin bkz. Lorenzon, 2009b, s. 256.
[784] Tercüme için bkz. Süzel/Damar, 2010, s. 192.
[785] Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 374.
[786] Bu madde kapsamında kesin bir örnek vermenin zor olduğuna, taşınacak eşyanın tehlike bir eşya olmasının tek başına bu maddenin uygulanması için yeterli olmayacağına, geminin gövdesine bağlanmış lüks bir yatın örnek olarak gösterilebileceğine ilişkin bkz. Thomas, 2009, s. 84.

olduğu sıcaklıktan veya söndürme sırasında konteynere gelen su nedeniyle hasarlı olabileceği düşünülmektedir ve eşyaların muayenesi mümkün değildir. Bir başka taşıyanla kurtarılan konteynerlerin taşınması hususunda anlaşma yapılmıştır. Ancak, taşıyan konteynerlerin içinde yer alan eşyanın hasarlı olup olmadığı bilinmediğinden yolculuk sonunda konteynerlerin teslimini takiben yükte görülecek hasar veya zıyadan sorumlu olmak istememektedir. İşte bu halde, taşıyan, eşyanın özellikleri ve durumu nedeniyle sözleşmeye sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran bir kayıt koyabilecektir[787].

3.2. TAŞIYANIN GEMİYİ DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA BORCUNUN İFA ZAMANI

3.2.1. Lahey-Visby Kurallarına Göre

3.2.1.1. Genel Olarak

LVK m. 3 f. 1 uyarınca taşıyanın gemiyi yolculuk öncesinde ve başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü vardır.

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun sadece yolculuk öncesinde ve başlangıcında söz konusu olduğu, bunun yolculuk süresince de devam eden bir borç olmadığı hazırlık çalışmalarında da açık bir şekilde ortaya koyulmuştur. Sözleşmenin 31 Ağustos 1921 tarihli hazırlık çalışmaları sırasında bu hüküm tartışılmış, taşıyanın bu borcunun ne zaman söz konusu olacağı hususuna açıklık getirilmiştir. Oturum başkanı sözleşme metninde yer alan ifadenin maksadının *(make the ship seaworthy),* gemiyi sadece sefer başlamadan öncesi ve seferin başlangıcını değil sefer sürecini kapsadığı yönünde olduğunu ifade etmiştir. Bu sözler üzerine[788] *Sir Norman Hill,* sözleşmede Kanada mevzuatında yer alan ifadeden *(to make and maintain)* farklı bir ifade kullanıldığı ve sözleşmede taşıyanın yükümlülüğünün yolculuk başlangıcına kadar olacak

[787] Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 374.
[788] *The Chairman*, Berlingieri, 1997, s. 145.

şekilde düzenlendiğini belirtmiştir. Sözleşme metni hazırlanırken menfaati bulunan herkesin taşıyanın bu borcunun yolculuk başlangıcına kadar söz konusu olacağına dair fikir birliği içinde olduğunu ifade etmiştir. Taşıyan Lahey Sözleşmesi m. 3 f. 1 uyarınca yolculuk başlangıcında elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü yerine getirmiş ise yolculuğun Lahey Sözleşmesi m. 4'te yer alan istisnalar da dahil olmak üzere Lahey Sözleşmesi m. 3 f. 2 kapsamında yapılacağını söylemiştir[789]. Bunun üzerine, sözleşmeyi hazırlayanların amacının da bu yönde olduğu, tüm düzenlemeler değerlendirilerek bu sonuca varıldığı, taşıyanın yolculuk süresince sorumsuzluk hallerinden yararlanabilmesi için sözleşmede yer alan bu yükümlülüğün yolculuk başlangıcına kadar olacak şekilde sınırlandırıldığı sonucuna varılmış ve metin bu haliyle kabul edilmiştir[790].

19 Kasım 1922 tarihli diplomatik konferansta Norveç delegasyonu tarafından metinde yer alan *"make"* ifadesinin "*maintain"* olarak değiştirilmesi teklif edilmiştir[791]. Diğer bir ifadeyle, bu değişiklikle taşıyanın borcunun sefer süresince de devam etmesi teklifi sunulmuştur. Ancak yapılan tartışmalar neticesinde bu teklif açık denizlerde taşıyana böyle bir sorumluluk yüklemenin makul olmayacağı gerekçesiyle reddedilmiştir. Taşıyanın yükümlülüğü bakımından gemi henüz limanda ve kendi hakimiyeti altındayken gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmesinin yeterli olacağı sonucuna varılmıştır[792].

Öte yandan, hazırlık çalışmalarında İngiliz delegesi *Sir Norman Hill*, denize elverişliliğin yolculuk süresince de devam edemeyeceğini, çünkü yolculuk sırasında yüke gelen zararın geminin sevkine ilişkin kusur sebebiyle meydana gelmesi halinde taşıyanın zarardan sorumlu olmayacağını belirtmiştir[793]. Lahey Sözleşmesi m. 4 f. 2 b. (a)'da[794] yer alan taşıyanın kendi kusuru olmadıkça geminin

[789] *Sir Norman Hill,* Berlingieri, 1997, s. 145-146.
[790] *The Chairman*, Berlingieri, 1997, s. 146.
[791] *Mr. van Slooten*, Berlingieri, 1997, s. 147.
[792] Bu mantığın taşıyanın bulunduğu limandan sefere çıkan gemiler için yerinde olduğu ancak o limana doğru gelen gemiler ve ara limandan sefere başlayan gemiler için yerinde olmadığı yönünde bkz. Sözer, 2014, s. 1049 vd.
[793] *Sir Normal Hill,* Berlingieri, 1997*,* s. 146; Berlingieri, 2014, s.17.
[794] Bu düzenlemenin SOLAS ile getirilen ISM kod kurallarına uyumlu olmadığı yönünde bkz. Berlingieri, 2014, s. 18.

sevkine veya teknik yönetimine ilişkin hareketler neticesinde meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacağına dair düzenleme, bu ifadenin gerekçesini oluşturmaktadır.

Belirtmek gerekir ki, yolculuğun öncesi ve başlangıcına karşılık gelen zaman dilimi her bir sözleşme türü için değişiklik gösterebilecektir. Bu zaman dilimi geminin denize elverişliliği ve yüke elverişliliği bakımından da farklı olabilecektir. Diğer bir ifadeyle, geminin denize elverişli halde bulunması gereken zaman ile yüke elverişli halde bulunması gereken zaman aynı olmayabilecektir. Çalışmanın bu bölümünde, ilk olarak değişik sözleşme türleri de dikkate alınarak geminin denize elverişli halde bulundurulması gereken zaman, sonrasında ise geminin yüke elverişli halde bulundurulması gereken zaman incelenecektir.

3.2.1.1. Geminin Denize Elverişli Halde Bulundurulması Gereken Zaman

Geminin denize elverişli halde bulundurulması gereken zaman sözleşme türlerine göre değişiklik gösterecektir. Genellikle yolculuk çarteri sözleşmesi ve konişmentolu taşımalar bakımından geminin denize elverişli halde bulundurulması gereken zaman aynı olmakta[795], buna karşılık, zaman çarteri sözleşmelerinde, taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurması gereken zaman farklılık gösterebilmektedir[796].

3.2.1.1.1. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi ve Konişmentolu Taşımalarda

LVK'nın uygulanacağı bir yolculuk çarteri sözleşmesi veya konişmentolu taşıma söz konusu olması halinde, geminin yolculuk öncesinde ve başlangıcında denize elverişli olması gerekmektedir. Bu kapsamda, yolculuktan, yolculuk başlangıcından ve yolculuk öncesinden ne anlaşılması gerektiği; buna ilişkin yargı kararları da incelenerek değerlendirilecektir.

[795] Kassem, 2006, s. 110.
[796] Sözer, 1975, s. 31; Kassem, 2006, s. 110.

3.2.1.1.1.1. Yolculuk

Taşıyanın elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğu yolculuk öncesi ve yolculuk başlangıcı ile sınırlı tutulduğundan öncelikle yolculuğun hangi anlama geldiği belirlenmelidir. Yolculuk, konişmentoda belirtilen yükleme limanından boşaltma limanına kadar olan sözleşme uyarınca kararlaştırılan yolculuk olarak tanımlanmaktadır[797].

İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Macedonia*[798] kararında da mahkeme benzer bir tanım yaparak; yolculuğu, yükleme limanından başlayarak boşaltma limanına geminin vardığı ana kadar geçen süre olarak açıklamıştır.

Belirtmek gerekir ki, yolculuk belirli aşamalardan oluşabilir. Diğer bir ifadeyle, örneğin, A limanından B limanına yolculuk yapan bir gemi, yolculuğu sırasında ara limanlara da uğrayabilir. Anglo-Sakson hukuku uyarınca yolculuğun ayrılan bu aşamaları bakımından, taşıyanın her aşama için gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmak için bir garanti sorumluluğu vardır[799]. Buna karşılık LVK bakımından yolculuk aşamalardan oluşsa dahi, taşıyanın borcu taşınmakta olan eşya için yapılan sözleşme uyarınca yükleme ve boşaltma limanları arasında geçen konşimentodaki yolculuk bakımından söz konusudur. Geminin ara limanlarda durması halinde, o ara limandan çıkılan yolculuk yeni veya başka bir yolculuk değildir. Yolculuk aşamalara ayrılsa dahi, LVK anlamında taşıyanın borcu yalnızca yükleme limanından itibaren başlayacak olan yolculuğun öncesinde ve başlangıcında var olacaktır ve geminin yolculuğa başlamasıyla beraber bu borcu sona erecektir.

---

[797] Tetley, 2008, s. 893; Margetson, 2008b, s. 38.
[798] Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: "*the word "voyage" in Article III, rule 1 , of the Hague Rules (as incorporated in the Canadian Act) meant the contractual voyage from the port of loading to the port of discharge" Owners of Cargo Lately Laden on Board the Ship or Vessel Makedonia v Makedonia,* [1962] 3 W.L.R. 343, Westlaw UK.
[799] Margetson, 2008b, s. 38.

Aynı gemide yer alan her eşya bakımından yapılan yolculuk aynı olmayacaktır[800]. Örneğin, Novorossisk Limanından A yükünü alan gemi, Derince limanından B yükünü ve son olarak İskenderun limanından C yükünü alarak yükleri Aqaba limanına taşıyacaktır. Gemi, Novorossisk limanından yola çıktığında denize, yola ve yüke elverişli haldeyken Derince limanına yolculuğu sırasında geminin makinesinde bir arıza meydana gelmiştir. Arıza gemi adamları tarafından geçici olarak çözümlenmiş ancak gemi Derince limanına geldiğinde makineye bakım ve onarım yapılması gerekirken, bu ihmal edilmiştir. Gemide meydana gelen arıza nedeniyle tüm yüklerin zarara uğraması halinde A, B ve C yükü bakımından sonuç farklı olacaktır. Gemi, her ne kadar tek bir yolculuk tamamlamış olsa da yükler bakımından üç ayrı yolculuk mevcuttur. A yükü bakımından, gemi yolculuk başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde olduğundan taşıyanın sorumluluğu bu bağlamda yok iken; B ve C yükleri bakımından geminin denize, yola ve yüke elverişli halde olması için makul özen borcunu yerine getirmediğinden sorumlu olacaktır[801].

3.2.1.1.1.2. Yolculuk Öncesi

Maxine Footwear Co. Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd.[802] davasında mahkeme, yolculuk öncesinde ve yolculuk başlangıcında ifadesinin, (en azından/ *at least*) eşyanın gemiye yüklenmeye başladığı andan geminin sefere çıktığı ana kadar geçen süreyi kapsadığını belirtmiş ve tüm bu süre içinde taşıyanın makul özeni göstermesi gerektiğine hükmetmiştir[803].

---

[800] Tetley, 2008, s. 896; Chacon, 2017, s. 147; Makul özen borcunun, sözleşmede belirlenen eşya ve belirlenen yolculuk için söz konusu olacağına dair bkz. Carver, 2011, s. 598.

[801] Böyle bir örnekte ilk limanda yüklenen yükler bakımından elverişliliğe ilişkin sorumluluk, arızanın geminin yolculuğa başlamasından kısa bir süre sonra gerçekleşmiş olması halinde gündeme gelebileceği, zira bu halde geminin yolculuk başlangıcında ve öncesinde elverişli olmadığı varsayımının yapılabileceğine ilişkin bkz. Chacon, 2017, s. 147.

[802] "*The words "before and at the beginning of the voyage" in article III, rule 1, mean the period from at least the beginning of the loading until the vessel starts on her voyage, and the carrier's obligation to exercise due diligence to make the ship seaworthy continues over the whole of that period."* [1959] 3 W.L.R. 232 [1959] A.C. 589, Westlaw UK; Bu karar ilişkin değerlendirme için bkz. Girvin, 2011, s. 422-423.

[803] Bu kararda mahkemenin yolculuk öncesinde geçen süre bakımından sadece belirli anlarda değil gemi yolculuğa çıkana kadarki sürede gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun devam eden bir

Kararda, taşıyanın bu borcunun en azından yüklemenin başlama anından geminin sefere çıktığı ana kadar geçen bir zaman aralığı içerisinde söz konusu olacağına hükmedilmiştir[804]. Taşıyanın bu borcunun en erken ne zaman başlayacağını belirlemek oldukça güçtür. Yolculuk öncesinde gösterilmesi gereken makul özenin ne zaman gösterilmeye başlayacağı her olay bakımından değişiklik gösterebilecektir[805]. Bu gerekçeyle, bu sürenin makul ve tedbirli bir taşıyanın, taşıyacağı yüke ve çıkacağı yolculuğa göre gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmesi için gereken süreyi kapsadığı ileri sürülmektedir[806].

Kanaatimce, taşıyanın bu borcunun belirli sürelerle sınırlı olduğunun kabulü mümkün değildir. Buna karşılık, özen yükümlülüğünün niteliğine ve kapsamına ilişkin yapılan değerlendirmelerde taşıyanın bu borcunun gemi taşıyanın hakimiyetine geldiği andan itibaren başlayacağı kabul edilmektedir. Buradan yola çıkarak taşıyanın bu borcunun en erken geminin taşıyanın kendi hakimiyetine girdiği anda başlayacağını söylemek mümkündür[807]. Nitekim, taşıyanın ilgili mevzuat çerçevesinde yaptırması zorunlu olan denetimler, söz gelimi geminin arızalanması halinde yetkin bir tersane seçmesi gereği, geminin bakım ve onarımı gerçekleştirilirken tersanenin adamlarının kusurundan ötürü meydana gelen zararlardan dahi sorumlu olabileceği düşünüldüğünde, bu borcun gemiye yüklerin başladığı andan çok daha öncesinden başladığı, yolculuk başlangıcına kadar da devam ettiği, taşınacağı yükün ve çıkacağı yolculuğun da niteliklerine göre değişeceği söylenebilecektir.

---

borç olduğunu kabul ettiği ve mahkemenin Anglo-Sakson hukukunda kabul edilen aşamalar doktrinini uygulamadığı yönünde bkz. Todd, 2016, s. 315.

[804] Yükümlülüğün bu süre boyunca da devam ettiğine ilişkin bkz. Shah, 1966, s. 107.

[805] Margetson, 2008b, s. 39.

[806] Margetson, 2008b, s. 39.

[807] Taşıyanın bu borcunun Lahey Sözleşmesi m. 1 f. 1 b. (e) uyarınca eşyanın gemiye yüklendiği andan gemiden boşaltıldığı ana kadar geçen süreyi kapsadığı bu nedenle taşıyanında sözleşmede öngörülen bu yükümlülüklerinin bu süreler içerisinde söz konusu olacağına dair görüşler olsa da bunun yerinde olmadığı, bu görüş çerçevesinde söz gelimi taşıyanın yükleme başlayana kadar ambarları yüke elverişli hale getirmek için hiçbir borcu olmayacağı, taşıyanın bu borcunun en erken ne zaman başlayacağına ilişkin soruya uygulama düşünüldüğünde cevabın geminin herhangi bir donanımının son sörveye konu olduğu an olabileceğine ilişkin bkz. Clarke, 1976, s. 233-234.

Son olarak belirtmek gerekir ki, taşıyanın bu borcu bir eşya taşıma sözleşmesinin akdedilmesi halinde ortaya çıkacağından, yolculuğun başlangıcı ve öncesine ilişkin süreçlerin belirlenmesinde taşıma sözleşmesinin yapıldığı anda önem taşıyacaktır[808].

3.2.1.1.1.3. Yolculuk Başlangıcı

Yolculuğun tam olarak başladığı anı belirlemek kolay değildir[809]. Yolculuğun başlangıcından ne anlaşılması gerektiği öğretide şu şekilde ifade edilmiştir: navlun sözleşmesine konu olan yükün yüklenmesini takiben geminin sefere başlamak üzere rıhtımdan veya demir yerinden ayrılması yolculuğun başlangıç anıdır[810]. Ancak geminin yeniden aynı yere demirleme veya yanaşma gereksinimi olmadan hareket etmiş olması gerekmektedir[811]. Gemi bu şekilde sefere başladıktan sonra doğa olayları veya idari makamların müdahalesi neticesinde yolculuğa devam edemese dahi yolculuk başlamış sayılır[812].

Yolculuğun başladığı, diğer bir ifadeyle taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün ne zaman sona ereceğine ilişkin yapılan bir değerlendirmede, LVK m. 4 f. 2 b. (a)'da yer alan taşıyanın kaptanın, gemi adamının, kılavuzun veya adamlarının geminin sevkine veya yönetimine ilişkin fiil, ihmal veya kusurundan sorumlu olmayacağına ilişkin maddenin belirleyici olacağı[813], zira bu maddenin düzenlenme amacının taşıyanın

---

[808] Margetson, 2008b, s. 40; Geminin navlun sözleşmesi yapıldığı sırada elverişli olması gerekmediği, bu taahhüdün sözleşmenin icra safhasında söz konusu olacağı, buna karşılık navlun sözleşmesinin akdedildiği sırada sefere elverişli halde olmakla beraber yüklemenin başlangıcında geminin elverişsiz olması halinde taşıyanın yükümlülüğünü yerine getirmemiş olacağına ilişkin bkz. Sözer, 2019, s. 408.

[809] Tetley, 2008, s. 894.

[810] Çağa/Kender, 2010, s. 177; Sözer, 1975, s. 32; Kassem, 2006, s. 111; Bugden/Lamont-Black, 2013, s. 435; Barclay, 1974, s. 289.

[811] Sözer, 1975, s. 32; Yolculuğun başlamış olması için karayla bütün halat bağlantılarının kesilmesine gerek olmadığı, manevra amacıyla bir kısmının bırakılabileceğine dair bkz. Çağa/Kender, 2010, s. 177.

[812] Amerikan Mahkemesi tarafından verilen *S.S Del Sud* kararında römorkör tarafından çekilen bir geminin sarsılarak iskeleye çarpmasının yolculuğun başlangıcı kabul edildiği yönünde bkz. Tetley, 2008, s. 894; Akan, 2000, s. 7; Sözer, 1975, s.32; Margetson, 2008b, s. 41.

[813] Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün bu anda kesildiğine ilişkin bkz. Shah, 1966, s. 108.

kontrolünün ötesinde gerçekleşen fiil ve ihmallerden sorumlu tutulması gereği olduğu ifade edilmiştir[814]. Bu görüşe göre, taşıyanın sorumluluğu, geminin yola çıkmasıyla, gemi üzerindeki kontrolünün sona ermesi anında son bulacaktır[815].

Yolculuk öncesinden yolculuk başlangıcı anına kadar geçen sürede, taşıyanın bu borcunun devam eden bir borç olduğu kabul edilmektedir[816].

Yolculuk sırasında meydana gelen elverişsizlik taşıyanın elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğunu doğurmayacaktır. Taşıyanın yolculuk başladıktan sonra gemiyi elverişli halde getirmek için bu düzenleme kapsamında makul özen borcu yoktur. Zira taşıyanın bu aşamada artık yüke özen borcu bulunmaktadır[817].

Nitekim, *The Rona*[818] kararında mahkeme, şayet gemi demir yerinden elverişli bir şekilde ayrıldıysa ve yola çıktıysa, gemi limandan ayrılırken gemide bir arıza meydana gelirse ve taşıyan bu arızaya müdahale etmeden gemi yolculuğa devam ederse, taşıyanın denize elverişsizlikten ötürü sorumlu olmayacağına hükmetmiştir. Zira, gemi demirleme yerinden ayrıldığı sırada gemi elverişlidir ve bu nedenle taşıyan yükümlülüğünü yerine getirmiştir.

Öte yandan, gemi yolculuğa başladıktan sonra gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek için giderilmesi planlanan ufak eksiklikler gemiyi elverişsiz hale getirmeyecektir[819]. Söz gelimi, gemi yolculuğa çıkmadan önce gemi adamları gemideki elverişsizliği fark edememiş olabilirler[820] ya da o taşıma bakımından

---

814 Clarke, 1976, s. 235.

815 Clarke, 1976, s. 235; Hazırlık çalışmalarında da taşıyanın bu borcunun yolculuk öncesi ve başlangıcında mevcut olacağına ilişkin düzenlemenim bu gerekçe ile yapıldığına dair bkz. Margetson, 2008b, s. 41; Berlingieri, 1997, s. 146.

816 Clarke, 1976, s. 234; Çağa/Kender, 2010, s. 177.

817 Kassem, 2006, s.107; Sözer, 1975, s.31; Kaner, 2018, s. 374.

818 Carver/Colinvaux, 1982, s. 120.

819 Akan, 2000, s. 7; Sözer, 1975, s. 32; Akıncı, 1968, s.109; Eder vd., 2015, s. 119; Chacon, 2017, s. 145.

820 Eksiklik gerekli özenin gösterilmiş olmasına rağmen anlaşılamayacak nitelikteyse taşıyanın sorumlu olmayacağına ancak gerekli özen gösterilseydi fark edilebilecek nitelikte bir eksiklik varsa bu halde tedbirli bir taşıyanın gemi o haldeyken sefere çıkıp çıkmayacağına göre geminin elverişsiz olup olmadığının değerlendirilmesi gerektiği yönünde bkz. Okay, 1971, s. 90.

mutat uygulama[821] taşıyanın bilgisi dahilinde geminin o şekilde yola çıkmasını gerektirebilir. Bu hallerde, şayet gemi yolculuğa başladığında bu gibi ufak eksikliklerden ötürü denize elverişsiz ise ancak anılan eksiklikler gemi adamları tarafından hızlıca giderilebiliyorsa geminin elverişli olduğunun kabulü gerekir.

Örneğin, İngiliz Mahkemesinin *The Al Taha*[822] kararında, olayda yüklerin gemiden zarar görmeden boşaltılması için yük mumbası gerekmesine karşın gemi yolculuğa çıkmadan önce veya yolculuk başlangıcında gemide yük mumbası bulunmamaktadır. Ancak taşıyan henüz yolculuk başlamadan önce bunları tedarik etmek ve gemiyi elverişli hale getirmek için bir limana uğramayı planlamıştır. Mahkeme kararında geminin elverişsiz olmadığına ve geminin eksik parçayı almak üzere limana uğramasının LVK m. 4 f. 4 kapsamında haklı bir sapma olarak değerlendirileceğine hükmetmiştir.

Gemide başlangıçta var olan eksiklik kolayca giderilebilecek nitelikte bir eksiklikse veya geminin yola o şekilde çıkmasını mutat uygulamalar haklı kılıyorsa ancak buna rağmen bu eksiklikler taşıyan veya örneğin gemi adamları tarafından giderilememişse, artık burada denize elverişsizlikten değil, yükün hasarı veya zıyaı

[821] *Moore v. Lunn* davasında, gemi güvertesinde ahşap kütük yükü taşınmaktadır. Gemi denize ulaşmadan önce nehirden geçmesi gerekmektedir. Mutat uygulama uyarınca gemi nehir seferindeyken ahşap kütük yükünün bağlanmasına gerek yoktur ancak gemi açık denize çıkmadan önce bu yüklerin bağlanması gerekmekte olup olayda bu yükler bağlanmamıştır. Bu durumda mahkeme geminin nehir seferi bakımından elverişli ancak deniz seferi bakımından elverişli olmadığına hükmetmiştir. Geminin aslında kaptanın ve adamlarının sarhoşluklarından ötürü elverişsiz kabul edilmesi gerektiği yönünde bkz. Kassem, 2006, s. 112.

[822] *Lyric Shipping Inc. v. Intermentals Ltd. and Another,* [1990] 2 Lloyd's Rep. 117; Times, March 3, 1990; Financial Times, March 9, 19, Westlaw UK; Bu karara ilişkin değerlendirme için bkz. Kassem, 2006, s. 114 dn. 20.

söz konusu olursa ticari kusurdan bahsetmek gerekir[823]. Örneğin *Moore v. Lunn*[824] davasında, gemi güvertesinde ahşap kütük yükü taşınmaktadır. Geminin denize ulaşmadan önce nehirden geçmesi gerekmektedir. Mutat uygulama uyarınca, gemi nehir seferindeyken ahşap kütük yükünün bağlanmasına gerek yoktur ancak gemi açık denize çıkmadan önce bu yüklerin bağlanması gerekmektedir. Olayda bu yükler bağlanmamıştır. Bu durumda mahkeme geminin nehir seferi bakımından elverişli ancak deniz seferi bakımından elverişli olmadığına hükmetmiştir[825]. Önemle belirtmek gerekir ki, bu kararın verildiği 1923 yılında henüz Lahey Sözleşmesi kabul edilmemiştir. Bu dönemde yerleşik eski aşamalar doktrini[826] uyarınca seferin belirli aşamalardan oluştuğu ve her bir aşamanın başında geminin denize elverişli halde bulundurulması gerektiği kabul edilmekteydi. Aynı olay LVK çerçevesinde değerlendirilecek olursa, burada geminin denize elverişsiz olmadığının kabulü gerekecektir. Zira gemi yolculuk öncesinde ve başlangıcında çıkacağı nehir yolculuğu için elverişlidir ve yüklerin yolculuk sırasında bağlanmasıyla deniz yolculuğunda da bir sorun yaşamayacaktır. Kanaatimce, olayda gemi adamları tarafından ahşap kütük yükünün bağlanmaması LVK uyarınca ticari kusur olarak değerlendirilmeli, taşıyan denize elverişsizlikten ötürü sorumlu tutulmamalıdır.

---

[823] Kassem, 2006, s. 112; Eder vd. , 2015, s. 119; Carver/Colinvaux, 1982, s. 116; bkz. *Steel v. State Line* davasında *Lord Blackburn*, geminin en alt güvertesinde açık kalmış bir lumbuzun önüne yığılmış yükten ötürü lumbuzun açık kaldığının görünmemesi ile, lumbuz açık olduğunun kolayca görülebileceği ve fırtına çıkması halinde kolayca kapanabileceği halin birbirinden ayrılması gerektiğini ilk durum denize elverişsizlik sayılabilecekken ikinci durumda ticari kusurdan bahsetmek gerekeceğini belirtmiştir. *Lord Blackburn*: *"I think, on the other hand, if this port had been, as a port in the cabin or some other place would often be, open, and when they were sailing out under the lee of the shore remaining open, but quite capable of being shut at a moment's notice as soon as the sea became in the least degree rough, and in case a regular storm came on capable of being closed with a dead light—in such a case as that no one could, with any prospect of success, ask any reasonable people, whether they were a jury or Judges, to say that that made the vessel unfit to encounter the perils of the voyage, because that thing could be set right in a few minutes, and there is always some warning before a storm comes on, so that they would have plenty of time to put it all right, and it would have been put right. If they did not put it right after such a warning, that would be negligence on the part of the crew, and not unseaworthiness of the ship",* (1877) 3 App. Cas. 72, Westlaw UK.

[824] (1923) 15 Ll. L. Rep. 155.

[825] Geminin aslında kaptanın ve adamlarının sarhoşluklarından ötürü elverişsiz kabul edilmesi gerektiği yönünde bkz. Kassem, 2006, s. 112.

[826] Bkz. 3.2.1.3. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

Belirtmek gerekir ki, gemide başlangıçta yer alan eksiklik kolayca giderilebilecek nitelikte bir eksiklik veya arıza değilse, bu halde taşıyanın adamları eşya hasara uğramadan arızayı gidermeye çalışsalar dahi, gemi yolculuk öncesinde ve başlangıcında elverişsiz olduğundan, taşıyanın elverişsizlikten ötürü sorumlu olacağının kabulü gerekmektedir[827]. *The Quebec Marine Insurance Company v. The Commercial Bank of Canada*[828] kararına konu olayda, geminin kazanlarında arıza bulunmaktadır, ancak arıza gemi nehirde sefer yaparken değil, denizde sefere çıktığında, tuzlu su ile buluşunca ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine, gemi tamire alınmış birkaç gün sonra sefere devam etmek üzere yola çıktıktan kısa bir süre sonra fırtınalı havada batmıştır. Mahkeme, her ne kadar yüke hasar gelmeden önce kazanlar tamir edilmiş olsa da geminin yolculuk başlangıcında elverişli olmadığına ve taşıyanın sorumlu olduğuna hükmetmiştir.

Taraflar aralarındaki yolculuk çarteri sözleşmesi uyarınca birden fazla sefer yapılacağını kararlaştırabilirler[829]. Mürekkep yolculuk çarteri sözleşmesi[830] olarak da isimlendirilen bu sözleşmede taraflar arasında birden fazla yolculuğu kapsayan bir sözleşme kurmuşlardır[831]. Bu halde taşıyan, her bir yolculuk başlangıcında gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmakla yükümlü olacaktır[832].

---

[827] Akıncı, 1968, s. 109.

[828] 17 E.R. 1; (1870) 7 Moo. P.C. N.S. 1, Westlaw UK; Carver/Colinvaux, 1982, s. 120; Kassem, 2006, s. 113.

[829] Bu sözleşmelerin "*Consecutive voyage charter*" veya "*round voyage charter*" olarak anılacağını bunun zaman çarteri sözleşmesi içerisinde gerçekleştirilecek olan peş peşe seferlerle karıştırılmaması gerektiği, bu sözleşmeleri zaman çarteri sözleşmelerinden ayıran unsurun bu sözleşmelerde zaman unsurundan ziyade yolculuk unsurunun daha fazla önem taşımakta olduğu yönünde bkz. Sözer, 1975, s. 32; Mürekkep yolculuk çarteri sözleşmesine ilişkin bkz. S. Amasya (1994). Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin İcrası. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, s. 23 vd.

[830] Mürekkep yolculuk sözleşmesinin yolculuk çarterinin bir alt türü olduğu yönünde bkz. Ülgener, 2010, s. 63; Buna karşılık Sözer'e göre mürekkep yolculuk sözleşmesi yolculuk çarteri sözleşmesinin bir alt türü değil tipik bir türüdür, zira yolculuk çarteri sözleşmesine ilişkin verilen tanımda da geminin bir veya birkaç yolculuk için tahsis edildiği ifade edilmektedir. Sözer, 2019, s. 383.

[831] Sözer, 2019, s. 383; Ülgener, 2010, s. 63.

[832] Sözer, 2019, s. 409; Kassem, 2006, s. 117; Sözer, 1975, s.32; Wilson, 2010, s. 12; Carver/ Colinvaux, 1982, s. 475.

Adamastos Shipping v. Anglo-Saxon Petroleum[833] kararına konu olayda ise, taraflar aralarında on sekiz ay süreyle dünyanın birçok yerine ardışık seferlerle petrol taşımak üzere bir yolculuk çarteri sözleşmesi akdetmiştir. Uyuşmazlığın konusu taşıyanın gemiyi her bir yolculuk başlangıcında mı, yoksa yalnızca ilk yolculuk başlangıcında mı denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurması gerektiğine ilişkin olup mahkeme ardışık taşımalı yolculuk çarteri sözleşmelerinde taşıyanın her bir yolculuk başlangıcında gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurması gerektiğine hükmetmiştir.

Bunun yanı sıra, taşıyanın birden fazla yükle ilgiliyle birden fazla sözleşme yapması, yüklerin farklı limanlardan gemiye yüklenecek olması halinde geminin her bir yük bakımından yolculuk öncesinde ve başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde olması gerekecektir[834].

3.2.1.1.2. Zaman Çarteri Sözleşmesinde

Taraflar arasında bir zaman çarteri sözleşmesi olduğunda, taşıyanın gemiyi ne zaman denize, yola ve yüke elverişli hale getireceği meselesi tartışmalıdır[835]. Zira zaman çarteri sözleşmesi niteliği itibariyle yolculuk çarteri sözleşmesinden farklıdır. Yolculuk çarteri sözleşmesinde geminin hem ticari hem de teknik yönetimi taşıyanın kontrolündeyken, zaman çarteri sözleşmesinde geminin teknik yönetimi donatanda, ticari yönetimi ise çartererde bulunmaktadır. Bu kapsamda çartererin kaptana talimat verme yetkisi söz konusu olacaktır.

Yolculuk çarteri sözleşmesinde taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu her bir yolculuk başlangıcında söz konusu olacaktır. Buna karşılık zaman çarteri sözleşmesinde geminin belirli bir süreliğine ticari yönetimi çarterere bırakılacaktır. Uygulamada taraflar arasında zaman çarteri sözleşmesi için yaygın olarak kullanılan standart formlar vardır. Bu formların hepsinde geminin ne

[833] [1959] A.C. 133; [1958] 2 W.L.R. 688; [1958] 1 All E.R. 725; [1958] 1 Lloyd's Rep. 73; (1958) 102 S.J. 290, Westlaw UK; Kassem, 2006, s.117; Sözer, 1975, s. 32.
[834] Sözer, 1975, s. 33.
[835] Baatz, 2018a, s. 133.

zaman denize elverişli halde olması gerektiği düzenlenmiştir. Düzenleme formların "teslim klozunda" yer almakta olup, metinlerde değişik ifadeler yer alsa da bütün formlarda geminin denize, yola ve yüke elverişli olması gereken zaman "teslim zamanı" olarak belirlenmiştir. Öyleyse donatanın, geminin teslimi sırasında çarterere denize, yola ve yüke elverişli bir gemi teslim etmesi gerekmektedir[836]. Bu hususta ihtilaflı bir durum yoktur.

Asıl tartışma, bu formlarda yer alan *paramount* klozu ile Lahey Sözleşmesi veya LVK'nın uygulanacak hukuk olarak belirlenmesi halinde ortaya çıkmaktadır. Zira, bilindiği üzere LVK uyarınca taşıyan, gemiyi yolculuk öncesinde ve başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde bulunduracak olup, iş yolculuk çarteri sözleşmesi olduğunda bunu her bir yolculuk başında gerçekleştirecektir.

Zaman çarteri sözleşmesi bakımından ise durum bu kadar açık değildir. Öğretide ve mahkeme kararlarında, donatanın zaman çarteri sözleşmesi süresi içinde gerçekleşen her bir yolculuk başlangıcında LVK uyarınca gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü olacak mıdır yoksa donatanın bu yükümlülüğü sadece teslim sırasında mı söz konusu olacaktır, bu hususunda fikir birliği bulunmamaktadır[837]. Bu konu çalışmanın dördüncü bölümünde "Zaman Çarteri Sözleşmesinde Denize, Yola ve Yüke Elverişlilik" başlığı altında ayrıca ele alınacaktır[838].

3.2.1.2. Geminin Yüke Elverişli Halde Bulundurulması Gereken Zaman

LVK uyarınca taşıyanın, eşya gemiye yüklenmeden hemen önce gemide yüklerin kabul edileceği yerleri yüke elverişli halde bulundurmak için makul özen gösterme yükümlülüğü vardır. Taşıyanın bu yükümlülüğü, yükleme sonlanıp gemi

[836] Sözer, 2019, s. 409.
[837] İngiliz ve Amerikan hukukundaki görüşler ve değerlendirmelere ilişkin bkz. Sözer, 2019, s. 409; Clarke, 1977, s. 493-494.
[838] Bkz. 4. Bölüm 4.3.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

yolculuğa çıkana kadar devam etmelidir[839]. Ancak taşıyanın bu yükümlülüğü gemi sefere çıktıktan sonra, tıpkı denize ve yola elverişlilikte olduğu gibi sona erecektir.

Örneğin, *Tatersall v. The National Steamship*[840] davasında, mahkeme geminin önceki seferinde gemide bulunan sığırlarda el ayak hastalığı bulunduğu, sığır yükü boşaltıldıktan sonra ambarların dezenfekte edilmediğinden gemiye yüklenen sığırlara bu hastalığın bulaştığı ve bu nedenle geminin yükler gemiye yüklenmeden önce yüke elverişli olmadığına hükmetmiştir. Görüldüğü üzere, taşıyan gemiye yükler kabul edilmeden önce makul özeni göstermemiş, ambarları dezenfekte etmemiş ve bu nedenle sorumlu tutulmuştur.

Belirtmek gerekir ki, taşıyanın bu yükümlülüğü yalnızca yükleme başlamadan önce değil, yükleme sırasında ve gemi sefere çıkana kadar devam etmektedir[841]. Örneğin *Stanton v.Richardson*[842] davasında, yükle ilgiliye hangi yükü gemiye yükleyeceği hususunda bir seçimlik hak tanınmış ve yükle ilgili ıslak şeker yükünü gemiye yüklemeye karar vermiştir. Islak şeker yükü, niteliği itibariyle rutubete neden olacağından bu nitelikte bir yükü taşıyacak geminin yeterli pompaya sahip olmasını gerektirmektedir. Olayda eşyanın yüklenmesi tamamlanmak üzereyken geminin ambarlarında birikinti olduğu fark edilmiş ve o aşamada geminin ekstra pompayla donatılması mümkün olmayacağından eşyanın gemiden boşaltılması gerekmiştir. Mahkeme olayda geminin yüke elverişli olmadığına hükmetmiştir[843].

Özetlemek gerekirse, gemi yükler gemiye yüklenmeden önce yükü kabule, taşımaya ve muhafazaya elverişli halde olmalı ve taşıyan yükleme süresince de geminin yüke elverişli halde bulunması için makul özeni göstermelidir. Yükleme sonlanınca taşıyanın yüke elverişlilik açısından yükümlülüğü sona ermekle beraber, şayet yükler geminin dengesini bozarak gemiyi denize elverişsiz hale getirmekte

[839] Kassem, 2006, s. 107; Wilson, 2010, s. 12.
[840] (1884) 12 Q.B.D. 297, Westlaw UK.
[841] Aksi yönde görüşler olsa da bu görüşün pek taraftar bulamadığı yönünde bkz. Çağa/Kender, 2010, s. 177-178.
[842] (1873-74) L.R. 9 C.P. 390, Westlaw UK.
[843] Kassem, 2006, s. 108.

ise bu halde taşıyan gemi yolculuğa çıkana kadar bu elverişsizliği gidermelidir. Aksi halde taşıyanın geminin elverişsiz olduğundan ötürü sorumluluğu gündeme gelecektir[844].

Kural olarak geminin yüklemenin başında denize, yola ve yüke elverişli olması gerekir[845]. Geminin yükleme öncesinde tam olarak elverişli olması gerekip gerekmediği yönünde farklı görüşler vardır. Bir görüşe göre[846] gemi yüklemenin başlangıcında tam olarak elverişli halde bulundurulmalıdır. Şayet gemi elverişli halde değilse, yükleten gemiye yükleme yapmayı reddedebilir. Ancak eksiklik veya arıza yolculuk başlangıcına kadar kolaylıkla giderilebilecek nitelikteyse bu halde yükletenin geminin elverişsiz olduğunu ileri sürerek yüklemeden imtina etmesi dürüstlük kuralına aykırı olacaktır. Diğer bir görüşe göre ise[847], eksiklik veya arıza kolaylıkla giderilebilecek nitelikteyse yükleten yükleme yapmaktan kaçınamaz. Ancak gemiye yükler yüklendikten sonra bu arıza veya eksiklik giderilmemişse, boşaltma masrafları taşıyana ait olmak şartıyla yükleten gemiden eşyanın boşaltılmasını isteyebilir.

Görüldüğü üzere her iki görüş uyarınca da yükleten, gemi elverişsiz halde ise geminin bu şekilde yola çıkmasına izin vermek zorunda değildir[848]. Ancak kanaatimce de eksiklik veya arıza kolaylıkla giderilebilecek nitelikte ise yükleten bu halde bu eksikliği ileri sürerek yükleme yapmaktan kaçınmamalıdır. Yükleme gerçekleştikten sonra eksiklik ve arızanın giderilmemiş olması halinde ise yükleten yükün iadesini isteyebilecektir.

[844] Bkz. İngiliz mahkemesi tarafından verilen *Smith, Hogg and Company, Limited v Black Sea and Baltic General Insurance Company, Limited, Reed v. Page* kararları.
[845] Okay, 1971, s. 90; Çağa/Kender, 2010, s. 19.
[846] Akıncı naklen, 1968, s. 107, dn. 74, (*Boyens II, s.101; Pappenhein III, s.139; Capelle, s. 1338; Brandis, s. II; Gütschow, s.39*); İzveren/Franko/Çalık, 1994, s. 176.
[847] Akıncı, 1968, Naklen s.108 dn.75 (*Pappenheim III, s. 139; Boyens II s. 101).*
[848] Akıncı, 1968, s. 108.

3.2.1.3. Aşamalar Doktrini *(Doctrine of Stages)*

3.2.1.3.1. Genel Olarak

Geminin sefere aşama aşama hazırlanması, kısaca aşamalar doktrini *(Doctrine of stages)* öğreti ve yargı kararları ile geliştirilmiş bir kavramdır. Bilindiği üzere, LVK uyarınca, kural olarak taşıyan gemiyi yolculuk başlangıcından önce ve yolculuk başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu altındadır[849]. Ancak Anglo-Sakson hukukunda, aşamalar doktrini uyarınca, sefer belli aşamalara ayrılmaktadır Taşıyanın, bütün aşamalar için yolculuğun başlangıcında yolculuğun tamamı bakımından gemiyi elverişli halde bulundurma borcu yoktur. Gemiyi, seferin ayrı her bir aşaması için o aşamanın başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek mümkündür[850].

Aşamalar doktrininin, Lahey Sözleşmesi'nin kabulü ile beraber ortadan kalktığı kabul edilmektedir[851]. Bu nedenle, aşamalar doktrini, Lahey Sözleşmesi kabul edilmeden önceki dönem ve sonraki dönem olarak iki ayrı başlık altında değerlendirilecektir.

3.2.1.3.2. Lahey Sözleşmesi Kabul Edilmeden Önceki Dönem

Lahey Sözleşmesi kabul edilmeden önce, Anglo-Sakson hukukunda seferin belirli aşamalardan oluştuğu ve her bir aşama bakımından elverişliliğin söz konusu olması gerektiği kabul edilmekteydi[852]. Buna göre yolculuk; yükleme aşaması, yüklemeye başlamak üzere limanda bekleme aşaması, yakıt ikmali, nehir seferi, deniz seferi gibi belirli aşamalardan oluşmaktadır ve taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü sadece o aşamanın başlangıcında bulunmaktadır[853].

---

[849] Sözer, 1975, s. 67.
[850] Sözer, 1975, s. 68.
[851] Todd, 2016, s. 315; Tetley, 2008, s. 895.
[852] Sözer, 1975, s. 68; Kassem, 2006, s. 126.
[853] Kassem, 2006, s. 127; Cooke vd., 2014, s. 243; Carver/Colinvaux, 1982, s. 154-155.

Sefer, yolculuğun niteliği gereği aşamalardan oluşabileceği gibi, tarafların aralarında anlaşarak da yolculuğun belirli aşamalarda yapılacağını kararlaştırmaları mümkündür. Söz gelimi taşıyan, yolculuk başlangıcında geminin belirli limanlarda yakıt ikmali yapacağını planlayabilir veya geminin açık denizlere ulaşması için nehir boyunca gitmesi gerekebilir veya belirli bir rotada sürekli sefer yapan gemiler rotaları üzerinde belirli limanlarda durabilirler[854]. Geminin nehirdeki seferi için sahip olması gereken nitelikler başka iken, denizde sefer yaparken sahip olması gereken nitelikler farklı olacaktır[855]. Bu hallerde taşıyanın gemiyi yolculuğun tamamı için değil, her bir aşama bakımından, o aşamanın başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek için gerekli özeni göstermesi gerektiği kabul edilmektedir[856].

Geminin aşamalı olarak denize, yola ve yüke elverişli hale gelebilmesi imkânı sadece gemi yolculuğa başladıktan sonra değil, gemi henüz sefere çıkmadan da söz konusudur. Diğer bir ifadeyle, gemi henüz sefere çıkmadan, gemiye yükleme yapıldığı esnada geminin denize de elverişli olması gerekmemektedir[857]. Geminin yükleme başlangıcında sadece yüke elverişli olması yeterlidir, henüz bu aşamada taşıyanın gemiyi denize elverişli hale getirme yükümlülüğü yoktur[858]. Ancak gemiyi elverişsiz hale getiren arıza veya eksikliğin yüklemeye engel nitelikte

---

[854] Girvin, 2011, s. 391.

[855] Eder vd., 2015, s. 117; *Quebec Marine Insurance Company v. The Commercial Bank of Canada*- Olayda gemi Montreal'den Halifax'a sefer gerçekleştirmektedir. Yolculuğun bir kısmı nehirde bir kısmı da denizde gerçekleşmiştir. Olayda gemi kazanında arıza bulunmakta olup, bu durum nehir suyu bakımından problem yaratmazken, gemi denizde sefere başlayıp tuzlu sulara girince kazandaki arıza ortaya çıkmıştır. Gemi nehirde sefer yapmak için elverişli iken, mahkeme denizde sefer yaptığı aşama bakımından elverişsiz olduğuna hükmetmiştir. Kassem, s. 129; Rogers/Chuah/Dockrey, s.74-75; Gaskell/Debattista/Swatton, 1987, s. 197-198.

[856] Lahey Sözleşmesi hükümlerinin lafzına göre yorum yapılmasının mantıksız sonuçlar doğuracağına dair görüş için bkz. Sözer, 1975, s. 67.

[857] Todd, 2016, s. 66; Sözer, 1975, s. 69; Baughen, 2015, s. 83.

[858] *AE Reed &Co Ltd v. Page, Son and East* davasında Scrutton L. J.: "… *a ship, when she sails on her voyage, must be seaworthy for that voyage, that is, fit to encounter ordinary perils which a ship would encounter on such a voyage. But she need not be fit for the voyage before it commences, and when she is loading in port."* A. Rogers/ J. Chuah/ M. Dockrey (2016). *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea*. New York: Routledge, s.75; Aynı yönde karar bkz. *McFadden v. Blue Star Line*, Carver/Colinvaux, 1982, s. 155.

olmaması ve bu arıza ve eksikliğin yolculuk başına kadar giderilebilecek nitelikte olması gerekmektedir[859].

Örneğin, *The Vortigern* davasında, gemi Filipinler'den Liverpool'a gitmek üzere sefere çıkmış, gemi yakıt ikmali için durmuş ancak gemiye, gemiyi Süveyş'e götürecek miktarda yakıt alınması ihmal edilmiştir. Mahkeme kararında, yolculuğun belirli aşamalardan oluştuğu ve her aşama için farklı gereklilikler bulunduğu ve her aşama bakımından denize elverişliliğin farklı değerlendirilerek her aşama başlangıcında geminin denize, yola ve yüke elverişli halde bulunması gerektiği belirtilmiştir[860].

Reed v. Page[861] davasında ise, karara konu olayda mavnalara gereğinden fazla eşya yüklenmiş ve bunun neticesinde mavna batmıştır. Mahkeme, mavnaların denize elverişli olduğuna ancak mavnaların taşıma kapasitesi yüz yetmiş ton iken yüz doksan ton yüklenmesinin mavnayı denize elverişsiz hale getirdiğine hükmetmiştir. Mavna henüz yükleme başlamadan denize elverişli iken yükleme sonrasındaki aşamada denize elverişsiz hale gelmiştir[862].

Greenock Steamship Company v. Maritime Insurance Company[863] davasında ise, yolculuk çarteri sözleşmesinde, geminin yapacağı yolculuğun da uzunluğu göz önüne alındığında, özellikle kömür ikmali bakımından yolculuğun aşamalara

---

[859] Akıncı, 1968, s. 107-108.

[860] Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: *"This principle has been sanctioned by various decisions; but it has been equally well decided that the Vessel, in cases where these several distinct stages of navigation involve the necessity of a different equipment or state of seaworthiness, must be properly equipped, and in all respects seaworthy for each of these stages of the voyage respectively at the time when she enters upon each stage, otherwise the warranty of seaworthiness is not complied with."* [1899] P. 140, Westlaw UK; Bu karara ilişkin değerlendirme için bkz. Kassem, s.127; Rogers/Chuah/Dockrey, s.75; Hughes, 1999, s. 66 vd. *Vortigern* davasında verilen kararın taşıyanın sorumluluğunu arttırdığı yönünde bkz. Todd, 2016, s. 67; *Vortigern* kararında da belirtildiği üzere, taşıyanın bu sorumluluğunun bir garanti sorumluluğu olup yolculuk süresince de devam eden bir sorumluluk olmadığı, buna karşılık yolculuk aşamalara ayrılmış ise her aşama başlangıcında taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma için garanti sorumluluğu olduğu yönünde bkz. S. Cole (1924). *Hague Rules Explained Being the Carriage of Goods by Sea Act, 1924*. London; Effingham Wilson, s. 57.

[861] [1927] 1 K.B. 743, Westlaw UK.

[862] Kassem, 2006, s. 127; Rogers/Chuah/Dockrey, 2016, s. 76.

[863] [1903] 1 K. B. 367, Westlaw UK.

ayrılması gerektiği, ayrılan her aşamanın başlangıcında da geminin denize elverişli olması gerektiği belirtilmiştir.

Anglo-Sakson hukukunda taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu bir garanti yükümlülüğü olduğundan, bu yükümlülüğün devam eden bir yükümlülük olmasındansa belli anlarda söz konusu olması gerekmektedir: gemiye henüz yükler yüklenmeden geminin yüke elverişli olması gerekmektedir ve bu aşamadan sonra gemi yolculuğa çıkmadan önce elverişli olması yeterlidir. Bu süre zarfında devam eden bir yükümlülük yoktur[864].

Çarter sözleşmeleri bakımından değerlendirme yapmak gerekirse, gemiyi aşamalı olarak denize, yola ve yüke elverişli hale getirmenin yolculuk çarteri sözleşmesi bakımından uygulanmasında herhangi bir engel bulunmamaktadır[865]. Ancak zaman çarteri sözleşmesinde, geminin aşamalı olarak sefere hazırlanması mümkün değildir. Öğretide baskın görüş, zaman çarteri sözleşmesi süresi içerisinde gerçekleştirilen her sefer bakımından taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu bulunmadığı, bu borcun zaman çarteri sözleşmesi uyarınca geminin teslimi sırasında bulunduğu yönündedir[866].

Öte yandan, zaman çarteri sözleşmesi ile mürekkep yolculuk sözleşmesini karıştırmamak gerekmektedir. Zira mürekkep yolculuk sözleşmesinin varlığı halinde taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu her bir sefer bakımından mevcut olacaktır[867].

Özetle, Anglo-Sakson hukuku uyarınca henüz Lahey Sözleşmesi kabul edilmeden önce taşıyanın bu borcunun bir garanti yükümlülüğü olarak düzenlendiği

---

[864] Todd, 2016, s.65; Bkz. *Maxine Footwear Co Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd*, davasında Lord Somervell: "*when the warranty was absolute it seems at any rate intelligible to restrict it to certain point of time*."
[865] Cooke vd., 2014, s. 244.
[866] Carver/Colinvaux, 1982, s. 121-122; Sözer, 1975, s. 70; Wilson, 2010, s. 12. Bu konu ve aksi görüşler çalışmanın Zaman Çarteri Sözleşmesinde Denize, Yola ve Yüke Elverişlilik başlığında değerlendirilmiştir. Bkz. 4. Bölüm 4.3.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[867] Carver/Colinvaux, 1982, s. 122; Wilson, 2010, s. 12.

de düşünülerek[868], seferin belirli aşamalardan oluştuğu ve taşıyanın her bir aşama başlangıcında gemiyi elverişli halde bulundurma borcu olduğunun kabul edildiği görülmektedir.

3.2.1.3.3. Lahey Sözleşmesi Kabul Edildikten Sonraki Dönem

Lahey Sözleşmesinin kabul edilmesiyle, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun yolculuk başlangıcından önce ve yolculuk başlangıcında bulunduğu kabul edilmiştir ve eski aşamalar doktrini ortadan kalkmıştır[869]. Taşıyanın gemiyi denize yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu eşyanın gemiye yüklendiği limandan çıktığı yolculuk öncesinde ve başlangıcında söz konusu olacaktır. Gemi yolculuk sırasında varma limanından başka bir limanda yeni bir yük almak üzere dursa dahi, eski yük bakımından yükümlülüğü yolculuk öncesinde ve başlangıcında söz konusu olacaktır. Buna karşılık, taşıyan ara limanda gemiye yeni yüklenen eşya bakımından gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu altında olacaktır.

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun zamanının gemide bulundurulması gereken yakıt miktarı bakımından özellikle değerlendirilmesi gerekmektedir. Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek için bütün sefer süresince gemiye yetecek yakıtı taşımak zorunda değildir[870]. Özellikle uzun yolculuklar bakımından bu zaten imkansızdır[871]. Bu hallerde geminin belirli yerlerde yakıt ikmali yapması gerekmektedir. Belirlenen ikmal yerine gemiyi götürecek kadar yakıtın gemide bulundurulması gerekli ve

---

[868] Taşıyanın sorumluluğunun bir garanti sorumluluğu olarak öngörülmesinden ötürü bu yükümlülüğün ağırlığının hafifletilmesi için getirildiğine dair Shah, 1966, bkz. s. 106

[869] Tetley, 2008, s. 895; Aşamalar doktrininin LVK ile tamamen ortadan kalktığı, LVK uyarınca taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunun sefer başlangıcında söz konusu olacağı dolayısıyla sefer sırasında meydana gelen arıza ve eksikliklerden sorumlu olmayacağı, "yolculuk" ifadesinin tüm yolculuğu kapsayacağı geminin ara limanlarda durmasının da bunun değiştirmeyeceği yönünde bkz. Girvin, 2011, s. 427; Aşamalar doktrinin LVK uyarınca uygulanmayacağı ve ISM kod kurallarının kabulüyle önemini yitirdiği yönünde bkz. Berlingieri, 2014, s. 18; Aşamalar doktrinin LVK ile ortadan kalktığı ve *Maxine Footwear Co. Ltd. v. Canadian Government Merchant Marine Ltd*. davasının bu doktrinin ortadan kalktığını ortaya koyan dava olduğu yönünde bkz. Todd, 2016, s. 315.

[870] Sözer, 1975, s. 68.

[871] Kassem, 2006, s. 130.

yeterlidir. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın gemiyi denize elverişli hale getirme borcunu yakıt ikmaline kadar olan sefere yetecek yakıtı gemide bulundurmakla yerine getirmiş olacaktır[872]. Kanaatimce de taşıyanın yolculuk başlangıcında yolculuğun tamamına yetecek kadar yakıtı gemide bulundurması gerekmemekte, çoğu zaman geminin taşıma kapasitesi ve yakıt alım kapasitesi bakımından bu zaten mümkün de gözükmemektedir. Kaldı ki, taşıyanın yolculuk öncesinde belirli ikmal noktaları belirleyerek, yalnızca bu noktaya varmasına yetecek kadar yakıt bulundurması ticari hayatın bir gerekliliği olup yalnızca taşıyanın lehine bir durum değildir[873].

Nitekim, *Northumbrian Shipping v. Timm*[874] davasında *Lord Wright,* geminin seferin tamamı için değil, onu yakıt ikmali noktasına götürmeye yetecek kadar yakıtı taşımasının yeterli olacağına, fazla yakıt taşınması halinde bunun yalnızca taşıyan bakımından değil aynı zamanda yük kapasitesinin azalması nedeniyle navlun artışı meydana geleceğinden yükle ilgililer aleyhine de bir durum yaratacağını belirtmiştir[875].

Gemi sefere çıkmadan önce geminin yakıt ikmali yapacağı yerlerin belirlenmemiş olmasının gemiyi elverişsiz hale getirip getirmeyeceği Lahey Sözleşmesi'nin kabulünden önce ve sonra verilen kararlar bakımından değişkenlik göstermektedir. Lahey Sözleşmesi'nden önce verilen kararlarda yakıt ikmaline kadar geçen her sefer ayrı bir sefer olarak değerlendirilmekte ve taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirme borcunun o sefer başlangıcında bulunması gerektiği ileri sürülmekteydi[876]. Örneğin, bahsi geçen *The Vortigern*[877] kararında, gemi Filipinler'den Liverpool'a giderken Kolombo'da yakıt ikmali için durmuş ancak Kolombo'da yeterli yakıt almadığı için gecikme söz konusu

[872] Cooke vd., 2014, s. 246-247.
[873] Sözer, 1975, s. 68; Eder vd., 2015, s. 117.
[874] [1939] A.C. 397; Westlaw UK.
[875] Belirtmek gerekir ki, uyuşmazlığa uygulanan hukuk 1910 tarihli *Canadian Water Carriage of Goods Act'tir*. Bu kanun uyarınca da taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu bir makul özen borcu *(due diligence)* olarak düzenlenmiştir.
[876] Girvin, 2011, s. 319-320; Anglo-Sakson hukukundaki aşamalar doktrininin taşıyana daha fazla sorumluluk yüklediği zira ara limanda yakıt alındığı sırada da bu yakıt alımının düzgün bir şekilde yapılmasını sağlamak için makul özeni göstermesi gerekeceği yönünde bkz. Baughen, 2015, s. 110.
[877] Kararın künyesi için bkz. yuk. dn. 860.

olmuştur. Olayda mahkeme, geminin Filipinler'den sefere çıktığı sırada denize elverişli olduğuna ancak Kolombo'dan sefere çıktığı anda denize, yola ve yüke elverişsiz olduğuna hükmetmiştir.

Buna karşılık, Lahey Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinden sonra verilen kararlar değişmiştir. Lahey Sözleşmesi uyarınca, gemi sefer başlangıcında ve öncesinde denize elverişli halde bulundurulmalıdır. Belirtildiği üzere bu geminin bütün yolculuk için gereken yakıtı alması gerektiği anlamına gelmemektedir. Ancak bu halde taşıyan, sefer başlamadan önce hangi limanlarda yakıt ikmali yapacağını belirlemelidir[878] ve geminin bu öngörülen limanlardan başka limanlarda durması ve yakıtın yeterli gelmemesi halinde gemi elverişsiz sayılmalıdır[879].

1962 tarihli *The Macedonia*[880] kararında *Northumbrian Shipping Company Limited v. E. Timm and Son, Limited*[881] davasına atıf yapılarak Lahey Sözleşmesi uyarınca geminin yolculuk başlamadan önce ve başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde olmasından ne anlaşılması gerektiğini belirtmiş, geminin denize elverişli olabilmesi için yolculuk başlangıcından yakıt ikmali yapılacak noktaya kadar yeterli yakıtın bulunması ve taşıyan tarafından yolculuk başında hangi noktalarda yakıt ikmalinin yapılacağının belirlenmiş olması gerektiği vurgulanmıştır[882].

---

[878] Carver/Colinvaux, 1982, s.155; Tetley, 2008, s. 895.
[879] Kassem, 2006, s. 131; Cooke vd., 2014, s. 247; Gaskell/Debattista/Swatton, 1987, s. 198.
[880] Kararın künyesi için bkz. dn. 798.
[881] *Lord Wright : "... the warranty of seaworthiness is sub-divided in respect of bunkers. Instead of a single obligation to make the vessel seaworthy in this respect, which must be satisfied once for all at the commencement of the voyage, there is substituted a recurring obligation at each bunkering port at which the owners or those who act for the owners decide she shall bunker, thereby fixing the particular stage of the voyage."*
[882] Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: *"the word "voyage" in Article III, rule 1, of the Hague Rules (as incorporated in the Canadian Act) meant the contractual voyage from the port of loading to the port of discharge as declared in the bill of lading, the rule imposed an obligation on the carrier to exercise due diligence before and at the beginning of sailing from the loading port to have the vessel adequately bunkered for the first stage of the voyage, and to arrange for adequate bunkers of a proper kind at the first and other intermediate ports on the voyage so that the contractual voyage might be performed; and that, on the evidence, the defendants exercised due diligence to ensure sufficient and proper bunkers at each stage of the voyage."*

McIver v. Tate[883] davasında ise mahkeme, her ne kadar zaman çarteri uyarınca, yakıt tedarikine ilişkin sorumluluk çarterere ait olsa da kaptanın kusuru neticesinde gemide yeterli yakıt bulunmamasından ötürü sorumluluğun taşıyana/donatana ait olduğuna hükmetmiştir[884].

3.2.2. Türk Hukukuna Göre

3.2.2.1. Genel Olarak

TTK m. 1141 f. 2 uyarınca;

> *"Taşıyanın geminin denize, yola ve yüke elverişli halde olmamasından doğan zararlardan sorumludur; meğerki, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özeni göstermekle beraber, eksikliği yolcuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun."*

düzenlemesine yer verilmiştir. Hüküm uyarınca, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun yolculuk başlangıcında olduğu belirtilmiştir. TTK m. 1141 hükmünün mehazının Lahey Sözleşmesi olduğu maddenin gerekçesinde de belirtilmektedir. Bu kapsamda taşıyanın bu borcunun zamanı tıpkı Lahey Sözleşmesi ve LVK'da olduğu gibi yolculuk süresince devam eden değil, yolculuk başlangıcına kadar devam eden bir borçtur. Yolculuk başlangıcına kadar ifadesinin yolculuk öncesini de kapsadığına şüphe yoktur[885].

Öğretide, TTK m. 1141 uyarınca, sorumluluğun yüklemenin başladığı an ile yüklemenin tamamlanıp geminin sefere çıkacağı an arasındaki zaman dilimini kapsadığı ifade edilmiştir[886]. *Çağa*'ya göre, sözleşme uyarınca taşınacak olan

[883] [1903] 1 K.B. 362, Westlaw UK.
[884] Eder vd., 2015, s. 118.
[885] Denize, yola ve yüke elverişliliğin yolculuk başlangıcından önce mevcut olan eksikliklerle ilgili olduğuna dair bkz. Kaner, 2018, s. 313.
[886] Sözer, 2019, s. 470; Göğer, 1961, s. 59; Çağa, 1995, s. 157; Öğretide, gemide elverişsizliğin yükleme başlangıcında ve yolculuk başlangıcında olduğu ve bu süre arasında geçen zamanın başlangıçtaki elverişsizlik kapsamı içinde değerlendirilmediğine dair bir görüş olduğu ancak bu görüşün pek taraftar bulmadığına ilişkin bkz. Taşdelen, 2003, s. 940.

yükün veya yükün parçalar veya partiler halinde olması halinde ilk parça veya partisinin taşıyan tarafından geminin hakimiyet sahasına alınmasıyla beraber yükleme başlamıştır, her yük için yüklemenin başladığı an farklılık arz edecek olup geminin o yük bakımından elverişli bulunması gerekmektedir[887].

Yolculuk ve yolculuğun başlangıç anına ilişkin yapılan tanımlar ise Lahey Sözleşmesi'ne ilişkin kısımda yer verilen tanımlar ile aynı doğrultudadır[888]. Yolculuktan bahsedilenin her bir yük için, o yüke ait yolculuk olduğu; geminin yükleme yerini terk etmek ve yolculuğa başlamak amacıyla hareket etmeye başladığı anın da yolculuk başlangıcı olduğu ifade edilmektedir[889].

Geminin en geç bu süre sonunda, yolculuğun başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurulması gerekmektedir. Kanaatimce buradan, taşıyanın anılan borcu kapsamında yapılması gerekenlerin hepsinin bu süre zarfında yapılması gerektiği anlaşılmamalıdır. Taşıyan navlun sözleşmesinin akdedilmesiyle beraber yüklemenin gerçekleşeceği ana kadar, yüklemenin başladığı anda ve en geç yolculuk başlangıcına kadar gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmak için makul özen gösterme yükümlülüğü altındadır.

3.2.2.2. Başlangıçtaki Elverişsizlik- Sonraki Elverişsizlik

Kanun koyucu Lahey Sözleşmesi m. 3 f. 1 ve f. 2 hükümlerini TTK m. 1141 ve 1178 olmak üzere iki ayrı maddede düzenlemiştir[890] [891]. TTK m. 1141'de taşıyanın yolculuk öncesinde gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu

[887] Çağa, 1995, s. 157.
[888] Bkz. 3.2.1.1.1.1., 3.2.1.1.1.2. ve 3.2.1.1.1.3. numaralı başlıklar altındaki açıklamalar.
[889] Çağa, 1995, s. 157-158.
[890] Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün navlun sözleşmesinin ifa aşamasının tamamını kapsadığı ve fakat TTK'da bunun iki ayrı aşama bakımından ayrı olarak düzenlendiğine ilişkin bkz. Sözer, 2019, s. 411.
[891] Bkz TTK m. 1141 Gerekçe: …*Her ne kadar 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinde 6762 Sayılı Kanunun 1019 ve 1061'inci maddelerine tekabül eden hükümler birarada bulunmakta iseler de, 1019'uncu maddenin genel hüküm olarak önemi ve yapılacak bir yer değişikliğinin bütün maddeleri etkileyeceği dikkate alınarak bu maddenin yeri korunmuştur*. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 343-344.

düzenlenirken, TTK m. 1178'de yolculuk başladıktan sonra gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü de ihtiva eden yüke özen borcu düzenlenmektedir.

TTK m. 1141 uyarınca taşıyan bakımından öngörülen yükümlülük taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden doğan sorumluluğuna ilişkin iken, TTK m. 1178 ve devamında düzenlenen yüke özen borcunun ihlali halinde taşıyan sonraki elverişsizlikten ötürü sorumlu olacak ve buna ilişkin hükümler uygulanacaktır. Başlangıçtaki elverişsizlik yolculuk başlangıcına kadar olan eksiklikleri, sonraki elverişsizlik ise yolculuk süresince meydana gelen eksiklikleri ifade eder[892].

Başlangıçtaki elverişsizlik bakımından zararın ne zaman meydana geldiğinin de önemi yoktur. Zarar, yolculuk başladıktan sonra da meydana gelebilir[893]. Taşıyanın sorumluluğu bakımından zararın ne zaman meydana geldiği değil; başlangıçtaki elverişsizlikten ötürü meydana gelip gelmediği belirleyici olacaktır.

Hasar, zıya veya geç teslimden ötürü meydana gelen zararlarda, eksiklik yolculuk başladıktan sonra meydana gelmiş ise bu halde taşıyan bu zarar TTK m. 1180 uyarınca teknik kusur veya yangın sonucu meydana gelmiş ise sorumluluktan kurtulabilecektir. Buna karşılık, zarar başlangıçtaki bir eksiklikten ötürü meydana gelmiş ise bu halde taşıyan ancak TTK m. 1141 uyarınca makul özen borcunu yerine getirmiş olduğunu ispatlamakla sorumluluktan kurtulabilecektir[894].

Nitekim Yargıtay 11 HD[895] tarafından verilen bir kararda, karara konu olayda gemi makine dairesine, sonrasında da ambara su girmesi neticesinde batmıştır. Geminin batmasına neden olan eksikliğin ambara giden valfin yolculuk öncesinde veya sonrasında açık bırakılmış olabileceğinden kaynaklandığı, taşıyanın başlangıçta göstermesi gereken makul özeni göstermesine rağmen bu eksikliğin

[892] Akıncı, 1968, s. 327; Bu ayrımdan taşıyanın yolculuk sırasında geminin elverişsiz hale gelmesinden sorumlu olmayacağının anlaşılmaması gerektiği; taşıyanın yolculuk başladıktan sonra geminin denize, yola ve yüke elverişsizliğinden yüke özen borcu kapsamında sorumlu olacağına dair bkz. Çağa/Kender, 2010, s. 19.
[893] Kara, 2020, s. 222.
[894] Akıncı, 1968, s. 328.
[895] Yargıtay 11.HD, 2014/14780 E., 2015/3413K. 12.03.2015 tarihli kararı.

keşfedilemediğini, bu nedenle yolculuk sırasında meydana geldiği kabul edilen bu eksikliğin teknik mi yoksa ticari kusur mu olduğu hususu üzerinde durulmuştur[896]. Kararda, milletlerarası uygulamada, yargı kararlarında benimsenen baskın görüşün teknik-ticari kusur ayrımı yaparken tedbirin alınmasındaki güdülen amaca bakılması gerektiği yönünde olduğu, somut olayda ise valfin kapatılıp kapatılmaması ile güdülen amacın yükün menfaatine değil, geminin iyi halde muhafazasına ilişkin olduğu ve bu nedenle taşıyanın teknik kusurdan sorumlu olmadığına hükmedilmiştir. Karara bakıldığında, geminin denize, yola ve yüke elverişli sayılması için klas kuruluşu tarafından verilen sertifikalar ve elverişlilik belgeleri yeterli sayılmıştır. Ancak belirtmek gerekir ki, tek başına bu sertifikalar ve belgeler geminin elverişli olduğunu ispata yetmemelidir. Taşıyan bu borcunu yerine getirmek için makul özeni gösterdiğini de ispat etmelidir. Öte yandan, geminin elverişli olduğu kabul edilse dahi, valfin kapatılıp kapatılmaması bakımından güdülen amaç geminin menfaatine olacağı gibi somut olay bakımından yükün de menfaati için alınması gereken bir tedbirdir. Kanaatimce, TTK m. 1180 f. 2 uyarınca tereddüt halinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir hükmünden yola çıkarak taşıyanın yüke özen borcu kapsamında sorumlu olması gerekirdi.

3.2.3. Hamburg Kuralları'na Göre

3.2.3.1. Genel Olarak

Hamburg Kuralları m. 5 düzenlemesi, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu bakımından ele alındığında, taşıyan geminin denize, yola ve yüke elverişsiz halde bulunması nedeniyle eşyanın zıya, hasar veya geç tesliminden ileri gelen zararlardan, zıya, hasar veya gecikmeye neden olan

[896] Belirtmek gerekir ki, mahkeme kararında taşıyanın hangi tedbirleri almak suretiyle makul özen borcunu yerine getirdiğine ilişkin bir değerlendirme yapmamıştır Buna karşılık, yargılama süresince verilen bilirkişi raporlarına değinmiştir. Bilirkişiler tarafından verilen raporlardan birinde geminin yolculuk öncesinde yüke elverişliliği bakımından gerekli kontrolleri ve sörveyleri yaptırdığı, Liman Başkanlığından hareket izni aldığı, özellikle ilgili klas kuruluşundan da onay aldığı, geminin yola çıktığı sefer başlangıcından itibaren denize ve yola elverişlilik ile ilgili diğer sertifikalarının da tam olması nedeniyle geminin yolculuk başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli olduğu belirtilmektedir.

olayın (denize, yola ve yüke elverişsizliğin) Hamburg Kuralları m. 4 uyarınca eşya muhafazası altında bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumlu olacaktır[897].

Eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu zaman ise Hamburg Kuralları m. 5'te de ifade edildiği üzere 4'üncü maddede yer almaktadır. Buna göre, taşıyanın sorumlu olduğu süre, eşya yükleme limanında, taşıma sırasında ve boşaltma limanında hakimiyetinde olduğu süredir. Eşyanın hangi zamanda taşıyanın hakimiyetinde sayılacağı ise Hamburg Kuralları m. 4 f. 2'de düzenlenmiştir. Buna göre bu zaman, eşyanın yükleten veya yükleten adına ve hesabına hareket eden kişi veya yükleme limanı[898] kanun ve düzenlemeleri uyarınca eşyanın yükleme amacıyla kendilerine teslimi zorunlu olan makam yahut üçüncü kişiden alındığı anda başlar ve gönderilene veya gönderilenin yükü teslim almaktan imtina ettiği hallerde, sözleşme veya kanun hükümlerine veya boşaltma limanındaki ticari teamüle göre gönderilenin emrine hazır tutulması ya da boşaltma limanı kanun ve düzenlemelerine göre eşyanın kendilerine teslimi zorunlu olan makam veya üçüncü kişilere teslim edilmesi ile son bulur[899].

---

[897] TTK m. 1178 f. 3 ve 4'ün mehazının Hamburg Kuralları m. 4 olduğuna dair bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 359-360; Öğretide bu hükme ilişkin değerlendirme için bkz. Sözer, 2019, s. 485; Kara, 2020, s. 229-230; Yazıcıoğlu, 2020, s. 390; Yetiş Şamlı, 2013b, s. 46 vd. ; Hamburg Kuralları m. 4'e ilişkin değerlendirmeler için bkz. S. Mankabady (1978). Comments on the Hamburg Rules. *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*. (Ed. by Samir Mankabady). Leiden, Boston: Sijthoff, s. 49 vd. ; Ping-fat, 2002, s. 21vd. ; L. Peyrefitte (1978). The Period of Maritime Transport: Comments on Article 4. S. Mankabady (1978). Comments on the Hamburg Rules. *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*. (Edt. by Samir Mankabady). Leiden, Boston: Sijthoff, s. 125 vd.

[898] Yükleme ve boşaltma limanı kavramlarının geniş yorumlanması gerektiği, idari bakımdan liman bölgesinde bulunan her yerin kavram içerisinde kabul edilmesi gerektiği yönünde bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 88; Hazırlık çalışmaları sırasında yükleme ve boşaltma limanı kavramlarının hangi anlama geldiğinin açık olmadığı ve bunlara ilişkin bir tanım verilmesinin yerinde olacağı Alman Demokratik Cumhuriyeti delegesinin teklifine ilişkin bkz. UN Official Records, 1981, s. 44; Hazırlık çalışmalarında bu konuya ilişkin tartışmalara dair değerlendirmeler için bkz. Süzel, 2021, s. 155 vd.

[899] LVK uyarınca taşıyanın yüke özen borcu bakımından sorumluluğu yüklemenin başlama anından boşaltmanın sona erdiği ana kadar iken; Hamburg Kuralları uyarınca, taşıyanın sorumluluğu eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu süre boyunca devam edecektir. Hamburg Kuralları'nda yer alan bu düzenlemenin yerinde olduğu zira taşıyanın eşya kendi muhafazasındayken meydana gelen zararlar bakımından sorumsuzluk kaydı koymasının hakkaniyete aykırı olduğu yönünde bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 86.

Hamburg Kuralları uyarınca taşıyan, LVK'da olduğu gibi taşıyanın gemiyi sadece yolculuk öncesinde ve başlangıcında elverişsiz halde bulundurmasından ötürü meydana gelen hasar veya zıyadan değil; eşya taşıyanın hakimiyeti altındayken elverişsizlikten ötürü meydana gelen bütün zararlardan sorumlu olacaktır[900]. Burada her ne kadar açık bir denize, yola ve yüke elverişlilik düzenlemesi olmasa da tıpkı Rotterdam Kuralları'nda yer alan düzenleme gibi taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu yolculuk süresince de devam eden bir borç olarak karşımıza çıkmaktadır.

Taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesi bakımından sorumluluğun hangi anda başlayacağı ve sona ereceği diğer bir ifadeyle eşyanın teslim alınması ve teslim edilmesi kavramlarının hangi anlama geldiği önem taşımaktadır.

3.2.3.2. Eşyanın Teslim Alınması

Eşyanın taşıyanın hakimiyetinde veya muhafazası altında bulunması ifadelerinden anlaşılması gereken taşıyanın eşyaya zilyet olmasıdır[901]. Dolayısıyla taşıyanın yükleme limanında eşyayı teslim almasıyla[902] beraber taşıyan eşyaya zilyet olacak ve Hamburg Kuralları m. 5 uyarınca denize, yola ve yüke elverişliliğe ilişkin sorumluluğu da bu anda başlayacaktır[903].

---

[900] Yetiş Şamlı, 2013a, s. 491; Sfyris, 2000, s. 52 dn. 81; Hamburg Kuralları'nda her ne kadar açık bir düzenleme yer almasa da LVK'na nazaran taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemenin çok daha ağır olduğuna dair bkz. Lüddeke/Johnson, 1995, s. 12; Wilson,1978, s. 137; Baughen, 2015, s. 133; Taşıyan yolculuk süresince sorumlu olacağından gemide bulunan her eşya için aynı yükümlülüğün var olduğuna dair bkz. Tetley, 2008, s. 896.

[901] Teslim almanın, taşıyanın eşyayı kabulü ile beraber eşya üzerinde vasıtalı veya vasıtasız zilyetliği elde etmesi olduğu yönünde bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 90.

[902] Taşıyan eşyayı karada teslim alabileceği gibi yükleme anında veya gemide de teslim alabilecektir. Yükleme sırasında teslim alınması halinde yükleme donanımına takıldığı anın teslim anı olarak kabul edilmesi gerektiği yönünde bkz. Yetiş Şamlı, 2013b, s. 49.

[903] Hazırlık çalışmaları sırasında sorumluluğun yükleme ve boşaltma limanları ile sınırlandırılmasının yerinde olmadığı özellikle taşıyanın eşyayı yükleme limanının dışında bir terminalde teslim alması halinde sorumluluğunun başlaması gerektiğine, yükleme limanı ile sınırlandırmak yerine hakimiyeti altında bulunduğu andan itibaren taşıyanın sorumluluğunun başlaması gerektiğine ilişkin bkz. Norveç delegesi Mr. Selvig, UN Official Records, 1981, s. 220; Bu tartışmalar ve öneriler için ayrıca bkz. Sweeney, 1975, s. 78 vd. ; Buna karşılık taşıyanın sorumluluğunun genişletilmesinin reddedildiği sorumluluğun yalnızca limandan-limana olduğu yönünde bkz. UN Official Records, 1981, s. 280.

Eşyanın bizzat taşıyan tarafından teslim alınmasına da gerek bulunmamaktadır. Zira Hamburg Kuralları m. 4 f. 3 uyarınca taşıyan sıfatı taşıyanın hizmetlilerini ve görevlilerini de kapsamaktadır[904].

Sözleşmede FIO(S)(T) kayıtlarının yer alması halinde bu kayıtlar yalnızca yükleme ve boşaltma masraflarının yükleten tarafından karşılanacağına ilişkin ise bu halde taşıyanın yükleri teslim aldığı kabul edilmelidir. Buna karşılık kayıtlar uyarınca bu faaliyetler yükleten tarafından gerçekleştirilecekse bu faaliyetlerin bittiği an eşyanın taşıyana teslim edildiği an olarak esas alınmalıdır[905].

Hamburg Kuralları m. 4 f. 2 b. (a/ii) uyarınca taşıyan, eşyanın yükleme limanı mevzuatı uyarınca teslimi zorunlu makamlardan yahut üçüncü kişilerden taşıyan tarafından teslim alınmasıyla taşıyanın Hamburg Kuralları m. 5 uyarınca sorumluluğu başlayacaktır[906]. Zorunlu makamlardan anlaşılması gerekenin liman tesislerini işletme ve idare hakkına sahip kuruluş olduğu; üçüncü kişiler ifadesiyle ise işletme hakkının devredildiği kişi veya şirketlerin kastedilmiş olabileceği belirtilmiştir[907].

3.2.3.3. Eşyanın Teslim Edilmesi

Taşıyanın sorumluluğu boşaltma limanında eşyanın teslim edilmesiyle sona erecektir. Eşya doğrudan gönderilene teslim edilebileceği gibi, gönderilenin

[904] Hükümde her ne kadar fiili taşıyandan bahsedilmese de fiili taşıyanın veya fiili taşıyanın hizmetlileri veya görevlileri tarafından da eşyanın teslim alınması halinde taşıyanın sorumluluğunun başlayacağı bu sonucu Hamburg Kuralları m. 10 uyarınca varılmasının mümkün olduğu yönünde bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 90.

[905] Bu kayıtların varlığının değil bu kayıtlar uyarınca bu faaliyetleri kimin gerçekleştireceğinin önemli olduğu; Hamburg Kuralları m. 23 uyarınca bu kayıtların geçersiz olmadığı yönünde bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 91.

[906] Zilyetliğin devredilmesi için her iki tarafın da rızası olması gerektiği, bu düzenleme uyarınca taşıyan ile gönderilen arasında zilyetliğin devredildiğine ilişkin bir irade beyanı olmadığı yönünde bkz. Sözer, 2019, s. 485.

[907] Yazıcıoğlu, 2000, s. 92 dn. 265; Hazırlık çalışmalarından bu ifadenin yükleme ve boşaltma limanındaki tekel hakkına sahip işletmeler için getirildiğinin anlaşıldığı yönünde bkz. S. Aksoy (2019). *Deniz Taşımalarında Gönderilenin Eşyayı Tesellümden Kaçınmasının Hukuki Sonuçları.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 118.

hizmetlileri veya görevlilerine teslim edilmesiyle de taşıyanın zilyetliği ve sorumluluğu sona erecektir[908].

Kurallarda gönderilenin eşyayı teslim almaya gelmemesi hali de düzenlenmiş; sözleşme veya kanun hükümleri uyarınca yahut boşaltma limanındaki ticari teamüller gereği gönderilenin emrine hazır olduğu anda teslim edilmiş sayılacağı belirtilmiştir. Öyleyse, taşıyanın sorumluluğunda bu teslim anında sona erdiğinin kabulü gerekecektir.

Son olarak yükleme limanında olduğu gibi boşaltma limanında da eşyanın boşaltma limanı mevzuatı uyarınca teslimi zorunlu makamlara yahut üçüncü kişilere teslimiyle beraber eşya teslim edilmiş sayılacak ve taşıyanın sorumluluğu sona erecektir.

3.2.4. Rotterdam Kurallarına Göre

3.2.4.1. Genel Olarak

Rotterdam Kuralları ile LVK'da yer alan taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunu ilişkin düzenlemenin büyük ölçüde benzerlik göstermekle[909] beraber teknolojik gelişmeler dikkate alınarak hazırlanan kuralların iki önemli noktada LVK'dan farklılık gösterdiğini belirtmiştik[910]. Kurallara getirilen en esaslı değişiklik, LVK'da yer alan düzenlemenin[911] aksine taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunun yalnızca yolculuk öncesinde ve başlangıcında değil, yolculuk süresince devam edecek olmasıdır. Öyleyse taşıyan gemiyi sadece yolculuk öncesinde ve başlangıcında değil, yolculuk süresince de denize elverişli

[908] Dökme ve sıvı yüklerde yükün tamamının yüklenmesiyle teslim alınmış olacağı, boşaltma limanında ise yüküm tamamının boşaltılması ile teslim edilmiş olacağına dair bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 93.
[909] Kurallar hazırlanırken LVK ile paralel bir düzenleme yapılmasının amacının LVK çerçevesinde verilen içtihatları sürdürmek olduğu yönünde bkz. Nikaki, 2010, s. 9-10.
[910] Yetiş Şamlı, 2013a, s. 492-493; Brons, 2010, s. 200; Nikaki, 2009, s.89; Nikaki, 2010, s. 9; Girvin, 2011, s. 446; Bugden/Lamont-Black**,** 2013, s. 452; Baughen, 2015, s.143; Todd, 2016, s. 366.
[911] LVK'da yer alan *"make the ship seaworthy*" ifadesi "*make and keep the ship seaworthy*" olarak değiştirilmiştir.

halde bulundurmak için gereken özeni gösterecek, aksi halde sorumluluğu gündeme gelecektir[912].

3.2.4.2. Düzenlemenin Amacı ve Eleştiriler

Modern gelişmelerle birlikte LVK'da yer alan düzenlemeler taşıma endüstrisinin ihtiyaçlarına cevap vermekte yetersiz kalmıştır. UNCITRAL ve CMI tarafından gerçekleştirilen çalışmalar neticesinde Rotterdam Kuralları ortaya çıkmış ve Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında üzerinde durulan en önemli hususlardan biri taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun zamanına ilişkin olmuştur[913].

Hazırlık çalışmalarında bu husus tartışmaya açılmış, bir görüş taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin düzenlemenin LVK ile aynı doğrultuda olması gerektiğini ileri sürerken, hazırlık çalışmalarındaki ağırlıklı görüş taşıyanın sorumluluğunun yolculuk süresince de devam etmesi gerektiği yönünde olmuştur[914].

Sorumluluğun yolculuk süresince devam edeceğine ilişkin düzenlemeyi yerinde bulmayan delegelerden biri[915], bu sorumluluğun yolculuk süresince de devam etmesinin, teknik kusura ilişkin istisnanın kaldırıldığı düşünülürse yerinde olmadığı, taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurmak için makul özen borcunun gemi yolculuğu sırasında da devam etmesinin taşıyan açısından zor olacağını belirtmiştir[916].

---

[912] Uygulamada LVK ve Rotterdam Kuralları düzenlemeleri arasında çok önemli bir fark olmadığına, zira düzenli hat taşımalarında taşıyanın uğradığı her ara limanda gemiyi elverişli halde bulundurma borcu olduğuna dair bkz. P. Delebecque (2010). Obligations and Liability Exemptions of the Carrier. *European Journal of Commercial Contract Law* 2010–1/2, s. 89. https://www.ingentaconnect.com/content/plp/ejccl/2010/00000002/F0020001/art00009?crawler=true&mimetype=application/pdf Erişim Tarihi: 7.8.2018.

[913] Brons, 2010, s. 198; Kassem, 2006, s. 242.

[914] Kassem, 2006, s. 242.

[915] Bkz. *Mr. Hooper*, CMI Yearbook 2001, s. 295.

[916] Bu rejimin kabul edilmesi ve taşıyanın sorumluluğunun artmasıyla uluslararası ticarette gelişmekte olan ülkelerin yükle ilgililere daha iyi bir koruma sağlandığı yönünde bkz. T. Nikaki/ B. Soyer (2012). New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain,

Bu düzenlemenin aleyhine getirilen bir diğer eleştiri ise, mahkemeler açısından bu düzenlemenin kusur sorumluluğunun ötesinde bir sorumluluk gerektiği izlenimi yaratabileceğidir[917]. Uygulamada mahkemeler tarafından LVK uyarınca kararlar verilmekte, bu kurallarla getirilen sistem senelerdir iyi bir şekilde işlemektedir[918].

Buna ek olarak, geminin okyanusun ortasında bir problem yaşaması halinde taşıyanın buna müdahalesinin ve gemiyi tekrardan denize, yola ve yüke elverişli hale getirmesinin mümkün olmayacağı ileri sürülmüştür[919].

Son olarak ise her ne kadar teknolojik gelişmeler sayesinde gemi ile iletişim imkânı söz konusu olsa da[920] geminin çıkacağı sudan ileri gelen deniz tehlikelerinde bir değişiklik olmadığı, iletişimin iyileşmesinin bunu değiştirmeyeceği ileri sürülmüştür.

Bu argümanlara karşılık, *Berlingieri,* LVK ile getirilen ana sistemi korumaya çalışmanın yerinde olacağını ancak birebir bir düzenlemeye gidilmemesi gerektiğini, bugün için taşıyanın sorumluluğunu sadece yolculuk öncesi ve başlangıcı ile sınırlamanın yerinde olmadığını, bunun sefer süresince de devam etmesi gerektiğini belirtmiş ancak gösterilmesi gereken özenin şartlara göre belirlenmesi gerektiğini zira yolculuk sırasında sadece kaptanın ve gemi adamlarının bulunacağını ve yolculuk sırasında meydana gelebilecek elverişsizliklerin onlar tarafından düzeltilebileceğini ileri sürmüştür[921].

Öte yandan, Rotterdam Kuralları ile taşıyana mutlak bir sorumluluk değil, yalnızca bir özen yükümlülüğü getirilmektedir. Taşıyanın yolculuk sırasında bir sorunla karşılaşması halinde gereken önlemleri alması yeterli olacaktır[922]. Zira

Inclusive and Efficient, or Just Another One for the Shelves. *Berkeley Journal of International Law,* 30(2), 303-348. s. 347.

[917] *Mr. Hooper*, CMI Yearbook 2001, s. 297.

[918] Brons, 2010, s. 202; Nikaki, 2010, s. 14.

[919] Brons 2010, s. 202; Nikaki, 2010**,** s. 14; Girvin, 2011, s. 446.

[920] Teknolojik gelişmeler sayesinde artık taşıyanın gemiyle iletişime geçmesinin ve gemiyi yolculuk süresince denetlemesinin kesinlikle mümkün olduğu yönünde bkz. von Ziegler**,** 2009, s. 337

[921] *Prof. Berlingieri*, CMI Yearbook 2001, s. 296-297.

[922] Brons, 2010, s.202; Sturley/Fujita/van der Ziel, s.85; Kuyucu Meriç**,** 2018, s. 70. Bazı hallerde, geminin yolculuk sırasında elverişsiz hale gelmesi halinde taşıyanın bu borcunun yolculuk süresince

taşıyandan geminin limanda olduğu sırada göstermesi gereken özenin aynısını gemi yolculuk sırasındayken de göstermesi beklenmemekte, o şartlarda uygun özeni göstermesi yeterli sayılmaktadır[923].

Hazırlık çalışmaları sırasında benzer gerekçelerle tartışmalar devam etmiş, sonuç olarak Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun yolculuk süresince de devam edeceğine karar verilmiştir.

Kanaatimce, bu düzenleme birçok yönden isabetlidir. Öncelikle, teknolojik gelişmeler ve özellikle taşıyan ve gemi arasındaki iletişimin günümüzde rahatça sağlanacağı düşünülürse taşıyan yolculuk sırasında meydana gelen herhangi bir olaydan kolayca haberdar olabilecek, talimatlar vererek, gereken müdahalelerde bulunabilecektir[924]. Teknolojik gelişmelerin geliştiği ancak deniz tehlikelerinde bir değişiklik olmadığı yönündeki görüş yerinde olmakla beraber buradaki sorumluluğun bir garanti sorumluluğu olmadığı, taşıyanın makul özeni göstererek gereken önlemleri almasının yeterli olacağının unutulmaması gerekmektedir. Öyleyse bu düzenleme taşıyanın örneğin, yolculuk süresince hiç bozulmayacak bir makine temin etmesini gerektirmez, ancak yeterli özeni göstermiş sayılması için taşıyanın makinenin arızalanması halinde arızaya müdahale edecek ekipman ve yedek parçaları gemide bulundurması gerekmektedir[925]. Zira hazırlık çalışmalarında da belirtildiği üzere taşıyandan gemi limandayken göstermesi

---

de devam eden bir borç olmasından ötürü, bu borç kapsamında taşıyanın eşyayı başka bir gemiye aktarma ve boşaltma limanına götürme yükümlülüğü olup olmadığı sorusunun gündeme gelebileceğine ilişkin bkz. Diamond, 2009, s. 470.

[923]Berlingieri, 2009, s. 6; Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 85; Yolculuk öncesinde gösterilmesi gereken özenin daha geniş, yolculuk sırasında gösterilmesi gereken özenin daha dar yorumlanması gerektiği yönünde bkz. Ülgener, 2011, s. 142; Defossez, 2015, s. 245.

[924] Lahey Sözleşmesi'nde yer alan düzenlemenin 20.yy. başlarındaki uygulamayı yansıttığı, kuralların hazırlandığı dönemde taşıyanın gemi ile iletişim kurma imkânı olmadığı yönünde bkz. Nikaki, 2009, s. 105; Nikaki/Soyer, 2012, s. 329; iletişim araçlarının çeşitliliği ve artışının taşıyanların sefer sırasında gemiyi elverişli halde bulundurma borcunu kolaylaştıracağına ilişkin bkz. Sözer, 2014, s. 1049 vd.

[925] Aladwani, 2011b, s. 206.

beklenen özen ile gemi açık denizlerdeyken göstermesi beklenen özen aynı değildir[926].

İkinci olarak, hazırlık çalışmalarında mahkemelerin LVK uyarınca getirilen düzenlemeye aşina oldukları, mahkemeler tarafından bu düzenlemenin farklı şekilde yorumlanabileceğine ilişkin argüman da yerinde değildir[927]. Zira gerek uygulamada kullanılan birçok standart çarter parti formlarında[928] yer alan *"maintenance clause"*[929] [930] ile gerekse SOLAS tarafından getirilen özellikle ISM Kod[931] kuralları ile taşıyana sefer süresince de çok sayıda sorumluluk yüklenmektedir. SOLAS'a taraf olan devletler bakımından uygulanması zorunlu olan ISM Kod kuralları çerçevesinde bir Güvenli Yönetim Sistemi kurulacak ve bu sistemin kod kurallarına uygun şekilde işletilmesi halinde bir Uygunluk Belgesi ve Güvenli Yönetim Sertifikası alınacaktır. Kod kuralları çerçevesinde yolculuk süresince de yükümlülükler devam edecektir. ISM Kod kuralları uyarınca öngörülen gereklilikler bir arada okunduğunda kod kurallarının denize elverişlilik için bir uluslararası standart yarattığı görülmektedir. Bunun taşıyanın sorumluluğuna olan etkisi ise kaçınılmazdır[932].

---

[926] *Prof. Berlingieri*, CMI Yearbook 2001, s. 296-297.

[927] Özellikle, İngiliz mahkemelerinin aşamalar doktrinine aşina olması nedeniyle yolculuk süresince de devam eden yükümlülüğün öngörüldüğü bu düzenlemeyi uygulamakta zorluk çekmeyeceğine dair bkz. Aladwani, 2011a, s. 42; Hamburg Kuralları ile getirilen yolculuk süresince de devam edecek olan sorumluluğa ilişkin düzenlemenin aşamalar doktrinini yeniden gündeme getirip getirmeyeceğinin ve yeknesak bir uygulamanın olup olmayacağının belirsiz olduğuna dair bkz. O'Hare, 1977, s. 149.

[928] Defossez, 2015, s. 244; Girvin, 2011, s. 446 dn. 256.

[929] Baltime 1939 Cl 3, lines 40-41; NYPE 93 Cl 6 lines 81-81.

[930] Taşıyanın sorumluluğunu değerlendirirken Maintenance klozun lafzına dikkat etmek gerekmektedir. Örneğin, *Sinia v. Suzuki* (17 Ll.L.Rep.78,1924) davasında Yargıç *Greer*, *maintenance* klozu ile bir özen sorumluluğu getirildiğine kanaat ederek, klozu şu şekilde yorumlamıştır: "bu geminin her dakika aynı durumda kalması anlamına gelmemektedir, bundan anlaşılması gereken, geminin gövdesinde veya makinesinde bir arıza meydana gelirse bunların giderilmesi için makul sürede makul önlemler alınması gerekmektedir." Buna karşılık *Saxon Star(Adamastos Shipping v. Anglo Saxon Petroleum, 1 Lloyd's Rep.271,1957)* davasında mahkeme, çarterpartide yer alan maintenance klozunun lafzından ötürü farklı yönde bir yorum yaparak klozun lafzında taşıyanın mutlak sorumluluğu olduğuna hükmetmiştir. Bkz. Kassem, 2006, s. 247-248; Çarter partide yer alan bu klozun *paramount* klozu ile beraber değerlendirilmesi gerekmektedir, bu konu çalışmanın 4.Bölümü'nde 4.4.4. numaralı başlık altında değerlendirilecektir.

[931] Düzenlemenin ISM kod kurallarındaki modern yaklaşımı yansıttığına ilişkin bkz. Brons, 2010, s. 201; Berlingieri, 2009, s.6; Kassem, 2006, s. 204; Nikaki, 2009, s. 105: Djadjev, 2016, s. 71.

[932] Nikaki, 2010, s. 12.

Katılmakta olduğum bir görüş uyarınca ise[933], LVK tarafından getirilen sistemde taşıyanın sadece yolculuk öncesinde ve başlangıcında gemiyi denize elverişli halde bulundurma yükümlülüğü söz konusu olduğundan, farklı yükle ilgililer tarafından farklı limanlardan eşya yüklendiğinde, ilk limanda denize elverişli olan bir gemi ikinci uğradığı limanda denize elverişli değilse; örneğin, gemi A limanından B limanına giderken gemi topuk atlamış, karinasında bir çatlak oluşmuş ve gereken kontroller B limanında yapılmadan eşyalar gemiye yüklenmiş ve gemi sefere çıkmış, gemi yolda batmış ve eşya zıyaı olmuş ise, A limanındaki yükler bakımından taşıyan teknik kusura ilişkin istisnaya dayanabilecekken, B limanındaki yükler bakımından gemi denize elverişsiz olduğundan taşıyan sorumlu olacak dolayısıyla yükle ilgililer bakımından adil olmayan iki farklı sonuç ortaya çıkacaktır. Ancak sorumluluğun devam eden bir sorumluluk olarak düzenlenmesi halinde her bir yükle ilgili bakımından sonuç aynı olacaktır.

Son olarak, bu sorumluluğun yolculuk süresince de devam edecek olması denizde emniyetin sağlanmasına ve çevre kirliliğinin de önüne geçilmesine yardımcı olacaktır[934].

3.2.4.3. Yolculuk Sürecinde İfadesinin Kapsadığı Zaman Dilimi

Kurallar uyarınca taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurmak için makul özeni göstermesi gereken zaman hem yolculuk öncesi ve başlangıcında hem de yolculuk süresinde devam eden bir yükümlülük olarak karşımıza çıkmaktadır. Yolculuk öncesinden ve yolculuk başlangıcından ne anlaşılması gerektiği gerek öğretide gerekse de yargı kararlarıyla belirlenmiş olup, "yolculuk süresince" ifadesinden ne anlaşılmasının gerektiğinin değerlendirilmesi gerekmektedir. Özellikle taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün ne

[933] Kassem, 2006, s. 244; Defossez, 2015, s. 250.
[934] Nikaki, 2010, s. 24; Defossez, 2015, s. 245.

zaman sona ereceği, örneğin bu yükümlülük gemi boşaltma limanına girdiği anda mı yoksa gemide yer alan yük boşaltıldığı anda mı biteceği açık değildir[935].

Bir görüşe göre, yolculuğun yükleme limanından başlayarak boşaltma limanına geminin vardığı ana kadar geçen süre olarak değerlendirilmesi mahkeme kararlarıyla da uyumlu olacaktır[936]. Zira, *The Macedonia*[937] kararında mahkeme, yolculuğu bu şekilde tanımlamıştır. Ancak yolculuğun bu şekilde tanımlanması halinde geminin boşaltma limanına ne zaman varmış sayılacağı, limanın bulunduğu coğrafi ve yasal alana girdiği anda mı bunun gerçekleşeceği gibi bazı ihtilaflar gündeme gelebilecektir. Bu görüş uyarınca, gemi limanın yer aldığı alana gelmiş olmakla beraber, liman otoriteleri tarafından geminin limana girmesi yasaklanmış ise, gemi limana varmamış sayılacak ve bu süre boyunca taşıyanın sorumluluğu devam edecektir. Yine aynı şekilde gemi yükleri boşaltmak üzere yanaşacağı yerin belirlenmesi için bir yerde demir atarsa, bu sırada da taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunun devam ettiğini kabul etmek gerekecektir[938].

Buna karşılık başka bir görüş uyarınca, yolculuk süresi ifadesinin içine eşyanın gemiden boşaltıldığı anda dahil olmalıdır. Zira bunun eşyanın gemiye yüklenmesinden ayırmamak gerekmektedir. Diğer bir ifadeyle, eşya gemiye yüklenirken taşıyanın Rotterdam Kuralları m. 14 kapsamında sorumluluğu söz konusu olacakken, eşya boşaltılırken de sorumlu olmaması için hiçbir neden yoktur[939]. Kaldı ki Rotterdam Kuralları çerçevesinde amacın taşıyanın sorumluluk süresinin uzaması olduğu düşünüldüğünde aksi yönde görüşün kabul edilmesi halinde bu amaçtan da uzaklaşılmış olacaktır[940].

---

[935] Nikaki, 2009, s. 107; Aladwani, 2011b, s. 200.
[936] Aladwani, 2011b, s. 201.
[937] "*the word "voyage" in Article III, rule 1 , of the Hague Rules (as incorporated in the Canadian Act) meant the contractual voyage from the port of loading to the port of discharge" Owners of Cargo Lately Laden on Board the Ship or Vessel Makedonia v Makedonia,* [1962] 3 W.L.R. 343, Westlaw UK.
[938] Aladwani, 2011b, s. 200-201.
[939] Nikaki, 2009, s. 107; Boşaltma işlemlerinin gerektirdiği ölçüde taşıyanın gemiyi elverişli bulundurma borcu olduğu yönünde bkz. Sözer, 2014, s. 1049 vd.
[940] Nikaki, 2009 s. 107.

Kanaatimce, yolculuk süresince ifadesinin eşyanın gemiden boşaltıldığı safhayı da kapsadığının kabul edilmesi daha yerindedir. Taşıyan nasıl eşyanın gemi yüklenilmesi sırasında hem LVK hem de Rotterdam Kuralları uyarınca gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu altındaysa eşyanın gemiden boşaltılması sırasında da sorumlu olmalıdır.

Öte yandan, gemiden eşyanın boşaltılmasının kimin tarafından gerçekleştirileceğinin de bir önemi yoktur. Nitekim, LVK ve Rotterdam Kuralları uyarınca gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcu devredilemez nitelikte bir borçtur[941] ve fakat bu taşıyanın gemiyi denize elverişli hale getirmek için yapılması gereken her şeyi kendisinin yapacağı anlamına gelmemektedir. Taşıyan, bu işleri gerçekleştirmek için elbette ifa yardımcılarından yararlanacak ancak sorumluluğunu bu kişilere devredemeyecektir. Bu husus Rotterdam Kuralları m. 18'de de açıkça ifade edilmiştir. Buna göre taşıyan herhangi bir ifa edenin, geminin kaptan veya gemi adamlarının, taşıyanın veya ifa edenin adamlarının veya taşıyanın taşıma sözleşmesi uyarında üstlendiği borçları taşıyanın istemi veya taşıyanın gözetimi veya denetimi altında doğrudan veya dolaylı olarak yerine getiren veya yerine getirmeyi üstlenen diğer başka kişilerin fiil yahut ihmalleri nedeniyle bu Sözleşme kapsamındaki borçlarının ifa edilmemesinden sorumlu olacaklardır[942]. Dolayısıyla yolculuk süresince ifadesinin eşyanın gemiden boşaltıldığı süreyi de kapsadığı kabul edildiğinde, bu süre içerisinde de bu işlem kimin tarafından gerçekleşirse gerçekleşsin, bu kişi Rotterdam Kuralları m. 18 kapsamında taşıyanın adamlarından biri ise, taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurmak için makul özeni göstermesi gerekecektir.

[941] Bkz. 3. Bölüm 3.1.2.1.3.2., 3.1.2.3.4. ve 3.1.2.4.3. numaralı başlıklar altındaki açıklamalar.
[942] Süzel/Damar, 2010, s. 164.

DÖRDÜNCÜ BÖLÜM

KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİ, YOLCULUK VE ZAMAN ÇARTERİ İLE GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİNDE ELVERİŞLİLİK

4.1. KIRKAMBAR SÖZLEŞMESİ

4.1.1. Kırkambar Sözleşmesinin Tanımı

TTK'nın "Navlun Sözleşmesi" başlıklı üçüncü bölümünün ilk maddesi TTK m. 1138'de navlun sözleşmeleri tanımlanmıştır[943]. TTK m. 1138 f.1 b. (b)' de kırkambar sözleşmesi taşıyanın navlun karşılığında ayırt edilmiş eşyayı denizde taşımayı üstlendiği sözleşme olarak ifade edilmiştir.

Kırkambar sözleşmelerine[944] en sık konu olan düzenli hat taşımacılığında (liner taşıma) çok sayıda taşıtan, eşyasının geminin izleyeceği hat üzerindeki bir limana taşınması hususunda taşıyan ile bir anlaşma yapar[945]. Diğer bir ifadeyle, uygulamada sıklıkla kullanılan düzenli hat taşımacılığı da niteliği itibariyle bir kırkambar sözleşmesidir[946]. Çalışmaya konu olan milletlerarası sözleşmelerde kırkambar sözleşmelerine ilişkin bir tanım yer almamakta, bununla birlikte Rotterdam Kuralları'nda düzenli hat taşımacılığının tanımına yer verilmektedir. Rotterdam Kuralları m. 1 f. 3 uyarınca düzenli hat taşımacılığı, "*ilan ve benzeri yollarla kamuya teklif olunan ve belirli limanlar arasında düzenli tarife altında*

[943] Denizde eşya taşıma sözleşmelerinin tanımı, unsurlar ve hukuki mahiyeti için bkz. H. Karan (2000b). Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,* C. 20 S. 4, 153-165, s. 154 vd.; Navlun sözleşmesinin tanımı ve unsurları için bkz. Çağa/Kender, 2010, s. 1; Okay, 1971, s. 1-9; Akıncı, 1968, s. 1-10; Sözer, 2019, s. 341 vd.; Yazıcıoğlu, 2020, s. 327vd.; M. U. Aytekin (2019). *Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, s. 27 vd.

[944] Kırkambar sözleşmelerine ilişkin olarak bkz. Akıncı, 1968, s. 14-15; Okay, 1971, s. 27-28; Çağa/Kender, 2010, s. 9; Yazıcıoğlu, 2020, s. 330; Sözer, 2019, s. 358.

[945] Cumalıoğlu, 2011, s. 1.

[946] Kara, 2020, s. 187.

aleni zaman çizelgelerinde belirlenmiş sefer günlerine uygun olarak işletilen gemilerle gerçekleştirilen taşımacılık hizmetidir."[947] şeklinde tanımlanmıştır.

Özetle, kırkambar sözleşmesi TTK'da yer alan tanım uyarınca ayırt edilmiş eşya[948] unsurunun ön plana çıkarıldığı bir navlun sözleşmesi türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Konteyner taşımacılığında da yaygın olarak kırkambar sözleşmesinin akdedildiği görülmektedir[949].

4.1.2. Kırkambar Sözleşmesinde Denize, Yola ve Yüke Elverişlilik

4.1.2.1. Genel Olarak

TTK m. 1138 uyarınca navlun sözleşmesinin bir türü olarak düzenlenen kırkambar sözleşmeleri bakımından taşıyanın TTK m. 1141 uyarınca gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü vardır[950]. Bu nedenle TTK m. 1141 kapsamında yapılan tüm değerlendirmeler kırkambar sözleşmeleri bakımından da geçerlidir.

4.1.2.2. Standart Formlarda Yer Alan Denize Elverişlilik Düzenlemeleri

Uygulamada kırkambar sözleşmeleri için çoğunlukla bir navlun sözleşmesi düzenlenmemekte bunun yerine standart konişmentolar kullanılmaktadır. Çalışmanın bu kısmında anılan standart konşimentolardan en yaygın kullanılan

---

[947] Çeviri ve düzenli hat taşımacılığının TTK'da yer alan kırkambar sözleşmesi ile farklılık gösterdiği, TTK uyarınca taşınacak ayırt edilmiş eşyaya ilişkin taahhüdün bulunduğu, ancak düzenli hat taşımacılığı şeklinde yapılan taşımaların kırkambar sözleşmesi niteliğinde olduğuna ilişkin bkz. Süzel/Damar, 2010, s. 152, dn.1.

[948] Ayırt edilmiş eşyanın sözleşmede taşınması kararlaştırılmış olan eşya olarak anlaşılması gerektiği yönünde bkz. Yazıcıoğlu, 2020, s. 330; Ayırt edilmiş eşyanın neviyle tayin edilmiş eşya değil de ferdiyle tayin edilmiş eşya olduğu yönünde bkz. Kaner, 2018, s. 302; Ayırt edilmiş eşyadan teknik anlamda parça eşya değil, hukuki anlamda parça eşyanın anlaşılması gerektiği yönünde bkz. Kara, 2020, s. 187; Eşyanın ne suretle muayyen olması gerektiğine ilişkin farklı hukuklarda yer alan düzenlemelerin de karşılaştırıldığı çalışma için bkz. İ. Kaner (1996). Çarter ve Kırkambar Sözleşmesi Ayırımı. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, C. 10 S. 1-3, s. 429 vd.

[949] Kara, 2020, s. 187.

[950] Cumalıoğlu, 2011, s. 83.

BIMCO tarafından çıkarılan CONLINEBILL 2000 ve 2016 formlarında yer alan taşıyanın denize elverişliliğe ilişkin borcunu ilgilendiren maddeler incelenecektir.

Her iki form incelendiğinde, formlarda denize elverişliliğe ilişkin açık bir düzenleme yer almadığı görülmektedir. Formların aynı olan "yükleme ve boşaltma limanı arasındaki taşımadan sorumluluk" başlıklı 3. maddesine göre taşımaya yükleme yapılan ülke tarafından taraf olunan LVK uygulanacaktır. Yükleme yapılan ülkenin LVK'ya taraf olmamış olması halinde, LVK, bu kuralların yalnızca limandan ayrılan taşımalara uygulanacağına bakılmaksızın, boşaltmanın yapılacağı ülkenin taraf olması kaydıyla uygulanacaktır. Her iki ülkenin de bu sözleşmeye (LVK) taraf olmaması halinde, yüklemenin yapıldığı ülke Lahey Sözleşmesi'ne taraf ise Lahey Sözleşmesi, değil ise boşaltma limanının bulunduğu ülke Lahey Sözleşmesi'ne taraf ise bu sözleşmenin uygulanmasının zorunlu olacağı hal saklı kalmak üzere LVK uygulanacaktır denmektedir. Öyleyse, her ne kadar bu formlarda denize elverişliliğe ilişkin açık bir düzenleme yer almasa da LVK uyarınca taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin düzenlemeler bu formların kullanıldığı taşımalar bakımından da söz konusu olacaktır.

CONLINEBILL 2000 ve 2016 formlarında, taşıtan/yükleten tarafından treyler, taşınabilir tank, palet ve konteynerlerin tedarik edildiği, yüklendiği ve istiflendiği hallerde sorumluluğu düzenleyen her iki formun da 17'nci maddesinde yer alan düzenleme uyarınca, şayet bir konteyner taşıyan tarafından, doldurulmamış, paketlenmemiş veya istiflenmemiş ise zarar, zıya veya masrafları tacir karşılayacak ve taşıyan içindeki malların zıya, hasar veya masraflarından şu hallerde sorumlu olmayacaktır:

(i) Konteynerlerin kusurlu doldurulması, paketlenmesi ve istiflenmesi,
(ii) Taşınacak içeriğin konteyner taşıması için uygun olmaması ya da
(iii) Konteynerlerin taşıma için uygun olmaması ya da hasarlı bir halde olması halinde, meğer ki konteyner taşıyan tarafından tedarik edilsin ya da konteyner doldurulurken, paketlenirken veya istiflenirken konteynerdeki

uygunsuzluk ve hasar durumunun makul bir muayene ile ortaya çıkması mümkün olsun.

Bu hükmün konteynerlere ilişkin (i) bendi treylerler, taşınabilir tanklar, paletler bakımından da geçerlidir. Taşıyan, tacir tarafından tedarik edilen konteynerlerin soğuk hava ekipmanı veya treylerlerdeki hasardan ötürü meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacaktır.

Her iki formda da yer alan bu düzenlemede, konteynerlerin yükle ilgili tarafından tedarik edildiği veya bu kişi tarafından yükleme ve istif işlemlerinin gerçekleştirildiği hallerde meydana gelen zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Uygulamada FIO(S)(T) klozu olarak da isimlendirilen taşıtan tarafından yüklemenin yapılacağını öngören klozların varlığı halinde taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun var olup olmadığı tartışmalıdır. Özellikle, bu formda yer almasa da "kaptanın nezaretinde" ifadesinin formlarda yer alması ya da kanunen kaptanın nezaret etme yükümlülüğü bulunduğu hallerde taşıyanın anılan sorumluluğunun var olup olmadığı bu bölümde ayrı bir başlık altında değerlendirilecektir[951].

4.2. YOLCULUK ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ

4.2.1. Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin Tanımı

Yolculuk çarteri sözleşmesi, taşıyanın eşyayı geminin tamamının veya bir kısmının ya da belli bir yerinin navlun karşılığında taşıtana tahsis edildiği navlun sözleşmesinin bir türü olarak tanımlanmıştır[952]. TTK m. 1138'de navlun sözleşmesinin bir türü olarak düzenlenmektedir. Navlun sözleşmesi iki taraflı (sinelagmatik) bir sözleşmedir. Navlun sözleşmesinde taşıyan taşıtana karşı eşyayı

[951] Bkz. 4.4.5. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[952] Ülgener, 2010, s. 61.

bir yerden başka bir yere bir taşıma taahhüdünde bulunacak, taşıtan ise bunun karşılığında bir navlun ödeyecektir[953].

Belirtmek gerekir ki, yolculuk çarteri sözleşmesinde geminin teknik ve ticari idaresi donatan/taşıyanda kalmakta, çarterere devredilmemektedir[954].

4.2.2. Yolculuk Çarteri Sözleşmesinde Denize, Yola ve Yüke Elverişlilik

4.2.2.1. Genel Olarak

Yolculuk çarteri sözleşmesi, navlun sözleşmesinin bir türü olduğunda, TTK uyarınca navlun sözleşmesine ilişkin bütün hükümler yolculuk çarteri sözleşmesi bakımından uygulama alanı bulacaktır. Öyleyse taşıyan, TTK m. 1141 uyarınca gemiyi yolculuk başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü altında olacak, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek için makul özeni göstermediği takdirde sorumluluğu söz konusu olacaktır.

TTK m. 1141 hükmü TTK m. 1243 uyarınca emredici niteliktedir. Buna karşılık, TTK m. 1245 uyarınca, yolculuk çarteri sözleşmesi söz konusu olduğunda, yolculuk çarteri sözleşmesine dayanarak bir konişmento düzenlenmediği hallerde taşıyanın sorumluluğu emredici nitelikte olmayacaktır. Diğer bir ifadeyle, yolculuk çarteri sözleşmesinde taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü kaldıran yolculuk çarteri sözleşmeleri kayıtları Türk hukuku uyarınca sözleşmenin tarafları arasında geçerlidir.

Lahey Sözleşmesi ve LVK'nın yolculuk çarteri sözleşmelerine uygulanıp uygulanmayacağına ilişkin de bir değerlendirme yapmak gerekmektedir. LVK m. 5 f. 2'de sözleşmenin çarter partilere uygulanmayacağı; buna karşılık bir çarter partiye konu gemi bakımından konişmentolar tanzim edilmişse bu halde

[953] Bkz. TTK m. 1138 f. 1 Taşıyan, navlun karşılığında;
a) Yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek;
b) Kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyayı, denizde taşımayı üstlenir.
[954] Eder vd., 2015, s. 3.

konişmentoların LVK hükümlerine uygun olması gerektiği düzenlenmiştir[955] [956]. Belirtmek gerekir ki, çarter partinin ve çarter partiye istinaden düzenlenmiş konişmentonun taraflarının aynı kişiler olduğu hallerde sözleşmenin tarafları arasında çarter partinin hükümlerinin uygulanacağı kabul edilmektedir[957].

Lahey Sözleşmesi ve LVK'nın çarter partilere bir halde daha uygulanması mümkündür. Çarter partinin taraflarının uygulanacak hukuk olarak Lahey Sözleşmesi veya LVK'yı belirledikleri durumda, navlun sözleşmesine anılan kuralların uygulanması söz konusu olacaktır.

Son olarak, uygulamada taraflar arasında kullanılan standart sözleşmelerde yer alan *paramount* klozlarında uygulanacak hukukun Lahey Sözleşmesi veya LVK olarak belirlenmesi mümkündür[958]. Bu halde bu kuralların uygulama alanı bulup bulamayacağı tartışmalıdır[959].

Bu çerçevede, bir yolculuk çarteri sözleşmesinde Lahey Sözleşmesi veya LVK uygulanacak hukuk olarak kararlaştırıldıysa yahut çarter partiye dayanarak bir konişmento hazırlandığında taşıyanın sorumluluğu emredici nitelikte olacaktır.

---

[955] Hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Ünan vd., 2013, s. 197.

[956] Kuralların, konişmento düzenlenen eşya taşıma sözleşmelerine uygulanması amacıyla hazırlandığına ilişkin bkz. Tetley, 2008, s. 75; Lahey Sözleşmesi m. 1 f. 1 b. (b) uyarınca taşıma sözleşmesinin bir konişmento veya konişmento benzeri bir taşıma belgesi ile tevsik edilen bir sözleşme olarak tanımlandığı, bu tanımdan yola çıkarak öğretide Lahey Sözleşmesi'nin yalnızca konişmento düzenlenen taşıma sözleşmelerine uygulanacağı yönünde bir görüş olduğu, bu görüşün yerinde olmadığı, Lahey Sözleşmesi'nin uygulanması için taşıma sözleşmesinde konişmento düzenleneceğinin açıkça veya örtülü olarak kararlaştırılmış olunmasının yeterli olduğuna ilişkin bkz. Karan, 2000a , s. 237. Çarter parti taraflarının üçüncü kişi konişmento hamili gibi korunmalarına gerek olmadığından bu hükümlerin çarter partilere emredici olarak uygulanmadığına ilişkin bkz. Y. Baatz (2018b). Clauses Paramount. *Charterparties- Law, Practice and Emerging Legal Issues* (Edt by. Soyer/Tettenborn). Oxon: Informa Law by Routledge, s. 266.

[957] Konişmentonun üçüncü kişiye devredilmiş olması gerektiğine dair bkz. Ülgener, 2010, s. 121; Tetley, 2008, s. 77; Aynı yönde İngiliz Mahkemesi tarafından verilen *The Dunelmia* kararı: *…in a case such as this the relations between shipowner and charterer are governed by the charterparty. Even though the charterer is not the shipper and takes as indorsee of a bill of lading, nevertheless their relations are governed by the charter, at any rate when the master is only authorised to sign bills of lading without prejudice to the charter.* [1969] 3 W.L.R. 1120, Westlaw UK.

[958] Ülgener, 2010, s. 123; Baatz, 2018a, s. 121; E. Selvig (1961). The Paramount Clause. The *American Journal of Comparative Law*, vol.10 no.3, 205-226, s. 209.

[959] *Paramount* klozlarının doğru bir şekilde kaleme alınması gerektiği ve klozda belirlenen kuralların uygulama alanı bulması halinde çarter partide yer alan birçok hükmün geçersiz sayılabileceğine ilişkin bkz. Tetley, 2008, s. 80.

Tartışmalı olmakla beraber *paramount* klozu uyarınca uygulanacak hukukun Lahey Sözleşmesi veya LVK olduğu hallerde de taşıyanın sorumluluğunun emredici olacağı kabul edilmektedir[960].

Hamburg Kuralları m. 2 f. 3 gereği, çarter partiler emredici hükümlerin dışında tutulmuştur[961]. Buna karşılık çarter partiye dayanarak bir konişmento karşı emredici şekilde uygulanacaktır[962]. Tarafların sözleşmelerinde Hamburg Kuralları'nın uygulanacağını da kararlaştırmaları mümkündür. Taraflar *paramount* klozu ile de uygulanacak hukuk olarak Hamburg Kuralları'nı etkin hale getirebileceklerdir[963].

Rotterdam Kuralları m. 6 hükmü uyarınca, sözleşme hükümleri düzenli hat taşımacılığı niteliğinde olan çarter partilere uygulanmayacaktır. Hükmün ikinci fıkrasında ise, sözleşmenin düzenli hat taşımacılığı niteliğinde olmayan taşımalara uygulanmayacağı belirtilmiş ve fakat devamında bu hükme iki istisna getirilmiştir. Buna göre, taraflar arasında bir çarter parti veya başka bir sözleşme bulunmuyorsa ve taşıma senedi yahut elektronik taşıma kaydı düzenlenmiş ise bu halde sözleşme hükümleri uygulanacaktır[964].

4.2.2.2. Standart Formlarda Yer Alan Denize Elverişliliğe İlişkin Hükümler

Uygulamada yolculuk çarteri sözleşmesi yapılacağında çoğu zaman standart formlar kullanılmaktadır[965]. Dolayısıyla bu formlarda yer alan denize elverişliliğe ilişkin klozların değerlendirilmesi önem taşımaktadır. Formlara ilişkin yapılacak

[960] Bkz. 4.4. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[961] Hükmün lafzının farklı olmasına karşın LVK ile aynı yönde düzenleme getirdiğine dair bkz. Ülgener, 2010, s. 122.
[962] Hamburg Kuralları'nda yer alan bu düzenlemenin çarter dendiği zaman kira çarteri anlaşıldığında bu yönde kaleme alındığına ilişkin görüşlerin yerinde olmadığı çarter partilerde tarafların sözleşme hükümlerini müzakere etme imkânı olduğundan üçüncü kişi konişmento hamili gibi korunmalarına gerek olmadığı bu nedenle düzenlemenin bu yönde olduğuna dair bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 25-26; LVK, Hamburg ve Rotterdam Kurallarının çarter partilere uygulanmamasının nedeninin çarter partilerinin taraflarının sözleşme özgürlüğünü kısıtlamamak olduğu, üçüncü kişi konişmento hamillerinin ise korunması gerektiğine bu nedenle onlar bakımından kuralların emredici olduğuna dair bkz. Baatz, 2018a, s. 122.
[963] Ülgener, 2010, s. 124.
[964] Hükmün Türkçe tercümesi için bkz. Süzel/Damar, 2010, s. 158.
[965] Ülgener, 2010, s. 143.

öncelikli değerlendirme *paramount* klozu ile uygulanacak hukukun Lahey Sözleşmesi ya da LVK olarak belirlenmediği haller bakımından olacaktır.

Yolculuk çarteri sözleşmesi için uygulamada en çok kullanılan formlar *Baltic and International Maritime Council* (BIMCO) tarafından hazırlanan Gencon 76 ve Gencon 94 formudur[966]. Bunun yanı sıra Asbatankvoy, Shellvoy6, Amwelsh 93 uygulamada yolculuk çarteri sözleşmesi için kullanılan diğer formlara örnektir[967].

Gencon 94[968] formunda yer alan m. 2 şu şekildedir:

"Donatan[969], ... eşyanın hasarı, zıya veya geç teslimi donatanın veya yöneticisinin gemiyi denize elverişli hale getirmek ve uygun şekilde donatmak için makul özeni göstermediğinden ya da donatan veya yöneticisinin kendi fiili veya kusuru neticesinde meydana gelmişse eşyanın hasarı, zıya veya geç teslimi nedeniyle meydana gelen zarardan sorumludur…[970]"

Klozun devam eden cümlesinde; bunların yanı sıra herhangi başka bir nedenden veya geminin yolculuk öncesinde, başlangıcında ve yolculuk sırasında elverişsizliğinden ötürü yüke gelen hasar, zıya veya gecikmeden, hasar, zıya veya

---

966 Bu formlara https://www.bimco.org/ adresinden ulaşabilirsiniz.

967 Yolculuk çarterinde kullanılan diğer formlar için bkz. Ülgener, 2010, s. 146-147.

968 Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin Kloz 2 Gencon 76'da da benzer şekilde düzenlenmiştir. Gencon 94'ten farklı olarak Gencon 76'da ise hatalı istif neticesinde diğer yüklere zarar gelmesi halinde de taşıyanın sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Gencon 94'te yapılan bu değişikliğin FIOS düzeni paralelinde ve muhtemel çelişkileri ortadan kaldırmak amacıyla yapıldığına dair bkz. Ülgener, 2010, s. 270. Gencon 94 formu hakkında bilgi için bkz. F. Ülgener (1996a). Gencon 94 Çarterpartisine Genel Bir Bakış. *Deniz Hukuku Dergisi*, Yıl:1, Sayı:1, s. 23-24.

969 Formda "*owners*" ibaresi kullanılmaktadır. "*Owners*" kelimesi gemi maliki anlamına gelmektedir. Çalışmada, donatan ibaresi tercih edilecektir. Basılı formlarda, taşıyan terimine karşılık gelmek üzere "*owners*" veya *"shipowner"* ibarelerinin kullanıldığı ve bunun navlun sözleşmesine eşya taşımayı taahhüt eden borçluya karşılık gelecek şekilde kullanılmasının isabetli olmadığı yönünde bkz. Atamer, 2011, s. 258.

970 *The Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the goods only in case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the Owners or their Manager to make the Vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, equipped and supplied, or by the personal act or default of the Owners or their Manager. And the Owners are not responsible for loss, damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Master or crew or some other person employed by the Owners on board or ashore for whose acts they would, but for this Clause, be responsible, or from unseaworthiness of the Vessel on loading or commencement of the voyage or at any time whatsoever.*

gecikmenin taşıyanın adamlarının kusuru neticesinde meydana gelmiş olsa dahi sorumlu olmayacağını düzenlemektedir.

Klozda yer alan ifade her ne kadar donatanın sorumluluğu üstlenmesine ilişkin bir düzenleme gibi gözükse de aslında bu kloz donatanlara geniş kapsamlı sorumsuzluk halleri sağlamaktadır[971]. Bu maddeden yola çıkarak donatan, kendi hizmetlileri veya görevlilerinin fiilleri yahut ihmalleri neticesinde meydana gelen denize elverişsizlikten sorumlu olmayabilecektir.

Klozda, LVK'da olduğu gibi taşıyanın elverişliliğin sağlanmasında makul özen borcu bulunduğu belirtilmektedir. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın geminin elverişliliğini sağlama borcu bir garanti sorumluluğu niteliğinde değildir.

LVK ve TTK düzenlemesinin aksine klozda, denize elverişlilik bakımından taşıyanın kişisel sorumluluğu hem yolculuk öncesinde ve başlangıcında hem de yolculuk süresince söz konusudur[972]. LVK ve TTK düzenlemelerinin aksine taşıyan, görevlilerinin kusurunun elverişsizliğe sebebiyet vermesinden kaynaklanan zararlardan sorumlu olmayacaktır.

Buna karşılık uygulamada hemen hemen her zaman taraflarca bu sorumluluğu genişleten yahut daraltan klozlara yer verilmektedir. Bu klozlardan en sık kullanılan ve en önemli olanın çarter partiye eklenen ve uygulanacak hukukun Lahey Sözleşmesi olarak belirlendiği klozlar olduğunu söylemek mümkündür. Zira Gencon formunda Lahey Sözleşmesi'nin uygulanacağına dair bir kloz yer almamaktadır[973].Taraflar genellikle uygulanacak hukuku aralarındaki sözleşmeye ekledikleri *paramount* klozu ile belirlemektedirler[974].

---

[971] Cooke vd., 2014, s. 236.
[972] Ülgener, 2010, s. 271.
[973] Todd, 2016, s. 87; Cooke vd., 2014, s. 236; Baltime, ve NYPE 1981 formlarında da böyle olduğu yönünde bkz. M. F. Ülgener (1995). Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,* C. XVIII, s. 1-2, 97-136, s. 109.
[974] Herhangi bir şüpheye yer bırakmayacak ve açık bir şekilde *paramount* klozunun çarterpartiye eklenmesi gerektiği yönünde bkz. Ülgener, 2010, s. 267.

Bu noktada belirtmek gerekir ki, LVK m. 3 f. 8 uyarınca, taşıyanın sorumluluğunu daraltan anlaşmalar geçersiz olacaktır. LVK uyarınca taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurmak için makul özen borcu vardır ve bu borç devredilemez nitelikte bir borçtur. Lahey Sözleşmesi veya LVK'nın uygulanacak hukuk olarak taraflarca seçilmesi halinde Gencon 94 formunda yer alan m. 2'nin LVK m. 3 f. 8 anlamında sorumluluğu daraltan nitelikte bir düzenleme olacağı açıktır. Öyleyse bu halde hangi kloza üstünlük tanımak gerekeceği meselesinin ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir.

LVK uyarınca, taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu bakımından sorumluluğu devredilemez niteliktedir[975]. Her ne kadar taşıyan bu fiilleri yerine getirmesi için ifa yardımcılarından yararlanabilecek olsa da sorumluluğunu devredemeyecek, onların kusurları neticesinde meydana gelen zararlardan sorumlu olacaktır. Buna karşılık, Gencon m. 2'de yer alan ifade uyarınca, donatan veya yöneticileri[976] eşyanın hasarı, zıyaı yahut geç teslimi nedeniyle meydana gelen zarardan yalnızca kendi fiilleri veya ihmalleri neticesinde meydana gelmiş olması halinde sorumlu olacağı düzenlenmektedir. Öyleyse burada LVK'dan daha farklı bir kural yer almaktadır. Donatan veya yöneticisi yalnızca kendi fiili veya ihmali neticesinde meydana gelen zararlardan sorumlu olacaktır. Diğer bir ifadeyle, adamlarının fiili yahut ihmalinin sebebiyet verdiği elverişsizlikten kaynaklanan zarardan, donatan veya yönetici makul özen borcunu ihlal ettiklerinden bahisle sorumlu tutulamayacaklardır. Nitekim, *Gesellschaft Burgerlichen Rechts and Others v Stockholms Rederiaktiebolag Svea*[977]davasında gemi, zaman çarterinde kullanılan standart formlardan Baltime ile tahsis edilmiştir ve Baltime formunda yer alan m. 13 Gencon formu m. 2'de yer alan hükümle aynıdır. Olayda, gemide taşınan kâğıt hamuru ve kâğıt yükü gemi adamlarının bir önceki taşımadan

[975] Bkz. 3. Bölüm 3.1.2.1.3.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[976] Formda "*owners and their managers*" ifadesi yer almaktadır. Türk hukuku bakımından yönetici, gemi malikinin temsilcisi olarak hareket edeceğinden hak ve borçlar gemi maliki üzerinde doğacaktır. Kanaatimce, yöneticilerin fiillerinden gemi malikinin sorumluluğu bu nedenle ayrıca belirtilmiştir. İngiliz hukuku bakımından bu kavramların değerlendirilmesi için bkz. Cooke vd., 2014, s. 248 vd.
[977] [1967] 1 Q.B. 588; [1966] 2 W.L.R. 909; [1966] 1 All E.R. 961; [1965] 2 Lloyd's Rep. 546; (1966) 110 S.J. 265, Westlaw UK; Cooke vd., 2014, s. 225.

ambarlarda kalan kömür tozunu temizlememesi neticesinde zarara uğramıştır. Mahkeme kararında, maddede geçen "kendi fiili veya kusuru" ("*personal"*) ifadesinin yalnızca donatanı veya yöneticisini kapsadığını, gemi adamlarının kusurundan ötürü bu madde uyarınca donatanın sorumlu tutulamayacağını belirtmekle beraber çarter partide yer alan başka bir kloz gerekçesiyle taşıyanı sorumlu tutmuştur.

Belirtmek gerekir ki, bu madde uyarınca makul özeni gösterdiğine dair ispat yükü donatan/taşıyana ait olacaktır.

Uygulamada kullanılan diğer standart formlarda yer alan geminin elverişliliğine ilişkin klozlara örnek vermek gerekirse; Amwelsh 93 formunda ve bazı diğer yolculuk çarteri sözleşmesi formları[978] ile ve zaman çarteri sözleşmesi için kullanılan standart formlarda[979] benzer ifadelerin kullanıldığı görülmektedir. Buna göre, donatan gemiyi, "iyi durumda, sağlam, dayanıklı ve her anlamda yolculuğa elverişli" halde bulundurmalıdır. Bu klozun, geminin yalnızca fiziksel olarak denize elverişli olmasını değil, yola ve yüke elverişli olması hallerini de kapsadığı kabul edilmektedir[980].

Bazı yolculuk çarteri sözleşmesi standart formlarında ise denize elverişliliğe ilişkin daha açık düzenlemeler yer almaktadır. Örneğin, yine BIMCO tarafından hazırlanan tankerlere ilişkin Asbatankvoy formunun ilk maddesinde geminin, çarter parti süresi boyunca *("maintained during the currency of this charterparty")* denize elverişli halde bulundurulması gerektiği belirtilmiştir. Bu bağlamda donatanın makul özen gösterme yükümlülüğü *("exercise of due diligence")* olduğu ifade edilmiştir.

[978] *"tight, staunch and strong, and in every way fit for the voyage*." Bu ifadenin geçtiği diğer yolculuk çarteri standart formları Norgrain 89, Synacomex 2000.
[979] Bkz. 4.3.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[980] B. Vandeventer (1975). Analysis of Basic Provisions of Voyage and Time Charter Parties. *Tulane Law Review*, 49(4), 806-844*,* s. 809.

Bu kloza ilişkin en önemli husus, taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun açık bir şekilde bir özen borcu olarak düzenlenmiş olmasıdır. Formun m. 20(b)(i) hükmünde uygulanacak hukuk olarak Lahey Sözleşmesi belirlenmiştir. Anılan klozla, Anglo-Sakson hukukundaki garanti sorumluluğu yerine özen yükümlülüğünün esas alındığı doğrulanmıştır[981]. Buna karşılık, klozda çarter parti süresince geminin denize elverişli halde bulundurulması gerektiği belirtilmiştir. Lahey Sözleşmesi'nin uygulanacak hukuk olarak seçilmesi halinde bu yükümlülüğün yolculuk çarteri sözleşmesi süresince değil, yolculuk çarteri sözleşmesi süresi içinde gerçekleşecek birden fazla yolculuk olması ihtimalinde kanaatimce her yolculuğun öncesinde ve başlangıcında olması gerekmektedir. Zira, taşıyanın sorumluluğunu ağırlaştırmaktadır.

Matbu formun18'inci maddesindeki donatanın boruları, pompaları ve tankları temizlemesine ilişkin yükümlülüğünü de *paramount* klozu ile beraber değerlendirmek gerekmektedir[982]. Anılan hükümde, donatanın yolculuk öncesi ve başlangıcında meydana gelen makul yükümlülüğün gösterilmesine rağmen keşfedilemeyen eksikliklerden sorumlu olmayacağı belirtilmiştir. Bu kısmın Lahey Sözleşmesi hükümleri ile uyumlu olduğunu söylemek mümkündür. Maddenin devam eden cümlesinde ise, donatanın adamlarının yükleme, boşaltma ve yüke özen borcuna ilişkin kusurlarından meydana gelen zararlardan donatanın sorumlu olmayacağı öngörülmüştür. Bu madde, Lahey Sözleşmesi'nde yer alan taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler ile çelişkilidir.

Biscoilvoy 86 formunun 1'inci maddesinde ise, donatan/taşıyanın gemiyi yolculuk öncesinde ve başlangıcında elverişli halde bulundurma bakımından makul özeni göstermesi gerektiği belirtilmiştir. Bu maddede yer alan denize elverişliliğe ilişkin düzenleme diğer formlarda yer alan düzenlemelere nazaran daha detaylıdır. Maddede, donatan/taşıyanın, gemiyi denize ve yola elverişli halde, tankları, pompaları, valfleri, taşınacak yük için iyi durumda ve temiz halde bulundurmak ve

[981] Girvin, 2017, s. 25
[982] Cooke vd., 2014, s. 767.

geminin tonajına, türüne ve bayrağına göre yeterli nitelikte ve sayıda gemi adamı bulundurmak için makul özen göstermesi gerektiği düzenlenmiştir.

Bu standart formda yer alan *paramount* klozunda yalnızca bu çarter parti uyarınca düzenlenecek konişmentolara Lahey Sözleşmesi'nin uygulanacağı belirtilmiştir. Denize elverişlilik açısından değerlendirme yapmak gerekirse standart formun 1'inci maddesinde yer alan düzenleme Lahey Sözleşmesi'nin ilgili hükmüyle aynı doğrultudadır. Dolayısıyla uygulanacak kuralların Lahey Sözleşmesi olarak belirtilmemesi, taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcu bakımından bir farklılık yaratmayacaktır.

4.2.2.3. Yükleme ve Boşaltma İşlemlerine İlişkin Klozlar

Yolculuk çarterleri sözleşmelerinde yükleme ve boşaltmaya ilişkin işlemlerin kimin tarafından gerçekleştirileceğine ilişkin hükümler yer almalıdır[983]. Uygulamada bunlardan en yaygın olanı FIOST ve *Gross Terms*[984] kayıtlarıdır[985]. Gencon 76 formunun 5. maddesinde yükleme ve boşaltma işlemlerine ilişkin iki farklı seçenek yer almaktadır. Hükmün *Gross Terms* başlıklı 5 (a) klozunda donatanın geminin doğrultusunda yükleri teslim alacağı ve teslim edeceği düzenlenmiştir. Dolayısıyla bu hüküm uyarınca yükleme, boşaltma ve istif işlemlerine ilişkin sorumluluk donatan/taşıyana ait olacaktır[986]. Buna karşılık 5 (b) hükmünde ise, FIO ve FIOST seçenekleri yer almaktadır. Bu alternatiflerden hangisinin sözleşme uyarınca geçerli olacağı taraflarca belirlenecek olup formda yer alan 15 numaralı kutucuğa tercih edilen seçenek işlenecektir.

Taraflarca 5 (a) uyarınca yükleme, boşaltma ve istif işlemlerinin donatan/taşıyan tarafından gerçekleştirileceğinin kararlaştırması halinde, çarter

[983] Todd, 2016, s. 87.
[984] Ülgener tarafından "Brüt Şartlar" olarak tercüme edilmiştir. Ülgener, 2010, s. 308.
[985] Diğer standart yolculuk çarterparti formlarında yer alan ayrımlar için bkz. Ülgener, 2010, s. 309 vd.; Bu kayıtlara ilişkin bkz. Amasya, 1994, s. 234 vd.
[986] Cooke vd., 2014, s. 357; Uygulamada Brüt Şartların sözleşmenin taraflarınca genellikle iptal edilmesi nedeniyle Gencon 94 formunda bu seçeneğin kaldırıldığına ilişkin bkz. Ülgener, 2010, s. 312.

partide *"Seaworthy trim"* klozları[987] yer alabilmektedir. Bu klozda, birden fazla limanda yük boşaltılacaksa, çartererin kaptana bu hususta gereken bilgileri vermesi gerektiği, bu bilgiler doğrultusunda tekrar istife gerek kalmaksızın kaptanın yükleri istifleyebilmesi, tekrar istife gerek olması halinde buna ilişkin masrafların çarterere ait olacağı düzenlenmektedir. Bu kloz uyarınca, geminin denize elverişli halde olması gerekmektedir[988]. Diğer bir ifadeyle, istifin geminin denize elverişliliğini etkilediği her durum bu klozun kapsamı içinde kabul edilmektedir. Yükleme, boşaltma ve istif işlemlerinin bağımsız yükleniciler tarafından gerçekleştirilmesi halinde de sonuç değişmeyecek; donatan/taşıyan bu kimselerin fiilleri neticesinde meydana gelen zarardan sorumlu olacaktır[989].

FIO(S)(T) *(Free in and out/Stowed/trimmed)* yükleme, boşaltma, istif ve dengeleme işlemlerinden kimin sorumlu olacağının ve bu işlemlere ilişkin masrafların kimin tarafından karşılanacağının belirlendiği denizcilik terimleridir[990]. *"Free"* çartererin veya yükle ilgilinin masrafları ve sorumluluğu, *"in"* yükleme limanında yükleme işlemlerini, *"out*" boşaltma limanında boşaltma işlemlerini üstleneceği anlamına gelmektedir.

FIO/FIOST alternatifinin tercih edilmesi halinde yükleme, boşaltma ve istif işlemleri çarterere ait olacaktır. Ancak bu halde sorumluluğun yalnızca çarterere mi yoksa donatan/taşıyana da mı ait olacağı meselesi tartışmalıdır[991].

Uygulamada yükleme ve istif işlemlerinde ilişkin değişik şekillerde klozlar bulunmaktadır[992]. Bazı klozlar yalnızca yükleme ve istif işlemlerine ilişkin

---

[987] Bkz. *J.C. Carras & Sons (Shipbrokers) Ltd. v. President of India* kararına konu uyşmazlıkta Baltimore Form C Grain Form kullanılmış. Formda yer alan "*seaworthy trim*" klozu mahkemeden tarafından şu şekilde tanımlanmıştır:"s*eaworthy trim" meant in trim fit to meet the perils of passage by sea to the next port."* [1970] 1 Lloyd's Rep. 282, Westlaw UK.

[988] Bkz. *Britain SS. Co. v. Dreyfus* davası; Bu karara ilişkin değerlendirme için bkz. Cooke vd., 2014, s. 363.

[989] Ülgener, 2010, s. 316.

[990] Atamer, 2011, s. 273; Djadjev, 2016, s. 86. Bu kayıtların niteliğine ilişkin bkz. Süzel, 2014, s. 315.

[991] Türk hukukuna ilişkin değerlendirme için bkz. 5. Bölüm 5.1.5.2.3.2. numaralı başlık altındaki açıklamar.

[992] Bunlar için bkz. Cooke vd., 2014, s. 370 vd.

masrafları çarterere yüklemekte, yükleme/istif işçilerinin çarterer tarafından istihdam edileceğini belirtmekte ancak sorumluluğu çarterere devretmemektedir[993]. Buna karşılık Gencon 76 formunda yer alan FIOST klozu uyarınca, çarterer yalnızca yükleme/istif işçilerini istihdam edip bunlara ilişkin masrafları karşılamakla kalmayacak aynı zamanda bu işlemlere ilişkin sorumluluk da çarterere ait olacaktır[994].

Bu ayrım uyarınca sorumluluğun kime ait olacağının belirlenmesi hukuki açıdan herhangi bir zorluk taşımazken, çarter parti uyarınca veya çarter partiye istinaden düzenlenen konişmento uyarınca uygulanacak hukuk olarak Lahey Sözleşmesi veya LVK seçilmesi halinde sorumluluğun kime ait olacağı meselesi tartışmalıdır[995]. Zira bu kurallar uyarınca, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu emredici niteliktedir ve FIO(S)(T) klozlarına rağmen taşıyanın yükleme, boşaltma ve istif işlemleri sırasında geminin denize, yola ve yüke elverişsiz hale gelmesinden ötürü sorumluluğunun olup olmayacağı "*paramount* klozlarının FIO(S)(T) Klozlarına Etkisi"[996] başlığı altında değerlendirilecektir.

4.3. ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMESİ

4.3.1. Zaman Çarteri Sözleşmesinin Tanımı ve Hukuki Niteliği

Zaman çarteri sözleşmesi, çartererin belli bir süre için geminin ticari yönetimini donatandan devralmasına yönelik bir tahsis sözleşmesidir[997]. Diğer bir ifadeyle, zaman çarteri sözleşmesinde donatan gemisinin ticari yönetimini çarterere belirli

---

[993] *"... It is expressively stated that FIOST Clauses are to be regarded as cost clauses only"* şeklinde kayıtların sözleşmede yer alması halinde bu kayıtların yalnızca masraflara ilişkin olduğu ve sorumluluğa bir etkisi olmayacağına dair bkz. Ülgener, 2010, s. 324 dn. 49.

[994] *"The cargo shall be brought into the holds, loaded, stowed and/or trim-med and taken from the holds and discharged by the Charterers or their Agents, free of any risk, liability and expense whatsoever to the Owners".*

[995] Todd, 2016, s. 87.

[996] Bkz. 4.4.5. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[997] Zaman çarterine ilişkin tanımlar için bkz. M. F. Ülgener (2016). *Çarter Sözleşmeleri II: Zaman Çarteri Sözleşmeleri*. İstanbul: Der Yayınları, s. 5; Akıncı, 1968, s. 18; Çağa, 1995, s. 7; Kaner, 2018, s. 302-303; Sözer, 2019, s. 362.

bir süreliğine bırakır tahsis eder ve ödenecek ücret bakımından tahsis süresi esas alınır[998].

TTK m. 1131'de ise zaman çarteri sözleşmesinin tanımı şu şekilde yapılmıştır:

> *MADDE 1131- (1) Zaman çarteri sözleşmesi, tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir.*
>
> *(2) Geminin teknik yönetimini elinde bulunduran tahsis eden, geminin zilyedi sayılır.*

Hükümde de belirtildiği üzere zaman çarteri sözleşmesinde gemi tahsis olunana gemi adamlarıyla donatılmış bir şekilde belirli bir süreliğine tahsis edilmekte, teknik yönetim tahsis edende kalmaya devam ederken, ticari yönetim tahsis olunana devredilmektedir[999]. Ticari yönetim tahsis olunana ait olduğundan her ne kadar gemi adamları ile tahsis edenin bir istihdam ilişkisi bulunsa da zaman çarteri sözleşmesinin niteliği gereği gemi adamları tahsis olunanın talimatları doğrultusunda hareket edecektir[1000].

---

[998] Sözer, 2019, s. 330.

[999] Vandeventer, 1975, s. 806; E. Batmaz Silahtaroğlu/V. Cömert (2019). İngiliz Yüksek Mahkemesi Nyk Bulkship (Atlanctic) v. Cargill International Sa *(The Global Santosh)* Kararı. *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.14 S. 177-178, 1063-1088, s. 1064.

[1000] *Employment clause*, tahsis olunanın kaptan ve gemi adamlarına talimat verme yetkisini kullanmasına ilişkin bir sözleşme hükmüdür. Bu sözleşme hükmü uyarınca kaptanın tahsis olunan gelen hukuka ve sözleşmeye uygun ticari talimatlarını yerine getirmesi gerekmektedir. Bu kloza ilişkin değerlendirmeler için bkz. F. Ülgener (1996b). Zaman Çartererinin Gemiyi Kullanma Yetkisi ve Bunun Sınırları. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, C. 10 S. 1-3; B. Bozkurt Bozabalı (2015). In the Search of Catchinng the Time: Time Charter According to New Turkish Code of Commerce. *European Trasport Law*, Vol. L No. 6, 609-624, s. 615 vd.

Zaman çarteri sözleşmesinin niteliği öğretide tartışmalıdır[1001]. Bir görüşe[1002] göre zaman çarteri sözleşmesi bir navlun sözleşmesi niteliğindedir. Geminin ticari yönetiminden anlaşılması gereken geminin gelir elde etmesidir ve bunun en yaygın örneği de gemide yük veya yolcu taşınmasıdır[1003].

Öğretide diğer bir görüş ise, zaman çarteri sözleşmesinin bir kira sözleşmesi olduğunu ileri sürmektedir[1004]. Bu görüşe göre, zaman çarteri sözleşmesi, donatanın yük taşınacak kısımlar bakımından gemiden yararlanma hakkını çarterere devrettiği bir kira sözleşmesidir. Zaman çarteri sözleşmesinin bir kira sözleşmesi olarak vasıflandırılmasının yerinde olmadığını söylemek mümkündür[1005]. Zira zaman çarteri sözleşmesinde kira sözleşmesinden farklı olarak, geminin sadece ticari yönetimi çarterere bırakılmaktadır. Teknik yönetim yani zilyetlik donatanda kalmaya devam etmektedir. Gemi kira sözleşmesinde ise gemi çıplak olarak kiralanmakta geminin hem teknik hem de ticari yönetimi kiracıya bırakılmaktadır.

Üçüncü bir görüşe göre ise, zaman çarteri sözleşmelerinde taşıma taahhüdü yer almadığından bir navlun sözleşmesi olarak nitelendirmek mümkün değildir, bu bir tahsis sözleşmesidir[1006]. Bu görüşe göre zaman çarteri sözleşmesi ne bir navlun

---

[1001] Karşılaştırmalı hukukta zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliğine ilişkin bkz. Y. Çakalır (1989). *Zaman Çarteri Sözleşmesi*. İstanbul: Yayımlanmamış Doçentlik Tezi, s. 22 vd; Zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliği bakımından İngiliz hukukunda bir tartışma bulunmadığı, buna karşın Türk hukuku ve Alman hukuku bakımından tartışmalı olduğu, tartışmanın temel nedeninin gemi kira sözleşmeleri ve zaman çarteri sözleşmesinde ortak pek çok yön bulunduğu olduğuna ilişkin bkz. Kara, 2020, s. 172. Türk hukukunda öğretide zaman çarterini açıklamak üzere hizmet sağlama, hizmet kirası, taşıma, navlun ve istisna sözleşmeleri gibi karşılaştırmalı hukukta başvurulan kavramlara başvurulduğu, bu kavramların hangi anlamda kullanıldığının her zaman anlaşılamadığına ilişkin bkz. Çakalır, 1989, s. 46.

[1002] M. F. Ülgener (2007). Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. LXV, S. 2, 353-370, s. 354; Çağa, 1995, s. 7; Ülgener, 2016, s. 10; TTK'da zaman çarteri sözleşmesinin tahsis unsuru ile özdeşleştirilmesinin yerinde olmadığı yönünde bkz. Sözer, 2019, s. 363-364; Sözer'in eleştirilerinin yerinde olduğuna ilişkin bkz. Yazıcıoğlu, 2020, s. 322 dn. 465. Zaman çarteri sözleşmelerinde geminin zilyetliği ve gemi adamlarının istihdamının zaman çartererinde kaldığı bu anlamda çarterere karşı iş görmenin borçlanıldığı, buna karşılık zaman çarterinde taşıma taahhüdü olmadığından bu kavramlarla açıklanamayacağına ilişkin bkz. Çakalır, 1989, s. 63.

[1003] Sözer, 2019, s. 364.

[1004] Kaner, 2018, s. 303-304; Okay, 1971, s. 26; Eder vd., 2015, s. 425.

[1005] T. Coghlin vd. (2014). *Time Charters*. Oxon: Informa Law from Routledge, s. 2

[1006] Akıncı, 1968, s. 19. Zaman çarteri sözleşmesini diğer sözleşmelerden ayırın asıl borcun geminin teknik yönetiminden kaynaklanan işleri özenle yapma borcu olduğu, taraf arasında kira ve taşıma

sözleşmesi ne de bir kira sözleşmesidir[1007] ve bu sözleşme uyarınca ticari yönetim tahsis olunanda olduğu için taşıma taahhüdünde bulunacak olan tahsis olunandır, tahsis eden bir taşıma taahhüdünde bulunmamaktadır. Kanaatimce, bu görüşe de katılmak mümkün değildir. Zira, zaman çarteri sözleşmesinin tarafının kendi yükü için gemiyi tahsis etmesi halinde tahsis edenin bir taşıma taahhüdünde bulunduğu aşikardır.

Son olarak öğretide bazı yazarlar bunun karma nitelikte bir sözleşme olduğunu kabul etmektedir. Bu görüşe göre, zaman çarteri sözleşmesi atipik bir kira sözleşmesi olup, sözleşme kapsamında uyuşmazlık çıkması halinde uyuşmazlığın sözleşmedeki hangi nitelikteki hükümlerden kaynaklandığına bakılarak çözülmesi gerekmektedir. Uyuşmazlığın sözleşmedeki kira hükümlerine ilişkin olması halinde kira hükümleri; navlun sözleşmesi hükümlerine ilişkin olması halinde ise navlun sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanması gerektiği savunulmaktadır[1008].

TTK'da da kanun koyucu zaman çarteri sözleşmesi, navlun sözleşmesi başlığı altında değil "Deniz Ticareti Sözleşmeleri" başlıklı dördüncü kısmın ikinci bölümünde ayrı olarak düzenlemektedir. Gerekçede de belirtildiği üzere kanun koyucu kanun hazırlığı sırasında Fransız hukukundan esinlenerek zaman çarterini navlun sözleşmesinin bir alt başlığı olarak düzenlememiştir. Kanun koyucuya göre bu sözleşmede bir taşıma taahhüdü bulunmadığından bir navlun sözleşmesi olarak nitelendirilmemelidir[1009].

---

sözleşmesi yapma yönünde bir anlaşma olmadığı halde zaman çarteri sözleşmesinin bir vekalet sözleşmesi niteliğinde olduğuna ilişkin bkz. Çakalır, 1989, s. 66.

[1007] Ülgener, 2007, s. 365.

[1008] Bu yönde görüşü olan Alman yazarlar için bkz. Ülgener, 2007, s. 355,356.

[1009] Bkz TTK m.1131 Gerekçe: 1966 tarihli Fransız Kanununun 5 inci maddesinden alınan bu hükümde zaman çarteri sözleşmesi, onu benzer sözleşmelerden ayırt eden unsurlar vurgulanmak suretiyle tanımlanmıştır. Bu sözleşmede gemi kira sözleşmesinden farklı olarak çarterere belli bir süre için geminin zilyetliği değil; ticarî idaresi bırakılmakta, geminin teknik idaresi ise tahsis edence üstlenilmektedir. Buna göre daha ziyade geminin menfaatine yapılacak işlerin tahsis eden tarafından, daha ziyade geminin tahsis edildiği veya kullanıldığı ticarî gayeyi gerçekleştirmek için görülecek işlerin ise çarterer tarafından ifası hükme bağlanmıştır. Tahsis edenin, çarterere karşı yük taşıma taahhüdü bulunmadığından bu sözleşme bir navlun sözleşmesi sayılamaz. Zaten ancak geminin ticarî idaresini elinde bulunduran çarterer yük taşıma taahhüdünde bulunabilir. Çarterer,

Kanun koyucu bu sözleşmeyi bir navlun sözleşmesi olarak nitelendirmediğinden tahsis olunan ve tahsis eden[1010] kavramlarını tercih etmiştir. Tahsis eden donatandan başkası değildir[1011]. Bu ifadeler yerine donatan ve çarterer ifadelerinin kullanılması kuşkusuz daha isabetli olacaktır[1012].

4.3.2. Zaman Çarteri Sözleşmesinde Denize, Yola ve Yüke Elverişlilik

4.3.2.1. Genel Olarak

Zaman çarteri sözleşmesinde tahsis edenin ya da taşıyanın gemiyi denize ve yola elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin olarak TTK m. 1133 f. 1 b. (b)'de bir düzenleme yer almaktadır.

TTK'da zaman çarteri sözleşmesi bir navlun sözleşmesi olarak düzenlenmediğinden, kanun koyucunun bu tercihi gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin düzenlemeye de yansımıştır. Tahsis edenin bir taşıma taahhüdünde bulunmadığını kabul eden kanun koyucu, tahsis edenin gemiyi denize, yola elverişli halde ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bulundurma borcu altında olduğunu hüküm altına almıştır. Maddenin lafzında, tahsis edenin gemiyi yüke elverişli halde bulundurma borcundan bahsedilmemiştir. Kanaatimce bu tercih, kanun koyucunun zaman çarteri sözleşmesinde tahsis edenin bir taşıma taahhüdünde bulunmadığı yönündeki görüşünden ileri gelmektedir.

TTK'da yer alan bu düzenleme de öğretide eleştirilmektedir. *Sözer*'e göre geminin ticari yönetimi çartererde olacağı için tahsis edenin hangi şartlara göre

---

geminin zilyedi olmadığından Tasarının 1061 inci maddesinin ikinci fıkrası anlamında donatan sayılan kişi olarak kabul edilemez. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 340.

[1010] Tahsis eden geminin sicile kayıtlı maliki olabilir. Gemiyi kendi adına deniz ticaretinde kullanıyorsa malik dilerse ticari yönetimi üçüncü kişiye bırakabilir. Yine tahsis eden kiracı olabilir. Gemi maliki ile kiracı arasında bir gemi kira sözleşmesi olabilir. Kiracı geminin teknik yönetimine sahip olmakla beraber üçüncü kişilerle bir zaman çarteri sözleşmesi yapabilir. Geminin maliki bir üçüncü kişine intifa hakkı tesis edebilir. Bu intifa hakkı sahibi de dilerse zaman çarteri sözleşmesi yapabilir.

[1011] Yazıcıoğlu, 2020, s. 322.

[1012] Aynı yönde bkz. Yazıcıoğlu, 2020, s. 322.

elverişli halde tutacağı belli olmayacaktır[1013]. Zira hangi yüklerin taşınacağına ve bu yüklerin nereden nereye taşınacağına çarterer karar verecektir. Denize, yola ve yüke elverişlilik göreceli bir kavramdır. Öte yandan, özellikle yola elverişliliğin sağlanması bakımından önem arz eden yakıt ve kumanya çarterer tarafından sağlanacaktır [TTK m. 1135]. Her halükârda, yola elverişlilik borcu kapsamında taşıyanın yakıt ve kumanya bakımından herhangi bir sorumluluğunun olmadığının kabulü gerekecektir. Bu nedenlerle düzenleme tartışmaya açıktır. Buna karşılık, sözleşmede belirtilen özel şartların da dikkate alınması gerekecektir. Diğer bir ifadeyle, zaman çarteri sözleşmesi bir navlun sözleşmesi olarak akdedilmiş olması halinde, sözleşmede hangi yükün taşınacağı ve yapılacak yolculuğa ilişkin bilgilendirme yapılmış ise, bu halde taşıyanın gemiyi, denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurması gerekebileceği, TTK m. 1133 f. 1 b. (b) hükmü yerine TTK m. 1141 hükmünün uygulanacağı ileri sürülmüştür[1014]. Kanaatimce, navlun sözleşmesi akdedilmiş ise taşıyanın yükümlülüğünün kapsamının her somut olay bakımından sözleşme şartları uyarınca belirlenmesi yerinde olacaktır.

Hükümde üzerinde durulması gereken bir diğer kısım ise, tahsis edenin gemiyi denize, yola elverişli halde bulundurma ve sözleşmede belirtilen amaca uygun bir halde bulundurma yükümlülüğünün sözleşme süresince de devam eden bir borç olarak düzenlenmesidir. Navlun sözleşmeleri bakımından taşıyanın gemiyi yolculuk öncesi ve başlangıcında elverişli halde bulundurma yükümlülüğü var iken, özellikle bir navlun sözleşmesi olarak akdedilmiş bir zaman çarteri sözleşmesi söz konusu olduğunda hangi hükmün uygulanacağı, diğer bir ifadeyle bu maddede yer alan düzenleme uyarınca taşıyanın bu borcunun yolculuk süresince de devam edip etmeyeceğinin değerlendirilmesi gerekmektedir. *Sözer*'e göre, bu halde TTK m. 1141 hükmünün uygulanması gerekecektir ve bu bağlamda taşıyanın gemiyi sözleşme süresince ve yalnızca denize ve yola değil, yolculuk öncesinde ve

[1013] Sözer, 2019, s. 365.
[1014] Sözer, 2019, s. 366; B. Sözer (2016c). Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Görüşler. *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu-28: Bildiriler-Tartışmalar*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s. 89.

başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurması gerekecektir[1015]. Kanaatimce, TTK m. 1133 f. 1 b. (b) ve 1141 hükmünün belli ölçülerde bir arada uygulanması isabetli olacaktır. TTK m. 1133 hükmünde yer alan sözleşme süresince tahsis edenin gemiyi denize ve yola elverişli yükümlülüğünün zaman çarteri sözleşmesi süresince gerçekleşecek her yolculuk bakımından yolculuk öncesi ve başlangıcında söz konusu olacağı şeklinde yorumlanması mümkündür. Ticari yönetimin çartererde kaldığı düşünüldüğünde, yüke elverişlilik bakımından donatanın yükümlülüğünün ise, zaman çarteri sözleşmesi süresi içinde gerçekleşecek her yolculukta taşınacak eşyanın niteliğinin önceden bilinmesi halinde var olacağının; aksi takdirde, donatanın gemiyi yüke elverişli halde bulundurma borcundan bahsedilemeyeceği söylenebilecektir.

Belirtmek gerekir ki, zaman çarteri sözleşmesinde tahsis eden geminin zilyedi olduğundan, çartererin sözleşme süresi içerisinde üçüncü kişilerle navlun sözleşmesi kurması halinde tahsis eden fiili taşıyan sıfatına sahip olacaktır[1016]. Dolayısıyla, üçüncü kişiye ait yüklerin geminin elverişsizliği nedeniyle zarara uğraması halinde gemi denize ve yola elverişsiz ise bu zarardan tahsis eden sorumlu olacaktır. Zira teknik yönetimi elinde bulunduran tahsis edenin gemiyi denize ve yola elverişli halde bulundurması gerekmektedir. Buna karşılık, yüke elverişlilik bakımından doğrudan aynı sonuca varmak bu kadar kolay olmayacaktır. Zira, geminin ticari yönetimini elinde bulunduran çarterer navlun sözleşmesini kurmakta ve gemide hangi yüklerin taşınacağını tayin etmektedir. Kanaatimce, bu durumda da yükle ilgiliye karşı tahsis edenin sorumlu olması gerekmektedir[1017]. Zaman

[1015] Sözer, 2019, s. 365.

[1016] Zira TTK m. 1062 f. 1 c. 2'nin gerekçesinde "*Tasarının 1191 ve 1257 nci maddelerinde "fiili taşıyan" hakkında hükümlerin sevk edilmiş olması sebebiyle, 1062 nci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesine gerek kalmadığı düşünülebilirse de, fiili taşıyan olarak donatandan başka bir kimsenin sayılması ihtimali dikkate alınarak, hükmün muhafaza edilmesi doğru görülmüştür.*" açıklamasının bu sonucu doğruladığına ilişkin bkz. Süzel, 2021, s. 69 dn. 187; Zaman çarteri sözleşmesinde tahsis edenin fiili taşıyan sayılması gerektiği yönünde bkz. Lüddeke/Johnson, 1995, s. 2.

[1017] Birden fazla kimsenin fiili taşıyan sıfatını taşıyabileceği zira fiili taşıyan sıfatı bakımından eşyanın fiilen taşınması ve eşyaya zilyet olunması şartlarının aranmadığına dair bkz. Yetiş Şamlı, 2013b, s. 22-23. Hamburg Kuralları'nda yer alan tanımda taşımayı fiilen icra edenden değil, taşımanın icrasının bırakıldığı kimseden bahsedildiği; fiili taşıyanın taşımayı yalnız fiilen icra eden kimse olmadığına dair bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 46. Hamburg Kuralları hazırlık çalışmaları

çarteri sözleşmelerinde her ne kadar ticari yönetim çarterere devredilse de teknik yönetim ve geminin zilyetliği donatan da kalacağından yalnızca donatanın yani tahsis edenin fiili taşıyan sıfatını taşıması gerekmektedir[1018]. Bu durumu denize elverişlilik bağlamında değerlendirirsek, tahsis edenin üçüncü kişi yükle ilgiliye karşı geminin denize ve yola elverişsizliğinden ötürü sorumlu olacağı konusunda bir tereddüt yoktur. Yüke elverişliliğe ilişkin olarak ise, bir ayrım yaparak çartererin fiili taşıyan sıfatına sahip olacağını kabul etmek yerine, bu zararlar bakımından da tahsis eden/donatanı sorumlu tutmak daha yerinde olacaktır. Şayet zarar, çartererin bir kusurundan ötürü meydana gelmiş ise bu halde donatan çarterere rücu edebilir ve uğradığı zararı tazmin edebilir. Bu sonuç kanaatimce yükle ilgililer bakımından da daha avantajlıdır. Zira, yükle ilgili doğrudan navlun sözleşmesini zaman çartereri ile akdetmişse bu halde hem çarterer hem de fiili taşıyan sıfatıyla donatan navlun sözleşmesinden ötürü yükle ilgiliye karşı sorumlu olacaktır. Yükle ilgilinin doğrudan zaman çartereriyle navlun sözleşmesi kurmamış olması ya da yükle ilgilinin navlun sözleşmesinin tarafı olmaması halinde, yükle ilgili bir zarara uğradığında fiili taşıyan sıfatıyla tahsis edene husumet yöneltmesi zaman çartererini tespit edip ona husumet yöneltmesinden daha kolay olacaktır.

Milletlerarası sözleşmelerde yer alan taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin düzenlemelerin zaman çarteri sözleşmesi bakımından uygulamasına ilişkin yolculuk çarteri sözleşmesinde yapılan açıklamalar geçerli olacaktır.

çerçevesinde fiili taşıyana ilişkin verilen örnekler ve yapılan değerlendirmelerin eşyayı denize yoluyla taşımayı taahhüt eden kişi hakkında olduğu yönünde bkz. Süzel, 2021, s. 82. TTK m. 1191 uyarınca fiili taşıyanın taşımayı fiilen gerçekleştiren taşıyan olduğuna dair bkz. Amasya, 2020, s. 1139.

[1018] Zaman çarteri sözleşmelerinde, çartererin ticari yönetimden kaynaklanan kusuru neticesinde yüklerin zarara uğraması halinde, üçüncü kişi yükle ilgiliye karşı fiili taşıyan sıfatı ile zaman çartererinin sorumlu tutulabileceği yönünde görüş için bkz. Amasya, 2020, s. 1142-1143.

4.3.2.2. Standart Formlarda Yer Alan Denize Elverişliliğe İlişkin Hükümler

Uygulamada zaman çarteri sözleşmeleri için standart formlar bulunmakta olup[1019] TTK hükümleri neredeyse hiçbir zaman uygulama alanı bulmamaktadır. Öte yandan, milletlerarası hukukta baskın görüş zaman çarterinin bir navlun sözleşmesi niteliğinde kabul ettiğinde uygulamada yer alan standart formlarda bu niteliğe uygun olarak düzenlenmiştir[1020]. Uygulamada zaman çarteri için en sık kullanılan standart formlar New York Product Exchange (NYPE)[1021] ve Baltime sözleşmeleridir. Tanker taşımacılığında en sık kullanılan zaman çarteri standart formalarından biri ise Shelltime 4 formudur.

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcundan bahsedebilmek için bir navlun sözleşmesinin varlığı şarttır. Çalışmanın bu bölümünde zaman çarteri sözleşmesinin tarafları arasında bir yük taşıma taahhüdü bulunduğu, diğer bir ifadeyle zaman çarteri sözleşmesinin bir navlun sözleşmesi olarak kabul edilmesi durumunda standart formlar bakımından taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu ve bu formlarda yer alan bazı klozların bu borca etkisi değerlendirilecektir.

4.3.2.2.1. Sözleşme Başlangıcında Geminin Çartere Teslimi *(Delivery Clause)*

Zaman çarterinde kullanılan standart formların neredeyse hepsinde teslim sırasında taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu vardır. Standart tip çarter partilerde donatanın bu borcu açık bir hüküm olarak

[1019] Ülgener, 2016, s. 10; T. Nunes (2004). Charterer's Liabilities Under the Ship Time Charter. *Houston Journal of International Law*, 26(3), 561-598, s. 567.
[1020] Ülgener, 2007, s. 365.
[1021] Özellikle kuru yük taşımalarında en çok kullanılan formun NYPE formu olduğuna dair bkz. T. Nikaki/ B. Soyer (2018). Enhancing Standardisation and Legal Certainty Through Standard Charterparty Conracts: The NYPE 2015 Experience. *Charterparties- Law, Practice and Emerging Legal Issues* (Edt by. Soyer/Tettenborn). Oxon: Informa Law by Routledge, s. 67.

düzenlenmiştir. Teslim klozu uyarınca, donatanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bir şekilde teslim limanında çarterere teslim etmesi gerekmektedir[1022].

4.3.2.2.1.1. NYPE

Güncellenmiş ve birçok maddesi değiştirilmiş olmasına karşın uygulamada hala en sık kullanılan formlardan biri 1946 tarihli New York Produce Exchange (NYPE 46) formudur[1023]. Formun giriş bölümüne bakıldığında, geminin teslimi sırasında, yükü almaya hazır ve temiz ambarlarının bulunması, yüke kabule hazır halde ve geminin fiziksel olarak denizden ileri gelecek tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte olması, safra suyu, vinçler ve yeterli buharla yardımcı kazana sahip olması, eğer gemide yardımcı kazan bulunmuyorsa, bu halde vinçleri aynı anda ve tek seferde çalıştırmaya yetecek başka güç kaynaklarının bulunması (geminin tonajına göre yeterli gemi adamıyla donatılmış olması) gerekmektedir[1024].

Giriş bölümünde yer alan bu ifadelere bakıldığında, burada özellikle geminin denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurulması gerektiği belirtilmiştir. Ambarların temizliği, yüke kabule hazır halde bulundurulması ve yüke elverişli olması, geminin denizden ileri gelecek tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte fiziksel özelliklere sahip olması (*tight, staunch and in every way fitted for the service)* denize elverişli halde bulunması, geminin tonajına göre yeterli gemi adamıyla donatılması yani hem denize hem de yola elverişli halde bulunması gerektiği ifade edilmektedir[1025].

Yine bu maddede yer alan *"on her delivery"* ifadesinden geminin denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurulması gereken zamanın geminin teslimi aşaması olduğu anlaşılmaktadır. Diğer bir ifadeyle, donatanın gemiyi bu madde uyarınca

[1022] Ülgener, 2016, s. 11.
[1023] Nikaki/Soyer, 2018, s. 67.
[1024] NYPE 46 (Line 21-24) *Vessel on her delivery to be ready to receive Cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for the service, having water ballast, winches and donkey boiler with sufficient steam, or if not equipped with donkey boiler, then other power sufficient to run all the winches at one and the same time (and with full complement of officers, seamen, engineers and firemen for a vessel of her tonnage).*
[1025] Vandeventer, 1975, s. 809; Girvin, 2017, s. 28.

denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü geminin teslimi sırasında vardır. Sefer sırasında devam eden bir yükümlülük söz konusu değildir.

Çarter partide yer alan *"in every way fitted for the service"* ifadesinin ne anlama geldiği ise *Alfred C Schiffahrtgesellschaft GmbH v Tossa Marine Co Ltd (The Derby*[1026]*)* uyuşmazlığında ayrıntılı olarak incelenmiştir. Kararda, çarter parti uyarınca taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü yerine getirebilmesi için donatanın denizden ileri gelecek öngörülebilir bütün tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte bir gemi sağlaması gerekmektedir. Gemiye alınacak yükün varma limanına güvenli bir şekilde taşınması için çıkılacak seferin özelliklerine göre yeterli sayıda ve donanımda gemi adamının bulundurulması lazımdır. Geminin donanımının, ekipmanlarının, cihazlarının iyi bir şekilde çalışıyor olması ve haritalar gibi seyrüsefer yardımcılarının da gemide bulundurulması gerekmektedir. Bunlara ek olarak, donatan çartererin geminin sefer yapmasını istediği limanlara girerken geminin hiçbir gecikme veya haksız müdahaleye konu olmayacağını temin etmelidir. Bu amaçlar doğrultusunda geminin limanlara girebilmesi için gereken belgelerin, sertifikaların, izinlerin ve buna benzer dokümantasyonun gemide bulunması ve gerektiğinde alınabiliyor olması gerekmektedir. Donatan çartererin talimatları doğrultusunda gemiyi boşaltma limanına ulaştırmalı ve yükü çartererlere veya gönderilene teslim etmelidir[1027].

[1026] Kararın künyesi için bkz. yuk. dn. 291.

[1027] *To discharge their obligations under this charter-party the owners were bound to provide a vessel which was physically fit to encounter all such perils as would be reasonably foreseeable on any voyage the charterers could legitimately require the ship to make, and to carry safely to its destination any cargo which the charterers could properly specify; they had to man the ship with a master and crew competent and sufficient for the purposes of any such voyages; they had to ensure that the ship was furnished with all such plant, tackle and equipment as might be reasonably necessary for those purposes, all in good mechanical order, and with all appropriate navigational aids, such for example as charts. They had, moreover, to ensure that the ship would be free to sail from any port from which the charterers might require it to set out and to enter any port which they might properly require it to enter without undue interference or delay. For these purposes the owners had to furnish the ship with all necessary documentary certificates or authorizations, or be able to ensure that any necessary document of that nature would be obtainable when required. They were under an obligation to ensure that the ship would be competent to reach a proper point of discharge in accordance with proper instructions from the charterer and to tender the cargo there for delivery to the charterers or their consignees.*

NYPE 46 çarter sözleşmesi hükümleri, NYPE 93 ile birçok konuda güncelleştirilip değiştirilmiştir[1028]. Denize, yola ve yüke elverişliliğe ilişkin klozda değişikliğe uğramıştır. Öncelikle taşıyanın bu borcuna ilişkin düzenleme NYPE 46'daki gibi giriş bölümünde değil, teslim başlıklı maddede düzenlenmiştir. Buna göre gemi olağan yük taşımacılığı hizmetine hazır vaziyette donanımlı şekilde olmalıdır[1029]. NYPE 46 formunda yer alan ifadeden farklı olarak burada Baltime 1939 formunda da yer alan "olağan yük taşımacılığı hizmeti" (*Ordinary Cargo service*) ifadesi kullanılmıştır. NYPE 46 ve 93'te geminin yeterli sayıda ve nitelikte gemi adamıyla donatılmasından bahsederken kaptan (*master)* açıkça belirtilmemiş, güncellenen NYPE 2015 formunda ise kaptan ifadesi açıkça dahil edilmiştir[1030].

NYPE 2015 formunda Teslim başlıklı madde ise şu şekildedir:

"Gemi, teslimi sırasında denize elverişli ve balast suyu almış olarak, tüm yükleme teçhizatını eş zamanlı çalıştırmak için yeterli güce sahip olarak ve kendi tonajındaki bir gemi için Gemi adamlarının Eğitimi, Belgelendirme ve Vardiya Standartları Hakkında Uluslararası Sözleşme (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping of Seafarers-STCW [1031]) gerekliliklerini haiz kaptanı, görevlileri ve gemi adamları mevcut olarak denize açılabilir ve gemi her açıdan amaçlanan hizmet için kullanılmaya uygun olmalıdır[1032]."

Bu maddede diğer formdaki maddelerin aksine "denize elverişli" (*seaworthy*) ifadesi açıkça kullanılmıştır. Diğer bir ifadeyle, olağan yük taşımacılığı hizmetine

---

[1028] Girvin, 2017, s. 30.

[1029] *The vessel on her delivery shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way fitted for ordinary cargo service, having water ballast and with sufficient power to operate all cargo handling gear simultaneously.*

[1030] NYPE 2015 formuna ilişkin değerlendirme için bkz. Nikaki/Soyer, 2018, s. 67 vd.

[1031] STCW hakkında bkz. 1. Bölüm1.3.2.4. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[1032] *The Vessel on her delivery shall be seaworthy and in everway fit to be employed fort he intended service, having water ballast and with sufficient power to operate all Cargo handling gear simultaneously, and, with full complement of Master, officers and rating who meet the Standards for Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers (STCW) requirements for a vessel of her tonnage.*

uygun şekilde olmalı ifadesi yerine denize elverişli halde olmalı ifadesi tercih edilmiştir.

Önceki NYPE formlarından farklı olarak NYPE 2015 taşıyana gemiyi *kendi tonajındaki bir gemi için STCW gerekliliklerini karşılayan kaptanı, görevlileri ve gemi adamları mevcut olarak* teslim etme yükümlülüğü getirmiştir[1033].

Görüldüğü üzere, NYPE 2015 formunda NYPE 46 ve 93 formlarına göre daha geniş bir düzenlemeye yer verilerek özellikle donatanın gemiyi elverişli halde teslim etme borcu, gemi adamlarının mevzuat hükümleri uyarınca yeterliliği açıkça düzenlenmiştir. Diğer formlarda da olduğu gibi geminin teslimi anında yükleme teçhizatları çalışır vaziyette ve amaçlanan hizmet için kullanılmaya uygun biçimde olması gerektiği vurgulanmıştır.

4.3.2.2.1.2. Baltime

Uygulamada sıklıkla kullanılan BIMCO tarafından hazırlanan diğer bir standart tip sözleşme ise Baltime 1939 sözleşmesidir. Bu sözleşme 2001 yılında yenilenmiştir.

Teslimat Süresi/Limanı/Tarihi başlıklı 1. madde:

"...Gemi kiralayanların tasarrufunda, tam donanımlı ve olağan yük taşımacılığı hizmetine hazır vaziyette (in every way fitted for the ordinary cargo service) teslim alındığı andan itibaren... teslim edilecektir." demektedir.

Hükmün lafzından taşıyanın gemiyi bu şekilde teslim etmesinin bir özen yükümlülüğü mü yoksa bir garanti sorumluluğu mu olduğu açıkça

[1033] Her ne kadar formun altıncı maddesi uyarınca gemi adamlarına ilişkin bütün ücretlerin ve masrafların donatan tarafından ödeneceği düzenlenmişse de, teslim sırasında gemi adamlarının mevzuat hükümlerine uygun nitelikte olmasının vurgulanması amacıyla teslim maddesinde de bu yönde bir düzenlemeye yer verildiğine dair bkz. NYPE 2015 Explanatory Notes, s. 4 https://www.smf.com.sg/wp-content/uploads/2018/11/22-document-nype-2015-explanatory-notes.pdf Erişim Tarihi: 25.03.2021.

anlaşılmamaktadır. Ancak buradaki yükümlülüğün özen borcu olduğu "Sorumluluk ve Muafiyet" başlıklı 12. maddeden anlaşılmaktadır.

"Gemi malikleri sadece geminin teslimindeki gecikmeden veya sözleşmenin geçerli olduğu süre boyunca meydana gelecek gecikmelerden veya gemideki eşyaya gelecek zıya veya hasardan, söz konusu gecikme veya zararın gemi maliklerinin veya yöneticisinin kusuru veya Gemiyi yolculuk için hazır hale getirmek ve sefer için donatmak konusunda gereken özeni göstermemesi[1034] veya gemi maliklerinin ya da yöneticisinin herhangi bir kişisel fiil, kusur veya ihmali nedeniyle ortaya çıkması durumunda sorumlu olacaklardır."

1967 tarihli *The Madeleine*[1035] davasında, gemi üç aylık süreyle çarterere tahsis edilmiş, taraflar arasında Baltime 1939 formu kullanılmıştır. Olayda, gemide bulundurulması gereken farelerden arındırma sertifikası (*derisation certificate)* yer almamaktadır ve bu belge olmadan geminin Hindistan dışında bir limana gitmesi mümkün değildir. Mahkeme kararında, Baltime 1939 formunda yer alan "*in every way fitted for the ordinary cargo service"* ifadesini açık bir şekilde gemiye seferi elverişli halde bulundurma taahhüdü olarak yorumlayarak, bu belgenin eksikliğini taşıyanın bu taahhüdünün ihlali olarak kabul etmiş ve çartererin kançello klozu uyarınca sözleşmeyi feshedebileceğine hükmetmiştir[1036].

4.3.2.2.1.3. Shelltime 4

Tanker taşımacılığında en sık kullanılan zaman çarteri standart tip sözleşmelerinden biri de Shelltime 4 formudur[1037]. Bu formda elverişliliğe ilişkin ayrıntılı bir düzenleme yer almaktadır.

"Geminin Tarifi ve Durumu" başlıklı Kloz 1'de; geminin sadece teslim sırasında değil, sefer süresince de denizden ileri gelecek tehlikelere karşı

[1034] İngilizce metinde *"... if such delay or loss has been caused by want of due diligence*" ifadesi yer almaktadır.
[1035] Kararın künyesi için bkz. yuk. dn. 290.
[1036] Coghlin vd., 2014, s. 160.
[1037] Girvin, 2011, s. 602.

koyabilecek nitelikte fiziksel özelliklere sahip olması gerektiği (*tight, staunch and in every way fitted for the service)* ifade edilmiştir.

Hükümde açık bir şekilde geminin makine aksamını, kazanları, gövdesi ve diğer donanımlarının (gemi gövdesindeki gerilim göstergeleri, radarlar, bilgisayar ve bilgisayar sistemleri de dâhil ancak bunlarla sınırlı olmamak üzere) iyi ve etkin halde bulundurulması gerektiği belirtilmiştir[1038].

Bunlara ek olarak hükümde, sözleşme gereğince çarter hizmetini gecikmeksizin yerine getirebilmesi için gemide gerekli bütün belgelerin ve sertifikaların bulundurulması[1039] ve son olarak da gemide ISM Kod kurallarıyla uyumlu olarak güvenli yönetim sisteminin kurulmuş olması gerektiği[1040] düzenlenmiştir.

Görüleceği üzere Shelltime 4 formunda denize, yola ve yüke elverişliliğe ilişkin detaylı bir düzenleme yapılmıştır.

4.3.2.2.2. Geminin Bakım ve Muhafazasının Yapılması *(Maintenance Clause)*

NYPE, Baltime ve Shelltime standart formlarının hepsinde donatanın gemiyi sözleşme süresince de koruma ve bakım yükümlülüğü olduğuna dair bir kloz yer almaktadır[1041],[1042]. Çarter partilerde yer alan bu yöndeki klozların amacı, geminin ticari yönetiminin çarterere devredildiği andaki geminin sahip olduğu hal ve durumunun sözleşme süresince de çarterer tarafından sağlanmasını temin

---

[1038] *"she shall be tight, staunch, strong, in good order and condition, and in every way fit for the 10 service, with her machinery, boilers, hull and other equipment (including but not limited to hull 11 stress calculator, radar, computers and computer systems) in a good and efficient state."*
[1039] Cl 1 Line 20-21.
[1040] Cl 1 Line 29-31.
[1041] Nype 46 Line 36-38; Nype 93 Cl 6 Line 77- 82; Nype 2015 Cl 6 95-101; Baltime 1939 Cl 3 Line 37-77; Shelltime 4, Cl 3 Line 75-78.
[1042] İngiliz hukukunda zaman çarteri sözleşmesinde, donatanın yalnızca geminin teslimi sırasında gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğü olduğu, buna karşılık Amerikan hukukunda özellikle çarter partide geminin sözleşme süresince de bakım ve tutumunun yapılacağına dair açık hüküm yer alması halinde zaman çarteri içerisinde gerçekleşen her yolculuk başlangıcında donatanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğü olduğuna dair bkz. R. Bauer (1975). Responsibilities of Owner and Charterer to Third Parties--Consequences Under Time and Voyage Charters. *Tulane Law Review,* 49(4), 995-1020, s. 1005-1006.

etmektir[1043]. Bu klozlar, çarterere yalnızca geminin fiziki durumuna ilişkin bir bakım ve koruma yükümlülüğü yüklememekte aynı zamanda hukuki olarak da ilgili mevzuata uyum sağlaması ve bu çerçevede sahip olunması gereken sertifikaların da bulundurulması gerekliliğini getirmektedir[1044].

Zaman çarteri sözleşmelerindeki bu gibi klozların taşıyan bakımından bir yolculuk süresince garanti sorumluluğu mu yarattığı yoksa bu klozların donatana yalnızca yolculuk süresince geminin bakım ve onarımının gerekmesi halinde buna ilişkin masrafları ödemesi yönünde bir sorumluluk mu yüklediği bu klozların lafzına ve çarter partide yer alan diğer hükümlere göre değerlendirilmelidir[1045].

Özellikle NYPE formlarında yer alan geminin bakım ve muhafazasının yapılmasına ilişkin klozların taşıyana yolculuk süresince geminin bakım ve muhafazasının yapılması hususunda bir garanti sorumluluğu değil bir özen yükümlülüğü getirdiği ileri sürülmektedir[1046]. Buna karşılık başka bazı klozlarda bu bir garanti sorumluluğu olarak düzenlenebilecek olup, klozun lafzına bakarak sorumluluğun niteliğinin belirlenmesi gerekmektedir[1047].

Hem Türk hukukunda hem birçok devletin iç hukukuna aktardığı veya taraf olduğu LVK uyarınca taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu yolculuk başlangıcında var olan bir kusur sorumluluğudur. Taşıyan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde getirmek için tedbirli bir taşıyanın gösterdiği özeni gösterdiğini ispatladığı takdirde sorumlu tutulmayacaktır. Ancak standart tip sözleşmelerde yer alan geminin bakım ve muhafazasının yapılmasına ilişkin klozlar, bu düzenlemelerden farklı olarak

[1043] Ülgener, 2016, s. 13.
[1044] Ülgener, 2016, s. 13; Bakım ve muhafazaya ilişkin bu klozların taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcundan tamamen farklı bir yükümlülük olduğuna ilişkin bkz. Wilson, 2010, s. 12.
[1045] Eder vd., 2015, s. 441.
[1046] Coghlin vd., 2014, s. 238.
[1047] Bkz. *Adamastos Shipping Co Ltd v Anglo Saxon Petroleum Co Ltd* davası, "*The nature of the obligation to maintain must depend on the exact words used.*", A.C. 133; [1958] 2 W.L.R. 688; [1958] 1 All E.R. 725; [1958] 1 Lloyd's Rep. 73; (1958) 102 S.J. 290; Coghlin vd., 2014, s. 238; Clarke, 1977, s. 496.

taşıyana gemiyi sözleşme süresince de denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü getirmektedir[1048].

Maintenance klozu, çarterpartide yer alan *paramount* klozuyla beraber değerlendirildiğinde çarterpartide yer alan *maintenance* klozuna mı yoksa paramount klozu ile atıf yapılan kurallardaki düzenlemeye mi üstünlük tanınacağı aşağıda *paramount* klozu başlığı altında değerlendirilecektir.

4.3.2.2.3. *Employment and Agency* Klozu

Yolculuk çarterinde FIO(S)(T) klozları kullanılmaktayken, uygulamada kullanılan standart zaman çarteri sözleşmelerinin hemen hepsinde yükleme/istif faaliyetlerinin çarterere ait olacağı yönünde *employment and agency* klozları yer almaktadır.[1049]

Bu kloz uyarınca, her ne kadar kaptan donatan tarafından istihdam edilse de, kaptanın çarter sözleşmesi süresi boyunca çartererin emir ve talimatlarına uyacağını ve bu kapsamda yükleme ve istife ilişkin masrafları çartererin ödeyeceği belirtilmektedir[1050]. Bu kloz sayesinde, gemi ticari olarak çartererin yönetiminde olacağından çarterer alt taşıma sözleşmeleri kurabilecektir[1051]. Bu gibi taşımalarda üçüncü kişinin yükünün taşındığı sırada eşyanın zıya veya hasara uğraması halinde sorumluluğun kime ait olacağı hususu önem taşımaktadır. Her ne kadar çarter sözleşmesinde ticari yönetim çarterere bırakılmaktaysa da geminin teknik yönetimi donatanda kalmaya devam ettiğinden özellikle geminin denize elverişsiz olmasından kaynaklanan zararlarda sorumluluğun kime ait olacağı, kaptanın,

[1048] Ülgener, 2016, s.14; Anglo- Sakson hukuk sisteminde taşıyanın gemiyi deniz elverişli halde bulundurma borcunun bir garanti sorumluluğu olarak kabul edildiği ancak taşıyanın başlangıçta var olduğu kabul edilen garanti sorumluluğunun İngiliz mahkemesi kararlarında yolculuk süresince de devam eden bir garanti sorumluluğu olarak nitelendirilmediği buna karşın, bu klozun taşıyana yolculuk süresince gerekli önlemleri alma yükümlülüğü getirdiğine ilişkin bkz. Clarke, 1977, s. 496.
[1049] Wilson, 2010, s. 108. Bkz. Nype 93- Cl. 8/a, Shelltime 4- Cl. 13.
[1050] Uygulamada kullanılan standart formlardan bazılarında (Baltime 1939, Shelltime 4 kaptanın çartererin talimatlarına uyması neticesinde meydana gelen zararlar bakımından donatana bu zararların tazminini isteme hakkı tanınmıştır. NYPE 46 ve 93 formlarında ise bu yönde açık bir düzenleme yer almamaktadır.
[1051] Girvin 2011, s. 664.

yükleme işçilerinin kusurlarından kimin sorumlu olacağı bu konuya ilişkin mahkeme kararlarıyla beraber değerlendirilecektir.

1946 tarihli NYPE[1052] formunda eşyanın yüklenmesi ve boşaltılmasına ilişkin düzenleme m. 8'de yer almaktadır. Buna göre, kaptan, donatan tarafından istihdam edilmiş olsa da çartererin emri altında olacak ve çarterer kaptanın nezaretinde ve masrafı kendisine ait olmak üzere eşyayı gemiye yükleyecek, istifleyecek ve gemide dengeyi sağlayacaktır[1053].

Kloz yükleme işlemleri açısından donatan, zaman çartereri ve üçüncü kişiler arasındaki ilişkiyi düzenlemektedir[1054]. Bu kloz üç farklı şekilde yorumlanmıştır[1055].

Bu klozdan çıkarılabilecek bir anlam, çartererin sadece bu işlemlere ilişkin masrafları ödemekle kalmayacağı, aynı zamanda bu sırada meydana gelebilecek yük ve bedensel zararlardan da sorumlu olacağı şeklindedir[1056]. Bu görüşe göre, kaptan, gemi adamları ve yükleme istif işçileri çartererin ifa yardımcısıdır. Amerikan mahkemeleri tarafından verilen eski tarihli kararların bu görüş çerçevesinde verildiği görülmektedir. Söz gelimi, 1907 tarihli *"The Santona[1057]"* kararında mahkeme, 1946 formunda yer alan kloz uyarınca, kaptanın, gemi adamlarının ücretleri her ne kadar donatan tarafından ödense de çartererin

[1052] Bu formda yer alan düzenlemeye 81 tarihli NYPE formu ile boşaltma işlemleri de dahil edilmiştir. Boşaltma işlemleri dahil edilmese dahi taşıyan yükleme ve istif işçilerinin masraflarını karşılayacağından buna boşaltma işlemlerinin dahil olacağının anlaşılacağı yönünde bkz. Coghlin vd., 2014, s. 353.
[1053] "*The captain (although appointed by the Owners), shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and Charterers are to load, stow and trim the Cargo at their expense under the supervision of the Captain…"*
[1054] E. C. Hammond (1987). Time Charterers, The New York Produce Exchange Form, and Personal Injury Liability. *Tulane Maritime Law Journal,* 12(1), 185-198, s.186.
[1055] R. W. Pritchett, (1983). The New York Produce Exchange Charterparty: The Clause Paramount and Responsibility for Cargo Operations and Seaworthiness. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 14(1), 69-112*,* s. 72.
[1056] Pritchett, 1983, s. 72.
[1057] 152 F. 516. Bu karara ilişkin değerlendirme için bkz. Coghlin vd., 2014, s. 378.

temsilcileri olduğuna hükmetmiştir[1058]. 1926 tarihli *The Thomas P. Beal*[1059] davasında ise *The Santona* davasına atıf yapılarak zaman çarterinde yüke gelen zararlardan çartererin sorumlu olacağı belirtilmiştir.

The Santona ve *The Thomas P. Beal* davalarını takiben Amerikan mahkemelerinde NYPE 46 formunda yer alan m. 8 ve buna benzer maddeler kapsamında kaptanın ve gemi adamlarının kimin adamı olduğu meselesi sık sık tartışılmıştır[1060]. Bu davalardan en önemlilerinden biri *Nichimen Co. v. M. V. Farland*[1061] davasıdır. Davaya konu olan olayda yükün düzgün şekilde istiflenmemesinden ötürü yük zarara uğramıştır. *The Santona* ve *The Thomas P. Beal* davalarına atıf yapılan kararda mahkeme, kaptanın geminin denize elverişliliğini sağlamak adına yaptığı eylemler bakımından donatan adına hareket ettiğini ancak m. 8 uyarınca kaptan çartererin emir ve talimatları altında olacağından ve yine bu madde kapsamında istifleme işi çarterere ait olduğundan, kaptanın istifleme sürecinde ya donatanın ya da çartererin adına hareket ediyor olacağını ifade etmiştir. Davada, kaptanın kimin adına hareket ettiğinin tespit edilebilmesi için kaptanın hangi amaçla hareket ettiğine bakılması gerektiği ifade edilmiştir. Bu kapsamda, donatanın yüke gelen zarardan sorumluluğunun kaptanın yükün istiflenmesine müdahalesinin geminin denize elverişliliğini sağlamak amacıyla olduğu hallerle sınırlı olduğuna; kaptanın sadece yükü korumak amacıyla hareket ettiği hallerde sorumluluğun çarterere ait olacağına hükmetmiştir.

Anılan kloza ilişkin ikinci bir değerlendirme ise, bu kloz ile çartererin sadece yükleme ve boşaltma işlemleri bakımından masrafları üstleneceğini düzenlemekte olduğu, çarterere sorumluluk yüklemediği yönündedir. Yüke gelen zararlar bakımından sorumluluk, zararın gemi adamlarının veya yükleme işçilerinin kusurları neticesinde meydana gelmiş olup olmadığına bakılmaksızın donatanda

---

[1058] *"The ship is the owner's ship, and the master and crew his servants for all details of navigation and care of the vessel; but for all matters relating to the receipt and delivery of Cargo, and to those earnings of the vessel which flow into pockets of the charterers, the master and crew are the servants of the charterers."*

[1059] *The Thomas P. Beal*, 11 F.2d 49 (3d Cir. 1926).

[1060] Pritchett, 1983, s. 73.

[1061] *Nichimen Co. v. MV Farland*, 333 F. Supp. 691 (S.D.N.Y. 1971).

kalmaya devam etmektedir[1062]. Bu görüş uyarınca kaptan, gemi adamları ve yükleme istif işçileri çartererin değil, donatan/taşıyanın yardımcı şahsıdır[1063]. Bu görüş çerçevesinde verilmiş hem İngiliz hem de Amerikan mahkemesi kararları bulunmaktadır.

Belirtmek gerekir ki, Amerikan ve İngiliz mahkemelerinin verdiği bu kararlarda yükleme/istif işçilerinin kusurlarından dolayı ortaya çıkan zararlar bakımından bir fark bulunmaktadır[1064]. Amerikan mahkemelerinden bu yönde çıkan kararlarda yükleme/istif işçisinin ücreti çarterer tarafından ödense bile donatan sorumlu tutulmaktayken; İngiliz mahkemelerinden çıkan kararlarda, yükleme/istif işçilerinin donatan tarafından istihdam edilmediği hallerde onların kusuru neticesinde meydana gelen zararlardan çartererin sorumlu olacağı sonucuna varılmıştır[1065].

1916 tarihli *Munson S.S. Line v. Glasgow Navigation Co.*[1066] davasında Amerikan mahkemesi, çarter parti uyarınca yükleme ve boşaltma işlemlerine ilişkin masraflar çarterer tarafından karşılansa bile eşyanın gemiye emniyetli bir şekilde yüklenip boşaltılmasının donatanın sorumluluğunda olduğuna hükmetmiştir[1067].

Nidarholm[1068] davasında ise, Amerikan Yüksek Mahkemesi, NYPE 46 formunda yer alan m. 8'e benzer bir klozu yorumlarken *Nichimen* ve *Munson S.S. Line v. Glasgow Navigation Co* davalarındaki kararlarından kısmen daha farklı

[1062] Pritchett, 1983, s. 72.
[1063] Pritchett, 1983, s. 75
[1064] Pritchett, 1983, s. 75.
[1065] Pritchett, 1983, s. 75.
[1066] 235 F. 64 (2nd Cir. 1916). Aynı yönde karar *D/S Ove Skou v. Hebert* davasında yine Amerikan Mahkemesi tarafından verilmiştir. Olayda yükleme işçisi yükü boşaltmak için ambar kapağını açarken yaralanmıştır. Zaman çartererine karşı denize elverişsizlikten ve ihmalden ötürü dava açmıştır. Olayda mahkeme, zaman çartererinin ne donatana ne de yükleme işçisine karşı herhangi bir sorumluluğu olmadığına hükmetmiştir. Zaman çartererinin yüklemeye ilişkin masrafları üstlenmesi sorumluluğu da üstlendiği anlamına gelmemektedir. Davaya ilişkin değerlendirme için bkz. Hammond, 1987, s. 187 vd.
[1067] "*The obligation to pay for the unloading does not make the unloading the duty of the chaterer, and leaves the legal duty of unloading and discharging upon the owner, just as the duty of navigation remained upon the owner, although it was being performed by a supercargo appointed and paid by the charterer."*
[1068] *The Nidarholm*, 34 F.2d 442 (1st Cir. 1929).

yönde karar vermiştir. *Nidarholm* davasında mahkeme, kaptanı donatanın temsilcisi olarak kabul etmiştir. Yüklerin yüklenmesi ve istiflenmesi bakımından kaptanın nezaret etmek hakkı olduğu (*right to supervise)* ve kaptanın ancak nezaret etme yükümlülüğü *(duty to supervise)* olduğu hallerde meydana gelen zarardan donatanın sorumlu olacağına hükmetmiştir. Ancak kararda, kaptanın yükün yüklenmesi ve istif edilmesine nezaret etme yükümlülüğü olduğu haller istisna olmak kaydıyla çartererin kendi kusuru neticesinde meydana gelen zararlardan da sorumlu olacağının açık olduğu belirtilmiştir[1069].

Üçüncü yorum uyarınca ise, bu kloz kapsamında çarterer, sadece yükleme işçilerinin kusurundan, donatan ise kaptanın ve gemi adamlarının kusuru neticesinde meydana gelen zararlardan sorumlu kalmaya devam edecektir[1070]. Buna göre, kaptan ve gemi adamları donatanın, yükleme ve istif işçileri ise çartererin yardımcı şahsı olarak kabul edilmektedir.

İngiliz mahkemesi tarafından verilen kararların birçoğu bu yöndedir. Mahkeme kararlarında, kaptanın yükleme/istife nezaret etmesi halinde donatanın temsilcisi sayılacağı açık bir şekilde kabul edilmektedir. Örnek vermek gerekirse, *Court Line, Ltd. v. Canadian Transport[1071]* davasına konu olan uyuşmazlıkta, *Orington Court* gemisi zaman çarteri sözleşmesiyle çarterere tahsis edilmiştir ve olayda güvertede taşınan yükler hasara uğramıştır. Çarterpartide, m. 8'de yer alan hükümle aynı hüküm yer almaktadır. Lordlar Kamarası kararında, yükleme/istif işçilerinin kusurları neticesinde meydana gelen zararlardan çartereri sorumlu tutmuştur. Mahkeme kararında, çartererin, zararın kötü istif veya yalnızca kaptanın yüklemeye ilişkin verdiği emir ve talimatları neticesinde meydana geldiğini, kendi önerdikleri şekilde istif yapılması halinde bir zararın meydana gelmeyeceğini ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabileceğini belirtmiştir.

[1069] Pritchett, 1983, s. 78.
[1070] Pritchett, 1983, s. 72.
[1071] [1940] A.C. 934, Westlaw UK.

A/S Hansen-Tangens Rederi III V Total Transport Corp (The Sagona)[1072] davasında, yükleme işçilerinin çartererin temsilcisi olduğu ancak kaptanın kendisi tarafından gerçekleştirilmesi gereken işleri devretmemesi gerektiği, şayet devretmiş ise bundan kaynaklanan zararlardan sorumluluğun, kaptan donatanın temsilcisi olduğundan donatana ait olacağına hükmetmiştir[1073].

Görüldüğü üzere İngiliz mahkeme kararlarında, NYPE46 formunda yer alan Kloz 8 ve diğer formlarda yer alan buna benzer klozlar şu şekilde yorumlanmıştır: kaptan donatanın temsilcisidir ancak çartererin yükleme/istifi kendisi gerçekleştirmesi halinde meydana gelen zararlardan kendisi sorumlu olacaktır.

İngiliz mahkemesi tarafından verilen yakın tarihli kararların da bu yönde olduğu görülmektedir. 2018 yılında *Agile Holding v. Essar Shipping*[1074] uyuşmazlığına konu olayda, donatan *Agile Holdings Corporation*, *Maria* gemisini Tunus'tan Hindistan'a doğrudan indirgenmiş demir yükü taşımak üzere bir zaman çarteri sözleşmesiyle *Essar Shipping*'e bırakmıştır. Taraflar arasında NYPE 46 formu kullanılmıştır. Olayda, demir yükünün gemiye yüklenmesi sırasında konveyör kayışı ateş almış ancak yük memuru denetimden sonra yüklemeye devam edilebileceğini söylemiştir. Bu sırada ve yolculuk süresi boyunca ve yükün boşaltılması sırasında yük yanmaya devam etmiştir. Kararda mahkeme *Court Line, Ltd. v. Canadian Transport*[1075] davasına atıf yaparak, NYPE 46 formunda yer alan Kloz 8 uyarınca yükleme/istif işlemlerine ilişkin sorumluluğun çarterere geçtiğini belirtmiştir[1076].

[1072] [1984] 1 Lloyd's Rep. 194, Westlaw UK.
[1073] Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: *"… there may be some bussiness which, as between the owners and the charterers, the master ought to do himself, and delegate to the agents. If the master does nevertheless entrust such a task to the agents, then it may be that the agent's ommission to perform it would be an ommission on behalf of the owners and not on behalf of the charterers."* Girvin, 2011, s. 670; Coghlin vd., 2014, s. 252.
[1074] [2018] EWHC 1055 (Comm), Westlaw UK.
[1075] [1940] A.C. 934, Westlaw UK.
[1076] *"It is common ground that as a result of the decision in Court Line, Ltd. v. Canadian Transport(1940) AC 934, this clause is effective to transfer responsibility for all cargo handling from owner to charterer."*

Görüldüğü üzere, bu konuda farklı mahkeme kararları bulunmakta olup *Ülgener'*e göre, bu konuda genel olarak kabul edilen görüş, kloz uyarınca sorumluluğun kime ait olacağının söz konusu faaliyetler çarterere ait olsa da zarara sebep olan eylemin teknik olarak yükleme işlemlerine ilişkin mi yoksa geminin elverişliliğini sağlamaya ilişkin bir eylem olup olmadığına bakılarak belirlenmesi gerektiği yönündedir[1077]. Zarar teknik olarak yükleme işlemlerine ilişkin faaliyetler neticesinde meydana gelmişse sorumluluk çartererde olmalıdır. Ancak bu faaliyetler neticesinde meydana gelmekle beraber maksat geminin denize ve yola elverişliliğini sağlanması ise buna ilişkin sorumluluk fiili taşıyanda yani donatanda olacaktır[1078].

Son olarak uygulamada kullanılan bazı çarter parti formlarında çarterere yalnızca yükleme ve boşaltma işlemlerine ilişkin masraflar yüklendiği görülmektedir[1079]. Bu halde, *paramount* klozu ile Lahey Sözleşmesi uygulanacak hukuk olarak belirlenmiş olması halinde taşıyan, bu işlemler sırasında tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken makul özeni göstermekle yükümlü olacaktır[1080].

NYPE 93 formunda yer alan düzenlemede, yükleme ve boşaltmaya ilişkin işlemler bu işlemlere ilişkin sorumluluk da dahil olmak üzere çarterere devredilmiştir[1081].

Baltime 1939[1082] formunda yer alan düzenlemede ise "*arrange and pay*" ifadesi yer almaktadır. Buna göre, çarterer yükleme, istif ve boşaltma işlemlerini organize edecek ve masraflarını karşılayacaktır. Bu ifade sorumluluğun çarterere geçmesi bakımından yeterli bulunmaktadır. Nitekim Baltime 1939 formunun kullanıldığı

[1077] Ülgener, 1995, s. 120-121.
[1078] Her ne kadar gemiye alınacak kömürün masrafları çarterer tarafından karşılansa da gemiye yetersiz kömür nedeniyle geminin deniz elverişsiz olmasından gemi maliki/donatanın sorumlu olacağı yönünde bkz. Carver/Colinvaux, 1982, s. 484.
[1079] Bkz. Intertanktime Cl. 8.
[1080] Ülgener, 1995, s. 122.
[1081] Cl. 8/a- *The charterers shall perform all Cargo handling, including bu not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashing, discharging, and tallying, at their risk and expense, under the supervision of the Master.*
[1082] Baltime Cl 4, Lines 58-61.

The Flintermar[1083] davasında mahkeme, çarterer tarafından istihdam edilen yükleme/istif işçisinin kusuru neticesinde ikinci kaptanın yaralanmasından ötürü çartereri sorumlu tutmuştur.

Brys & Gylsen v. Drysdale[1084] davasında da benzer şekilde mahkeme, çarterpartide yükleme/istif işçilerinin istihdam edilmesine veya sağlanmasına ve buna ilişkin masrafların ödenmesine ilişkin "*employ and pay*" ya da "*provide and pay"* ifadelerinin yer alması halinde sorumluluğun çarterere geçeceğine, buna karşılık yalnızca masrafların çarterer tarafından ödendiği halde bunun sorumluluğun çarterere geçmesine yeterli olmayacağına hükmetmiştir.

4.4. *PARAMOUNT* KLOZU VE BU KLOZUN YOLCULUK VE ZAMAN ÇARTERİ SÖZLEŞMELERİNDEKİ ELVERİŞLİLİĞE İLİŞKİN KLOZLARA ETKİSİ

Yolculuk ve zaman çarteri sözleşmeleri için kullanılan standart formlarda yer alan *paramount* klozu ile uygulanacak hukukun belirlenmesi halinde, bu klozun matbu formlarda yer verilen diğer hükümlere etkisinin özellikle taşıyanın sorumluluğu ve taşıyan ile çarterer arasındaki sorumluluk paylaşımı bakımından değerlendirilmesi önemlidir.

Bu kapsamda çalışmanın bu bölümünde öncelikle *paramount* klozunun tanımı yapılacaktır. Yolculuk ve zaman çarteri sözleşmelerinde yer alan *paramount* klozlarının incelenmesi akabinde son olarak bu klozun formlarda yer alan denize elverişliliğe ilişkin klozlara ve taşıyanın sorumluluğuna etkisi ele alınacaktır.

4.4.1. *Paramount* Klozun Tanımı

Çarter sözleşmesinin tarafları sözleşmeye veya sözleşme uyarınca düzenlenecek konşimentolara uygulanacak hukuku kararlaştırarak sözleşmeye bu

[1083] *CV Scheepvaartonderneming Flintermar v Sea Malta Co Ltd (The Flintermar)*, [2005] 1 C.L.C. 40, Westlaw UK, Coghlin vd., 2014, s. 359.
[1084] (1920) 4 Ll. L. Rep. 24; Coghlin vd., 2014, s. 353.

yönde bir hüküm koyarlar[1085]. İşte belirli bir hukuka ya da düzene atıf yapan bu klozlara "*paramount* klozu"[1086] adı verilmektedir[1087].

Taraflar *paramount* klozuyla dilerlerse Lahey Sözleşmesi'ni, Lahey Visby Kuralları'nı, Hamburg Kuralları'nı, Rotterdam Kuralları'nı ya da bir ülkenin iç hukuk düzenlemesini uygulanacak hukuk olarak belirleyebilirler[1088]. Milletlerarası sözleşmelerin hükümleri, doğrudan emredici bir şekilde çarter partilere uygulanamayacaktır. Taraflar *paramount* klozu ile bu hükümlerin çarter partiler bakımından da uygulanmasını kararlaştırabileceklerdir[1089].

4.4.2. Yolculuk ve Zaman Çarteri Standart Formlarında Yer Alan *Paramount* Klozları

Yolculuk çarterinde en sık kullanılan standart formlardan biri olan Gencon formlarında, genel bir *paramount* klozuna yer verilmemiştir. Ancak yolculuk

[1085] Baatz, 2018b, s. 249.

[1086] "*Paramount*" kelimesi Türkçe "üstün, öncelikli" anlamlarına gelmektedir. Kelimenin anlamından da yola çıkarak sözleşmede yer alan diğer hükümlere göre *paramount* klozunda yer alan hukukun öncelikle uygulanacağına dair bkz. Selvig, 1961, s. 217; Türk hukukunda bu ibare üstünlük kaydı veya öncelik kaydı olarak tercüme edilmiştir. Üstünlük kaydı ibaresi için bkz. Z. Özgenç (2014). Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi. *Yayımlanmamış Doktora Tezi*, s. 158; Z. Özgenç (2018). Türk Hukuku'nda Navlun Sözleşmesine İlişkin Kanunlar İhtilafı Meseleleri. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi, 34(4), 243-310*, s. 270; Öncelik kaydı ibaresi için bkz. K. Atamer (2009). Yargıtay Kararları Işığında Deniz Ticareti ve Deniz Sigortası Hukukunda Güncel Sorunlar ve Gelişmeler. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s. 189; Atamer, 2013a, s. 127; Atamer, 2017, s. 533; Süzel, 2021, s. 334; G. Özçelik (2007). *Konişmentodan Doğan Kanunlar İhtilafı*. Yayımlanmamış Doktora Tezi, s. 174.

[1087] Ülgener, 2016, s. 273; Ülgener, 1995, s. 104; Bu kayıtların ilk kez ABD'de kullanıldığı daha sonra İngiltere ve İngiliz sistemini izleyen diğer devletlerce benimsendiğine ve kaydın amacının ABD ve İngiltere çıkışlı bütün taşımalarda Lahey Sözleşmesi hükümlerinin uygulanmasını sağlamak olduğuna ilişkin Atamer, 2017, s. 534; *Paramount* klozunun Lahey Sözleşmesi hükümlerinin konişmentoya uygulanmasını sağlayan kayıtlar olduğuna, milletlerarası sözleşme hükümlerinin çarter partilere uygulanmadığı, bu nedenle standart formlarda *paramount* klozlarıyla konişmento ve çarter partiye uygulanacak hukuk açısından uyum sağlanmasının amaçlandığına ilişkin bkz. Y. Baatz (2008). Clauses Paramount in Time Charters. *Legal Issues Relating to Time Charterparties* (Edt. by R. Thomas). London: Informa Law, s. 177.

[1088] Ülgener, 1995, s. 104.

[1089] Baatz, 2018b, s. 249; Cooke vd., 2014, s. 995; Türk mahkemeleri tarafından verilen kararlarda da *paramount* klozunun varlığı halinde tarafların iradelerine üstünlük tanınarak Lahey Sözleşmesi'nin uygulandığına ve bu karalara ilişkin bkz. Atamer, 2017, s. 534-535; Atamer, 2009, s. 189-190.

çarteri sözleşmesinde kullanılan standart formlardan bir başkası olan Asbatankvoy formunda *paramount* klozu yer almaktadır.

Asbatankvoy m. 20 (b) (i)'de yer alan *paramount* klozu[1090] uyarınca şayet konişmentonun tanzim edildiği yerde başka bir kanun, düzenleme veya kural uyarınca 1924 tarihli Lahey Sözleşmesi'ne yasal olarak etki tanınmamışsa, konişmento US COGSA 36 kurallarına tabi olacaktır. Düzenlemenin devamında, çarter partide veya konişmentoda yer alan bir hükümle bu kuralların çatışması halinde Lahey Sözleşmesi'nin uygulanacağı belirtilmektedir.

Yolculuk çarteri sözleşmesine ilişkin bazı standart formlarda[1091] yer verilen *paramount* klozların bazılarında ise Lahey Sözleşmesi'nin yalnızca çarter parti uyarınca düzenlenecek konişmentolara uygulanacağı yönünde hüküm bulunmaktayken, bazılarında ise Lahey Sözleşmesi'nin hem çarter parti hem de konişmento bakımından uygulanacağı belirtilmektedir[1092].

NYPE 46, 93 ve 2015 formlarına bakıldığında ise, bu formlarda yer alan *paramount* klozunda Lahey Visby Kuralları'na atıf yapıldığı görülmektedir.

Örnek verecek olursak, NYPE 46'da yer alan *paramount* klozu şu şekildedir:

"This bill of lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 157 16, 1936, which shall

---

[1090] "*This Bill of Lading shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Acts of the United States, approved April 16, 1936, except that if this Bill of Lading is issued at a place where any other Act, ordinance or legislation gives statutory effect to the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading at Brussels, August 1924, then this Bill of Lading shall have effect, subject to the provisions of such Act, ordinance or legislation. The applicable Act, ordinance or legislation (hereinafter called the "Act") shall be deemed to be incorporated herein and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the Owner of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under the Act. If any term of this Bill of Lading be repugnant to the Act to any extent, such term shall be void to that extent but no further."*

[1091] Bkz. Biscoilvoy 86, Bimchemvoy; Bu formlarda yer alan düzenlemelere ilişkin değerlendirme için bkz. Ülgener, 1995, s. 112.

[1092] *Paramount* klozu ile belirlenecek hukukun özellikle çarter partiler bakımından geçerli olabilmesi için bunun mutlaka açık bir şekilde ortaya konması gerektiği yönünde bkz. Ülgener, 2016, s. 276.

be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further."

NYPE46'da yer alan *paramount* kloza bakıldığında *"this bill of lading*" Türkçe tercümesiyle "bu konişmento" ifadesi karşımıza çıkmaktadır. Bu durumda çarter partiye mi yoksa bu çarter parti uyarınca düzenlenecek konişmentoya mı, yok her ikisine de mi USCOGSA uygulanacağı açık değildir.

Anglo-Saxon Petroleum Company, Ltd. v. Adamastos Shipping Company, Ltd. davasında, taraflar arasındaki çarterpartide ilişikte yer alan paramount klozun uygulanacağı belirtilmiş olup paramount klozu NYPE46'da yer alan paramount klozunun aynısıdır. Lordlar Kamarası kararında tarafların iradelerinin bu yönde olduğu belirtilmiş ve "*this bill of lading*" ifadesini "*this charterparty*" olarak okuyarak çarterpartiye USCOGSA kurallarının uygulanacağına hükmetmiştir[1093]. Bu davadan yola çıkarak taraflar arasında kullanılan form NYPE46 formuysa, bu çarterpartiye USCOGSA kuralları uygulanır demek mümkün olabilecektir[1094].

Güney Kaliforniya Bölge Mahkemesi'nde görülen *The Egg Harbor*[1095] davasında ise, uyuşmazlıkta taraflar arasında yer alan çarterpartideki *paramount* klozu şu şekildedir:

"All bills of lading issued hereunder shall have effect subject to the provisions of the Carriage of Goods by Sea Act of the United States, approved April 16, 1936,…"

Mahkeme, *paramount* klozunda açıkça yer alan "bu çarterparti uyarınca düzenlenen konişmento" ifadesine rağmen çarterpartiye de USCOGSA

[1093] Bu karara ilişkin değerlendirme için bkz. Baughen, 2015, s. 196; Baatz, 2008, s. 180.
[1094] Pritchett, 1983, s. 88; Ülgener, 2016, s. 277.
[1095] *Standard Oil Co. Of California v. United States et. al.* 59 F. Supp. 100 (1945).

hükümlerinin uygulanacağına hükmetmiştir. Bu karar öğretide haklı bir şekilde eleştirilmiştir[1096]. Zira burada açık bir şekilde kuralların çarter parti uyarınca düzenlenecek konşimentoya uygulanacağı belirtilmiştir. Nitekim Güney NewYork Bölge Mahkemesi tarafından verilen *Nissho-Iwai Co, Ltd. v. M/T Stolt Lion*[1097] davasında *The Egg Harbor* uyuşmazlığında gösterilen gerekçe özellikle reddedilmiştir.

Öncelikle belirtmek gerekir ki, mahkeme kararları bu konuda değişkenlik göstermektedir. İngiliz mahkemesi tarafından görülen *Marifortuna Naviera v. Government of Ceylon*[1098] uyuşmazlığında, mahkeme, *paramount* klozları bakımından ikili bir ayırım yapmıştır. Çarter partide yer alan *paramount* klozunun lafzına göre etkisinin belirlenmesi gerektiğini belirten mahkeme, yalnızca *paramount* klozunda *"Lahey Sözleşmesi uygulanacaktır*" ifadesinin yer alması halinde, Lahey Sözleşmesinin konişmentonun ya da çarter partinin bir parçası haline geldiğini, bunu daha geniş yorumlamamak gerektiğini söylemiştir. Ancak *Yargıç Mocatta*'ya göre, *paramount* klozunda aşağıda yer alan ifadenin bulunması durumunda tarafların amacı, çarter parti ya da konişmentoda yer alan bir hükümle Lahey Sözleşmesi hükümlerinin çatışması halinde Lahey Sözleşmesi hükümlerine üstünlük tanınmasıdır. Bahsi geçen kloz şu şekildedir:

"… and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any rights or immunities or an increase of any of its responsibilities under said Act. If any term of (the contract to which the clause applied)… be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further."

Hükümde açıkça çarter partide veya konişmentoda yer alan bir hükümle Lahey Sözleşmesi'nin çatışması halinde Lahey Sözleşmesi'nin uygulanacağı

[1096] Pritchett, 1983, s.90; **;**Kuralların çarter parti için de geçerli olmasının istenmesi halinde tarafların bunu açık bir şekilde belirtmesi gerektiği yönünde bkz. Ülgener, 1995, s.112; *Paramount* klozunda açık bir şekilde sözleşme için geçerli olduğu ortaya konmamışsa, bu halde tarafların mutlaka atıf yoluyla sözleşmede matbu veya sonradan eklenecek şekilde bir kloz bulundurmaları gerektiği yönünde ve bu kloz bakımından verilen örnek için bkz. Ülgener, 2016, s. 77.
[1097] 719 F.2d 34 (2d Cir. 1983).
[1098] [1970] 1 Lloyd's Rep. 247, Westlaw UK.

belirtilmiştir. Mahkemeye göre yalnızca böyle bir hükmün varlığı halinde Lahey Sözleşmesi'ne üstünlük tanımak mümkün olabilecektir.

Buna karşılık, bazı İngiliz Mahkemesi kararlarında böyle bir hükmün varlığı aranmaksızın yalnızca *paramount* klozunun yer alması *paramount* klozu uyarınca belirlenen kurallara üstünlük tanınmasına yetmiştir. Örneğin *Agios Lazar*us[1099] kararında, Gencon formuna daktiloyla eklenmiş bir genel *paramount* klozunun varlığı halinde -Lahey Sözleşmesi hükümlerine üstünlük tanınacağına dair açık bir irade beyanı olmasa bile- *paramount* klozuyla atıf yapılan kuralların çarter partide yer alan hükümlerle çelişmesi durumunda Lahey Sözleşmesi hükümlerine öncelik verileceğine hükmetmiştir[1100]. Bu mahkeme kararında, hâkimlerden yalnızca *Lord Shaw* kararında bu kurallara öncelik tanınmasının nedeninin *paramount* klozunun daktiloyla yazılması olduğunu vurgulamıştır[1101].

The Aquacharm[1102] uyuşmazlığında İngiliz Mahkemesi bir adım öteye giderek, matbu formlarda yer alan *paramount* klozuna da çarter partide yer alan hükümlere göre üstünlük tanımıştır. Davada, *Lord Denning* taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu bakımından NYPE 46 formunda denize elverişliliğe ilişkin daha detaylı hükümler yer almasına rağmen *paramount* klozu uyarınca bu sorumluluğa ilişkin Lahey Sözleşmesi'nin belirleyici olacağına hükmetmiştir[1103].

NYPE formları açısından mahkemelerin bir zorluk yaşamayacağını söylemek mümkündür. Zira hem NYPE 46, hem NYPE 93 hem de NYPE 2015 formlarında yer alan *paramount* klozunda açık bir şekilde kurallarla çarter parti veya

[1099] *Nea Agrex SA v Baltic Shipping Co Ltd*, [1976] Q.B. 933, Westlaw UK.
[1100] Olayda çarter partide yalnızca *paramount* klozunun yer aldığı, bu kloz uyarınca hangi hukukun uygulanacağının açık bir şekilde yer almadığı, mahkemenin bunu yeterli bulduğu ve gerekçe olarak da yirmi yılı aşkındır *"general clause paramount"* ifadesi ile Lahey Sözleşmesi veya LVK'nın uygulanmasının amaçlandığının bilindiği gösterilmekle beraber yine de tarafların sözleşmeye uygulanacak hukukuk LVK olmasını istediği hallerde bunu açıkça yazmalarının yerinde olacağına ilişkin bkz. Baatz, 2018b, s. 259.
[1101] Pritchett, 1983, s. 93.
[1102] Kararın künyesi için bkz. dn. 513.
[1103] Pritchett, 1983, s. 94.

konişmento hükümlerinin çelişmesi halinde *paramount* klozu uyarınca atıf yapılan kuralların uygulanacağı ifade edilmektedir. Yukarıda da açıklandığı üzere, İngiliz Mahkemesi kararlarında bu ifadenin yer almadığı genel *paramount* klozlarına bile üstünlük tanımıştır. Öyleyse, verilen mahkeme kararları çerçevesinde şu sonuca varmak mümkün olacaktır; taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirme borcu bakımından, *paramount* klozunun varlığı halinde, *paramount* klozunun çarter parti bakımından da uygulanacağı belirtilmişse *paramount* klozunda yer alan kurallara, çarterparti hükümlerine göre üstünlük tanınmaktadır.

4.4.3. *Paramount* Klozunun Teslim *(Delivery)* Klozuna Etkisi

Zaman çarteri sözleşmesinde, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale hangi anda getirmesi gerektiği hususu tartışmalıdır. Yolculuk çarteri sözleşmesinde uygulanacak hukuk olarak Lahey Sözleşmesi ya da LVK'nın kararlaştırılması halinde, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu yolculuk öncesinde ve başlangıcında söz konusu olacaktır. Ancak zaman çarteri sözleşmesinde, gemi bir süreliğine çartererin ticari yönetimine bırakılmıştır. Bu halde, teknik yönetimi elinde bulunduran donatan/taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun zamanının, zaman çarteri süresi içinde gerçekleştirilen her yolculuk başlangıcında mı yoksa yalnızca teslim anında mı olduğu da açık değildir[1104].

LVK uyarınca taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirme borcu yolculuk başlangıcında ve her bir yolculuk için söz konusu olacaktır. Örneğin NYPE formlarında taşıyanın bu borcu sadece geminin teslimi sırasında söz konusu olacak şekilde düzenlenmiştir[1105]. Bu durumun değerlendirildiği *The Aquacharm* uyuşmazlığında *Lord Denning,* sözleşmenin Lahey/Lahey-Visby Kurallarına tâbi tutulduğuna, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma

[1104] Eder vd., 2015, s. 442; *Paramount* klozunun zaman çarterine eklenmesiyşe beraber çartererin taşıtan, gemi maliki/donatanın ise taşıyan sıfatlarını alacağına dair bkz. Bauer, 1975, s. 1009.
[1105] LVK uyarınca zaman çarteri sözleşmesi süresi içinde gerçekleşen her bir yolculuk için taşıyanın gemiyi sefere elverişli hale getirme borcu olduğunun kabul edilmesinin daha isabetli olduğu yönünde bkz. Eder vd., 2015, s. 442.

borcunun bir özen borcu olduğuna ve bu borcun sadece geminin tesliminde değil zaman çarteri sözleşmesi kapsamında gerçekleştirilen bütün yolculuk başlangıçlarında söz konusu olacağına hükmetmiştir[1106].

Buna karşılık, *Hermosa*[1107] davasında yargıç *Mustill J.*, Lahey Sözleşmesi'nin zaman çarteri sözleşmesi bakımından uygulanmasının çok kolay olmadığını, zira bu sözleşmede geminin belirli bir süreliğine tahsis edildiğini ve bu sürenin tamamı için para ödendiğini ve zaman çarteri sözleşmelerinde yer alan hükümlerde geminin denize elverişliliğinin sadece geminin teslimi sırasında bulunması gerektiğinin kararlaştırıldığını söylemiştir. Bu nedenle *Adamastos* uyuşmazlığında taraflar arasındaki sözleşmenin bir yolculuk çarteri sözleşmesi olduğu, aynı yorumun bu uyuşmazlık bakımından uygulanamayacağı belirtilmiştir. Ancak söz konusu uyuşmazlıkta geminin teslimi sırasında gemi denize, yola ve yüke elverişli olmadığından Lahey Sözleşmesi uyarınca taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunu yerine getirmediğine hükmedilmiştir[1108].

Öyleyse, taraflar çarter sözleşmelerinde bir *paramount* klozuyla Lahey Sözleşmesi'ni uygulamayı kararlaştırdıklarında, taşıyanın Lahey Sözleşmesi'nde olduğu gibi her bir seferin başlangıcından gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun bulunup bulunmadığı bakımından yargı kararlarında yeknesaklığın olmadığını söylemek mümkündür. Öğretide de bu konuda görüş birliği bulunmamaktadır. Bir görüş[1109], zaman çarteri sözleşmesinde gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun sadece teslim sırasında söz konusu olacağını ileri sürmekte iken; katıldığım diğer görüş[1110] uyarınca, bu yükümlülüğün zaman çarteri içerisinde gerçekleşen her bir sefer başlangıcında söz konusu olması gerekmektedir. Zira çarter parti uyarınca zaman çarteri sözleşmesi süresince gerçekleşen her sefer için sefer başlangıcında bir konişmento tanzim edilecektir ve

[1106] Kassem, 2006, s.100; Coghlin vd., 2014, s. 627.
[1107] *Chilean Nitrate Sales Corp v Marine Transportation Co,* [1980] 1 Lloyd's Rep. 638, Westlaw UK.
[1108] Coghlin vd., 2014, s. 627; Wilson, 2010, s. 13; Clarke, 1977, s. 495.
[1109] Carver/Colinvaux, 1982, 121-122; Sözer, 1975, s. 70; Wilson, 2010, s. 12; Çakalır, 1989, s. 86.
[1110] Baatz, 2018a, s. 133; Eder vd., 2015, s. 442; Baatz, 2018b, s. 275; Baatz, 2008, s. 189.

standart formların hemen hepsinde yer alan *paramount* klozları uyarınca Lahey Sözleşmesi veya LVK, uygulanacak hukuk olarak kararlaştırılmış olacaktır[1111].

Son olarak belirtmek gerekir ki, zaman çarteri veya yolculuk çarteri formlarında yer alan teslim klozlarında, geminin teslim sırasında elverişli olması yönünde taşıyan bakımından bir garanti sorumluluğu öngörülmesi halinde, bu yükümlülüğünün *paramount* klozunu ile birlikte değerlendirilerek *paramount* klozunun bunu bir özen yükümlülüğü haline getirdiği kabul edilmektedir[1112]. Nitekim İngiliz Mahkemesi tarafından verilen 2008 tarihli *The Petroleum Oil and Gas Corporation of South Africa Ltd. v. FR8 Singapore Pte Ltd. (The Eternity)* kararında bu husus bir kez daha teyit edilmektedir. Uyuşmazlığa konu olan taşımada BPVoy4 formu kullanılmıştır. Formda inert gaz[1113] sisteminin yolculuk süresince de çalışır vaziyette olacağına dair donatanın garanti sorumluluğu olduğu yönünde bir kloz ve *paramount* klozu bir arada bulunmaktadır. Mahkeme kararında, NYPE formunu örnek vererek, donatan/taşıyanın garanti sorumluluğu olduğunu öngören bir kloz ile *paramount* klozunun aynı anda yer alması halinde *paramount* klozunun bir ihtilaf yaratmadığı, bu kloz ile taşıyanın borcunun yolculuk öncesinde makul özen borcu haline geldiğini ifade etmiştir[1114].

[1111] Eder vd., 2015, s. 442.
[1112] Baatz, 2018b, s. 272; T. Nikaki (2008). The Allocation of Cargo Claims in NYPE Charterparties. *Legal Issues Relating to Time Charterparties* (Edt. by R. Thomas). London: Informa Law, s. 226.
[1113] Baca gazı gibi yetersiz oksijene sahip ve hidrokarbonların yanmasını desteklemeyen bir gaz veya gazların karışımı. Tanım için bkz ISGOTT, 2006, s. xxviii.
[1114] *There is in my judgment a direct analogy with the terms of NYPE standard form. This imposes an apparently unqualified and absolute obligation to deliver the vessel "in every way fitted for the service" and to "keep the vessel in a thoroughly efficient state". Yet it is well established that the effect of clause 24 of the standard form which contains a clause paramount is not to establish any conflict but replaces those obligations with an undertaking that due diligence will be exercised to make the vessel seaworthy before and at the beginning of each voyage. Petroleum Oil & Gas Corp of South Africa (Pty) Ltd v FR8 Singapore PTE Ltd (The Eternity)*, 2008 WL 4552900, Westlaw UK.

4.4.4. *Paramount* Klozunun Zaman Çarteri Formlarında Yer Alan ve Geminin Bakım ve Muhafazası (*Maintenance)* Klozuna ve Taşıyanın Sorumluluk Türüne Etkisi

Zaman çarteri formlarında yer alan geminin yolculuk süresince bakım ve muhafazasının yapılması gerektiğine ilişkin *maintenance* klozlarının uygulanacak hukukun Lahey Sözleşmesi ya da LVK olarak belirlenmesi halinde tekrar değerlendirilmesi gerekecektir.

Geminin bakım ve muhafazasının yapılmasına ilişkin klozun ayrı bir madde de mi yoksa denize, yola ve yüke elverişliliğe ilişkin madde içerisinde mi düzenlendiğinin de sorumluluğun değerlendirilmesi bakımından önem taşıdığı belirtilmektedir. Denize, yola ve yüke elverişliliğe ilişkin maddede düzenlenmesi halinde, sözleşmede denize, yola ve yüke elverişliliğin bir garanti sorumluluğu mu yoksa bir özen yükümlülüğü mü olarak düzenlendiği belirleyici olacakken; ayrı bir maddede düzenlenmesi halinde denize, yola ve yüke elverişlilik bir garanti sorumluluğu olarak düzenlenebilecek olup, taraflar dilerlerse geminin bakım ve tutumunun sağlanması bakımından bir özen yükümlülüğü[1115] öngörebileceklerdir[1116]. Burada, bu klozun düzenleniş şekline ve lafzına bakarak tarafların iradelerinin ne yönde olduğunun belirlenmesi gerektiği ifade edilmektedir.

Uygulanacak hukuk olarak Lahey Sözleşmesi'nin belirlendiği hallerde, taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun emredici nitelikte olduğundan bahisle, taşıyanın sorumluluğunu daraltan kayıt ve şartların kesin olarak geçersiz olacağını söylemek mümkündür. Buna karşılık, taşıyanın sorumluluğunu genişleten kayıt ve şartlar geçerli olacaktır. Geminin bakım ve tutumunun yolculuk süresince de devam edecek olan bir garanti sorumluluğu olarak

[1115] Örneğin Shelltime 4 formunda "*Duty to maintain*" başlıklı 3(a) maddesinde *"due diligence"* ifadesi kullanarak açıkça bunun bir özen yükümlülüğü olduğu ifade edilmiştir.
[1116] Kassem, 2006, s. 97; NYPE formlarında yer alan geminin bakım ve tutumunun yapılmasına ilişkin klozun taşıyana bir garanti sorumluluğu değil özen yükümlülüğü getirdiği yönünde bkz. Coghlin vd., 2014, s. 238.

kararlaştırılması Lahey Sözleşmesi veya LVK'ya bir aykırılık teşkil etmeyecektir. Sözleşmede hem bu kuralların uygulanacağına dair bir kloz hem de taşıyanın sorumluluğunu genişleten bir kloz olduğunda bir çelişki söz konusu olacaktır. Tarafların iradesinin ne yönde olduğunun açık olduğu hallerde bir tartışma olmayacak iken[1117], her iki klozun da matbu olarak sözleşmede yer alması halinde hangisine üstünlük tanınacağını belirlemek gerekecektir[1118],[1119].

NYPE formlarının zaman çarteri sözleşmesinde kullanılmış olması halinde, bu çelişkiyi çözümlemek kolay olacaktır. Zira bu formlarda yer alan *paramount* klozunun son cümlesinde açık bir şekilde yer alan düzenlemelerin taşıyanın Lahey Sözleşmesi'nden doğan haklarından feragat ettiği anlamına gelmediği veya Lahey Sözleşmesi uyarınca öngörülen sorumluluğunu genişletmediği ifade edilmektedir. Bu çerçevede, NYPE formunda yer alan *paramount* klozu ve bu klozların kullanıldığı diğer formlarda, Lahey Sözleşmesi veya LVK'ya atıf yapılması halinde taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirme borcu sadece yolculuk başlangıcında bir özen yükümlülüğü olarak karşımıza çıkacaktır. Geminin bakım ve tutumunun yapılması gerektiğine ilişkin bir garanti sorumluluğu öngörülse dahi bu klozda yer alan ifade uyarınca taşıyanın sorumluluğunun yalnızca Lahey

[1117] Taraflar açık bir şekilde *paramount* klozunun aksine bir düzenlemeyi sözleşmeye sonradan ekler ve *paramount* klozunun geçerli olmayacağını belirtiler ise, bu halde tarafların açık iradesinin bu yönde olduğundan bahisle *paramount* klozuna yerine tarafların iradesine üstünlük tanımak gerekeceğine yönünde bkz. Ülgener, 2016, s. 282; Örneğin çarterpartide "Burada aksine herhangi bir hüküm bulunsa bile" *("Notwithstanding anything else to the contrary herein")* ifadesinin yer alması halinde bu şekilde başlayan kloza *paramount* klozu uyarınca uygulanacak kurallardaki düzenlemeye nazaran öncelik verilmesi gerektiği yönünde bkz. Cooke vd., 2014, s. 1000.

[1118] Son verilen mahkeme kararlarında matbu halde eklenen *paramount* klozunun diğer matbu klozlara göre öncelikli olduğu ve hatta sonrada eklenen tüm şartlar bakımından da etkisi bulunduğu yönünde bkz. Ülgener, 2016, s. 281.

[1119] İngiliz Mahkemesi tarafından verilen *The Fjord Wind* davasında, standart yolculuk çarter formlarından biri olan Norgrain formu kullanılmış, bu formda yer alan Kloz 1'de geminin sağlam, dayanıklı ve her anlamda çıkacağı yolculuk için elverişli olması gerektiği düzenlenmiştir. Formda yer alan Kloz 35'te taşıyanın yolculuk öncesinde ve başlangıcından gemiyi elverişli halde bulundurmak için makul özeni gösterme yükümlülüğü olduğu yönünde bir hüküm bulunmaktadır. Yargıç kararında, Kloz 35'in çarter partide yer almaması halinde bunun bir garanti sorumluluğu olacağı ancak bu klozla beraber değerlendirildiğinde taşıyanın yalnızca yolculuk öncesinde ve başlangıcında gemiyi elverişli hale getirmek için makul özen borcu olduğuna hükmetmiştir. *Adamastos* davasında, karşı görüş bildiren *Lord Morton*, gemiyi sefere elverişli halde bulundura borcu çarter partide yer alan bir klozla sınırlandırılabiliyorsa, bu ancak çarter partide bunun açık bir şekilde belirtilmesiyle mümkün olabilecektir demektedir. Diğer bir ifadeyle, *Lord Morton* tarafların iradelerinin bu yönde olduğunun açık bir dille çarter partide belirtilmesi gerektiğini söylemektedir.

Sözleşmesi'nde öngörüldüğü haliyle yolculuk başlangıcında bir özen yükümlülüğü olduğunun kabulü gerekecektir.

4.4.5. *Paramount* Klozunun FIO(S)(T) ve *Employment and Agency* Klozlarına Etkisi

Çarter partide aksi yönde bir hüküm bulunmadığı takdirde yükleme, boşaltma ve istif işlemleri taşıyana ait olacaktır[1120]. Buna karşılık taraflar çarter partiye koyacakları bir kloz ile yükleme, boşaltma ve istif işlemlerinin çarterere ait olabileceğini kararlaştırabileceklerdir[1121].

Çalışmanın konusu bakımından değerlendirilmesi gereken, sözleşmede FIO(S)(T) veya *employment and agency* klozu ve *paramount* klozunun bir arada yer alması halinde yükleme ve boşaltma işlemleri gerçekleştirilirken özellikle yükleme ve istif işlemleri neticesinde geminin denize, yola ve yüke elverişsiz hale gelmesi halinde sorumluluğun kime ait olacağıdır[1122].

Sorumluluğun çarterere mi yoksa donatana mı ait olacağı konusuna değinmeden önce belirtmek gerekir ki, yükleme boşaltma işlemlerine ilişkin sorumluluğun çarterere ait olacağı yönündeki klozlar LVK m. 3 f. 8 uyarınca geçersiz sayılmayacaktır[1123]. Nitekim bu husus İngiliz Mahkemesi tarafından

---

[1120] Nikaki, 2007, s. 29; Türk hukuku uyarınca da, aksine bir sözleşme yok ise kural olarak yükleme ve boşaltma işlemleri taşıyana aittir. Nitekim TTK m. 1143 uyarınca da yükleme giderlerinin taşıyana ait olacağı belirtilmektedir. Buna ilişkin olarak bkz. Sözer, 2019, s. 413; Kaner, 2018, s. 315; Rotterdam Kuralları m. 13 f. 1 uyarınca, eşyanın teslim alınması, yüklenmesi, elden geçirilmesi, istiflenmesi ve boşaltılması işlemlerinin taşıyan tarafından yapılacağı ve onun sorumluluğunda olduğu hüküm altına alınmış; hükmün ikinci fıkrasında bu işlemlerin taşıyan veya gönderilen tarafından da yapılacağının kararlaştırılabileceği, bu yönde yapılan anlaşmaya sözleşme kayıtlarında atıfta bulunulabileceği belirtilmiştir. Rotterdam Kurallarında yer alan bu maddeye ilişkin değerlendirme için bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 91-92; Süzel, 2014, s. 330 vd.; Rotterdam Kuralları'nda yer alan bu düzenlemenin büyük ölçüde İngiliz mahkemesi kararlarıyla uyumlu olduğu, sözleşmede bu kayıtların yer alması halinde taşıyanın Rotterdam Kuralları uyarınca belirlenen sorumluluğunun devam ettiği diğer bir ifadeyle, bu klozlar nedeniyle boşaltmadan önce taşıyanın sorumluluğunun sona ermediği yönünde bkz. Katsivela, 2010, s. 456.

[1121] Kaner, 2018, s. 315. Bu klozların yorumunda yerel adet ve liman teamüllerinin etkili olduğu yönünde bkz. Sözer, 2019, s. 416.

[1122] FIO(S)(T) klozlarının varlığı halinde bu işlemlere ilişkin masrafların taşıtana devrolduğuna dair bkz. Ülgener, 2010, s. 318; Süzel, 2014, s. 315.

[1123] Nikaki, 2007, s. 29-30; C. Debattista (2008). Cargo Claims and Bills of Lading. *Maritime Law.* London: Informa Law by Routledge, s. 204; Akıncı, 1968, s. 348; İngiliz hukukunda ve mahkeme

verilen *Pyrene Company Ltd. v. Scindia Steam Navigation Company*[1124] kararında da Yargıç *Devlin J*. tarafından ortaya konmuştur. Yargıç, LVK m. 3 f. 2'de yer alan taşıyanın taşınan eşyayı "uygun ve özenli bir şekilde" *("properly and carefully*") yüklemesi gerekmesi yönündeki düzenlemenin yüklemenin yalnızca taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi gerektiği anlamına gelmediğini, bu işlemlerin taşıyan tarafından gerçekleştirildiği hallerde taşıyanın uygun ve özenli bir şekilde davranması gerektiğini düzenlediğini ifade etmiştir.

Bu nedenle, çarter partilerde yer alan çartererin yükleme, istif ve boşaltma işlemlerine ilişkin sorumluluğu devraldığı yönündeki düzenlemeler LVK m. 3 f. 8 uyarınca taşıyanın sorumluluğunu kaldırdığı ya da kısıtladığından bahisle geçersiz sayılmayacaktır[1125] [1126].

Yolculuk çarteri sözleşmelerinde sıklıkla kullanılan Gencon 76 formlarında, yükleme ve istif işlemlerinin taşıtan tarafından gerçekleştirilmesi kararlaştırılmış olsa dahi taşıyana, talep edilmesi halinde yükleme sırasında kullanılacak vinçler ve vinçleri kullanacak kişiler bakımından bazı yükümlülükler getirildiği görülmektedir[1127]. Buna karşılık Gencon 94 formunda yer alan düzenleme daha

kararlarında yükleme, boşaltma ve istif faaliyetlerinin taşıtana devredileceğinin kabul edildiğine ve Avustralya, Hindistan ve Pakistan'da da aynı yönde kararlar verildiğine ilişkin bkz. Tetley, 2008, s. 1255-1256; Alman ve Türk hukukunda da bu görüşün benimsendiğine ilişkin bkz. Atamer, 2011, s. 291.

[1124] [1954] 2 W.L.R. 1005, [1954] 2 Q.B. 402, Westlaw UK. Bu karara ilişkin değerlendirme için bkz. Atamer, 2011, s. 291; Tetley, 2008, s. 1255; Treitel/Reynolds, 2011, s. 123; Baughen, 2015, s. 28; Süzel, 2014, s. 323.

[1125] *Jindal Iron & Steel Co Ltd v Islamic Solidarity Shipping Co Jordan Inc.* [2005] 1 W.L.R. 1363 davasında da aynı yönde karar verilmiştir. Westlaw UK.

[1126] Buna karşılık ABD, Fransa ve Kanada'nın bulunduğu bazı devletler tarafından verilen mahkeme kararlarında taşıyanın LVK m. 3 f. 2 uyarınca yükleme, boşaltma, elden geçirme ve istif işlemlerini yaparken yalnızca özen göstermesinin değil; bu işlerin kendisi tarafından gerçekleştirilmesi gerektiğinin de emredici şekilde düzenlendiği şeklinde hükmün yorumlandığına ve şayet hüküm bu şekilde yorumlanırsa FIO/FIOS kayıtlarının gönderilen bakımından geçersiz olacağına ilişkin bkz. Atamer, 2011, s. 289. ABD hukukunda bu hususun tartışmalı olduğu, *Tetley'e* göre taşıyanın ancak meydana gelen zararın yalnızca yükletenin eylemleri neticesinde meydana geldiğini ispat etmesi veya zararın hiçbir şekilde kendisinin veya adamlarının kusuru neticesinde meydana gelmediğini ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulabileceğine ilişkin bkz. Tetley, 2008, s. 1260. ABD, İngiliz, Alman ve Türk hukukunda verilen mahkeme kararları ve bunlara ilişkin değerlendirme için bkz. Süzel, 2014, s. 318 vd. Bu hususta İngiliz, Fransız ve Türk hukukuna ilişkin değerlendirmeler ve yargı kararları için bkz. Amasya, 1994, s. 234 vd.

[1127] Bkz. Gencon 76 Cl 5 (b); Gencon 94 Cl 5 (b).

farklıdır. Zira Gencon formunda açık bir şekilde yükleme ve boşaltma sırasında taşıyanın kendi adamlarının kusurundan ileri gelen zararlardan dahi çartererin sorumlu olduğu belirtilmektedir. Taşıyanın adamı olmayan istif işlemlerini gerçekleştiren kimselerin ve vinç operatörünün kusurundan ötürü meydana gelen zararlardan da çartererin sorumlu olacağı ayrıca ifade edilmiştir. Buna karşılık, maddenin son cümlesinde bahsi geçen kimselerin kaptanın nezaretinde faaliyette bulunacakları ifade edilmektedir.

Zaman çarteri formlarına bakıldığında ise, NYPE 46 formunda sorumluluğa ilişkin herhangi bir düzenleme yer almazken, yükleme, boşaltma ve istif işlemlerinin çarterer tarafından kaptanın nezaretinde gerçekleştirileceği belirtilmektedir[1128]. NYPE 93 formunda ise, sorumluluğun çarterer de olduğu belirtilmekte, buna karşılık bu işlemlerin yine kaptanın nezaretinde gerçekleştirileceği ifade edilmektedir.

Formlarda yer alan bu düzenlemeler sorumluluk bakımından tek başına dahi yeterince açık değilken, çarter partilerde yer alan *paramount* klozuyla beraber uygulanacak hukukun Lahey Sözleşmesi veya LVK olarak belirlenmesi halinde daha da karışık hale gelmektedir. Ayrıca belirtmek gerekir ki, Gencon formlarında matbu bir *paramount* kloz yer almamakta buna karşılık NYPE formlarında matbu bir *paramount* klozu yer almaktadır[1129].

Sorumluluğun kime ait olacağının değerlendirilmesi bakımından yükleme/istif işçilerinin ve özellikle zaman çarteri sözleşmesinde kaptanın kimin hizmetlisi veya görevlisi sayılacağına göre bir ayırım yapıldığı ve mahkeme kararlarında buna göre karar verildiği görülmektedir. Bu ayrım zaman çarteri sözleşmeleri bakımından önem taşımaktadır. Zira zaman çarteri sözleşmelerinde teknik yönetim donatanda kaldığından, kaptanı istihdam eden donatan olmakta ve fakat ticari yönetim çartererde olduğundan kaptanın fiillerinden kimin sorumlu olacağı meselesi önem taşımaktadır. Belirtmek gerekir ki, değerlendirmeler öncelikle çarter partinin

[1128] NYPE 46 Cl 8; NYPE 93 Cl 8 (a).
[1129] NYPE 46 Cl 24; NYPE 93 Cl 31 (a).

tarafları arasında sorumluluğun kime ait olacağı bakımından yapılacaktır. Zira üçüncü kişi yükle ilgiliye karşı zaman çarteri sözleşmesinde donatan sıfatına sahip olan tahsis eden fiili taşıyan sıfatıyla sorumlu olacaktır[1130].

Hem FIO(S)(T) klozlarında hem de *employment and agency* klozunda elverişlilik kapsamında taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesinde kaptanın nezaretinde faaliyette bulunulmasının *paramount* klozunun da etkisiyle donatanın sorumluluğunun üzerinde nasıl bir etkisi olacağının incelenmesi gerekmektedir[1131].

Yükleme ve istif işçilerinin çartererin temsilcisi olarak kabul edildiği *Court Line, Ltd. v. Canadian Transport*[1132] davasına konu olayda yukarıda da belirtildiği üzere NYPE 46 formu kullanılmış, Lordlar Kamarası bu formda yer alan *"Employment and Agency*" klozunun lafzının çarterere sorumluluğu devredecek genişlikte olduğuna hükmetmiştir[1133]. Bu kararda, klozda yer alan "*under the supervision of the Captain*" Türkçe tercümesiyle "*kaptanın nezareti altında*" ifadesinin ne anlama geldiği, bu ifadenin klozda yer alması halinde sorumluluğun donatana atfedilip atfedilemeyeceği tartışılmıştır. Buna göre, Lordlar Kamarası kararında yükleme ve istif işlerinin emniyetli bir şekilde yapılmasının çartererlerin donatana karşı temel görevlerinden biri olduğu maddede yer alan "*kaptanın nezaretinde"* ifadesi ile çartererlerin yükleme ve istifi özenle gerçekleştirme görevlerinin donatana devredilmeyeceğine, "*kaptanın nezaretinde"* ifadesinin kaptana bu işlemlere nezaret etme yükümlülüğü değil bu işlemlere nezaret etme hakkı verdiğine hükmetmiştir. Kararda, donatanın ancak kaptan gerçekten yükleme/istif işlemlerine nezaret etmişse ve yükler kaptanın kusuruyla veya kaptanın nezareti neticesinde kötü istiflenmişse ve çarterer zararın bunlardan ötürü

[1130] Bkz. 4. Bölüm 4.3.2.1. numaralı başlık altındaki fiili taşıyana ilişkin açıklamalar.
[1131] Şayet yükleme ve istif işçileri çartererin yardımcı şahsıysa, kaptanın yükleme ve istife müdahale edip etmemesi gerektiği, müdahale etmiş ise kaptanın kusuru neticesinde meydana gelen zarardan donatanın mı yoksa çartererin mi sorumlu olacağının özellikle klozlara eklemeler yapıldığında daha da karışık hala geldiğine dair bkz. J. Weale (2018). Cargo Liabilities Under the New York Produce Exchange Time Charter and the Inter-Club Agreement. *Charterparties- Law, Practice and Emerging Legal Issues* (Edt by. Soyer/Tettenborn*).* Oxon: Informa Law by Routledge, s. 105.
[1132] [1940] A.C. 934, Westlaw UK.
[1133] Nikaki, 2007, s. 32; Davanın her aşamasında mahkemenin bu klozun sorumluluğu da çarterere devredildiğine kanaat ettiği yönünde bkz. Weale, 2018, s. 104.

meydana geldiğini ispat ederse veya kaptan geminin niteliği gereği belirli şekilde istifin yapılması gerektiğini biliyor veya bilmesi gerekiyor ancak bu hususta çartereri bilgilendirmiyorsa sorumlu tutulabileceği belirtilmiştir.

Öyleyse, FIO(S)(T) klozunun sözleşmede yer alması ve yükleme/istif neticesinde yüke zarar gelmesi halinde, şayet taşımada üçüncü kişinin yükleri taşınmakta ve kullanılan konişmento uyarınca donatan taşıyan ise, yüke gelen zarar nedeniyle donatan, üçüncü kişi gönderilen/konişmento hamiline ödemekle yükümlü olduğu tazminatı çartererden tazmin edebilecektir[1134]. Aynı şekilde konişmento uyarınca taşıyanın çarterer olması ve yüke zarar gelmesi halinde çartererin konişmento hamiline ödediği tazminat için veya çartererin yük sahibi olması halinde yüke zarar gelmesi halinde donatandan herhangi bir tazminat isteme hakkına sahip olamayacaktır.

The Court Line[1135] davasında ise kötü istif neticesinde yükler zarar görmüş, kötü istif geminin denize elverişliliğini etkilememiştir. Kararda denize elverişliliğe ilişkin olarak yalnızca geminin dengesi için belirli şekilde istiflenmesi ve çartererin kaptan tarafından bilgilendirilmesi gerektiği hususlarına değinilmiştir. Ancak kararda çarter partinin LVK'ya tabi olması halinde taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurmak için yolculuk öncesi ve başlangıcında makul özeni göstermesi gerektiğinden ve kötü istif neticesinde geminin denize elverişsiz hale gelmesi durumunda kimin sorumlu olacağı hususuna değinilmemiştir.

Öte yandan, bu hususa *The Panaghia Tinnou*[1136] uyuşmazlığında değinilmiştir. Olayda torbalanmış küspe yükünün kötü istiflenmesi neticesinde yük zarara uğramıştır. Taraflar arasında standart yolculuk çarter parti formlarından Nuvoy 1964 formu kullanılmış formda yer alan 8 ve 18'inci maddelerde yükleme işçilerinin çarterer tarafından belirleneceği buna ilişkin masrafların da çarterer tarafından ödeneceği belirtilmiştir. Mahkeme kararında, *Court Line* davasına da atıf

[1134] Nikaki, 2007 s. 32.
[1135] [1940] A.C. 934, Westlaw UK.
[1136] *Centrala Handlu Zagranicznego (CHZ) Rolimpex v Eftavrysses Compania Naviera SA,* [1986] 2 Lloyd's Rep. 586*;* Nikaki, 2007, s. 34.

yapılarak çartererin yükleme ve istif işlemlerinden sorumlu olduğuna, kaptanın yükleme ve istif işlemlerine nezaret etme yükümlülüğü değil hakkı olduğuna ancak bu hakkın çartereri sorumluluktan kurtarmayacağına hükmetmiş ancak yanlış istifin gemiyi denize elverişsiz hale getirdiği durumlarda kaptanın buna müdahale etme yükümlülüğü olduğu belirtilmiştir.

Bu klozların taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna etkisinin ne olacağı meselesi *Imvros*[1137] davasında da irdelenmiştir. Olayda, taraflar arasında zaman çarteri sözleşmesi kurulmuş ve NYPE 46 standart formu kullanılmıştır. NYPE 46 formunun 8'inci maddesi uyarınca yükleme ve istif işlemleri çarterer tarafından gerçekleştirilecek olup, forma birçok ek madde eklenerek formda değişiklik yapılmıştır. Formun 48'inci maddesi uyarınca sözleşmenin konusu olan kereste yükünün yükleme ve istif işlemleri çartererin talimatında gerçekleştirilecektir. Yükler gemi adamları tarafından bağlanacak ve bu kloz uyarınca gemi adamları çartererin temsilcisi sayılacaktır. 87'nci maddede ise, çarterer kaptanın onayına tabi olacak şekilde *(to the master's satisfaction*) gemiyi emniyetli ve denize elverişli olacak nitelikte dengede tutacak ve yükü emniyetli bir şekilde istifleyecektir. 91'inci madde uyarınca da gemiye yüklerin emniyetli ve geminin denize elverişliliğini bozmayacak bir şekilde yüklenmesi, istiflenmesi, bağlanması, korunması işlemleri çarterer sorumluluğunda ve masrafları çarterere ait olmak üzere gerçekleştirilecektir. Standart forma konulan bu klozlarla hükümler tadil edilmiş Lahey Sözleşmesi'nin uygulanacağına ilişkin *paramount* klozu da taraflarca formdan kaldırılmıştır. Dolayısıyla, çarter partiye göre donatanın gemiyi Lahey Sözleşmesi uyarınca gemiyi yolculuk öncesi ve başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü olmayıp, kararlaştırılan teslim tarihinde gemiyi denize elverişli halde teslim etme yükümlülüğü bulunmaktadır.

Buna karşılık uyuşmazlıkta, gemide taşınması kararlaştırılan kereste yükü Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) "Güvertede Kereste Yükü Taşıyan Gemiler Hakkında Emniyetli Uygulamalar Kodu" na aykırılık teşkil edecek şekilde

[1137] Kararın künyesi için bkz. yuk. dn. 318.

yetersiz biçimde bağlanmış, gemi denize elverişsiz hale gelmiş ve yolculuk sırasında yükler denize düşerek gemiye zarar vermiştir.

Mahkeme kararında, yükleme ve istif neticesinde geminin elverişsiz hale gelmesinde sorumluluğun kime ait olacağı meselesini değerlendirmiştir. Buna göre mahkeme, donatanın, formda yer alan ve gemiyi teslimi sırasında gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunu ihlal etmediğine buna ek olarak sözleşmenin 8'inci maddesi uyarınca yükleme ve istif işlemlerini çarterer üstlendiğinden buna ilişkin sorumluluğunda çarterere ait olacağına hükmetmiştir.

Buna ek olarak kararda, "*under the supervision of the captain*" ya da "*to the master's satisfaction"* gibi ifadelerin kaptana bu işlemlere nezaret etmek hususunda bir hak tanıdığını bunun çartererlerin sorumluluğuna bir etkisi olmadığını ifade edilmiştir. Kaptana verilen bu hakkın kullanılmaması halinde çartererlerin sorumluluğunun devam edeceği belirtilmiştir.

Son olarak kararda, bu ifadenin donatan/taşıyana sorumluluk yüklediğinin kabul edilmesi ve yükleme işlemlerinin çarterer tarafından gerçekleştirilmesi, yükleme veya hatalı istif neticesinde diğer yüklerin zarar görmesi halinde çartererin sorumlu olacağı belirtilmiştir. Ancak yüklemenin hatalı yapılması neticesinde gemi denize elverişsiz hale gelmiş ise, bu halde donatanın sorumlu olacağı kabul edildiğinde, bunun yükleme ne kadar kötü yapılırsa sorumluluk açısından çarterer için daha avantajlı olacağı anlamına geleceği belirtilmiştir. Diğer bir ifadeyle, çarterer hatalı yükleme ve istif faaliyetleri gerçekleştirir ve gemi denize elverişsiz hale gelirse, donatan/taşıyanın bu halde sorumlu olacağının kabulü çarterer lehine bir durum yaratacaktır. Çartererin hatası donatanın/taşıyanın sorumluluğuna neden olacaktır. Mahkeme bu gerekçelerle, donatanın sorumluluğu olmadığına, kaptanın nezaretinde ibaresinin kaptana bir hak tanıdığına ve bu hakkı kullanmamasından ötürü meydana gelen zarardan donatanın sorumlu olmayacağına hükmemiştir.

NYPE 46 formunun 8'inci maddesi ile *paramount* klozunun aynı anda yer alması durumunda bunun taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma

borcuna etkisinin ne olacağı meselesine yakın tarihli *Compania Sud American Vapores v Ms ER Hamburg, Schiffahrtsgesellschaft MBH & Co, KG*[1138] davasında değinilmiştir. Tahkim kararına karşı açılan davada, konteynerde taşınmakta olan kalsiyum hipoklorit yükünün patlaması neticesinde gemi zarar görmüştür. Her ne kadar patlamanın nedenine ilişkin iki farklı ihtimal bulunsa da davada konteynerin yolculuk sırasında ısıtılan yakıt tanklarının yanına istiflenmesi neticesinde zararın meydana gelmiş olabileceği ihtimali üzerinde durulmuştur. Buna göre, IMDG Kodunu ihlal edilerek kalsiyum hipoklorit yükünün ısı kaynağının yanına istiflenmesinin gemiyi elverişsiz hale getirdiği ileri sürülmüştür. Çartererler savunmalarında, formda yer alan *paramount* klozu uyarınca donatanın Lahey Sözleşmesi m. 3 f. 1 gereği, gemiyi yolculuk öncesinde ve başlangıcında denize elverişli halde bulundurma borcu bulunduğunu, dolayısıyla yanlış yükleme ve istif sırasında malikin buna müdahale etmekle yükümlülüğü olduğunu ileri sürmüştür. Öte yandan, çartererler Lahey Sözleşmesi m. 3 f. 1'in öncelikle uygulanması gerektiğini nitekim sözleşmenin 24'üncü maddesi gereği uyarınca bu kuralların *paramount* klozu ile üstün tutulduğunu, yine Lahey Sözleşmesi m. 3 f. 8 uyarınca taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunu ortadan kaldıran her türlü anlaşma veya kaydın geçersiz olacağını iddia etmiştir.

Tahkim yargılamasında hakemler ve mahkeme, *Court Line* kararını takip ederek çarter partide açıkça yer almasa dahi yükleme sırasında geminin dengesinin bozulması halinde diğer bir ifadeyle geminin elverişsiz hale gelmesi durumunda kaptanın yükleme ve istif işlemlerine müdahale etme hakkı bulunduğunu belirtmiş ve bunun bir hak değil de bir taşıyanın görevi olarak öngörülmesi ihtimalinde ise hiçbir donatan/taşıyanın yükleme istif işlerini çarterere bırakamayacağını ifade etmiştir.

[1138] Kararın künyesi için bkz. dn. 575; Kararda hala istifin olduğunun kabul edildiği buna karşılık bunun nasıl gerçekleştiği üzerinde hiç durulmadığına ve bu davaya ilişkin diğer değerlendirmeler için bkz. S. Baughen (2007). Bad Stowage or Unseaworthiness? *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1-7, s. 1 vd.

Sonuç olarak, yukarıda yer alan bütün İngiliz mahkeme kararlarında değerlendirildiği üzere yerleşmiş uygulama çarter partide yer alan, *kaptanın nezaretinde* ifadesinin donatan/taşıyana herhangi bir yükümlülük yüklemediği yalnızca bu hususta bir hak verdiği yönündedir[1139].

FIO(S)(T) klozlarının ve *paramount* klozunun aynı anda yer alması halinde bunun donatan/taşıyanın gemiyi yolculuk öncesinde veya başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu bulunup bulunmayacağını değerlendiren bir görüşe göre[1140] bu klozların lafzi yorumuna bakılırsa taşıyanın böyle bir yükümlülüğü olduğu sonucuna varılacak olup lafzi yorumdan ziyade amaca yönelik bir yorum yapılarak sorumluluk dağılımının değerlendirilmesi gerekmektedir. Diğer bir ifadeyle bu klozların ne anlama geldiği makul bir ticari yaklaşımla değerlendirilmelidir[1141]. Çarter partilerde yer alan bu yöndeki klozlar çartererin yararınadır zira çoğunlukla yüklemenin yapılacağı limanda çartererin daha iyi bağlantıları bulunacağından yükleme/istif işlemleri için daha iyi bir fiyat alabilecektir. Yükleme ve istif işçilerini istihdam edecek olan çarterer daha az navlun ödeyecektir. Bu işlemler çartererin kontrolü altında gerçekleşeceğinden bu işlemlere ilişkin sorumluluk da çarterere ait olmalıdır. Her ne kadar yükleme/istif işlemleri çarterere ait olsa da özellikle hatalı yükleme/istif neticesinde geminin dengesinin bozulduğu hallerde çarter partide "*kaptanın nezaretinde"* ifadesi yer almasa dahi kaptanın müdahale etme hakkı bulunacaktır. Bu görüşe göre, NYPE standart formu bakımından değerlendirme yapmak gerekirse bu formlarda Lahey Sözleşmesi'nin uygulanacak hukuk olarak sözleşmeye dahil edildiği düşünüldüğünde zaten bu kurallarla donatan/taşıyanın gemiyi yolculuk öncesinde ve başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu bulunacağından sözleşmeye koyacakları FIO(S)(T) klozlarında yer alan *kaptanın nezareti altında* ifadesiyle denize elverişsizlikten ötürü sorumluluğu donatana yüklemeyi amaçlamamaktadırlar. Bunun aksinin kabulü halinde, hiçbir donatan/taşıyan yükleme/istif işlemlerini emniyetli ve uygun bir şekilde çarterere

[1139] Djadjev, 2016, s. 109; Nikaki, 2007, s. 36.
[1140] Nikaki, 2007, s. 38.
[1141] Nikaki, 2007, s. 38.

bırakamayacak ve anılan sözleşmenin 8'inci maddesi, ticari açıdan anlamsız hale gelecektir[1142].

Amerikan mahkemeleri tarafından verilen kararlara bakıldığında, *The Nidarholm*[1143] kararının İngiliz mahkemesi kararları ile benzer yönde olduğu görülmektedir. Davaya konu olan olayda güverte yükü kötü istiflenmesi neticesinde yük zayi olmuştur. Çarter partide yer alan kloz uyarınca yükleme ve istif işlemleri *"kaptanın nezaretinde*" çarterer tarafından gerçekleştirilecektir. Mahkeme, "*kaptanın nezaretinde*" ifadesinin kaptana yükleme ve istife nezaret etme yükümlülüğü getirmediğine kötü istiften ötürü meydana gelen zarardan çartererin sorumlu olacağına hükmetmiştir.

Buna karşılık, Amerikan mahkemesi kararlarında İngiliz mahkemesi kararlarından farklı olarak yükleme ve istif işlemlerine kaptanın nezaret etmesi halinde diğer bir ifadeyle yükleme ve istife müdahale olması halinde yüke gelen zararlar ve geminin dengesinin bozulması bakımından bir ayırım yapılmaktadır[1144]. Nitekim, *Nichimen*[1145] davasında, kaptanın sadece yükün selameti için hareket ettiği zamanlarda çartererin temsilcisi sayıldığı, denizden gelen tehlikelere karşı gemiyi korumak amacıyla hareket ettiği zamanlarda ise donatanın temsilcisi sayıldığı belirtilmiştir. Davada mahkemece, *paramount* klozun bu sorumluluk dağılımı üzerindeki etkisi bakımından ise *paramount* klozunun, matbu sözleşmenin 8'inci maddesini etkisiz hale getirmesi gerektiğini; zira, aksinin kabulü halinde ya da *paramount* klozunun bulunmaması durumunda, anılan madde gereği kaptan ve gemi adamlarının çartererin temsilcisi sayılacağı ya da çartereri geminin elverişsizliğinden ötürü meydana gelen yük zararlarından sorumlu hale getireceği ifade edilmiştir. Ancak bununla beraber mahkeme, m. 8'in, çartereri kendi yükleme işçilerinin veya kendi istihdam ettiği istif işçilerinin kusurları neticesinde -bu

[1142] Yükleme, istifleme ve ayarlama faaliyetlerinin bu klozla çarterere bırakıldığı halde bu aşamada meydana gelen zararlardan donatanın sorumlu tutulmasının yerinde olmadığı yönünde bkz. Ülgener, 1995, s. 123.
[1143] Kararın künyesi için bkz. yuk. dn. 1068.
[1144] Kaptanın nezaret etmesi ve istiflemeyi yeniden planlaması durumunda sadece yüke zarar gelmesi halinde bunun donatanın sorumluluğunda olmayacağına ilişkin bkz. Bauer, 1975, s. 1008.
[1145] Kararın künyesi için bkz. yuk. dn. 1061.

fiillerin gemiyi elverişsiz hale getirmemesi şartıyla- meydana gelen zararlardan ötürü sorumlu kılması bakımından geçerli kalmaya devam etmesi gerektiğini belirtmiştir[1146].

FIO(S)(T) klozları değerlendirilirken, tarafların bu klozları sözleşmeye koymak suretiyle neyi amaçladıklarının ortaya konulması önem taşımaktadır. FIO(S)(T) klozuna sözleşmede yer veren donatan/taşıyanın bu kloza rağmen hatalı yükleme, istif işlemleri gerekçesiyle sorumlu kalmaya devam etmek isteyeceğinin düşünülmesi mümkün değildir. Diğer bir ifadeyle, FIO(S)(T) klozunun konulmasıyla beraber taşıyan sırf klozun lafzında "*kaptanın nezaretinde"* ifadesi yer aldığından, hatalı istif neticesinde meydana gelen sorumluluktan sorumlu olmayı amaçlamamakta, bu ifade kaptana bu işlemlere nezaret etmek bakımından bir hak vermekte ve fakat yükümlülük getirmemektedir. Taraflarca, Lahey Sözleşmesinin çarter partide uygulanacak hukuk olarak kararlaştırılması bu durumu değiştirmemelidir. Şayet tarafların iradesi, hatalı istif neticesinde geminin elverişsiz halde geldiği durumlarda sorumluluğun donatan/taşıyana ait olması gerektiği yönündeyse, bu durumda matbu sözleşmenin 8'inci maddesine ekleyecekleri "*kaptanın nezaretinde ve sorumluluğunda"* ifadesiyle sorumluluğun donatan/taşıyana ait olacağını kararlaştırabileceklerdir[1147]. Buna karşılık, maddeye yapılan bu yönde eklemenin daha fazla karışıklığa yol açtığı ileri sürülmektedir[1148]. İngiliz mahkemesi *The Shinjitsu Maru (No 5)*[1149], *The Argonaut*[1150] ve *The Alexandros P*[1151] kararlarında kloza eklenen *"and responsibility"* ifadesinin sonuçlarını tartışmıştır[1152]. Davaların hepsinde de mahkeme benzer sonuca ulaşmıştır. 8'inci maddeye bu ifadenin eklenmesiyle hatalı istif neticesinde

[1146] Pritchett, 1983, s. 103.
[1147] N. Lopez (1991). The Master's Role in Charter Performance. *Australian and New Zealand Maritime Law Journal ,* 8(Part II), 3-18, s. 16; Eder vd., 2015**,** s. 443; Ülgener, 1985, s. 123; Bu ifadenin bulunmaması durumunda yükleme, istif işçilerinin kusurlarından ötürü meydana gelen zararlardan çartererin sorumlu olacağına ilişkin bkz. Djadjev, 2016, s. 109.
[1148] Weale, 2018, s. 105.
[1149] *A.B. Marintrans v Comet Shipping* [1985] 1 Lloyd's Rep 568, Westlaw UK.
[1150] *Mediterranean Shipping Co SA v Alianca Bay Shipping Co* [1985] 2 Lloyd's Rep 216, Westlaw UK.
[1151] *Alexandros Shipping Co of Piraeus v Mediterranean Shipping Co SA* [1986] 1 Lloyd's Rep 421, Westlaw UK.
[1152] Bu kararlara ilişkin değerlendirme için bkz. Weale, 2018, s. 106-107; Lopez, 1991, s. 16-17.

meydana gelen zararlarda kural olarak kaptan yani donatan/taşıyan sorumlu tutulacak olmakla beraber, zarar çartererin müdahalesi sebebiyle hatalı istif yapılması neticesinde meydana gelmiş ise çartererler sorumlu tutulacaktır.

The Imvros davasında mahkeme tarafından da ifade edildiği üzere, şayet bu kloza rağmen elverişsizlikten sorumluluğun donatan/taşıyana ait olacağının kabul edilmesi halinde hatalı istif neticesinde yüke gelen zararlardan çarterer sorumlu olacak iken hatalı istif neticesinde geminin dengesinin bozulması halinde gemi elverişsiz hale gelirse donatan/taşıyan sorumlu olacağından çartererin yükleme ve istifi kötü yapması çartererin lehine bir durum yaratacak; zira bu halde elverişsizlikten ötürü sorumluluk donatan/taşıyana ait olacaktır. Böyle bir yorum kanaatimce de yerinde değildir[1153]. Bu halde, yükleme ve istif faaliyetlerine ilişkin sorumluluğun çarterere devredilmesinin bir anlamı kalmayacak, donatan/taşıyanın sorumluluğu her halükârda devam edecektir.

Öyleyse şayet sözleşmede aksine bir hüküm yoksa, FIO(S)(T) klozlarının varlığı halinde donatan/taşıyanın denize elverişsizlikten ötürü sorumlu olacağının kabul edilmesi ihtimalinde çartererler FIO(S)(T) klozu nedeniyle sözleşmeden doğan yükümlülüklerini ihlal etmiş olmalarına rağmen sorumlulukları olmayacaktır. Dolayısıyla FIO(S)(T) klozlarında yer alan "*kaptanın nezaretinde"* ifadesinin veya *paramount* klozunun donatan/taşıyana herhangi bir yükümlülük yüklemediği ancak yükleme/istif işlemlerine nezaret etme ve gerektiğinde müdahale etme hakkını verdiğinin kabulü gerekmektedir.

Buna karşılık, FIO(S)(T) klozunun varlığı halinde kaptanın yükleme/istif işlemlerine nezaret etme yükümlülüğünün bulunmaması donatan/taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcundan ötürü hiçbir zaman sorumlu olmayacakları anlamına gelmemektedir. Öyle ki, kaptanın kendisine tanınan bu hakkı kullanarak müdahale etmesi halinde diğer bir ifadeyle, geminin kötü istif neticesinde elverişsiz hale gelmesinde donatanın kendisinin veya temsilcisinin veya

[1153] Nikaki, 2007, s. 39

adamlarının kusuru varsa çarterere karşı gemiyi elverişsiz hale getirme için makul özeni gösterme borcunu ihlal etmiş olacaklardır[1154].

Donatan/taşıyanın elverişsizlikten ötürü meydana gelen zarardan sorumluluğun üç halde söz konusu olacağı belirtilmiştir[1155]. İlk olarak örneğin, çartererin yükleri yanlış bir şekilde yükleyip istifleyeceği ve bunun gemiyi elverişsiz hale getireceği açık bir şekilde anlaşılıyor ise bu halde kaptanın LVK m. 3 f. 1 uyarınca gemiyi elverişli halde bulundurma borcunu yerine getirmiş olması için bu duruma müdahale etme yükümlülüğü bulunmaktadır. Zira kaptanın bu yükümlülüğünü yerine getirmemesi, hatalı istifin düzeltilmemesi durumunda çartererin hatalı istifi ile yükle ilgilinin zararı arasındaki illiyet bağı kopacaktır[1156]. Nitekim bu halde meydana gelen zarar yüklerin hatalı istiflenmesinden ötürü değil, kaptanın, yolculuk öncesinde ve başlangıcında yüklerin yeniden yüklenmesini talep etmeyerek gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunu yerine getirmede kusurlu davranışından ötürü meydana gelmiş olacaktır.

İkinci olarak, donatan/taşıyan şayet kaptanın yükleme/istif faaliyetlerine müdahale etmesi neticesinde geminin denize elverişsiz hale gelmesi durumunda da LVK m. 3 f. 1 uyarınca borcunu yerine getirmemiş sayılacaktır.

Son olarak, donatan/taşıyan şayet geminin dengesinin sağlanmasına yönelik özel nitelikleri varsa ve buna ilişkin kaptan tarafından çarterere gereken bilgi verilmemişse de geminin elverişsizliğinden ötürü meydana gelen zararlardan sorumlu olacaktır[1157].

[1154] Djadjev, 2016, s. 109; Nikaki, 2008, s. 233.

[1155] Nikaki, 2007, s. 40 vd.

[1156] Bu durumun kaptanın güvenli olmadığı açıkça bilinen bir limana girmeyi reddetme hususunda bir yükümlülüğü olması haline benzediğine nitekim bu halde gemi maliklerinin meydana gelen zararı talep edemeyecekleri kaptanın bu hareketinin illiyet bağını keseceğine ilişkin bkz. Nikaki, 2007, s. 40.

[1157] Djadjev, 2016, s.109; Nikaki, 2007, s. 40; Kaptanın müdahale etmesi gerekmesine karşın etmemesi halinde sorumluluğun donatan/taşıyana ait olacağına dair bkz. Weale, 2018, s. 105; *Onego Shipping & Chartering BV v JSC Arcadia Shipping (M/V Socol 3)* kararında mahkeme, kötü istif neticesinde güverte yükü zayi olmuş, ancak kötü istif ikinci kaptanın bilgisi dahilinde mahkeme her

Görüldüğü üzere, bu yöndeki klozların taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcuna etkisi yönünde farklı kararlar bulunmakla beraber kanaatimce, taraflar sözleşmelerine yükleme istif işlemlerinin çarterere ait olacağına ilişkin hüküm koyarak bu işlemlere ilişkin masrafların yanı sıra sorumluluğun da çarterere ait olacağını kararlaştırmaktadırlar. Matbu formlardaki klozlarda yer alan *kaptanın nezaretinde* ifadesi ise kaptana bu işlemlere ilişkin herhangi bir sorumluluk yüklememekte yalnızca bu işlemlere nezaret etme hakkı vermektedir. Aksinin kabulü halinde, geminin deniz elverişsizliğinden ötürü meydana gelen zararlarda sorumluluğun her zaman donatan/taşıyana ait olacağı sonucu ortaya çıkar ki bu da bu klozun konulma amacını ortadan kaldıran bir sonuç doğurmaktadır. Ancak belirtmek gerekir ki, geminin denize elverişsiz hale gelmesinde kaptanın kusuru varsa diğer bir ifadeyle kaptan sözleşmeden doğan bu hakkını kullanmış veya çartererlere özellikle geminin dengesine ilişkin bilmeleri gereken bir husus olmasına rağmen bilgi vermeyi ihmal etmiş ise bu hallerde donatan/taşıyanın LVK m. 3 f. 1 uyarınca gemiyi denize elverişli hale getirme borcunu ihlal ettiğinin kabulü gerekmektedir.

4.5. GEMİ KİRA SÖZLEŞMESİ

4.5.1. Gemi Kira Sözleşmesinin Tanımı

TTK m. 1119 hükmü uyarınca gemi kira sözleşmesi*, "kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşme."* olarak tanımlanmıştır.

Gemi kira sözleşmesinde kiraya veren, zaman çarteri ve yolculuk çarteri sözleşmelerinden farklı olarak geminin hem teknik hem de ticari yönetimini kiracıya bırakmaktadır. Nitekim TTK m. 1119 f. 2 düzenlemesi incelendiğinde, kiraya verenin gemiyi gemi adamları olmaksızın verebileceği, şayet gemi

ne kadar kloz uyarınca yükleme istif faaliyetleri çarterere ait olsa da ikinci kaptanın kusurundan ötürü donatanın sorumlu olduğuna hükmetmiştir.

adamlarını da vermeyi üstlenmesi halinde gemi adamlarının kiracının emrinde olacağı anlaşılmaktadır[1158].

Çalışmanın konusu taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcudur. Belirtmek gerekir ki, gemi kira sözleşmesi uyarınca sözleşmenin taraflarından biri diğerine karşı yük taşıma taahhüdünde bulunmaz. Kiralayan geminin doğrudan ve fakat feri zilyetliğini devralır. Bu nedenle, gemi kira sözleşmelerinde sözleşmenin tarafları taşıyan ve taşıtan sıfatını almayacak ve kiraya verenin bu nedenle kiracıya karşı navlun sözleşmeleri bakımından söz konusu olan gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü olmayacaktır. Bu nedenle, çalışmanın konusu dışında kaldığından bahisle gemi kira sözleşmeleri bakımından kapsamlı bir değerlendirme yapılmayacak, kısaca TTK ve BARECON formunda yer alan düzenlemeye değinmekle yetinilecektir.

Gemi kira sözleşmesinin kurulması herhangi bir şekil şartına bağlı olmayıp TTK m. 1120 uyarınca sözleşmenin taraflarından her biri giderini vermek suretiyle sözleşme şartlarını içeren bir kira çarter partisi düzenlenmesini ve kendisine verilmesini isteyebilecektir.

Uygulamada genellikle BIMCO tarafından ilk kez 1974 yılında hazırlanan ve 2001 yılında güncellenen BARECON standart formu kullanılmaktadır[1159].

4.5.2. Gemi Kira Sözleşmelerinde Denize Elverişlilik

Gemi kiralama sözleşmesinde kiraya veren gemiyi deniz elverişli şekilde teslim etmekle yükümlüdür. Bu husus hem TTK m. 1123'te hem de BARECON 2001 formunun 18 ila 21. satırları arasında yer alan teslim klozunda düzenlenmiştir.

[1158] TTK m. 1122 ve 1125'ten de bunun anlaşılabileceğine ilişkin bkz. Sözer, 2019, s. 390; Kiracının emrine vermeyi üstlenmesinin, hizmet sözleşmelerinin kiracıya devri olarak anlaşılması gerektiği yönünde bkz. Yazıcıoğlu, 2020, s. 314-315.
[1159] Yazıcıoğlu, 2020, s. 313; Sözer, 2019, s. 391; M. Davis (2005). *Bareboat Charter.* Oxon, New York: Informa Law from Routledge, s. 19; S. Önder (2016). *Gemi Kira Sözleşmesi.* Ankara: Türkiye Barolar Birliği Yayınları, s. 19; Aksoy, 2015, s. 44; Kara, 2020, s. 150.

4.5.2.1. Türk Ticaret Kanunu Uyarınca

TTK m. 1123'te yer alan düzenleme uyarınca geminin yalnızca denize elverişli olarak teslim edilmesi gerektiği düzenlenmiştir. Nitekim, gemi gemi adamları olmaksızın teslim edileceğinden ve gemi kiralama sözleşmesi uyarınca herhangi bir yük taşıma taahhüdü bulunmadığından geminin yola ve yüke elverişli olarak teslim edilmesi zaten bu sözleşme türü bakımından mümkün olmayacaktır[1160].

Denize elverişli gemi tanımı TTK m. 932 f. 1'de yapılmıştır. Buna göre kiraya veren gemiyi "*gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek*" nitelikte teslim etmekle yükümlü olacaktır.

Giderler başlıklı, TTK m. 1124 f. 1 hükmü uyarınca geminin ayıplarından doğan tamirler ve bu nedenle değişen parçalara ilişkin giderlerden kiraya veren sorumlu iken; aynı hükmün üçüncü fıkrası uyarınca geminin bakımı ve birinci fıkrada sayılan haller dışındaki tamir ve bakım giderlerinden, parçaların değiştirilmesinden ve geminin işletilmesinden doğan masraflardan kiracı sorumlu olacaktır. İstanbul 17. ATM[1161] kararına konu olayda davacı şirket tarafından gemiye bazı hizmetler sağlanmıştır. Uyuşmazlık ise, bu hizmetlere ilişkin masraflardan kimin sorumlu olacağı noktasındadır. Donatan bu hizmetlere ilişkin ödemelerden geminin kiracısının sorumlu olduğunu ileri sürmektedir. Mahkeme, geminin kirada olduğu müddet içerisinde gerçekleşen masraflardan kimin sorumlu olacağını belirlerken şu ayırımı yapmıştır:

"Hizmetin, geminin işletilmesine ve/veya tamirine ilişkin olarak verilmesi durumunda ... denizcilik adına hareket eden gemi yöneticisi ... sorumlu olacak, aksi takdirde TTK m. 932 maddesi anlamında denize elverişliliğine etki eden bir hizmet sayılacak ve gemi kira sözleşmesi uyarınca geminin teslimi anında gemiyi denize

[1160] Sözer, 2019, s. 396.
[1161] İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, E. 2015/502 K. 2019/497, 10.12.2019 tarihli kararı.

elverişli teslim etme borcu geminin sicile kayıtlı malikinde olması nedeniyle gemi kayıtlı maliki sorumlu olacaktır."

Kanaatimce, mahkemece yapılan bu değerlendirme yerindedir. Zira donatanın geminin teslimi sırasında gemiyi denize elverişli bir halde teslim etme borcu olduğu açıktır. Şayet gemideki eksiklik geminin denize elverişliliğini ilgilendiren bir hususta ise bu takdirde yapılan masraflardan donatanın sorumlu olması gerekmektedir.

TTK'da geminin denize elverişli şekilde teslim edilmesi gerektiği ve sonrasında çıkan masraflardan kimin sorumlu olacağına dair düzenleme yer almaktadır. Buna karşılık, donatanın kanun uyarınca gemiyi deniz elverişli teslim etme borcuna aykırı davranması halinde kiracının haklarına ilişkin bir düzenleme TTK'da yer almamaktadır. TTK m. 1130 uyarınca hüküm bulunmayan hallerde hükümlerin nitelikleri elverdiği ölçüde Türk Borçlar Kanunun adi kira sözleşmeleri hakkındaki hükümleri uygulanacağı ifade edilmiştir. Hükümde geçen "adi kira sözleşmeleri" ile TBK Dördüncü Bölüm Birinci Ayrım 'da yer alan Kira Sözleşmesi Genel Hükümleri kastedilmektedir[1162]. TBK kira sözleşmesini düzenleyen hükümlerde önemli ve önemsiz ayıp ayırımı yapılmaktadır.

TBK m. 304. f. 2 uyarınca kiralananın önemsiz ayıplarla teslim edilmesi halinde kiracının kiralananda sonradan ortaya çıkan ayıplardan dolayı kiraya verenin sorumluluğuna ilişkin TBK m. 305 ila 308 hükümlerine, buna karşılık ayıbın önemli olması halinde TBK m. 304 uyarınca *"Kiralananın "borçlunun temerrüdüne veya kiraya verenin kiralananın sonradan ayıplı duruma gelmesinden doğan sorumluluğuna ilişkin hükümlere"* başvurabileceğini düzenlemiştir. Öyleyse ayıbın önemli olması halinde kiracı dilerse TBK m. 305 ila 308 arasında yer alan

[1162] Yazıcıoğlu, 2020, s. 314; Kara, 2020, s. 149.

hükümlere ya da borçlunun temerrüdüne ilişkin TBK m. 117 ve devamında[1163] yer alan hükümlere başvurabilecektir[1164].

4.5.2.2. BARECON

Uygulamada en sık kullanılan BARECON 1989 ve BARECON 2001 formlarında geminin denize elverişli bir şekilde teslim edilmesi gerektiği açık bir şekilde düzenlenmiştir.

BARECON 1989 m. 2 ve BARECON 2001'de m. 3 (a)'da düzenlenen teslime ilişkin klozda ise kiraya verenin gemiyi teslim etmeden önce ve teslim sırasında denize elverişli halde bulundurma için makul özeni göstermesi gerektiği (*due diligence)* düzenlenmiştir[1165]. Diğer bir ifadeyle, standart sözleşme uyarınca kiraya verene bir garanti sorumluluğu değil bir özen sorumluluğu öngörülmüştür. Hem 1989 tarihli hem de 2001 tarihli standart formda denize elverişliliğe ilişkin aynı düzenleme yer almaktadır[1166].

Denize elverişliliğe ilişkin bu kloz 2017 tarihinde verilen bir Avustralya Mahkemesi kararında değerlendirilmiştir. *The Eye- Spy*[1167] davasında uyuşmazlığa konu olan olayda kiracı, sancak tarafı şaft kovanı montaj arızasının donatanın sözleşme uyarınca geminin tesliminden önce gemiyi denize elverişli halde bulundurma için makul özen borcunu yerine getirmediğinden kaynaklandığını bunun bir gizli ayıp olduğunu dolayısıyla çarter parti süresince meydana gelen bir arıza olarak kabul edilemeyeceğinden bunu onarma yükümlülüğü bulunmadığını ileri sürmüştür. Mahkeme kararında meydana gelen arızanın bir gizli ayıp olduğuna

[1163] Teslimden sonra borçlu temerrüdüne ilişkin hükümlerin uygulanmasının yerinde olmadığına, borçlu temerrüdüne ilişkin hükümlere teslimin gerçekleşmediği durumlarda dayanılması gerektiğine dair detaylı bilgi için bkz. M. İnceoğlu (2014). *Kira Hukuku Cilt 1*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 156-157.
[1164] İnceoğlu, 2014, s.154.
[1165] Formda yer alan "*due diligence*" ifadesinin LVK m. 3 f. 1'de yer alan "*due diligence"* ifadesiyle aynı anlamı taşıdığına ilişkin bkz. Davis, 2005, s. 24.
[1166] Klozda yer alan düzenlemede yalnızca cümlelerin sırası değiştirilmiştir. Bunun değişikliğin donatanın geminin sözleşmede belirlenen yerde teslim edilmesi içinde makul özeni göstermesi gerektiğini açıklığa kavuşturmak için yapıldığına ilişkin bkz. Davis, 2005, s. 23.
[1167] *Delaware North Marine Experience Pty Ltd v. The Ship 'Eye- Spy'.* [2017] 2 Lloyd's Rep. 463

ve donatanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunu ihlal ettiğine hükmetmiştir[1168].

Şayet kiraya veren teslim öncesinde ve sırasında gemiyi denize elverişli halde teslim etmek bakımından makul özen borcunu yerine getirmezse, bu halde kiralayan bir zarara uğrarsa bunu kiraya verenden talep edebilecektir. Geminin denize elverişsizliğinden ötürü meydana gelen zararlar taraflar uyarınca kararlaştırılan kançello tarihine kadar giderilmez ise, bu halde kiralayan gemiyi teslim almaktan kaçınabilecektir[1169].

Öte yandan, BARECON 1989 formundan farklı olarak BARECON 2001 3 (b) hükmü uyarınca, bayrak devletinin hukuku uyarınca ve Klas Kuruluşları tarafından gerekli olduğu öngörülen belgelerin de geminin teslimi sırasında kiralayan tarafından gemide bulundurulması gerekmektedir. Geminin denize elverişli halde teslimi için kiraya verenin makul özen borcu varken belgeler bakımından bir garanti sorumluluğu öngörülmüştür[1170].

BIMCO tarafından son olarak 12 Aralık 2017 tarihinde çıkarılan BARECON 2017 formunun teslim klozunda esaslı değişiklikler yapılmıştır[1171]. Yeni düzenlemede donatanın gemiyi denize elverişli ve her anlamda kullanıma hazır bir şekilde teslim etmesi gerektiği "*in every way ready for service*" ifadesi kullanılarak BARECON 2001'den daha geniş bir etki alanı yaratmak hedeflenmiştir[1172]. Bunun yanı sıra belgelere ilişkin düzenleme olan 3 (b)'de büyük oranda 2001 formunda yer alan düzenlemeye paraleldir. BARECON 2017 formuyla getirilen asıl esaslı değişiklik donatanın sorumluluğuna ilişkindir. Hem BARECON 1989 hem de BARECON 2001 formunda yer alan düzenleme donatanın denize elverişli gemi bakımından "makul özen göstermesi" gerektiği yönündeyken, BARECON 2017

[1168] Girvin, 2017, s. 37; K. Lewins/ A. Nais (2018). International Recent Developments: Australia. *Tulane Maritime Law Journal,* 42(2), 533-568, s. 538-542.
[1169] Davis, 2005, s. 26.
[1170] Davis, 2005, s. 27.
[1171] "New BARECON 2017 Calculates Future Trends" https://www.bimco.org/news/priority-news/20171213-barecon Erişim Tarihi: 14.11.2018.
[1172] Girvin, 2017, s. 38.

formunda *"due diligence*" ifadesine yer verilmemiş ve şayet aksi *paramount* klozu ile kararlaştırılmamışsa donatanın sorumluluğu bir garanti sorumluluğu olarak düzenlenmiştir[1173].

[1173] Girvin, 2017, s. 38.

BEŞİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN GEMİYİ DENİZE, YOLA VE YÜKE ELVERİŞLİ HALDE BULUNDURMA BORCUNUN İHLALİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

5.1. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI

Taşıyanın, gemiyi denize, yola ve yüke elverişsiz halde bulundurma borcunun ihlalinden sorumlu olabilmesi için öncelikle [1] bir zarar olmalı ve zarar taşıyanın veya taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kimselerin makul özen borcunu ihlali neticesinde meydana gelmeli, [2] taşıyan bir sorumsuzluk nedeninden yararlanamamalı ve [3] meydana gelen zarar ile bu kimselerin fiilleri arasında nedensellik bağı olmalıdır. Son olarak, milletlerarası sözleşmelerde ve Türk hukukunda farklı düzenlemeler yer almakta olup, [4] elverişsizliğin bu kurallar uyarınca yolculuk öncesinde ve başlangıcında ya da yolculuk öncesi, başlangıcı ve yolculuk süresince bulunması gerekmektedir.

Çalışmanın bu bölümünde belirtilen şartlar ayrı başlıklar altında değerlendirilecek, son olarak taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kimseler anlatılacaktır.

5.1.1. Zarar

Zarar, bir kimsenin malvarlığında rızası olmaksızın meydana gelen bir eksilmedir[1174]. Zarar, malvarlığının aktifinde bir azalma olarak meydana gelebileceği gibi, malvarlığının pasifinde meydana gelen bir artış da zarara sebebiyet verebilecektir.

TTK m. 1141 f. 2 uyarınca *"taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur…"* Öyleyse taşıyanın sorumluluğundan bahsedebilmesi için yükle ilgilinin bir zarara maruz

[1174] Eren, 2020a, s. 589; Oğuzman/Öz, 2021, s. 42; Nomer, 2020, s. 172; Kılıçoğlu, 2020, s. 386.

kalmış olması gerekmektedir. Zarardan yalnızca yükün hasara veya zıyaa uğraması anlaşılmamalı gecikme zararları da bu kapsamda kabul edilmelidir[1175].

Zarar çeşitli hallerde ortaya çıkabilir. Yükletenin, henüz yükleme başlamadan gemideki eksiklikleri fark etmesi ve yükleme yapmayı reddetmesi; taşıyan tarafından bu eksikliklerin giderileceği söylenmiş olmakla beraber eksikliklerin giderilmemesinden ötürü gemiden yüklerin boşaltılmış olması veya yükleme ve boşaltma sırasında yüklerin zarar görmesi, gemideki elverişsizlikten ötürü yolculuk kesintiye uğraması ve gecikme meydana gelmesi, son olarak da geminin elverişsiz olması sebebiyle yüklerin zıya veya hasara uğraması halleri yükle ilgilinin zararına örnek olarak gösterilebilecektir[1176].

5.1.1.1. Zararın Kapsamı

Milletlerarası sözleşmelere bakıldığında da taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun ihlalinden sorumlu olması için yükle ilgilinin bir zarara uğraması gerekmektedir. Bu sözleşmelerde yer alan düzenlemelerin kapsamında hangi tür zararların yer aldığı kısaca incelenecektir.

5.1.1.1.1. Lahey Sözleşmesi ve Lahey Visby Kuralları

LVK m. 4 f. 1 uyarınca, taşıyanın makul özeni gösterdiğine dair ispat yükümlülüğünün denize elverişsizlikten kaynaklanan bir zıya veya hasar halinde söz konusu olacağı ifade edilmiştir. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın yalnızca, geminin denize elverişsizliğinden ötürü bir zararın meydana geldiği hallerde makul özen yükümlülüğünü gösterdiğini ispat etmesi gerekmektedir.

LVK m. 4 f. 5 b. (a)' da ve LVK m. 3 f. 8'de *eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasardan* ibaresi yer almaktadır. Bu ibareye ilişkin olarak hazırlık çalışmalarında yapılan değerlendirmelerde bu ibarenin yalnızca doğrudan zararları mı yoksa diğer

[1175] Sözer, 1975, s. 71; Akıncı, 1968, s. 318; Zıyaa, hasar ve gecikmeden ne anlaşılması gerektiğine dair bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 74 vd.; Süzel, 2021, s. 315 vd.; Yetiş Şamlı, 2013b, s. 30 vd.
[1176] Akıncı, 1968, s. 318.

ve dolaylı zararları da mı kapsadığı üzerinde durulmuştur. Açık bir düzenleme yapılması ve bu meselenin ulusal hukuka bırakılmaması gereği ifade edilse de[1177] bu yönde açık bir düzenleme yapılmamıştır. Sözleşmede yer alan hükmün amacının salt gecikme zararlarının[1178] ve dolaylı zararların kapsanması yönünde olmadığı buna karşılık, dolaylı zararların da zarar kapsamında sayılıp sayılmayacağı bakımından ulusal hukukun belirleyici olacağı ve ulusal hukukta doğrudan nedensellik bağı aranmaması halinde dolaylı zararların kapsama dahil olabileceği belirtilmiştir[1179]. Öyleyse, sözleşme uyarınca yalnızca doğrudan zararların ve gecikme nedeniyle meydana gelen hasar veya zıyaın tazmin edilmesi amaçlanmış, salt gecikme zararları ve dolaylı zararlar bakımından karar taraf devletlerin iç hukuklarına bırakılmıştır[1180].

5.1.1.1.2. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları m. 5 uyarınca da taşıyanın, eşyanın zıya, hasar veya geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Taşıyan ancak geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olmasından ötürü bir zararın meydana gelmesi halinde sorumlu olacaktır. Lahey Sözleşmesi ve LVK'dan farklı olarak gecikme zararlarından da taşıyanın sorumlu olacağı Hamburg Kuralları'nda açıkça düzenlenmiştir[1181].

[1177] Berlingieri, 1997, s. 362; Süzel, 2021, s. 188.
[1178] Berlingieri, 1997, s. 298; Süzel, 2021, s. 188.
[1179] Berlingieri, 1997, s. 362; Süzel, 2021, s. 189.
[1180] Süzel, 2021, s. 189; Lahey Sözleşmesi uyarınca dolaylı zararların talep edilebileceği nitekim sözleşmede bunu yasaklayan herhangi bir hüküm bulunmadığına ama çoğunlukla tarafların aralarındaki sözleşmede dolaylı zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin hüküm koyduklarına dair bkz. Tetley, 2008, s. 785; Ekonomik zararların LVK m. 4 f. 5 kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceğine ilişkin bkz. *Serena Navigation Ltd v Dera Commercial Establishment (The Limnos)* kararı, [2008] EWHC 1036 (Comm); [2008] 2 All E.R. (Comm) 1005; [2008] 2 Lloyd's Rep. 166; [2008] 1 C.L.C. 841, Westlaw UK.
[1181] LVK'da bu yönde hüküm olmamasından kaynaklanan belirsizliğin bu düzenlemeyle son bulduğuna dair bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 81; TTK m. 1178 f. 2 ve f. 3 düzenlemelerinin Hamburg Kuralları'ndan alındığına ilişkin TTK m. 1178 gerekçesi için bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 359; TTK m. 1178 f. 2 ve f. 3'e ilişkin değerlendirme için bkz. Sözer, 2019, s. 485; Yazıcıoğlu, 2020, s. 394; Aksoy, 2017, s. 152-155; Yetiş Şamlı, 2013b, s. 47 vd.; E. Batmaz Silahtaroğlu (2015). Sürastarya Parası ile Gecikme Zararları Kavramlarının Türk ve İngiliz Hukuk Sistemleri Bakımından Karşılaştırılması. *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 5 S. 2, 151-167, s. 157 vd.

Sözleşmenin hazırlık çalışmalarında, beşinci maddeye bir ekleme yapılarak, "gecikmeden kaynaklanan zararlara" ilişkin bir düzenleme yapılması teklif edilmiştir[1182] [1183]. Tanımda, taşıyanın özellikle hangi ekonomik zarar türlerinden sorumlu olacağının düzenlenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Böyle bir tanım verilmediği takdirde, bunun taraf devletlerin iç hukuklarında birçok uyuşmazlığa neden olacağı belirtilmiştir. Bu nedenle bunun taraf devlet hukuklarına bırakılmasının yerinde olmadığı söylenmiştir[1184]. Teklif metni incelendiğinde, gecikmeden kaynaklanan dolaylı zararların da hükümde yer verilen şartların oluşması halinde istenebileceği düzenlenmiştir.

Sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerin görüşüldüğü 15 Mart 1978 tarihli toplantıda[1185] taşıyanın gecikmeden ötürü sorumlu olmasına ilişkin düzenlemenin sözleşmede yer alması gerektiği hususunda neredeyse fikir birliği olmasına karşın, sorumluluğunun ne şekilde sınırlandırılacağı ve hangi zararların bu kapsamda olduğu hususu tartışılmıştır[1186]. Bir görüş, taşıyanın gecikmeden ötürü meydana gelen dolaylı zararlardan sorumlu olmaması gerektiği yönünde olmasına

[1182] Bkz. ABD delegasyonu tarafından verilen teklif, UN Official Records, 1981, s. 47.
[1183] ABD delegesi tarafından eklenmesi teklif edilen hüküm şu şekildedir: *Loss resulting from delay' shall include: (a) Damages suffered by the claimant by reason of loss of use of the delayed cargo itself; (b) Damages due to a fall in the market at the port of destination if the claimant proves the carrier knew or should have known that the market price would probably be lower at the time the delayed goods were delivered than it was at the time they should have been delivered: (c) Damages due to a loss of profit or incurrence of consequential liabilities incident thereto and damages consequent to the loss of use of the delayed cargoitself if the claimant proves the carrier knew or should have known the use to which the goods were to be put and the likelihood of losses consequential to delay."*
[1184] UN Official Records, 1981, s. 47.
[1185] UN Official Records, 1981, s. 250.
[1186] Taşıyanın gecikme nedeniyle meydana gelen zarardan sorumlu olacağı yönünde düzenleme olması gerektiği yönünde fikir birliği olmasına karşın ekonomik zarar ibaresine ilişkin farklı yaklaşımlar olduğuna dair bkz. J. C. Sweeney (1976). The Uncitral Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part III). *Journal of Maritime Law and Commerce,* 7(3), 487-504, s. 491.

karşın[1187], diğer bir görüş, taşıyanın bu zararlardan da sorumlu olması gerektiği ve fakat bu sorumluluğun navlun bedeli ile sınırlı olması gerektiğini savunmuştur[1188].

Tüm bu görüşmelerden, her ne kadar ABD delegesi tarafından verilen teklif kabul edilmese de taşıyanın sorumluluğunun sınırlı olması kaydıyla dolaylı zararlardan da taşıyanın sorumlu olmasının amaçlandığı söylenebilecektir[1189].

5.1.1.1.3. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları m. 17 f. 5 uyarınca geminin denize elverişsizliğinden ötürü, zıya, hasar veya gecikmenin meydana geldiğinin ispatlanması gerektiği, diğer bir ifadeyle taşıyanın sorumlu olabilmesi için geminin denize elverişsizliğinden ötürü zıya, hasar ve gecikmeden ötürü bir zarar meydana gelmiş olması gerekmektedir.

Rotterdam Kuralları'nda, Lahey Sözleşmesi ve LVK'dan farklı olarak, Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi, gecikmeden ötürü meydana gelen zararlardan da taşıyanın sorumlu olacağı açıkça düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları'nın hazırlığı sırasında gecikmeden ötürü meydana gelen zararlar bakımından taşıyanın hangi zararlardan sorumlu olacağına ilişkin ne yönde bir düzenleme yapılacağı tartışılmıştır[1190]. Rotterdam Kuralları m. 21 uyarınca taşıyanın gecikme

[1187] Polonya delegesi *Mr. Suchorzewski,* gecikmeden ötürü iki tür zarar oluşabileceğini; bunlardan birinin gecikmeden ötürü eşyada meydana gelen zarar olduğunu, diğerinin ise, eşyada meydana gelen zarar nedeniyle gönderilenin beklediği karı elde edememesi halin olduğunu belirtmiştir. Buna karşılık, dolaylı zararların, söz gelimi geç teslim nedeniyle fabrikanın çalışamamasından ötürü meydana gelen zarardan da taşıyanın sorumlu olmaması gerektiğini ifade etmiştir. Sonrasında söz alan Yugoslavya delegesi *Mr. Kacic* de aynı şekilde dolaylı zararların kapsam içerisinde yer almaması gerektiğini belirtmiştir. UN Official Records, 1981, s. 250.

[1188] Fransız delegesi *Mr. Douay*, Japon delgesi *Mr Tanikawa*, Nijerya delegesi *Mr. Sanyaolu* ifadelerinden dolaylı zararlarında da taşıyanın sorumluluğu içinde yer almasını amaçladıkları anlaşılmaktadır. UN Official Records, 1981, s. 252.

[1189] Sözleşme de amaçlananın gecikmeden ötürü meydana gelen ekonomik zararların da taşıyanın sorumluluğu kapsamında olması gerektiği hususunda aynı yönde sonuç için bkz. J. J. Donovan (1979). The Hamburg Rules: Why New Convention on Carriage of Goods by Sea. *Maritime Lawyer,* 4(1), 1-16*,* s. 10; Hamburg Kurallarında dolaylı zararlara ilişkin bir hüküm bulunmadığı ve fakat belli şartların varlığı halinde bu zararların da talep edilebileceği yönünde bkz. Tetley, 2008, s. 792.

[1190] Yükün geç teslimi nedeniyle hasar veya zıya uğraması halinin sözleşme kapsamı içinde yer aldığı buna karşılık ekonomik zararların meydana gelmesi halinde taşıyanın sorumluluğunun düzenlenmesi gerektiği ifade edilmiştir. [19th Session of WG III（A/CN.9/621)].

zararlarından doğan sorumluluğu taraflarca kararlaştırılan süre içinde teslim ile sınırlandırılmıştır. Bu zararın hangi şekilde hesaplanacağı ve taşıyanın gecikme zararlarından doğan sorumluluğunun sınırı ise Rotterdam Kuralları m. 63'te yer almaktadır. Hükümde önemli olan kısım, taşıyanın ekonomik zararlar nedeniyle sorumlu olacağının düzenlenmiş olmasıdır. Bu hüküm uyarınca taşıyan, gecikme nedeniyle meydana gelen ekonomik zararlardan da[1191] geciken eşya için ödenecek olan navlunun iki buçuk katıyla sınır olarak sorumludur. Örnek vermek gerekirse, taze meyve yükünün sezon başından teslim edilmesi halinde elde edilecek kazanç ile, geç teslimi nedeniyle elde edilecek kazanç farklı olacaktır veya yılbaşı döneminde satılmak üzere satın alınan eşyanın yılbaşı sonrasında teslim edilmesi halinde gönderilen ciddi bir ekonomik kayba uğrayacaktır[1192]. Bu şekilde uğranan zarar, eşyanın değerinden fazla dahi olabilecektir[1193].

Rotterdam Kuralları'nda yer alan bu hükümle gecikme halinde meydana gelen ekonomik yani dolaylı zararlardan da taşıyanın sorumlu olacağı açıkça düzenlenmiştir. Kanaatimce bu düzenleme yerindedir. Zira geç teslimden ötürü eşyanın hasar veya zıya uğraması halinde meydana gelen zararların tazmin edileceği açıktır. Bu yönde açık bir düzenleme olmasa dahi, sözleşmelerde ya da kanunlarda yer alan hasar ve zıyaa ilişkin hükümlerle de taşıyanın sorumluluğuna gidilebilmesi mümkündür. Burada önemli olan yükle ilgilinin geç teslimden ötürü uğrayacağı ekonomik zarardır ki verilen örnekte de görüleceği üzere bu zarar eşyanın değerini dahi geçebilecektir.

5.1.2. Sorumsuzluk Sebeplerinin Değerlendirilmesi

Taşıyan sözleşme veya kanun uyarınca herhangi bir sorumsuzluk sebebinden faydalanabiliyorsa bu takdirde taşıyanın sorumluluğuna gidilemeyecektir[1194].

[1191] Hükümde yer alan "*economic loss due to delay*" ibaresinin anlamının zorluklara neden olacağı yönünde bkz. Girvin, 2009, s. 136.
[1192] Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 121.
[1193] Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 122.
[1194] Sözer, 1975, s. 73-74.

5.1.2.1. Kanundan Kaynaklanan Sorumsuzluk Halleri

Kanundan kaynaklanan sorumsuzluk nedenlerinden biri TTK m. 1141 f. 2'de yer almaktadır. TTK m. 1141 f. 2'de taşıyanın tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özeni gösterdiği halde eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilmesi imkânı olmayan zararlar bakımından sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Öyleyse taşıyan, makul özeni gösterdiğini ispat etmek suretiyle, eksikliğin keşfedilmesinin imkânı olmadığını ortaya koyarsa sorumlu olmayacaktır[1195].

TTK m. 1141 f. 2 uyarınca taşıyanın sorumsuzluk sebebinden faydalanabilmesi için makul özeni göstermiş olsa dahi eksikliğin keşfedilemeyecek olduğunu ispat etmesi yeterli olmayacak, taşıyanın gerçekten makul özen borcunu yerine getirmiş olması ancak buna rağmen eksikliğin keşfine imkanı olmadığını ispatlaması gerekecektir[1196].

5.1.2.2. Sözleşmeden Kaynaklanan Sorumsuzluk Halleri

Taşıyan, bazı hallerde sözleşmeye konulan bir kayıt ile de sorumluluğunu kaldırabilecek veya sınırlandırabilecektir. Taşıyanın hangi hallerde hangi sözleşmelere bu yönde bir hüküm konulabileceği emredici hükümler ile belirlenecektir. TTK ve milletlerarası sözleşmeler uyarınca taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun emredici niteliği ve istisnaları hakkında daha önce değerlendirme yapıldığı için burada bu konu üzerinde tekrar durulmayacaktır[1197]. Bu çerçevede, taşıyan, ancak sözleşmede

[1195] Sözer, 1975, s. 26; Okay, 1971, s. 185.
[1196] Bu bakımından bu maddenin eski BK m. 55'ten ayrıldığına zira bu madde uyarınca dikkat ve özen gösterilmiş olsa dahi zararın meydana geleceğini ispat ederse adam çalıştıranın sorumluluktan kurtulacağına ancak TTK hükmü uyarınca bunun yeterli olmayacağı taşıyanın makul özen borcunu ispat etmesi gerektiğine ilişkin bkz. Sözer, 1975, s. 74; TBK m. 66'ya eski hükmün alınmadığına bunun gerekçesinin ise zaten bu halde nedensellik bağı kesileceği olduğunun ve bu durumun adam çalıştıranı sorumluluktan kurtaracağına ilişkin bkz. Oğuzman/Öz, 2021, s. 159.
[1197] Bkz. 3. Bölüm 3.1.2.1.5., 3.1.2.2.4., 3.1.2.3.4. ve 3.1.2.4.5. numaralı başlıklar altındaki açıklamalar.

geçerli bir sorumsuzluk kaydı yer almadığı ya da bir sorumsuzluk kaydı olmasına rağmen bunun geçersiz olduğu hallerde sorumlu olabilecektir.

5.1.3. Nedensellik Bağı

Taşıyanın gemiyi elverişsiz halde bulundurma borcunun ihlalinden ötürü sorumlu tutulabilmesi için bir diğer şart geminin denize, yola ve yüke elverişsiz halde olması nedeni ile zararın meydana gelmesidir[1198]. TTK m. 1141 f. 2 c. 1 hükmünde bu açıkça anlaşılmaktadır. Nitekim kanunda da taşıyanın yükle ilgililere karşı ancak geminin, denize, yola ve yüke elverişli olmamasından ötürü meydana gelen zararlardan sorumlu olacağı belirtilmiştir.

Anglo-Sakson hukukunda, gemi denize, yola ve yüke elverişsiz olsa dahi zarar geminin elverişsizliğinden kaynaklanmamışsa taşıyanın sorumluluğuna gidilemeyecek, ancak zarar elverişsizlikten kaynaklanmışsa taşıyan sorumsuzluk nedenlerinden faydalanamayacaktır[1199].

TTK düzenlemesi LVK'dan alındığından durum LVK bakımından da aynıdır. LVK m. 4 f. 1 uyarınca taşıyan geminin denize elverişsizliğinden ötürü veya elverişsizlik sonucu meydana gelen zararlardan sorumlu olmayacaktır, meğer ki elverişsizlik taşıyanın makul özen borcunu yerine getirmemesi sonucu meydana gelsin[1200].

Hamburg Kuralları m. 5'te yer alan düzenleme de LVK ile paraleldir. Zararı meydana getiren olayın gerçekleşmesini engellemek için kendisinin ve adamlarının makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat eden taşıyan zarardan sorumlu olmayacaktır.

Rotterdam Kuralları'nda ise daha ayrıntılı bir düzenleme yer almaktadır. Rotterdam Kuralları m. 17 f. 5 uyarınca, istem sahibi, taşıyanın Rotterdam Kuralları

[1198] Sözer, 1975, s. 72. Medeni Hukuk alanında olduğu gibi burada da uygun nedensellik bağının aranması gerektiği yönünde bkz. Akıncı, 1968, s. 320.
[1199] Todd, 2016, s. 68-69.
[1200] İngilizce metinde "*unless caused by*" ifadesi yer almaktadır.

m. 14 uyarınca gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunu yerine getirmemesinin zıya, hasar veya gecikmeye *sebebiyet verdiğini veya büyük olasılıkla sebebiyet verdiğini veya katkıda bulunduğunu* ispatladığı takdirde taşıyan sorumlu olacaktır. Öyleyse, burada da taşıyanın sorumlu olabilmesi için zarara sebebiyet veren, büyük ölçüde sebebiyet veren veya katkıda bulunan olay geminin denize elverişsizliği olmalıdır.

Zarar geminin denize elverişsiz olmasından ötürü meydana gelmişse taşıyan sorumlu olacaktır ve bu halde durum basittir[1201]. Ancak, geminin elverişsiz olmasına karşın zararın geminin elverişsiz olmasından ötürü meydana gelmemiş olması ve ikinci olarak, geminin denize elverişsiz olması ancak zarara sebebiyet veren birden fazla olayın mevcut olması ve son olarak zararı meydana getiren olayın ne olduğunun tespit edilememiş olması ihtimallerinde taşıyanın sorumlu olup olmayacağının incelenmesi gerekmektedir.

5.1.3.1. Zarar Geminin Elverişsiz Olmasından Ötürü Meydana Gelmemişse

Zararının tazmin edilmesi için taşıyana başvuran yükle ilgilinin, zararın geminin denize elverişsiz olmasından ötürü meydana geldiğini ispat etmesi gerekmektedir[1202]. Sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyan ya zararın başka bir nedenden ötürü meydana geldiğini ya da geminin denize elverişli olduğunu ispat edecektir[1203]. Nitekim zarar geminin denize elverişsiz olmasından ötürü meydana gelmemişse, taşıyan bunu ispat ettiği takdirde ne TTK ne de milletlerarası sözleşmelerde yer alan hükümler uyarınca taşıyanın sorumluluğuna gitmek mümkün olacaktır.

[1201] Sözer, 1975, s. 72.

[1202] Bu hususa ilişkin öğretide fikir ayrılıkları bulunmakta olup, Çalışmanın "İspat Külfeti" başlıklı 6. bölümünde ayrıntılı olarak incelenecektir.

[1203] Kassem, 2006, s. 159; Borçlar Hukuku uyarınca hukuka aykırı fiil ile meydana gelen zarar arasında illiyet bağı olması gereğinin iş deniz navlun hukuku olduğunda da aranacağı yönünde bkz. Akıncı, 1968, s. 320.

İstanbul BAM 14. HD[1204] tarafından verilen bir kararda, taraflar arasındaki ispat külfetine ilişkin bir değerlendirme yapan mahkeme hem yükle ilgilinin hem de taşıyanın, taşıyanın sorumluluğu bakımından meydana gelen zarar ile elverişsizlik arasında illiyet bağı olduğunun ispatlanması gerektiğini belirtmiştir.

Zarar geminin denize elverişsizliğinden ötürü değil de başka bir nedenden meydana gelmişse bu halde taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmak için makul özeni gösterdiğini de ispatlamasına gerek yoktur[1205].

İngiliz Mahkemesi tarafından verilen *The Yamatogawa*[1206] kararında, geminin redüksiyon dişlisinde bir tasarım kusuru söz konusu olmasına ve buna bağlı olarak taşıyan makul özen borcunu yerine getirmemesine rağmen meydana gelen zarar ile bu eksiklik arasında bir nedensellik bağı bulunmadığından mahkeme taşıyanın sorumsuzluğuna hükmetmiştir.

Sorumluluğun niteliğinin bir garanti sorumluluğu olarak belirlendiği Anglo-Sakson hukukunda ise yükle ilgili zararını ispat ettikten sonra ispat yükü taşıyana geçecektir[1207]. Belirtmek gerekir ki, gemi denize elverişsiz olsa dahi, meydana gelen zararla geminin denize elverişsiz olması arasında bir illiyet bağı bulunmaması halinde taşıyan sorumsuz olacaktır. Nitekim, Anglo-Sakson hukukunun uygulandığı İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Europa*[1208] kararında, mahkeme geminin yolculuk başlangıcında arka güvertede yer alan frengi deliğinin kusurlu biçimde kapatılmaması nedeniyle denize elverişsiz olmasına rağmen varma limanına geldiğinde rıhtım duvarına çarpması ile denize elverişsizlik arasında bir nedensellik bağı olmadığına karar vermiştir.

Ancak, hem Anglo-Sakson hukuku hem LVK dolayısıyla da TTK uyarınca, taşıyanın sorumsuzluk nedenlerinden birinden faydalanabilmesi için zararın

[1204] İstanbul BAM 14. HD, 2018/1406 E., 2019/1710 K. 26.12.2019 tarihli kararı.
[1205] Tetley, 2008, s. 897.
[1206] *Kuo International Oil Ltd v Daisy Shipping Co Ltd*, [1990] 2 Lloyd's Rep. 39, Westlaw UK.
[1207] Todd, 2016, s. 68.
[1208] [1908] P 84, Westlaw UK.

geminin denize elverişsizliğinden ötürü meydana gelmediğini ispatlaması gerekecektir.

Uygulanan hukukun Lahey Sözleşmesi olduğu İngiliz mahkemesi tarafından verilen 2019 tarihli *Alize 1954, CMA CGM SA v Allianz Elementar Versicherungs AG and Others*[1209] karara konu olan uyuşmazlıkta gemi karaya oturmuş ve müşterek avarya ilan edilmiş ancak yükle ilgililer tarafından kendilerine düşen payın bir kısmı ödenmemiştir. Davanın tarafları kazanın nedeni konusundan çeşitli iddialar ileri sürmüştür. Gemi malikleri kazanın nedeninin haritalanmamış sığ sudan kaynaklandığını dolayısıyla geminin sevkine ve teknik yönetime ilişkin olduğundan sorumlulukları olmadığını iddia ederken; diğer taraftan yükle ilgili tarafından kazanın geminin Lahey Sözleşmesi m. 3 f. 1 uyarınca denize elverişsiz olmasından kaynaklandığı ileri sürülmüştür.

Zarara sebebiyet veren olay, geminin denize elverişsiz olmasından ötürü meydana gelmediği takdirde taşıyan LVK m. 4 f. 2'de yer alan sorumsuzluk nedenlerinden faydalanabilecekken, zarara sebebiyet veren olay geminin denize elverişsiz olması ise, taşıyan bu sorumsuzluk nedenlerinden birinden faydalanamayacaktır. Zira LVK m. 4 f. 2 'de yer alan sorumsuzluk nedenlerinden faydalanmak isteyen taşıyan öncelikle gemiyi denize elverişli halde bulundurmak için makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmek zorundadır. Aksi takdirde, taşıyan burada yer alan sorumsuzluk nedenlerinden -bunlar zarara sebebiyet vermiş olsa dahi- faydalanamayacaktır.

Mahkeme kararında, gemide hatalı bir yolculuk planının bulunmasının gemiyi elverişsiz hale getirdiğine, hatalı yolculuk planının kazaya sebebiyet verdiğine, kaptanın ve ikinci kaptanın yol planını hazırlarken gerekli özeni göstermediğine ve

[1209] [2019] EWHC 481 (Admlty), 2019 WL 01086146, Westlaw UK; Bu karara ilişkin değerlendirme için bkz. Girvin, 2019, s. 453.

bu gerekçelerle makul özen borcunun taşıyan tarafından yerine getirilmediğine hükmedilmiştir.

Öyleyse sonuç olarak, meydana gelen zarar geminin denize elverişsiz olmasından ötürü meydana gelmiş olması halinde taşıyanın sorumlu olacağı aşikardır. Gemi elverişsiz ise ancak taşıyan makul özen borcunu yerine getirdiyse veya geminin elverişsiz olması ile meydana gelen zarar arasında bir nedensellik bağı yok ise taşıyan sorumlu olmayacaktır.

5.1.3.2. Zararın Birden Fazla Sebepten Kaynaklanması

Zararın meydana gelmesinde birden çok olayın sebebiyet vermesi de mümkündür. Hangi olayın ne derecede zararın oluşumuna etki ettiğinin tespiti sorunlara neden olabilecektir[1210]. Aşağıda önce Anglo-Sakson hukuku daha sonra milletlerarası sözleşmeler ve Türk hukuku çerçevesinde değerlendirme yapılacaktır. Hamburg Kuralları'nda yer alan düzenleme Türk hukukundaki düzenlemenin mehazını teşkil ettiğinden aynı başlık altında incelenecektir.

5.1.3.2.1. Anglo-Sakson Hukuku Uyarınca

Anglo-Sakson hukukunda taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun bir garanti yükümlülüğü olarak düzenlendiği yukarıda belirlenmişti[1211]. Daha önce de açıklandığı üzere, taşıyan bu yükümlülüğü bakımından adeta taşınan eşyanın sigortacısı konumundadır. Anglo-Sakson hukukunda taşıyanın bu borcu üstün nitelikte bir borç olarak ifade edilmektedir. Diğer bir ifadeyle, bu borcunu yerine getirmeyen taşıyanın sorumsuzluk nedenlerinden faydalanması mümkün olmayacaktır.

Meydana gelen zararın geminin denize elverişsizliği ve aynı zamanda taşıyanın sorumsuzluk nedenlerinden biri sebebiyle meydana geldiği hallerde Anglo-Sakson

[1210] Birden çok sebep, nedensellik bağı ve nedensellik bağının çeşitleri ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Oğuzman/Öz, 2021, s. 48 vd.; Eren, 2020a, s. 607 vd.; Kılıçoğlu, 2020, s. 397 vd.
[1211] Bkz. 3. Bölüm 3.1.1. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

hukukunda zararın hangi kısmının geminin elverişsiz olmasından ötürü meydana geldiğine bakılmaksızın zararın tamamından taşıyan gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü yerine getirmediğinden ötürü sorumlu tutulmakta ve sorumsuzluk sebebinden faydalanamamaktadır[1212].

5.1.3.2.2. Lahey Sözleşmesi ve Lahey Visby Kuralları Uyarınca

Lahey Sözleşmesi ve LVK'da zararın birden çok sebepten ötürü meydana gelmesi halinde sorumluluğun nasıl değerlendirileceğine ilişkin bir düzenleme yer almamaktadır. Buna karşılık, LVK uyarınca da Anglo-Sakson hukukunda olduğu gibi taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu öncelikli ve üstün nitelikte bir borç olduğundan, zararın geminin denize, yola ve yüke elverişsiz halde olmasından ve taşıyanın sorumsuzluk nedenlerinden biri sebebiyle meydana gelmesi halinde, taşıyanın sorumsuzluk nedenlerinden yararlanamayacağı ve zarardan geminin elverişsiz olmasından ötürü sorumlu olacağı kabul edilmektedir[1213].

Nitekim İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Fiona*[1214] kararına konu olayda taşıyanın tankeri, tankerden petrol yükü boşaltırken meydana gelen patlamadan ötürü tanker ve donatan zarar görmüş LVK m. 4 f. 6 uyarınca yükle ilgiliden tazminat talep etmiştir. Mahkeme zarara sebebiyet veren iki olay olduğunu bunlardan birinin petrol yükü diğerinin ise bir önceki yükten kalan yoğuşma sıvısının temizlenmemesi diğer bir ifadeyle geminin elverişsiz olması olduğunu belirtmiştir. Taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcu diğer borçlara göre üstün nitelikte bir borç olduğundan mahkeme tarafından donatanın bu istemi reddedilmiştir.

[1212] G. H. Treitel/ F. M. B. Reynolds (2011). *Carver on Bills of Lading*. London: Sweet & Maxwell/ThomsonReuters, s. 791.
[1213] Tetley, 2008, s. 902-903; S. C. Derrington (1997). Due Diligence, Causation and Article 4(2) of the Hague-Visby Rules. *International Trade and Business Law Annual*, 3, 175-186, s. 176.
[1214] *Mediterranean Freight Services Ltd v BP Oil International Ltd*, [1994] C.L.C. 808, Westlaw UK.

Mahkemeler genellikle yüke gelen zararın birden çok nedenden ötürü meydana geldiği hallerde, zararın en yüksek olasılıkla *(most probable cause)* hangi nedenden ötürü meydana geldiğini tespit etmeye çalışmaktadır. Şayet zarar geminin yolculuk öncesi ve başlangıcında makul özen borcunun ihlali neticesinde meydana gelmişse mahkemeler taşıyanı sorumlu tutmaktadır[1215].

İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Subro Valour*[1216] kararına konu olayda, yangına sebebiyet vermesi muhtemel üç husus üzerinde durulmuştur. Mahkeme, yangına en yüksek olasılıkla sebebiyet veren hususun elektrik kablolarına veya yalıtımına gelen zarar olduğuna karar vermiştir. Diğer bir ifadeyle, mahkeme birden fazla nedenden ötürü zararın meydana geldiği durumda, en yüksek ihtimalli neden ile zarar arasında nedensellik bağı kurmuştur. Elektrik sisteminde var olan arızadan ötürü yolculuk öncesinde ve başlangıcında geminin elverişsiz olduğuna hükmeden mahkeme taşıyanı makul özen borcunu yerine getirmediğinden ötürü sorumlu tutmuştur.

İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Isla Fernandina*[1217] kararına konu olayda da geminin karaya oturması nedeniyle taşınan muz yüküne gelen zarara birden çok nedenin sebebiyet vermiş olabileceği tartışılmış; mahkeme, meydana gelen zararın geminin elverişsizliğinden değil zarara en etkili şekilde neden olan *(effective cause)* geminin sevkine ilişkin kusurdan ötürü olduğuna hükmetmiştir

Zararın meydana gelmesinde iki veya daha fazla neden de etkiliyse, baskın olarak zararın oluşmasına hangi nedenin sebebiyet verdiğine bakılacaktır[1218]. Nitekim, yine İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Tolmidis*[1219] kararında,

---

[1215] Tetley, 2008, s. 902.
[1216] *Owners of Cargo Lately Laden on Board the Subro Valour v Owners of Subro Vega*, [1995] 1 Lloyd's Rep. 509; Karar özeti ve karara ilişkin değerlendirme için bkz. T. Howard/ B. Davenport (1996). English Maritime Law Update 1994/95. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 27(3), 427-452, s. 432.
[1217] *Rey Banano del Pacifico CA v Transportes Navieros Ecuatorianos SpA (The Isla Fernandina*), [2000] 2 Lloyd's Rep. 15, Westlaw UK.
[1218] Tetley, 2008, s. 902.
[1219] *Metals and Ores Pte v Compania de Vapores Stelvi SA (The Tolmidis),* [1983] 1 Lloyd's Rep. 530, Westlaw UK.

kondenserlerde deniz suyunun verildiği ve suyun oradan borulara geçtiği kısımda olan bir delikten ötürü makine dairesine su basmıştır. Gemide taşınmakta olan manganez cevheri yükünün boşaltılarak başka gemiye yüklenmesi gerekmiştir. Olayda zararın geminin denize elverişsizliğinden ötürü ve yolculuk sırasında gemi adamlarının kusuru neticesinde meydana gelmiş olacağı ihtimalleri üzerinde durulmuştur. Mahkeme kararında, zararın oluşmasında baskın nedenin *(dominant cause)* geminin denize elverişsiz olması olduğuna hükmetmiştir.

Buna karşılık bazı hallerde tek değil iki etkin nedenden (*effective causes*) ötürü zarar meydana gelmiş olabilmektedir[1220]. İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Kapitan Sakharov*[1221] davasında, gemide taşınmakta olan tehlikeli yükün patlaması neticesinde gemide yangın çıkmış, hem yükler hem de gemi zayi olmuştur. Mahkeme kararında başlangıçta meydana gelen patlamanın ve yangının yükle ilgilinin kusurundan ileri gelmiş olabileceğini belirtmiştir. Buna karşılık, mahkeme, izopentan yükünün hatalı istiflenmesinden ötürü geminin yolculuk başlangıcında denize elverişsiz olmasının yangının çıkmasına neden olduğunu ve elverişsizliğin yangının çıkmasına etki eden diğer neden ile meydana gelen zarar arasındaki nedensellik bağını kesen sebep *(novus actus interveniens- intervening cause)* olduğunu belirtmiştir.

Görüldüğü üzere, zararın birden fazla nedenden ötürü meydana geldiği hallerde, geminin denize elverişsiz olması zararı meydana getiren nedenlerden bir tanesi ise mahkeme kararlarında, zararın ne oranda hangi olaydan meydana geldiğine dair bir ayrım yapmaksızın baskın veya etki eden nedenin elverişsizlik olduğu kanaatine varılmıştır. Kanaatimce, zararın birden fazla nedenden ötürü meydana gelmiş olması ihtimali varsa ve fakat yalnızca geminin denize elverişsizliğinden ötürü meydana geldiği anlaşılırsa taşıyanın zararın tamamından sorumlu tutulması yerindedir. Buna karşılık, zararın iki veya daha çok etkenden meydana geldiği hallerde zararın hangi oranda geminin denize elverişsiz olmasından ötürü meydana

[1220] Tetley, 2008, s. 902.
[1221] [2000] 2 Lloyd's Rep. 255; [2000] C.L.C. 933, Westlaw UK.

geldiğinin belirlenmesi ve buna göre taşıyanın sorumlu tutulması daha yerinde olacaktır.

Yukarıda yer verilen kararlarda, geminin denize elverişsiz olduğu halde nedensellik bağına veya başkaca etki eden nedene bakılsa da her halükârda denize elverişsizlikten ötürü taşıyanın sorumlu tutulduğu görülmektedir. Bu noktada İngiliz mahkemesi tarafından verilen *Monarch Steamship Co Ltd v Karlshamns Oljefabriker AlB3*[1222] kararı diğer kararlardan ayrılmakla, kararda denize elverişsizlik halinde nedensellik bağına ilişkin olarak kanaatimce daha isabetli bir değerlendirme yapılmaktadır. Kararda, geminin tek başına denize elverişsiz halde olmasının bir anlam ifade etmeyeceği, bu bakımdan bir tehlikenin olması gerektiği, tehlike anında geminin elverişsiz olmaması gerekiyorsa meydana gelen zarar bakımından elverişsizliğin bir neden olarak kabul edilebileceği belirtilmiştir. Diğer bir ifadeyle, bu değerlendirmeyle mahkeme taşıyana gemi denize elverişli olsaydı da aynı zararın meydana gelebileceğini ispat etme imkanı vermektedir. Bu bağlamda meydana gelen zararla denize elverişsizlik arasında nedensellik bağının olmadığını ispat eden taşıyan sorumlu olmayabilecektir. Nitekim, öğretide de nedensellik bağının kesildiği durumda taşıyanın makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmesine gerek olmadığı ileri sürülmektedir[1223].

Kanaatimce LVK uyarınca verilen mahkeme kararlarının çoğunun bu yönde olmasının en önemli nedenlerinden biri, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmasının üstün nitelikte bir borç olmasıdır. Ancak belirtmek gerekir ki, taşıyanın bu borcunun üstün nitelikte bir borç olması taşıyanın bu borcunu yerine getirmediği her durumda sorumlu olacağı anlamına gelmemelidir, nedensellik bağının kesildiği durumlarda diğer bir ifadeyle zararın geminin denize

[1222] "*But unseaworthiness, as a cause, operates immediately whenever it comes into effect; it has until then only been dormant. The maxim causa proxima non remota spectatur is either meaningless or misleading until "remota" and "proxima" are defined. Thus unseaworthiness as a cause cannot from its very nature operate by itself; it needs the "peril" in order to evince that the vessel, or some part or quality of it, is less fit than it should have been and would have been if it had been seaworthy, and hence the casualty ensues. A fitter ship would have passed through the peril unscathed. In this way unseaworthiness is a decisive cause or as it is called a dominant cause."*

[1223] Eder vd., 2015, s. 136; Derrington, 1997, s. 185.

elverişsiz olmasından ötürü meydana gelmediği hallerde taşıyanın sorumlu olmaması gerekmektedir. Son olarak belirtmek gerekir ki, Türk hukukunda kusursuz sorumsuzluk halinde bile nedensellik bağının kesilmesi durumunda sorumluluk gündeme gelmeyecektir. Elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğun kusur sorumluluğu olduğu göz önünde tutulduğunda bu sonucun evleviyetle kabul edilmesi gerektiği açıktır.

5.1.3.2.3. Hamburg Kuralları ve Türk Hukuku Uyarınca

Zararın birden çok nedenden ötürü meydana gelmesi haline ilişkin herhangi bir düzenleme Lahey Sözleşmesi ve LVK'da yer almamakta, buna karşılık Hamburg Kuralları'nda bu yönde açık bir düzenleme bulunmaktadır[1224]. Hamburg Kuralları ve Türk hukuku aynı başlık altında değerlendirilecektir, zira TTK m. 1183[1225] hükmünün gerekçesinde de belirtildiği üzere hüküm Hamburg Kuralları'nın m. 5 f. 7 hükmünden alınmıştır.

Hamburg Kuralları m. 5 f. 7[1226] uyarınca, zıya, hasar veya gecikme hem taşıyanın hizmetlilerinin veya görevlilerinin kusuru hem de başka bir sebebin bir

[1224] Hamburg Kuralları'nda yer alan hem ispat külfetine hem de sorumluluğun dağılımına ilişkin düzenlemenin açık ve öz olduğu buna karşılık LVK'da yer alan düzenlemelerin bu anlamda çok net olmadığı ancak yıllar içerisinde görülen davaların bu konuda hukuki kesinlik yarattığına ilişkin bkz. R. Asariotis (2009b). Loss Due to a Combination of Causes: Burden of Proof and Commercial Risk Allocation. *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Edt.by D. R. Thomas)*. Oxon: Lawtext Publishing Limited, s. 141.

[1225] TTK m. 1183 hükmü şu şekildedir: *Taşıyanın veya adamlarının kusurunun diğer bir sebeple birlikte, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye yol açması halinde, taşıyan, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin sadece belirtilen kusura bağlanabilen kısmından sorumludur. Böyle bir kısmi sorumluluk için bu hallerin söz konusu kusura bağlanmayacak kısmının taşıyanca ispatı gerekir.*; Hükmün gerekçesi için bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 361; Gerekçeye bakıldığında Kıta Avrupası hukukunda, sebeplerin birleşmesi halinde tazminata hükmedilip hükmedilmeyeceği, şayet hükmedilecekse miktarının uygun illiyet bağı teorisine göre belirlendiği, buna karşılık Hamburg Kuralları'nda yer alan hükmün Tasarıya alınmasının uygun görüldüğü belirtilmiştir. Uygun illiyet bağı, fiil ile meydana getirebileceği zarar arasında hayatında olağan akışında mantikî bir nedensellik bağı olarak tanımlanmıştır. Fiil, zararı meydana getirip getiremeyeceği objektif olarak değerlendirilecek; buna ilişkin ispat yükü ise istem sahibinde olacaktır. Uygun nedensellik bağına ilişkin olarak bkz. Oğuzman/Öz, 2021, s. 48 vd. Buna karşılık TTK m. 1183 düzenlemesinde sorumluluk için bu hallerin kusura bağlanmayacak kısmının taşıyan tarafından ispat edilmesi gerektiği belirtilmektedir. Öyleyse bu düzenlemeyle, ispat yükü taşıyan aleyhine değiştirilmiştir.

[1226] Hükme ilişkin eleştiri için bkz. Berlingieri, 2002, s. 348.

arada gerçekleşmesi neticesinde meydana gelmişse, taşıyan zıya, hasar veya gecikmenin kendi veya adamlarının kusuru neticesinde meydana gelmeyen kısmını ispat etmesi şartıyla[1227] yalnızca kendisinin ve adamlarının kusurundan ileri gelen zararlardan sorumlu olacaktır.

Hamburg Kuralları uyarınca sorumluluk kusur karinesine dayandığından bu hüküm bu karinenin bir sonucudur; zira taşıyan kendi kusurunun sebebiyet vermediği zarardan sorumlu olmayacaktır[1228]. Bu hükümle amaçlanan, taşıyanın kendi kusuru oranında verdiği zararı karşılayarak üçüncü kişinin kusuru neticesinde meydana gelen zararlardan sorumlu tutmamaktır[1229].

Hamburg Kuralları'nda özellikle sevk ve idare kusurunun artık bir sorumsuzluk nedeni olarak düzenlenmediği düşünüldüğünde, bu hükmün özellikle çatma zararları bakımından önem kazanacağı düşünülmektedir[1230]. Söz gelimi, iki geminin çatması halinde eşyanın taşındığı geminin taşıyanı yüke gelen zarardan çatmadaki kusuru oranında sorumlu olacaktır[1231]. Buna karşılık Türk hukuku bakımından aynı değerlendirmeyi yapmak mümkün değildir. Zira, TTK m. 1180 uyarınca teknik kusur taşıyan bakımında bir sorumsuzluk nedenidir.

Öyleyse, Hamburg Kuralları ve TTK m. 1183 uyarınca zarara sebebiyet veren birden çok olay bulunması halinde karine taşıyanın kusurlu olduğu yönünde olup, taşıyan ancak kusursuzluğunu ispat ederse sorumluluktan kurtulabilmektedir. Şayet taşıyan gerek delil yetersizliğinden gerekse kusurlu olmasından ötürü sorumsuzluğunu ispat edemezse zararın tamamından sorumlu olacaktır[1232]. Taşıyan, zararın başka sebepten ötürü meydana geldiğini ispat ettiği ölçüde sorumluluktan kurtulacaktır. Her ne kadar LVK'da açık düzenleme yer almasa da,

[1227] İngilizce metinde *"the amount of loss"* ifadesi yer almaktadır. Bu ifadenin lafzının yerinde olmadığı zira taşıyanın zararı meydana getiren kusurun derecesini mi yoksa zararın üçüncü kişinin kusurundan meydana gelen kısmını mı ispat etmesi gerektiğinin açık olmadığı yönünde bkz. Lüddeke/Johnson, 1995, s. 15.
[1228] Yazıcıoğlu, 2000, s. 101.
[1229] Lüddeke/Johnson, 1995, s. 15.
[1230] Lüddeke/Johnson, 1995, s. 15.
[1231] Yazıcıoğlu, 2000, s. 102.
[1232] Asariotis, 2009b, s. 141.

LVK'nın uygulandığı mahkeme kararlarında da zarara sebebiyet veren olaya ilişkin yeterli delilin bulunmadığı hallerde zararın tamamından taşıyan sorumlu tutulmuştur[1233].

5.1.3.2.4. Rotterdam Kuralları Uyarınca

Rotterdam Kuralları'na bakıldığında ise, zararın birden fazla olay neticesinde meydana gelmesi durumunda taşıyanın sorumluluğunun ne olacağının açıkça düzenlenmiş olduğu görülmektedir. Rotterdam Kuralları m. 17 f. 6 uyarınca, taşıyanın m. 17 uyarınca sorumluluğun bir kısmından kurtulması halinde, zıya, hasar veya gecikmenin kendisine sorumluluk atfedilen olay veya durumların sebebiyet verdiği kısmından sorumlu olacaktır.

Anılan madde sorumluluk dağılımına Hamburg Kuralları m. 5 f. 7'den daha farklı bir yaklaşım getirmiştir; zira Hamburg Kuralları uyarınca zararın birden fazla olay neticesinde meydana geldiğini ispat külfeti tamamen taşıyan üzerindedir[1234]. Öte yandan, bu düzenleme LVK'dan da önemli ölçüde farklılık göstermektedir; zira Rotterdam Kuralları m. 17 f. 6 uyarınca taşıyan sadece kendisine sorumluluk atfedilen olay veya hallerin sebebiyet verdiği zarardan sorumlu olacaktır[1235].

Belirtmek gerekir ki, Rotterdam Kuralları m. 17 f. 6 hükmü yeterince açık değildir. Zira hükümde delil yokluğunda zarar birden fazla olaydan meydana gelmişse sorumluluğun nasıl dağıtılacağına ilişkin bir açıklık yer almamaktadır, dolayısıyla böyle bir durumda sorumluluğun nasıl dağılacağı yargı kararlarıyla belirlenecektir[1236].

Uyuşmazlığa ilişkin olarak karar verecek kimsenin, öncelikle Rotterdam Kuralları m. 17 f. 1 ilâ 5 uyarınca birden fazla olay veya hâlin zarara sebebiyet

---

[1233] Bkz. Lordlar Kamarası tarafından verilen *Rhesa Shipping Co SA v Edmunds (The Popi M)* kararı, [1985] 1 W.L.R. 948, Westlaw UK.
[1234] Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 116.
[1235] Asariotis, 2009b, s. 154.
[1236] Asariotis, 2009b, s. 155-156; Treitel/Reynolds, 2011, s. 791; Birden fazla olayın aynı anda zarara sebebiyet vermesi farklı hallerde gerçekleşebileceği için sorumluluk dağılımının nasıl olacağı meselesinin mahkemelere bırakıldığına ilişkin bkz. Berlingieri, 2014, s. 177.

verdiğini belirlemesi gerekmektedir[1237]. Bir örnek olayla açıklamak gerekirse, geminin ikinci ambarında nedeni anlaşılamayan bir yangın çıkması sonucunda yangın üçüncü ambara da sıçramıştır. Üçüncü ambardaki yükle ilgili taşıyana karşı talepte bulunmuş, taşıyan da yükle ilgiliye karşı Rotterdam Kuralları m. 17 f. 3 b. (f)'ye dayanarak zıya veya hasarın yangından kaynaklandığını ve sorumluluğu olmadığını ileri sürmüştür. Ancak yükle ilgili ikinci ambarda taşınan yüklerin nedeni anlaşılamayan yangından ötürü meydana geldiğini, dolayısıyla ikinci ambardaki yük bakımından taşıyanın bu maddeye dayanabileceğini belirtmiştir. Buna karşılık, üçüncü ambardaki yüklerde meydana gelen zararın gemide yeterli yangın söndürme teçhizatı bulunmadığından ötürü meydana geldiğini yani geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olduğunu, şayet yangın söndürme teçhizatı uygun nitelikte olsaydı ikinci ambarda çıkan yangının durdurulabileceğini ve üçüncü ambara sirayet etmeyeceğini ispat etmiştir. Bu durumda, yangınla üçüncü ambarda meydana gelen zarar arasında nedensellik bağı olmadığını taşıyan ispat edememiştir. Bu halde, ancak taşıyan makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat ederse sorumlu olmayacak aksi halde elverişsizlikten ötürü sorumlu olacaktır[1238]. Aynı örnekte ikinci ambardaki yükle ilgili taşıyana karşı talepte bulunduğunda, yükün bir kısmının nedeni anlaşılamayan yangın nedeniyle zarar görmüş, bir kısmı ise yeterli nitelikte yangın söndürme teçhizatı bulunmaması nedeniyle zarar görmüş olması ihtimalinde zarar birden fazla sebepten kaynaklandığından sorumluluğun Rotterdam Kuralları m. 17 f. 6 uyarınca çözülmesi gerekmektedir. Buna göre sorumluluk ikinci ambardaki yükle ilgili ile taşıyan arasında paylaştırılmalıdır. Rotterdam Kuralları m. 17 f. 3 b. (f) uyarınca yangının yüke zarar verdiğini ispat yükü taşıyana aittir. Rotterdam Kuralları m. 17 f. 6 uyarınca ise yangının hangi oranda yüke zarar verdiğini ispat bakımından uyuşmazlığı çözecek olan kimsenin Rotterdam Kuralları m.17 f. 3 b. (f)'de aranan ispat külfetinin aynısını araması gerektiği belirtilmiştir[1239]. Rotterdam Kuralları m. 17 f. 5 b. (a) uyarınca yükle ilgilinin geminin elverişsiz olmasının büyük olasılıkla sebebiyet verdiğini veya

[1237] Brons, 2010, s. 205; Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 116.
[1238] Rotterdam Kuralları uyarınca ispat külfetine ilişkin bkz. 6. bölüm 6.5. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[1239] Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 115-117.

katkıda bulunduğunu ispat etmesi yeterlidir. Bu nedenle Rotterdam Kuralları m. 17 f. 6 uyarınca da uyuşmazlığı çözecek olan kimsenin yetersiz yangın söndürme teçhizatının ne ölçüde yangına sebebiyet verdiğine karar verirken Rotterdam Kuralları m. 17 f. 5 b. (a)'da aranan aynı derecede ispat külfetini da araması gerektiği ileri sürülmektedir[1240].

Sonuç olarak, her ne kadar Rotterdam Kuralları düzenlemesi Hamburg Kuralları düzenlemesine benzerlik gösterse de Hamburg Kuralları ile Rotterdam Kuralları arasında esaslı bir farklılık söz konusudur. Rotterdam Kuralları m. 17 f. 6'da birden fazla olayın zarara sebebiyet vermesi halinde taşıyanın yalnızca sorumluluğun bir kısmından sorumlu olacağı düzenlenmiş olmakla beraber, sorumluluğun dağılımının nasıl yapılacağına ilişkin bir düzenleme yer almamakta, bu kısım mahkemelere bırakılmaktadır. Özellikle zarara sebebiyet veren olaylardan birinin denize elverişsizlik olduğu hallerde Rotterdam Kuralları, Hamburg Kuralları ve LVK düzenlemelerinden ayrılmakta; Rotterdam Kuralları uyarınca taşıyan kendi kusuru olmaksızın zararın doğumuna neden olan olayı ispatlamak zorunda kalmaksızın yalnızca zararın birden fazla olay neticesinde meydana geldiğini ispat ederek sorumluluğunu azaltabilmektedir[1241].

5.1.3.3. Zararı Meydana Getiren Neden Bilinmiyorsa

Zararın hangi nedenden ötürü meydana geldiği bilinmiyor veya belirlenemiyor olması haline ilişkin öğretide veya mahkeme kararlarında bir birlik bulunmamaktadır. Ancak, özellikle İngiliz ve Amerikan mahkemeleri genellikle zararın taşıyanın makul özen borcunu yerine getirmeyerek geminin denize elverişsiz olmasından ötürü meydana geldiğine hükmetmektedirler[1242]. Söz gelimi, gemi limandan ayrıldıktan kısa bir süre sonra batarsa bu halde geminin denize

[1240] Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 115-117.
[1241] Asariotis, 2009b, s. 158.
[1242] Tetley, 2008, s. 901. Bu varsayımın özellikle sigorta hukukuna ilişkin uyuşmazlıklarda önem taşıdığına ilişkin bkz. Foster, 2000, s. 487.

elverişsiz olduğundan ötürü battığı varsayımı yapılmaktadır[1243]. Belirtmek gerekir ki, bu aksi kanıtlanabilir bir karine teşkil etmektedir.

Amerikan mahkemesi tarafından verilen *Consolidated Grain & Barge Company v. Marcona Conveyor Corporation*[1244] davasında, mavna yola çıktıktan kısa bir süre sonra batmıştır. Mavnanın hangi sebeple battığı ortaya konulamamıştır. Mahkeme kararında, bu durumda, geminin neden battığına ilişkin bir neden tespit edilemediği hallerde, bunun geminin denize elverişsiz olmasından ötürü olduğu yönünde bir karine oluştuğuna ve bunun aksinin taşıyan tarafından ispat edilmesi gerektiğine hükmetmiştir.

İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Talisman*[1245] kararına konu olayda da gemi su alarak batmıştır. Geminin hangi nedenle su alarak battığı kesin olarak tespit edilememiştir. Gemide daha önce buna ilişkin bir arıza olmuş ve gemi büyük bir tamirden geçmiştir. Donatan geminin deniz tehlikelerinden ötürü battığını ileri sürerken, davacı sigorta şirketi geminin denize elverişsiz olduğunu ileri sürmüştür. Mahkeme, kararında benzer uyuşmazlıklara atıf yaparak geminin yolculuğa başladıktan kısa bir süre sonra batması halinde karinenin geminin elverişsiz olduğundan ötürü battığı yönünde olduğu, geminin denize elverişli olduğunun tespit edilmesi sonrasında geminin deniz tehlikelerinden ötürü batıp batmadığının tespit edilmesi gerektiği belirtilmiştir. Mahkeme, kararında geminin denize elverişsiz olduğundan ötürü değil, geminin batma tehlikesi yaşadığı sırada geminin batmaması için gerekli önlemlerin alınmamasından ötürü battığına hükmetmiştir.

Türk hukukuna bakıldığında ise aynı yaklaşıma Yargıtay kararlarında da yer verildiği görülmektedir. Nitekim, Yargıtay 11 HD'nin[1246] bir kararında da, bakım ve onarımı yapılmış bir geminin diğer bir ifadeyle elverişli olan bir geminin bofor skalasına göre 6 şiddetinde batma ihtimalinin çok düşük olduğuna bu nedenle

[1243] Treitel/Reynolds, 2011, s. 601; Eder vd., 2015, s. 135.
[1244] 716 F.2d 1077.
[1245] *Stephen v Scottish Boat Owners Mutual Insurance Association,* 1986 S.L.T. 234, Westlaw UK.
[1246] Yargıtay 11 HD, 2017/94 E., 2018/5978 K. 03.10.2018 tarihli kararı.

geminin bakım ve onarımının yapılmamış olması nedeniyle batmış olduğuna karar verdiği görülmektedir.

Mahkeme kararlarından da anlaşıldığı üzere, gemi yolculuğa çıktıktan kısa bir süre sonra veya herhangi bir denize tehlikesi olmadan, sakin hava koşullarında battığı zaman karine geminin denize elverişsiz olduğu yönündedir. Ancak her halükârda bunun aksinin ispat edilmesi her zaman mümkündür.

5.1.4. Elverişsizliğin Söz Konusu Olacağı Zaman

Taşıyanın TTK ve milletlerarası sözleşmeler uyarınca geminin denize, yola ve yüke elverişsizliğinden sorumlu olacağı zaman ayrıntılı biçimde incelendiğinden[1247] burada tekrar konu üzerinde durulmayacaktır. Bilindiği üzere, TTK'da LVK düzenlemesine paralel olarak taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun yolculuk öncesinde ve başlangıcında bulunması gerektiği hükmü yer almaktadır. Dolayısıyla, taşıyanın bu kurallar uyarınca sorumlu olabilmesi için elverişsizliğin yolculuk öncesinde veya yolculuk başlangıcında var olması gerekmektedir. Buna karşılık Rotterdam Kuralları ve Hamburg Kuralları uyarınca taşıyanın borcu yalnızca yolculuk öncesinde ve başlangıcında değil yolculuk süresince de devam ettiğinden, bu kurallar uyarınca taşıyanın sorumlu olması için taşıyanın bu borcunu yolculuk başlangıcında, öncesinde veya yolculuk süresince ihlal etmiş olması gerekmektedir.

5.1.5. Taşıyanın Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişiler

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcu devredilemez nitelikte bir borçtur. Ancak taşıyanın tek başına gemiyi elverişli hale getirmesi beklenemez[1248]. Taşıyan, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde

[1247] Bkz. 3. Bölüm 3.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[1248] Sözleşmenin tarafının devredilemez nitelikte olan borcunun ifasının başkasına devrinin yaygın olduğuna ve sözleşmenin tarafının üçüncü kişinin eylem ve ihmallerinden sorumlu olacağına dair bkz. S. Rainey (2017). 'Who's Doing What and for Whom ?': Recent Developments on Delegated Contractual Performance. *International Trade and Carriage of Goods* (Edt. by Soyer/Tettenborn), Oxon, New York: Informa Law from Routledge, s. 55.

bulundurma yükümlülüğünü yerine getirirken mutlaka ifa yardımcılarından yararlanacak ve bu kimselerin kusurları neticesinde meydana gelen zarardan sorumlu olacaktır.

Çalışmanın bu bölümünde öncelikle taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kimler olduğu Türk hukuku ve milletlerarası sözleşmelerde yer alan düzenlemeler çerçevesinde incelenecektir. Bağımsız yüklenicilerin eylemlerinden taşıyanın sorumlu olup olmayacağı konusu ise tartışmalı olması ve önemi itibariyle ayrı bir başlık altında ele alınacaktır.

5.1.5.1. Türk Hukuku ve Milletlerarası Sözleşmeler Uyarınca

5.1.5.1.1. Türk Hukuku Uyarınca

Taşıyanın eylemlerinden sorumlu olacak kişilerin kimler olduğu açıklanmadan önce kısaca Türk hukuku uyarınca taşıyan kavramının tanımı yapılacaktır. TTK m. 1138 uyarınca taşıyan, navlun karşılığında eşya taşımayı üstlenen kimsedir. Öyleyse taşıyan navlun sözleşmesinin taraflarından biri olarak karşımıza çıkmaktadır ve bu sözleşmeyi kurmak suretiyle bu sıfata sahip olmaktadır[1249]. Bir kimsenin taşıyan sıfatına sahip olabilmesi için taşıma taahhüdünde bulunması gerekli ve yeterlidir[1250]. Taşıyan geminin maliki, kiracısı, intifa hakkı sahibi olabileceği gibi her zaman zilyedi yani donatanı olmasına gerek yoktur[1251]. Taşıyanın kendisinin donatanı olmadığı bir gemi ile eşya taşımayı taahhüt etmesi halinde, eşya taşınan geminin donatanının yani fiili taşıyanın, taşıyanın ifa yardımcısı olduğu kabul edilmektedir[1252].

[1249] TTK'nın Taşıma işleri başlıklı dördüncü kitabının Taşıyıcı başlıklı TTK m. 850'de taşıyıcı şu şekilde tanımlanmaktadır: *Taşıyıcı, taşıma sözleşmesiyle eşya veya yolcu taşıma işini veya ikisini birlikte üstlenen kişidir.*
[1250] Taşıyanın kim olduğunun navlun sözleşmesine, çarter partiye, konişmentoya veya booking nota bakılarak anlaşılabileceğine ilişkin bkz. Seven, 2003, s. 88.
[1251] Çağa/Kender, 2010, s. 9; Akıncı, 1968, s. 34; Yazıcıoğlu, 2020, s. 333; Sözer, 2019, s. 351; Seven, 2003, s. 88.
[1252] Akıncı, 1968, s. 36.

Bir kimse temsilcileri vasıtasıyla da navlun sözleşmesi kurabilecektir. Özel yetki ile yetkilendirilmiş kimseler tarafından kurulan navlun sözleşmeleri yetkiyi veren kimseyi bağlayacak ve bu kimse taşıyan sıfatına sahip olacaktır. TTK m. 1104 f. 2 uyarınca, gemi bağlama limanı dışında bulunduğu sırada kaptana navlun sözleşmesi yapma yetkisi verilmiştir. Bu şekilde kurulan navlun sözleşmesi geminin donatanını bağlayacak ve böylelikle geminin donatanı taşıyan sıfatına sahip olacaktır. Buna karşılık, kaptanın geminin donatanı dışında bir başka kimseyi temsilen navlun sözleşmesi yapabilmesi için özel olarak yetkilendirilmiş olması gerekmektedir[1253].

TBK m. 83 uyarınca alacaklının menfaati bulunmadıkça borçlu borcunu bizzat ifa etmekle yükümlü olmayacaktır. Dolayısıyla taşıyan bu borcunu ifa yardımcıları ile de yerine getirebilecek ancak taşıyan bu borcunu yerine getirirken bu hususta görevlendirdiği kişilerin fiil ve ihmallerinden de sorumlu olacaktır.

TTK m. 1179 uyarınca, taşıyanın adamlarının kastından veya ihmalinden doğmayan zararlardan sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Bunun aksinden taşıyanın adamlarının kastından veya ihmalinden ileri gelen zararlardan sorumlu olacağı anlaşılmaktadır. Taşıyanın adamları ifadesinden ne anlaşılması gerektiği TTK m. 1179 f. 2'de düzenlenmiş olup buna göre "*taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişiler"* taşıyanın adamları olarak kabul edilmektedir. Dolayısıyla taşıyanın adamlarının kusurundan ileri gelen hallerde taşıyanın sorumlu olacağına dair tereddüt bulunmamaktadır[1254].

E-TTK m. 1062 uyarınca, taşıyanın kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurundan kendi kusuru gibi sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Taşıyanın kendi adamlarından kimlerin anlaşılması gerektiği ise eski kanunda açıkça

[1253] Aksi takdirde TBK'nın yetkisiz temsile ilişkin hükümlerinin uygulanacağına dair bkz. Seven, 2003, s. 90.
[1254] Sözer, 1975, s. 46.

düzenlenmemiş; bu kimselerin tayin edilmesi öğreti ve uygulamaya bırakılmıştır[1255] [1256].

TTK m. 1179 f. 2'de ilk olarak taşımada kullanılan gemi adamları sayılmaktadır. Gemi adamlarının kim olduğu ise TTK m. 934'te düzenlenmiştir. Buna göre, gemi adamları; kaptan, gemi zabitleri ve gemide çalıştırılan diğer kimseler olarak belirtilmiştir[1257]. Gemi adamları sıfatını tayin eden bu maddede esas alınanın gemide hizmet unsuru olduğu ifade edilmektedir[1258]. Ancak hükümde taşımada kullanılan gemi adamları dendiği için, akdi taşıyan ile istihdam ilişkisi bulunmayan fiili taşıyanın ve fiili taşıyanın gemi adamlarının da bu madde kapsamı içinde yer aldığı kabul edilmektedir[1259].

Hükümde ikinci olarak, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan kişiler sayılmıştır. E-TTK m. 1062 hükmü çerçevesinde de bu kimseler taşıyanın kendi adamlarıdır[1260]. Belirtmek gerekir ki, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan

---

[1255] Bu yönde bir düzenleme yapılmamış olmasının ve tespitin öğreti ve tatbikata bırakılmış olmasının yerinde olduğuna dair bkz. Sözer, 2019, s. 457.

[1256] Taşıyanın ifa yardımcılarının fiillerinden E-BK m. 100 çerçevesinde sorumlu olacağı, taşıyan aynı zamanda donatan ise gemi adamlarının kusurunda E-TTK m. 947 uyarınca sorumlu olacağı; buna karşılık E-TTK m. 1062 anlamındaki adamlarının kusurundan şayet bunlar yardımcı şahıs değilse sorumlu olmayacağına dair bkz. Çağa, 1995, s. 160; Taşıyanın gemi adamlarının ve kendi adamlarının kusurundan hangi kanun uyarınca sorumlu olduğuna dair iki görüş bulunduğu; bir görüş uyarınca, taşıyanın E-TTK m. 1062 f. 1 uyarınca sorumlu olduğu diğer görüş uyarınca ise taşıyanın E-BK m. 100 uyarınca ve şayet donatansa E-TTK m. 947 uyarınca sorumlu olduğu ve ikinci görüşün daha isabetli olduğu yönünde bkz. Akıncı, 1968, s. 324; E-TTK m. 1062 hükmünün navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan herkesi kapsamadığı bu nedenle bazı haller E-BK m. 100 ile bir arada uygulanması gerektiği; buna karşılık bir olayın aynı anda iki hükmün uygulama alanına girmesi halinde özel hüküm olması nedeniyle E-TTK m. 1062 hükmünün öncelikle uygulanması gerektiği yönünde bkz. Çağa, 1995, s. 124; Seven, 2003, s. 99; E-TTK düzenlemesinde bağımsız yüklenicilerin E-BK m. 100 kapsamında taşıyanın ifa yardımcısı ibaresi kapsamında olduğu E-TTK'da bu yönde özel bir hüküm bulunmadığında E-BK hükmünün uygulanacağı yönünde bkz. S. Misili (2016). İstifçinin Taşıyanın Sınırlı Sorumluluk ve Sorumluluktan Kurtulma Hükümlerine Başvurması: 'Himalaya Klozu'. *Legal Hukuk Dergisi*, C. 14 S. 166, 5475-5526, s. 5506.

[1257] Gemi adamlarına ilişkin tanımın TTK'da verilmiş olmasına karşın gemi adamı kavramına verilecek anlamın emredici bir şekilde Deniz İdare Hukuku tarafından belirlendiğine ilişkin bkz. Atamer, 2017, s. 830; Gemiadamları ve Kılavuz Kaptanlar Yönetmeliği uyarınca bu maddede yer alanlara ek olarak yardımcı zabitler, stajyerler ve yardımcı hizmet personelinin de bu tanım içerisinde yer aldığına dair bkz. Süzel, 2021, s. 131.

[1258] Sözer, 2019, s. 459.

[1259] Süzel, 2021, s. 132.

[1260] Süzel, 2021, s. 138; E-TTK m. 1062'de yer alan taşıyanın kendi adamı kavramının, taşıyanın kanuni temsilcilerini ve navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı kimseleri kapsadığına buna karşılık işletmesinde görevli olmayan kimseler kapsamadığına, E-BK m. 100 uyarınca ise bir

kişilerden yalnızca navlun sözleşmesinin ifasında fiilen görevlendirilmiş ve navlun sözleşmesinin ifasına katılmış kişilerin anlaşılmaması gerekmektedir[1261]. Diğer bir ifadeyle, navlun sözleşmesinin ifasında fiilen görevlendirmeyen veya sözleşmenin ifasına katılmayan söz gelimi güvenlik görevlisi, muhasebeci, çaycı gibi kimseler de taşıma işletmesinde çalışan kişilere örnek olarak gösterilmektedir[1262].

Bununla birlikte taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü bakımından da önem arz eden ISM Kodu kuralları uyarınca her deniz taşıma şirketinin geminin güvenli bir şekilde çalışmasını sağlamak için ve istihdam edilenlerle yönetimin en üst düzeyiyle doğrudan bağlantı kuracak bir atanmış kişi *(designated person[1263])* veya kişiler belirlemeleri gerekmektedir ve bu kimse veya kimseler gemi işleteni ile gemi arasındaki bağlantıyı sağlamaktadır. *Süzel*'e göre bu kimse, taşıyanın gemi adamı veya

kimsenin ifa yardımcısı olabilmek için borçlunun hizmetinde olmasına gerek olmadığına dair bkz. Seven, 2003, s. 101.

[1261] Sözer, 2019, s. 458; Yetiş Şamlı, 2013b, s. 78.

[1262] Sözer, 2019, s. 457.

[1263] Atanmış kişinin rolü geminin sefere elverişli hale getirilmesi meselesi bakımından önem taşımaktadır. Zira atanmış kişi, geminin hem denizde hem de limandayken emniyetini sağlama görevindedir. Atanmış kişi geminin ISM Kod ile uyumluluğunu ve Güvenli Yönetim Sistemini düzenli olarak denetlemelidir. Bu denetimler de aynı zamanda gemi personelinin acil durumlar karşısındaki yeterliliği ve hazırlığı da kontrol edilmelidir. Bu denetimler sırasında örneğin gemi personelinin acil durumlara müdahale etmek için yeterli olmadığını tespit ederse, bu eksikliği gidermek ve personelin eğitim almasını sağlamak atanmış kişinin sorumluluğudur. Bu eğitimlerin düzenli olarak devam edip etmediğini denetlemek de atanmış kişinin sorumluluğundadır. Bunların yapılmaması halinde gemi sefere elverişsiz halde olacaktır. Gemi personelinin eğitiminin yanı sıra, atanmış kişi denetimleri sırasında veya geminin kaptanı tarafından gönderilen raporlarda, gemi ve gemideki ekipmanların bakım ve onarıma ihtiyacı olduğunu tespit ederse, kendi yetkisi içerisindeyse buna derhal müdahale etmeli veya durumu derhal yönetimin en üst kademesine bildirmelidir. Atanmış kişinin ISM Kod kuralları çerçevesindeki bu görevi de taşıyanın gemiyi sefere elverişli hale getirme borcu bakımından önemlidir. Öte yandan, ISM Kod kuralları büyük oranda belgelendirme üzerine kuruludur. Örneğin şirketin Uygunluk belgesi, geminin Güvenli Yönetim Sertifikası alması gerekmektedir. Bu belgeler sefere elverişlilik bakımından önemlidir zira mesela Güvenli Yönetim Sertifikasının gemide bulunmaması halinde geminin bazı limanlara giremeyebilir veya limandan ayrılamayabilir. Bu da geminin sefere elverişli halde olmadığı anlamına gelir. Bu nedenle Atanmış kişi, ISM kod kuralları uyarınca gereken belgelerin gemide bulundurulmasını sağlamalıdır. Yine sefere elverişlilik açısından önem arz eden bir husus da haritalar gibi emniyetli seyir için gereken belgelerin gemide bulunması gerekliliğidir. Bu kapsamda atanmış kişi kaptan vasıtasıyla gemide en güncel haritaların bulunduğundan, süresi dolmuş belgelerin ya da eski kılavuz ve haritalar gibi belgelerin gemide yer almadığından emin olmalıdır. Zira aksi halde bu sebepten bir zarar meydana geldiğinde donatan geminin sefere elverişli olduğunu ileri süremeyecektir. Atanmış kişi ve denize elverişlilik ilişkisi için bkz. Mandaraka-Sheppard, 2013, s. 107-108; Kassem, 2006, s. 217 vd.

donatanın taşıma işletmesinin bir organı niteliğinde de değildir. Bu kimse donatanın yani fiili taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan bir kişidir ve bu bağlamda fiili taşıyan bu kimselerin fiillerinden kaynaklanan zararlardan da sorumlu olacaktır. Donatan ile taşıyanın farklı kimseler olması halinde ise TTK m. 1191 uyarınca taşıyan, fiili taşıyanın ve adamlarının kusurlarından ötürü sorumlu tutulduğundan, atanmış kişinin kusuru ile meydana gelen zarardan da müteselsilen sorumlu olacaklardır.

Nitekim, *MT "Cape Bonny" Tankschiffahrts GMBH & Co KG v Ping An Property and Casualty Insurance Company of China Limited, Beijing Branch* kararına konu olayda, gemi Arjantin'den Çin'e sefer yaparken, motor arızası yapmış. Bu arıza, gemi fırtınadan kaçmaya çalıştığı sırada meydana gelmiştir. Römorkaj yardımı gerekmiş ve gemi yedeğe alınmıştır. Müşterek avarya ilan edilmiştir. Uyuşmazlıkta sigorta şirketi yükle ilgililerin müşterek avaryaya katılım miktarından sorumlu olmadıklarını zira zararın taşıyanın gemiyi elverişli hale getirmek için makul özen borcunu yerine getirmediğinden ötürü ileri geldiğini iddia etmiştir.

Uyuşmazlığa konu gemi bir Alman şirketinin mülkiyetinde olup, dünyanın en büyük gemi yönetim şirketlerinden biri olan *Colombia Shipmanagement* (CSM) yönetimindedir. Bu şirketin merkezi Kıbrıs'tadır ancak Singapur ve Hamburg'ta da ofisleri bulunmaktadır. Gemi Hamburg ofisinden yönetilmektedir. Hamburg ofisinde ISM Koda uyumlu olarak kurulmuş bir Güvenli Yönetim Sistemi yer almaktadır. Olayda hem gemide baş makinist hem de karada bir atanmış kişi *(technical superintendent*) bulunmaktadır. Mahkeme kararında, *Marion* kararına da atıf yaparak, donatanın sorumluluğunun baş makiniste, atanmış kişiye ve kaptana güvenerek bertaraf edilemeyeceğini, ISM Kod kuralları çerçevesinde Güvenli Yönetim Sistemi kurulması görevinin donatana ait olduğunu açıkça belirtmiştir[1264].

[1264] Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: *"It is well recognised and has been since 1984 (following developments in the law relating to the limitation of shipowners' liabilities between 1960 and 1984) that shipowners themselves owe a duty to ensure the safe and efficient management of their vessels; see, for example, The Marion [1984] 2 Lloyd's Reports 1 at p.4 per Lord Brandon. That duty cannot be discharged by relying upon the master or chief engineer to exercise their own duty to ensure the*

Bu karardan da açıkça görüleceği gibi donatan yani fiili atanmış kişinin kusuru neticesinde meydana gelen zararlardan sorumlu olacak; taşıyan da fiili taşıyanın adamı olan atanmış kişinin kusurundan fiili taşıyanla müteselsilen sorumlu olacaktır.

Taşıma işletmesinde çalışan kişiler ile taşıyan arasında bir hizmet sözleşmesinin bulunması da zorunlu değildir; vekalet veya eser sözleşmesi ile istihdam edilmiş olmaları yeterlidir[1265]. Son olarak bu kimseler geçici olarak istihdam edilmiş olsalar dahi taşıyanın adamı sıfatına sahip olacak ve bu kimselerin kusuruyla meydana gelen zararlardan taşıyan sorumlu olacaktır[1266].

Hükümde üçüncü olarak taşıyanın kendisini temsile yetkili kıldığı kişiler[1267] ve navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişilerin de fiillerinden sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Bu düzenleme E-TTK'dan farklılık arz etmektedir. E-TTK uyarınca taşıyan yalnızca kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurundan sorumlu tutulmuş, bu çerçevede navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı ve fakat gemi adamı veya kendi adamı olmayan kimselerin genel hükümler uyarınca sorumlu tutulabileceği kabul edilmiştir[1268]. Buna karşılık TTK m. 1179 f. 2 hükmü açıkça taşıyanın kendisini temsile yetkili kıldığı kimselerin ve taşıyanın taşıma işletmesinde çalışmasa dâhi navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kimselerin kusurundan da sorumlu olacağını düzenlemiştir. Taşıyanın taşıma işletmesinde çalışmasa dahi navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kimseler[1269] ile arasında bir bağlılık unsuru bulunmadığı, taşıyanın taşıma işini iş

safe and efficient management of their vessel. The ISM Code, pursuant to which all shipowners must have an SMS, reflects the shipowners' own duty."

[1265] Sözer, 2019, s. 458.

[1266] Sözer, 2019, s. 458.

[1267] Özellik arz etmesi bakımından taşıyanın temsilcisi olarak gemi acentesi ve gemi yöneticisine ilişkin değerlendirmeler için bkz. Süzel, 2021, s. 144 vd.; Gemi Acenteleri Yönetmeliğinde gemi acentesinin müvekkilleri olarak gemi sahibi, kaptan işleten ve gemi kiralayanın sayıldığı, bu kimselerin geminin zilyedi olduğu bu nedenle zaman çarteri uyarınca tahsis olunan veya navlun sözleşmesi uyarınca taşıyanın acente atayabilecekleri ve fakat bu kimseler gemiye zilyet olmadığından ötürü atadıkları acentenin gemi acentesi niteliği taşımayacağı ilişkin bkz. Atamer, 2017, s. 824-825.

[1268] Seven, 2003, s. 116 vd.; Yetiş Şamlı, 2013b, s. 79.

[1269] Bu kimselerin TBK m. 116 anlamında yardımcı şahıslar olduğu yönünde bkz. Yetiş Şamlı, 2013b, s. 79; Yardımcı şahıs kavramı ve yardımcı şahsın fiilinden doğan sorumluluğun şartlarına ilişkin değerlendirme için bkz. Kula Değirmenci, 2021, s. 32 vd.

görme sözleşmesi çerçevesinde bıraktığı bağımsız alt yüklenicilerin bu tanım içerisinde yer aldığı ifade edilmektedir[1270].

5.1.5.1.2. Lahey Sözleşmesi ve Lahey Visby Kuralları Uyarınca

Lahey Sözleşmesi ve LVK m. 1 uyarınca taşıyan, gönderen ile navlun sözleşmesi akdeden gemi maliki veya çarterer olarak tanımlanmaktadır. Buna karşılık, taşıyanın navlun sözleşmesinin ifası sırasında hizmetliler (*servants)* ve görevlilere (*agents)*[1271] ilişkin bir tanım yer almamakta[1272], taşıyanın navlun sözleşmesinin ifası sırasında hizmetliler ve görevlileri kullanacağı anlaşılmakta ancak bu husus açıkça düzenlenmeyip çeşitli maddelerden çıkarılmaktadır[1273].

Belirtmek gerekir ki, bağımsız yükleniciler de görevliler ifadesi kapsamı içinde yer almaktadır. Bu durum hazırlık çalışmalarında yapılan tartışmalardan ve sözleşmenin resmi Fransızca metninde[1274] yer alan ifadelerden anlaşılmaktadır. Taşıyana tanınan haklardan ve savunmalarından kimlerin faydalanacağının düzenlendiği LVK mükerrer 4. maddesine bakıldığında parantez içinde *"such servant or agent not being an independent contractor"* ifadesine yer verilmek suretiyle bağımsız yüklenicilerin taşıyana tanınan haklardan ve savunmalardan faydalanamayacağı belirtilmiştir. Buna karşılık, Fransızca metinde bağımsız yüklenicileri kapsamayacak şekilde "*agent"* yerine "*préposés*" ifadesi tercih edilmiştir. LVK m. 4 f. 2 b. (q)'da yer alan taşıyanın kendisinin, görevlilerinin veya hizmetlilerinin fiil veya ihmalinden kaynaklanmayan zararlardan ispat yükünün kendisinde olması kaydıyla sorumlu olmayacağına ilişkin düzenlemenin İngilizce

---

[1270] Süzel, 2021, s. 151-152.

[1271] Milletlerarası sözleşmelerde geçen bu ifadelerin ne anlama ve kimleri kapsadığına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Karan, 2004, s. 183 vd.; LVK'nın akademik tercümesinde bu ifadeler *adamları* veya *temsilcileri* şeklinde tercüme edilmiştir. Bkz. Atamer/ Süzel, 2013, s. 180 vd.; Bu ifadelerin kullanıldığı diğer milletlerarası sözleşmeler için bkz. Süzel, 2021, s. 95 dn. 269; Bu ifadelerin tercümesi olarak *hizmetliler* ve *görevlileri* ifadesinin tercih edildiğine ilişkin bkz. dn. 733.

[1272] Taşıyanın görevlileri kavramını, taşıyanın adamlarından ayıran unsurun taşıyan ile görevliler arasında bir hizmet ilişkisi bulunmaması olduğu yönünde bkz. B. Adıgüzel (2008). Eşya Taşımalarında Taşıyıcı Yardımcısı Kavramı ve Yardımcıların Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkisi. *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. III, S. 2, 291-332, s. 306.

[1273] Bkz. LVK m. 3 f. 3, m.3 f. 6, m. 4,f. 2 b. (a), m 4 f. 2 b. (q).

[1274] Fransızca metin için bkz. Berlingieri, 1997, s. 846 vd.

metnin "*agents and servants*" ifadeleri yer almakta mükerrer 4.maddede olduğu gibi parantez içinde bağımsız yükleniciler ayrı tutulmamaktadır. Sözleşmenin Fransızca metninde ise bağımsız yüklenicileri de kapsayacak şekilde *"agents ou préposés"*[1275] ibaresi kullanılmıştır[1276]. Öyleyse, Lahey Sözleşmesi ve LVK uyarınca taşıyanın sorumluluğu bakımından bir değerlendirme yapmak gerekirse, taşıyanın bağımsız yüklenicilerin fiilleri neticesinde meydana gelen zararlardan da sorumlu olacağı söylenecektir[1277].

Sözleşmede hizmetliler veya görevliler terimlerine ilişkin herhangi bir tanım bulunmamaktadır[1278]. Sözleşmede bu terimlere ilişkin bir tanım yapılmadığından Türk mahkemeleri önünde çözümlenecek bir uyuşmazlıkta bu terimlere ilişkin değerlendirme mahkemenin hukukuna göre yapılacaktır[1279].

5.1.5.1.3. Hamburg Kuralları Uyarınca

Hamburg Kuralları'nda fiili taşıyan tanımı yapılmak suretiyle LVK'ya kıyasen daha geniş bir düzenleme yapılmıştır. Hamburg Kuralları m. 1'de taşıyan, *gönderen ile bizzat veya bir temsilci marifetiyle denizde eşya taşıma sözleşmesi akdeden her şahıs olarak* tanımlanmıştır[1280]. Maddenin devamı bendinde ise fiili taşıyanın

[1275] *Mr. W. Tetley* tarafından hazırlık çalışmalarında yapılan, Fransızca "*agent*" ibaresinin kapsamının çok geniş olduğuna ve bu ibarenin kapsamında bağımsız yüklenicilerin de olduğuna dair değerlendirmesi için bkz. Berlingieri, 1997, s. 611.
[1276] Hükmün hazırlık çalışmalarına ve bu ibarelerin kapsamına ilişkin detaylı inceleme için bkz. Süzel, 2021, s. 115 vd. Bu kavramın istihdam edenle bir bağımlılık ilişkisi bulunan ve genel olarak hizmet sözleşmesi çerçevesinde bağımlı olarak çalışanları ifade ettiği ve bağımsız yüklenicilerin bu kavram için yer almadığı yönünde bkz. Adıgüzel, 2008, s. 303.
[1277] Taşıyanın bu kimselerin fiillerinden sorumlu olacağı buna karşılık taşıyana tanınan hak ve savunmalarından yararlanamayacağına dair bkz. Süzel, 2021, s. 98.
[1278] Sözleşmenin hazırlık çalışmalarında Mükerrer 4. Madde hükmüne ilişkin olarak Kanada delegasyonu *Mr. W. Tetley*, tarafından yapılan taşıyanın hizmetlileri ve temsilcilerinin kim olduğunu gösterir bir liste hazırlanması önerisine karşılık İngiliz delegasyonu *Mr. C Miller* böyle bir listenin hazırlanmasının yerinde olmadığına, her ne kadar bir tanım vermek güç olsa da birçok milletlerarası sözleşmelerde aynı terimlerin yer aldığına, geçmişten beri kullanıldığına ve kullanılmaya devam etmesi gerektiğine ilişkin bkz. Berlingieri, 1997, s. 611-614; Süzel, 2021, s. 119; Günay, 2013, s. 215.
[1279] Süzel, 2021, s. 99.
[1280] Hamburg Kuralları'nda LVK'ya göre daha geniş bir taşıyan tanımı yapıldığı; LVK uyarınca yalnızca akdi taşıyanın tanımlandığı, buna karşılık Hamburg Kuralları'nda ihtiyaca cevap verecek şekilde hem akdi hem de fiili taşıyanın tanımı yapıldığına dair bkz. Wilson, 2010, s. 225.

tanımı yapılmış; fiili taşıyan taşımanın ifasının tamamen veya kısmen bırakıldığı şahıs olarak ifade edilmiştir[1281].

Sözleşmede taşıyanın hizmetlileri *(servants)* ve görevlilerine (*agents)*[1282] ilişkin bir tanım yapılmamakta; çeşitli maddelerinde bu kimselerden bahsedilmektedir[1283]. Ancak Hamburg Kuralları uyarınca taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için bu kimselerin navlun sözleşmesinin ifasına katılmış olmaları gerekmektedir[1284].

Taşıyanın hizmetlileri, taşıyan ile hizmet ilişkisi içinde bulunan kimseleri karşılamaktadır. Görevlilerin ise, navlun sözleşmesinin ifasından görevlendirilmiş yardımcı şahısları kapsayacak şekilde geniş yorumlanması gerektiği ifade edilmiştir[1285]. Buna karşılık, fiili taşıyan, taşıyanın görevlilerinden değildir; zira fiili taşıyan görevlilerden farklı olarak navlun sözleşmesi uyarınca taşıma taahhüdünde bulunan taraftır[1286].

Bağımsız yükleniciler bakımından Hamburg Kuralları'nda açık bir düzenleme yer almamaktadır. Diplomatik konferans tutanaklarına bakıldığında ise bağımsız yüklenicilere ilişkin olarak ABD delegesi tarafından "*servants*" ve "*agents*" kavramlarına ilişkin olarak kuralların beşinci maddesine sekizinci bir bent ekleyerek bunların tanımının yapılması teklif edilmiştir. ABD delegesi bu tekliflerine gerekçe olarak, ülke hukuklarının hepsine bağımsız yüklenicilerin

[1281] Öğretide Hamburg Kuralları uyarınca fiili taşıyanın kim olacağına dair farklı görüşler bulunmaktadır. Bir görüş, sözleşmede yer alan taşımanın kısmen veya tamamen kendisine bırakılan her şahsın fiili taşıyan olabileceğine ilişkin ifadenin diğer sözleşmelerde yer alan fiili taşıyan kavramından daha geniş olduğu; bundan yalnızca taşımayı fiilen icra eden kişinin anlaşılmayacağını; dolayısıyla fiili taşıyana sıfatına birden fazla kişinin sahip olabileceğini ileri sürmektedir. Bu görüş için bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 46-47; Günay, 2013, s. 79; Yetiş Şamlı, 2013b, s. 20-21. Buna karşılık bir diğer görüş ise, taşımayı üstlenmesine rağmen ifa etmeyen bir kimsenin fiili taşıyan olamayacağını, diğer bir ifadeyle fiili taşıyanın taşımayı fiilen icra edecek tek bir kişi olacağını ileri sürmektedir. Bu görüş için bkz. Aksoy, 2015, s. 86; Amasya, 2020, s. 1139.
[1282] Hamburg Kuralları'nda geçen "*agents*" ifadesinin taşıyanın görevlileri olarak kabul edilmesi gerektiği, bu kimselerin taşıyan tarafından navlun sözleşmesinin ifasından görevlendirilmiş olan diğer ifa yardımcılarını kapsayacak şekilde geniş yorumlanması gerektiğine ve fakat bu kavrama fiili taşıyanın dahil olmadığına ilişkin bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 117-118.
[1283] Hamburg Kuralları m. 4 f. 3, m. 5 f. 1, m. 5 f. 4b. (a), m. 5 f. 5, m. 8 f. 2, m. 10 f. 5.
[1284] Yazıcıoğlu, 2000, s. 117.
[1285] Yazıcıoğlu, 2000, s. 117-118.
[1286] Yazıcıoğlu, 2000, s. 118.

"*agents*" kavramı içerisine dahil edilmediği, tanım verilmek suretiyle bu yönde açıklık sağlanacağı ve yeknesaklık oluşturulacağını ifade etmiştir[1287]. Buna karşılık, delegelerin büyük çoğunluğu böyle bir tanıma gerek olmadığına, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin beşinci maddede verilen tanımın diğer maddeler bakımından karışıklık yaratabileceğini ifade etmiştir[1288]. Bazı delegeler tanım verilecekse de bunun beşinci maddede değil, sözleşmenin tüm maddeleri bakımından geçerli olacak şekilde birinci maddede yer alması gerektiğini ileri sürmüştür[1289]. Tartışmalara bakıldığında, genel olarak ülke hukuklarının birçoğunda bağımsız yüklenicilerin bu kavramın içinde yer aldığı ve bu şekilde uygulandığı anlaşılmaktadır. Yine buradan yola çıkarak sözleşmede yer alan bu kavramların içerisine bağımsız yüklenicilerin de dahil edilmek istendiği de söylenebilecektir. Buna rağmen, kanaatimce özellikle bazı ülke hukuklarında bağımsız yüklenicilerin hukuki durumu farklılık gösterebileceğinden[1290], tanım verilerek bağımsız yüklenicileri dahil etmek yerine, bu meselenin taraf ülkelerin hukukuna göre çözümlenmesinin daha isabetli olacağını söylemek mümkündür.

5.1.5.1.4. Rotterdam Kuralları Uyarınca

Rotterdam Kurallarında taşıyanın adamlarına ilişkin olarak diğer sözleşmelere nazaran çok daha geniş bir düzenleme yer almaktadır. Kurallarda her ne kadar hangi hallerde bir bağımsız yüklenicinin taşıyanın adamı sayılacağı ve eylemlerinin taşıyanı bağlayacağı açıkça düzenlenmemiş ve uygulanacak hukuka bırakılmışsa

[1287] Bkz. United Nations, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference on Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees, [UN Official Records, 1981], s. 355.
[1288] Bkz. *Mr. Sanyaolu* (Nijerya); *Mr. Suchorzewski* (Polonya), UN Official Records, 1981, s. 355.
[1289] Bkz. *Mr. Moreno-Partidas* (Venezuela); *Mr. Massud* (Pakistan), UN Official Records, 1981, s. 355.
[1290] Kolombiya delegesi *Mr. Vallejo,* ülkelerinde bağımsız yüklenicilerin özellikle bağımsız yükleme ve istif işçilerinin devletin kontrolü altında olduklarını, taşıyanların bunları seçme hususunda özgürlüğü bulunmadığını, dolayısıyla fiillerini de kontrol etme imkanı olmadığını, sözleşme uyarınca taşıyanın yalnızca bu kimseler üzerinde kontrolü söz konusu ise bunların fiilleri neticesinde meydana gelen zararlardan sorumlu olması gerektiğini belirtmiştir. UN Official Records, 1981, s. 356.

da görevlilere ve bağımsız yüklenicilere ilişkin diğer milletlerarası sözleşmelere nazaran daha detaylı bir düzenleme yer almaktadır[1291].

Rotterdam Kuralları m. 1 f. 6 b. (a)'da[1292] "ifa eden" (*performing party*) tanımı yapılmıştır. Bu hüküm uyarınca *"ifa eden, taşıma sözleşmesi kapsamında eşyanın teslim alınması, yüklenmesi, elden geçirilmesi, istifi, taşınması, eşyaya özen gösterilmesi, eşyanın boşaltılması veya teslim edilmesine dair taşıyanın istemi veya taşıyanın gözetimi veya denetimi altında gerek doğrudan gerekse dolaylı olarak ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen, taşıyan haricindeki her kişidir.*[1293]*."* Sözleşme bu geniş tanım ile ifa eden kavramına taşıyan dışındaki navlun sözleşmesi kapsamında neredeyse herkesi dâhil etmiştir.

Bu madde uyarınca, bir kimsenin ifa eden olarak anılabilmesi için dört farklı şart gerekmektedir. İlk şart, bu kimsenin taşıyan[1294] haricinde bir kişi[1295] olmasıdır. Her ne kadar geniş bir tanım verilmiş olsa da taşıyanla ilişkisi olan herkes ifa eden sayılmamaktadır. Bir kimsenin tanım uyarınca ifa eden olarak kabul edilebilmesi için aranan ikinci şart, ihtilafa konu olan navlun sözleşmesini ifa etmesi veya ifa etmeyi üstlenmesidir. Örneğin, gemideki başka bir yük ile ilgili taşıyanın yükümlülüklerini yerine getiren kimse ihtilafa konu navlun sözleşmesi bakımından ifa eden sayılmayacaktır. Üçüncü olarak, ifa edenin taşıyanın yükümlülüklerinden en az birini yerine getirmesi veya yerine getirmeyi üstlenmesi gerekmektedir. Geminin denize elverişli halde bulundurulması taşıyanın sözleşme kapsamında yükümlülüklerinden biri olduğundan bu yükümlülüğün yerine getirilmesini üstlenen veya yerine getiren kimseler ifa eden olarak kabul edilecek midir? Hem öğretide[1296] hem de hazırlık çalışmalarında[1297] maddede yer alan tanım uyarınca taşıyanın yükümlülüklerinde yalnızca "*eşyanın teslim alınması, yüklenmesi, elden*

[1291] Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 131.
[1292] Bu hükmün sözleşmede yer alan diğer hükümlerle uyumsuz olduğuna dair bkz. Atamer, 2010, s. 475 vd.
[1293] Süzel/Damar, 2010, s. 152-153.
[1294] Taşıyan tanımı için bkz. Rotterdam Kuralları m. 1 f. 5.
[1295] İngilizce metinde "*person*" ibaresi kullanılmaktadır. Bunun hem gerçek hem tüzel kişileri kapsadığına ilişkin bkz. Atamer, 2010, s. 475.
[1296] Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 134.
[1297] A/CN.9/WG.III/WP.21/Add.1.

*geçirilmesi, istifi, taşınması, eşyaya özen gösterilmesi, eşyanın boşaltılması veya teslim edilmesi"*nin bu kapsamda değerlendirileceği belirtilmiştir. Hazırlık çalışmalarında örnek olarak, gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunu ifa eden ifa yardımcısı tersanenin bu kapsamda kabul edilemeyeceği nitekim madde metninde denize elverişli halde bulundurma borcunun yer almadığı açıkça ifade edilmiştir[1298].

Ancak belirtmek gerekir ki, Rotterdam Kuralları uyarınca taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcu yolculuk süresince de devam edeceğinden gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcu eşyaya özen gösterilmesi kapsamında değerlendirilebilir[1299] ve bu halde geminin denize elverişli halde bulundurulması için gereken özen gösterilmediğinden eşyaya özen borcunun da yerine getirilmediği ileri sürülebilir.

Dördüncü ve son şart olarak bir kimsenin ifa eden olarak kabul edilmesi için taşıyanın denetimi veya gözetimi altında doğrudan veya dolaylı olarak taşıyanın maddede yer alan yükümlülüklerini yerine getirmesi gerekmektedir.

Denize elverişlilik bakımından değerlendirilirse taşıyanın gemiyi denize elverişli hale getirme borcunu ifa eden ifa yardımcılarının, ancak yolculuk süresince yüke özen borcu kapsamında ifa eden olarak kabul edilebilecek olup, diğer hallerde Rotterdam Kuralları m. 1/6 (a) kapsamında ifa eden olarak kabul edilmeleri mümkün görünmemektedir[1300].

[1298] Rotterdam Kuralları'nda LVK'da olduğu gibi taşıyanın yüke özen borcu ile gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun bilerek ayrı ayrı düzenlendiği ve taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun taşıyanın temel yükümlülüklerinin düzenlendiği m.13 f. 1'de yer almadığına ve sözleşmeyi hazırlayanların geminin denize elverişli olmasını sağlayacak klas kuruluşları, tersane gibi kimseleri bilinçli bir şekilde bu tanımın dışında bıraktığına ilişkin bkz. Atamer, 2010, s. 487.

[1299] Treitel/Reynolds,2011, s. 786.

[1300] *Atamer* tarafından Rotterdam Kuralları m. 1/7'de yer alan denizde ifa edene (*maritime performing party)* ilişkin olarak gemiyi elverişli halde bulundurma borcunu ifa edenlerin bu madde kapsamında yer alıp almadığı hazırlık çalışmaları, tartışmalar ve örnekler çerçevesinde incelenmiş; denizde ifa edenlerin, aslında ifa edenlerden *(performing party)* olduğu bu nedenle gemiyi elverişli halde bulundurma borcunu ifa edenlerin bu kapsamda yer almadığı sonucuna varmıştır. Bkz. Atamer, 2010, s. 492.

Rotterdam Kuralları m. 18'de taşıyanın diğer kişiler için sorumluluğu düzenlenmiş olup buna göre; taşıyan (a) ifa edenin, (b) geminin kaptanı veya gemi adamlarının[1301], (c) taşıyanın veya ifa edenin adamlarının veya (d) taşıyanın navlun sözleşmesi uyarınca taşıyanın yükümlülüklerini, taşıyanın denetimi, gözetimi altında veya istemi üzerine doğrudan veya dolaylı olarak yerine getiren veya yerine getirmeyi üstlenen diğer başka kişilerin[1302] fiilleri yahut ihmalleri nedeniyle sözleşme kapsamındaki borçlarını yerine getirmemesinden sorumlu olacağı düzenlenmiştir.

Bu madde çerçevesinde taşıyan, gemi kaptanı veya gemi adamlarının veya (d) bendi kapsamında navlun sözleşmesi uyarınca taşıyanın yükümlülüklerini, taşıyanın denetimi, gözetimi altında veya istemi üzerine doğrudan veya dolaylı olarak yerine getirmeyi üstlenen kişilerin fiillerinden sorumlu olacak diğer bir ifadeyle (b) ve (d) bendi uyarınca gemiyi denize elverişli hale getirme borcunu yerine getiren veya yerine getirmeyi doğrudan veya dolaylı olarak üstlenen kimseler, gemi adamları ve gemi kaptanının fiil yahut ihmali ile denize elverişsizlik söz konusu olursa taşıyan bundan sorumlu olacaktır. Bu bağlamda fiili yahut ihmali ile geminin denize elverişsiz olmasına sebebiyet veren bağımsız yüklenici tersanenin kusurundan Rotterdam Kuralları m. 18 f. 1 b. (d) uyarınca taşıyan sorumlu olacaktır[1303].

5.1.5.2. Taşıyanın Bağımsız Yüklenicilerin Eylemlerinden Sorumluluğu

TTK ve milletlerarası sözleşmeler uyarınca taşıyanın navlun sözleşmesi kapsamında gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü bizzat ifa

[1301] Gemi adamları veya gemi kaptanının özellikle belirtildiği zira gemi kaptanı ve gemi adamlarının taşıyanın müstahdemi olmayabileceği yönünde bkz. Berlingieri, 2014, s. 186; Brons, 2010, s. 190.
[1302] Rotterdam Kuralları m. 18 f. 1 b. (d) bendinde yer alan ifade ifa eden tanımıyla aynı gibi görünmekle beraber, burada taşıyanın yalnızca asli yükümlülüklerine ilişkin sınırlandırma getirilmediği, navlun sözleşmesi kapsamındaki her türlü yükümlülüğün dahil edildiğine ilişkin bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 145.
[1303] Bu bentte yer alan tanımın hiç şüphesiz taşıyanın görevlilerini ve bağımsız yüklenicileri kapsadığında dair bkz. Thomas, 2009, s. 60.

etmeyeceği kabul edilmekle birlikte taşıyan bu kimselerin kusurlarından ileri gelen zararlardan sorumlu olmaktadır.

Bu konuda asıl ihtilaflı olan, bağımsız yüklenicilerin kusurundan ileri gelen denize, yola ve yüke elverişsizlik halinde taşıyanın sorumlu olup olmayacağıdır. TTK m. 1179 düzenlemesi oldukça geniş kapsamlı olup, bağımsız yüklenicilerin de taşıyanın adamlarından olduğu yönünde bir ihtilaf bulunmamaktadır[1304].

Lahey Sözleşmesi ve LVK bakımından da her ne kadar taşıyanın hizmetlileri ve görevlilerini ilişkin açık bir tanım sözleşmede yer almasa da hazırlık çalışmaları incelendiğinde taşıyanın sorumluluğu bakımından bağımsız yüklenicilerin de fiillerinden ötürü meydana gelen zararlardan taşıyanın sorumlu olacağı sonucuna varılmıştır[1305].

Hamburg Kuralları'nda da LVK'ya kıyasla daha geniş bir düzenleme yapılmasına karşın taşıyanın görevlileri ve hizmetlilerinin kapsamında kimlerin yer aldığına dair açık bir düzenleme burada da yer almamaktadır. Hazırlık çalışmaları incelendiğinde, sözleşmenin taşıyanın sorumluluğuna ilişkin beşinci maddesinin görüşülmesi sırasında bu kavramların içeriğinin özellikle bağımsız yükleniciler milli hukuklarda farklı şekillerde yorumlanabileceği, bu nedenle bir tanım yapılması gerektiği teklif edilmiş ancak bu talep reddedilmiştir. Bu tartışmaların içeriğinden, sözleşmeyi hazırlayanların amaçlarının bağımsız yüklenicilerin de taşıyanın görevlilerinden sayılması gerektiği yönünde olduğu söylenebilecektir[1306].

Rotterdam Kuralları'nda ise, tartışmaya yer vermeyecek şekilde açık bir düzenleme yapılarak taşıyanın bağımsız yüklenicilerin fiillerinden ötürü meydana gelen zararlardan sorumlu olacağı belirtilmiştir[1307].

[1304] Bkz. 5.1.5.1.1. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[1305] Bkz. 5.1.5.1.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[1306] Bkz. 5.1.5.1.3. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[1307] Bkz. 5.1.5.1.4. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

Görüldüğü üzere bağımsız yüklenicilerin taşıyanın adamı olduğu yönünde neredeyse görüş birliği olmakla beraber bağımsız yüklenici olarak tersane ve klas kuruluşları her zaman navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan kişiler olmayacaklardır. Bu halde, bu kimselerin fiilleri neticesinde meydana gelen zararlardan taşıyanın sorumlu tutulması yerinde olmayacaktır. Dolayısıyla, bağımsız yüklenici olarak tersane ve klas kuruluşlarına ilişkin sorumluluk, bu kimselerin navlun sözleşmesine katılması halinde söz konusu olacaktır.

5.1.5.2.1. Taşıyanın Tersanenin Eylemlerinden Sorumluluğu

Visby görüşmelerinde de çokça tartışmalara yol açan yukarıda da bahsi geçen *Muncaster Castle*[1308] kararında, mahkeme bağımsız yüklenicilerin kusurundan da taşıyanın sorumlu olacağına hükmetmiş; bu kararın isabetli olup olmadığı görüşmelerde tartışılmış, değişiklik önerileri getirilmiş ancak bu öneriler kabul edilmemiştir[1309]. Aslında bu durum taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirme borcunun devredilemez nitelikte bir borç olmasının da bir sonucudur. Taşıyanın bağımsız yüklenicileri seçerken makul özen göstermesi, nitelikli, saygın klas kuruluşları veya tersanelerle anlaşmış olması makul özen borcunu yerine getirmesi bakımından yeterli olmayacaktır[1310]. Geminin elverişli hale getirilmesi için yapılması gerekenler taşıyan tarafından gerçekleştirilemeyecek işler dahi olsa, diğer bir ifadeyle özel nitelikli ve yetenek gerektiren bir iş olsa da taşıyan bu işleri yerine getirecek uygun nitelikte kimselerle anlaşmış olmakla sorumluluktan kurtulamayacak, onların kusurları neticesinde meydana gelen zararlardan da sorumlu olacaktır[1311].

Taşıyan, tersanenin kusurundan ileri gelen zararlardan sorum olmakla birlikte, taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğü gemi kendi faaliyet

[1308] Kararın künyesi için bkz. yuk. dn. 562.
[1309] Todd, 2016, s. 317; Djadjev, 2016, s. 44.
[1310] Tetley, 2008, s. 926-927; Bugden/Lamont-Black, 2013, s. 436; R. H. Thede (1971). Statutory Limitations (Other Than Harter and Cogsa) of Carrier's Liability to Cargo--Limitation of Liability and the Fire Statute, *Tulane Law Review* 45(4), 959-987, s. 965; Okay, 1971, s. 188.
[1311] Cooke vd., 2014, s. 1026.

sahasına girdiği andan itibaren başlayacaktır[1312]. İngiliz mahkemesi tarafından verilen 1927 tarihli *W. Angliss and Company (Australia) Proprietary, Limited v Peninsular and Oriental Steam Navigation Company*[1313] kararında, mahkeme itibarlı bir tersane seçmek suretiyle gemi kendi zilyetliğine girmeden önce meydana gelen kötü işçilikten sorumlu olmadığına hükmetmiştir. Ancak bu karardan sonra verilen mahkeme kararları değişmiş ve taşıyanın sorumluluğunun kapsamını arttıran yönde kararlar verilmeye başlanmıştır[1314]. Kanada mahkemesi tarafından verilen 1937 tarihli *Paterson S. S. v. Robin Hood Mills (The Thordoc*[1315]*)* kararında, gemiyi elverişli halde bulundurmak için makul özen borcunun yalnızca taşıyanın makul özenle davranmasıyla yerine getirilemeyeceğine, makul özenin hem taşıyanın kendisi hem de istihdam ettiği kişiler tarafından gösterilmesi gerektiğine, taşıyanın sorumluluğunun gemi kendi hakimiyetinde olana kadar söz konusu olmayacağına ve bu andan itibaren nitelikli ve dikkatli bir denetimle geminin uygun bir nitelikte olduğundan emin olma ve keşfedilebilecek eksiklikleri ortaya koyma yükümlülüğü olduğuna hükmedilmiştir[1316]. Nitekim *Muncaster Castle* kararında da İngiliz Mahkemesi bu karara da atıf yaparak özen yükümlülüğünün kapsamını genişletmiş ve bağımsız yüklenicilerin kusurundan da taşıyanı sorumlu tutmuştur.

Bu tarihten sonra İngiliz mahkemesi tarafından verilen kararlar da bu kararla uyum içerisindedir. Nitekim, 2006 tarihli *Happy Ranger*[1317] kararında da mahkeme; gemi, gemi malikine henüz teslim edilmeden tersanenin kusurundan ileri gelen eksikliklerden gemi malikinin sorumlu olmayacağına hükmetmiştir. Ancak olayda mahkeme gemi malikinin gemi kendisine teslim edildikten sonra makul özen

[1312] Baughen, 2015, s. 109; İngiliz mahkemesi kararlarında faaliyet sahası bakımından ayrım yapılarak her ne kadar geminin inşası ile geminin tamiri arasından bir fark yaratılmış buna göre sonuca varılmış gibi gözükse de aslında temelde özen yükümlülüğünün yerine getirilip getirilmediğine bakıldığına ilişkin bkz. Sözer, 1975, s. 48.
[1313] [1927] 2 K.B. 456, Westlaw UK.
[1314] Shah, 1966, s. 105.
[1315] (1937) 58 Ll.L.Rep. 33.
[1316] Shah, 1966, s. 105.
[1317] *Parsons Corp v CV Scheepvaartonderneming Happy Ranger***,** [2006] EWHC 122 (Comm), Westlaw UK.

borcunu yerine getirdiğini ispatlayamamasından ötürü sorumlu olduğuna karar vermiştir.

Öyleyse taşıyan, gemi kendi hakimiyetine gelmeden önce meydana gelen eksikliklerden sorumlu olmamakla beraber gemi kendisine teslim edildikten sonra makul özeni göstererek keşfedebileceği eksikliklerden kaynaklanan zararlardan sorumlu olacak, diğer bir ifadeyle tersanenin kusurundan ileri gelen zarardan da sorumlu olacaktır[1318].

Belirtmek gerekir ki, taşıyanın akla gelecek her türlü önlemi alması da beklenemez[1319]. Taşıyanın sorumluluktan kurtulmak için makul özeni göstermesi ve bunu ispatlaması yeterlidir. İngiliz mahkemesi tarafından verilen *The Amstelslot*[1320] kararına konu olayda redüksiyon dişlisinde meydana gelen yorulma çatlağı neticesinde gemi arızalanmış, yolculuk öncesinde yapılan muayenede bu arıza fark edilememiş, yük ilgilileri taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma için makul özen borcunu yerine getirmediğini, ilave testler yapılsaydı bu durumun ortaya çıkacağını ileri sürmüştür. Lordlar Kamarası kararında, ilave testlerin yapılmamasının makul özen borcunun yerine getirilmediği anlamına gelmeyeceğini, taşıyanın makul özen borcunu yerine getirdiğini belirtmiştir. Öyleyse taşıyanın adamlarının ifa yardımcılarının ve/veya bağımsız yüklenicilerin makul özeni göstermiş olmaları yeterli bulunmaktadır, diğer bir ifadeyle taşıyanın göstermesi beklenen makul özenden fazlası bu kimselerden beklenmemelidir[1321].

Bu içtihatlar İngiliz mahkemesi tarafından hala takip edilmekte, 2019 tarihli *Alize 1954 v Allianz Elementar Versicherungs AG*[1322] kararında *Muncaster Castle* ve *Amstelslot* kararlarına atıf yapılarak taşıyanın; adamları, temsilcileri ve bağımsız

[1318] Wilson, 2010, s. 189-190. Gemi yeni inşa edilmiş olsa dahi taşıyanın gemi kendi hakimiyetine girdikten sonra kendi müfettişleri veya tanınmış klas kuruluşları vasıtasıyla gemiyi denetlenme ve eksikliklerin tespit edilmesi için makul özen borcunu yerine getirmemesi halinde gemi inşası sırasındaki eksikliklerden sorumlu olacağına ilişkin ilişkin bkz. Yetiş Şamlı, 2013a, s. 490.
[1319] Baughen, 2015, s. 109.
[1320] *Union of India v NV Reederij Amsterdam,* [1963] 2 Lloyd's Rep. 223, Westlaw UK.
[1321] Tetley, 2008, s. 929. Lordlar kamarası tarafından verilen bu kararın daha makul olduğuna ilişkin bkz. Sözer, 1975, s. 47.
[1322] *[2019] EWHC 481 (Admlty), 2019 WL 01086146*, Westlaw UK.

yüklenicilerin kusurundan sorumlu olduğuna ve elverişsizliğin bu kimselerin makul özeni göstermediğinden kaynaklanıp kaynaklanmadığına bakılarak taşıyanın sorumluluğuna karar verilmesi gerektiği belirtilmiştir.

Türk hukuku uyarınca tersanenin kusurundan taşıyanın sorumlu olup olmayacağını değerlendiren bir görüşe göre[1323]; tersanenin her faaliyeti bakımından taşıyanın ifa yardımcısı olarak kabulünün doğru olmayacağı, TBK m. 116'da yer alan ifa yardımcısı tanımından yola çıkarak bir sonuca varılması gerekmektedir. Buna göre tersanenin faaliyeti navlun sözleşmesi ile ilgili ise veya navlun sözleşmesi ifa edilirken gerçekleşmişse bu takdirde tersane ifa yardımcısı kabul edilmeli ve tersanenin kusurundan ileri gelen zararlardan taşıyan sorumlu olmalıdır. Bu görüş Rotterdam Kurallarında da yer alan düzenlemeyle paralellik göstermekte olup, kanaatimce de bir yönüyle isabetlidir. Buna karşılık, tersanenin taşıyanın ifa yardımcısı olup olmadığının TBK m.116'dan önce TTK m. 1179'a dayanarak da tespit edilebilecektir. Nitekim TTK m. 1179'da taşıyanın adamları teriminin taşıma işletmesinde çalışmasa dahi navlun sözleşmesinde kullanılan kişileri kapsadığı belirtilmektedir. Tersane şayet navlun sözleşmesi uyarınca taşıyanın yükümlülüklerinden birini yerine getiriyorsa veya navlun sözleşmesi ifa edilirken bir faaliyette bulunmuşsa bu kapsamda ifa yardımcısı kabul edilmelidir. Örneğin taşıma süresince arızalanan bir geminin tamiratını gerçekleştiren tersanenin kusurundan ötürü gemi elverişsiz nitelikte ise taşıyan sorumlu olmalıdır.

Rotterdam Kuralları bakımından ise yukarıda da belirtildiği üzere, m. 18 f. 1 b. (d) ve bazı hallerde 18 f. 1 b. (a) ve (c) bendi uyarınca tersanenin fiili yahut ihmalinden kaynaklanan denize elverişsizlik hallerinde taşıyan sorumlu olacaktır.

5.1.5.2.2. Klas Kuruluşlarının Eylemlerinden Taşıyanın Sorumluluğu

Taşıyanın itibarlı bir klas kuruluşu seçmesi veya klas kuruluşlarından alınmış klas belgeleri tek başına taşıyanın gemiyi elverişli hale getirmek için makul özen

[1323] Yetiş Şamlı, 2013a, s. 489.

borcunu yerini getirdiği anlamına gelmeyecektir[1324],[1325]. Taşıyan, yardımcı şahsın seçiminde kusurlu davranması halinde bundan sorumlu olacaktır. Buna karşılık belirtmek gerekir ki, yalnızca yardımcı şahsın seçiminde kusurlu davranılmasının taşıyanın sorumluluğunu doğurması bunun dışındaki hallerde taşıyanın sorumsuz sayılmasına ilişkin görüş kanaatimce de yerinde değildir[1326]. Klas kuruluşunun ihmali neticesinde tespit edilemeyen elverişsizliklerden taşıyan sorumlu olmalıdır. Aksinin kabulü halinde yükle ilgilinin taşıyanı sorumlu tutmak için elinde hiçbir imkân kalmayacak, klas kuruluşu tarafından verilen belgeye rağmen geminin elverişsiz olduğunu ispat eden yükle ilgili taşıyanın sorumluluğuna gidemeyecektir[1327].

Klas kuruluşları tarafından verilen belgelerin ispat külfetine etkisi başlığı[1328] altında da değerlendirileceği üzere bu belgeler denize elverişliliği ispat bakımından önem taşıyan belgeler olmakla beraber sadece bu belgelerin olması geminin denize elverişli olduğu anlamına gelmemekte, taşıyan elverişsizlik halinde klas kuruluşunun kusuru söz konusuysa sorumlu olmaya devam edecektir.

Bir görüşe göre[1329], her durumda klas kuruluşunu sorumlu tutmak yerine tersanelere ilişkin kriter burada da göz önüne alınmalı ve ancak klas kuruluşunun faaliyeti navlun sözleşmesine ilişkin ise taşıyan klas kuruluşunun kusurundan ileri

---

[1324] Sözer, 1975, s.46; Bu hususun Alman hukukunda tartışmalı olduğuna, bir görüşün bunları yardımcı şahıs olarak kabul etmesine karşın baskın görüş uyarınca klas kuruluşlarının taşıyanın yardımcı şahsı sayılmadığı yönünde olduğu ve azınlık görüşün daha isabetli olduğuna dair bkz. Çağa, 1995, s. 161; Bu kimselerin taşıyanın yardımcı şahsı olarak sayılmamasının dahi taşıyanın sorumluluğuna etki etmeyeceği, tedbirli bir taşıyanın anlayabileceği bir eksiklik var ise taşıyanın bunların kusuru neticesinde meydana gelen zarardan sorumlu olması gerektiği yönünde bkz. Okay, 1971, s. 188.

[1325] Günümüzde taşıyanların klas kuruluşları tarafından verilen sertifikalar olmasa geminin denize elverişli olduğunu garantilemeyeceği bu anlamda klas kuruluşlarının taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna yardım ettiğine ilişkin bkz. P. Backden (2011). Will Himalaya Bring Class Down from Mount Olympus - Impact of the Rotterdam Rules. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 42(1), 115-124, s. 119-120.

[1326] Akıncı, 1968, s. 325; Taşıyanın Lloyd's sörveyörünün kusuru neticesinde meydana gelen zararlardan da sorumlu olması gerektiği yönünde bkz. Wilson, 2010, s. 188.

[1327] Akıncı, 1968, s. 325.

[1328] Bkz. 6. Bölüm 6.6.3. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[1329] Yetiş Şamlı, 2013a, s. 491; Milletlerarası sözleşmelerinin üçünde de bağımsız yüklenicilerin kusurundan navlun sözleşmesinin ifasında yer almadıkları müddetçe taşıyanın sorumlu tutulamayacağına ilişkin bkz. Karan, 2004, s. 187-188.

gelen zararlardan sorumlu olmalıdır. Diğer bir görüşe göre ise, gemiyi elverişsiz kılan eksiklik keşfedilebilecek bir eksiklik ise geminin denetiminin kimin tarafından yapıldığına bakılmaksızın taşıyanın bundan sorumlu olması gerekmektedir[1330]. Kanaatimce de klas kuruluşunun kusurundan keşfedilebilecek eksiklikler bakımından taşıyanı sorumlu tutmak gerekmektedir. Özellikle klas kuruluşunun denetimlerinin belirli aralıklarla yapıldığı geminin durumunun bundan sonra da değişebileceği, klas kuruluşunun denetimlerinde geminin kendi standartlarına uygun olup olmadığının denetlendiği, diğer bir ifade ile yalnızca klas kuruluşu belgesinin verilmiş olmasının geminin elverişli olduğu anlamına gelmediği düşünüldüğünde, taşıyanın salt itibarlı bir klas kuruluşu seçmekle sorumluluktan kurtulmadığı, onların kusurundan ileri gelen keşfedilebilecek eksiklikler bakımından taşıyanın sorumlu olacağı kabul edilmelidir.

5.1.5.2.3. Yükleme ve İstif İşçilerinin Eylemlerinden Taşıyanın Sorumluluğu

5.1.5.2.3.1. Genel Olarak

Taraflar arasındaki sözleşmede aksine bir hüküm bulunmadığı halde yükleme ve istif işlemleri taşıyana ait olacaktır[1331]. Yükleme ve istif faaliyetlerinin taşıyanın adamları tarafından gerçekleştirilmesi halinde taşıyanın bu kimselerin kusurundan sorumlu olacağı şüphesizdir[1332]. Taşıyan yükleme ve istif işlemleri için bağımsız bir yüklenici seçmesi halinde de bu kimselerin ihmal veya kastından ileri gelen zararlardan sorumlu olacaktır[1333]. Nitekim bu halde de bu kimseler taşıyanın ifa yardımcısı olacaktır[1334].

[1330] Akıncı, 1968, s. 325.
[1331] Bkz. 4. Bölüm 4.4.5. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[1332] Akıncı, 1968, s. 307; Akan, 2007, s. 43.
[1333] Hamburg Kuralları m. 4 uyarınca taşıyanın sorumluluğunun limandan limana olacak şekilde düzenlendiği; buradan yola çıkarak liman içerisinde yükleme ve boşaltmayı gerçekleştiren yükleme boşaltma şirketleri ve terminal işletmelerinin fiili taşıyan sayılacağı yönünde görüşler olduğu; buna karşılık, hazırlık çalışmaları incelendiğinde fiili taşıyanın eşyanın deniz yoluyla taşınmasını taahhüt eden kimse olduğuna dair bkz. Süzel, 2021, s. 78 vd.
[1334] Sözer, 1975, s. 48; Seven, 2003, s. 123.

Buna karşılık, bağımsız liman işletmelerinin tekel olarak faaliyet gösterdiği durumlarda bu kimselerin taşıyanın ifa yardımcısı sayılıp sayılmayacağı ve taşıyanın bu kimsenin fiillerinden sorumlu olup olmayacağı tartışmalıdır[1335]. Nitekim bu durumda, taşıyanın başka bir kimseyi ifa yardımcısı olarak seçme imkânı yoktur. Bir görüşe göre, taşıyanın sorumluluğu emredici nitelikte olduğundan ve tekel olarak faaliyet gösterse de taşıyan ile yaptığı anlaşma uyarınca verdiği zararlardan sorumlu olduğunun sözleşmede kararlaştırılmış olması halinde taşıyanın rücu etme imkânı bulunduğundan taşıyanın burada da sorumlu olduğunun kabulü gerekmektedir[1336]. Kanaatimce de bu görüş daha yerindedir[1337].

Taşıyan ile taşıtan arasındaki sözleşmede FIO(S)(T) kaydının bulunması halinde, yükleme ve istif işlemleri taşıtan veya adamları vasıtasıyla gerçekleşeceğinden taşıyan bunların kusurundan ileri gelen zararlardan sorumlu olmayacaktır[1338].

[1335] Seven, 2003, s. 123; Yetiş Şamlı, 2013a, s. 491; Hamburg Kuralları'nda yer alan düzenleme çerçevesinde liman işletmesinin devlete ait veya tekel olması halinde taşıyanın adamı olarak kabul edilip edilmeyeceğinin hazırlık çalışmalarında belirsiz olduğuna dair bkz. Süzel, 2021, s. 158; Hamburg Kuralları uyarınca bu kimselerin taşıyanın adamı sayılmayacağı yönünde bkz. Karan, 2004, s. 230; İşletmenin tekel durumda olması ile devlet ya da özel şirketlerce işletilmesinin ayrı meseleler olduğuna ilişkin bkz. Aksoy, 2019, s. 118-119.

[1336] E- TTK döneminde değerlendirmeler için bkz. Seven, 2003, s. 124; Akan, 2007, s. 59; Bir monopol durumu olsa dahi, taşıyanın bir borcunu yerine getirirken yardımcı şahıs olarak kullandığı kimselerin fiillerinden sorumlu olmasının nedeni onları seçerken kusurlu davranmış olması değil, yardımcı şahıs kullanmak suretiyle iş ve faaliyet ve sonuç olarak riziko alanını genişletmiş olması olduğu yönünde bkz. Çağa, 1995, s. 161. Aksi yönde görüş için bkz. Okay, 1971, s. 191; Yetiş Şamlı, 2013a, s. 491. TTK m. 1178 f. 2 ve f. 3 kapsamında bu kimselerin taşıyanın ifa yardımcısı sayılacağına ilişkin bkz. Süzel, 2021, s. 159 vd.; Taşıyanın seçim hakkı olmadığından bahisle bu kimselerin taşıyanın yardımcısı sayılmayacağı yönündeki aksi yönde görüş için bkz. Aksoy, 2019, s. 119.

[1337] TTK m. 1178 f. 2 ve 3 hükümlerinin mehazı Hamburg Kuralları m. 4'tür. Bu hükümlerle taşıyanın sorumluluğu limandan limana olarak düzenlenmiştir. Bu çerçevede *Süzel* tarafından Türk Limanları bakımından değerlendirme yapılmıştır. *Süzel*, Kıyı Tesislerinde Verilen Hizmet Kalemleri ile Bu Hizmet Kalemlerinin Taban ve Tavan Ücretlerinin Belirlenmesine ve Uygulanmasına İlişkin Tebliğ'nin bu anlamda yol gösterici olacağını, bu tebliğde yapılan "iş sahibi" tanımından yola çıkarak iş sahibinin kim olacağının taşıma sözleşmesini kuran kişiye göre değişeceğini ifade etmiştir. Sözleşmede FIO(S)(T) kayıtlarının yer almaması halinde iş sahibinin taşıyan olacağını, bu kayıtların varlığı halinde ise yükle ilgilinin iş sahibi olacağını belirtmiştir. İş sahibinin taşıyan olması halinde bu kimselerin fiil yahut ihmalleri neticesinde meydana gelen zararlardan taşıyan sorumlu olacak, yükle ilgili liman işletmesine haksız fiil hükümlerine dayanarak dava açabilecektir. Bu değerlendirmelere ilişkin bkz. Süzel, 2021, s. 159 vd.

[1338] Bu kimselerin taşıtanın yardımcı şahsı olduğu yönünde bkz. Yazıcıoğlu, 2020, s. 345; Çağa, 1995, s. 27. Ancak bu kimselerin gemide bulunan başkalarına ait yüklere zarar vermesi halinde

Matbu formlarda FIO(S)(T) veya *employment and agency* klozlarının *paramount* klozuyla bir arada yer alması halinde taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu bakımından sorumluluğunun ne yönde olacağı incelenmiştir[1339]. Bu nedenle burada tekrar bu konuya değinilmeyecektir. Ancak kısaca Türk hukuku bakımından TTK'da yer alan düzenlemeler çerçevesinde FIO(S)(T) klozlarının varlığı halinde taşıyanın sorumluluğunun ne olacağı değerlendirilecektir.

5.1.5.2.3.2. Türk Hukuku Uyarınca

5.1.5.2.3.2.1. FIO(S)(T) Kayıtlarının Geçerliliği

TTK m. 1143 uyarınca, "*sözleşme, yükleme limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmüş olmadıkça, eşyanın gemiye kadar*[1340] *taşıma gideri taşıtana, yükleme gideri ise taşıyana aittir*." Hükümden de anlaşılacağı üzere, kural olarak yükleme faaliyeti ve yükleme giderleri taşıyana aittir ve fakat sözleşmeyle aksinin kararlaştırılması mümkündür.

TTK m. 1243 hükmü uyarınca, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin TTK m. 1178 hükmü emredici niteliktedir. Ancak buradaki emredicilikten anlaşılması gereken *eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılması* faaliyetlerinin taşıyan tarafından yapılması değil; bu işlemlerin taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi halinde tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özenin gösterilmesi gereğidir[1341]. Dolayısıyla Türk hukuku uyarınca sözleşmeye konan FIO(S)(T) kayıtları TTK m. 1243 bakımından geçersiz kabul edilmeyecektir[1342]. Nitekim bu hükümle amaçlanan, taşıyanın faaliyet sahasını

taşıyanın bundan sorumlu olacağına ve fakat taşıyanın bu halde taşıtana rücu hakkı bulunacağına dair bkz. Sözer, 1975, s. 49.

[1339] Bkz. 4. Bölüm 4.4.5. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[1340] Gemiye kadar getirmekten anlaşılması gerekenin geminin vinci altına kadar getirmek olduğu yönünde bkz. Seven, 2003, s. 123; Akan, 2007, s. 43, dn. 165.

[1341] Okay, 1971, s. 109; Yükle ilgilinin veya üçüncü şahsın yükleme ve istif işlemlerini üzerine almasının E-TTK m. 1061 hükmüne aykırılık teşkil etmeyeceği yönünde bkz. Akıncı, 1968, s. 381.

[1342] Bu yöndeki kayıtların taşıyan ve taşıtan arasındaki sözleşme uyarınca geçerli olduğu, üçüncü kişi gönderilene karşı geçerli olabilmesi için bu kaydın konişmentoda yer alması gerektiği veya *incorporation* ile ilgili şartların yerine gelmesi halinde geçerli olacağı yönünde bkz. Atamer, 2011, s. 297.

belirlemekten öte, bu faaliyetlerin taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi halinde taşıyanın özen yükümlülüğüne uygun hareket etmesini temin etmektir[1343].

5.1.5.2.3.2.2. TTK m. 1090 ve 1091 Hükmü Uyarınca Kaptanın Geminin Elverişliliği ile İlgili Görevlerinin Taşıyanın Sorumluluğuna Etkisi

Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu bakımından üzerinde durulması gereken husus, FIO(S)(T) kayıtlarının varlığı halinde yükleme ve istif işlemleri neticesinde geminin elverişsiz hale gelmesi durumunda taşıyanın sorumlu olup olmayacağıdır. Öncelikle belirtmek gerekir ki, FIO(S)(T) kaydı uyarınca bu işlemler yükle ilgililer tarafından gerçekleştirileceğinden bu kimselerin istihdam ettiği veya sözleşme akdettiği bağımsız yükleniciler taşıyanın hizmetlisi veya görevlisi olmayacaktır[1344].

Taşıyanın kendi adamı olan kaptanın TTK m. 1090 hükmü uyarınca geminin denize ve yola elverişli, TTK m. 1091 uyarınca ise yüklemeye ve boşaltmaya elverişli olup olmadığına dikkat etme *zorunluluğu*[1345] vardır[1346]. Öğretide, FIO(S)(T) kaydının sözleşmede kararlaştırılmış olması halinde kaptanın nezaret etme yükümlülüğü olduğu, kaptanın bu yükümlülüğe aykırı davranması halinde taşıyanın sorumlu olacağı kabul edilmektedir[1347].

Hükmün mahkeme kararlarında nasıl yorumlandığı incelendiğinde, *Atamer*, 2000 ila 2006 yılları arasında verilen Yargıtay kararlarını değerlendirerek, Yargıtay içtihatlarının kaptanın nezaret yükümlülüğü nedeniyle yükletenin istif kusurundan ötürü taşıyanı sorumlu tutmak yönünde olduğunu, ancak Yargıtay tarafından benimsenen bu görüşün yerinde olmadığını ifade etmiştir[1348]. Nitekim, Yargıtay tarafından verilen bu kararlar taraflar arasındaki ekonomik dengeyi bozmakta, zira

[1343] Ülgener, 2010, s. 138.
[1344] Yükle ilgililerin kusuru neticesinde meydana gelen zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağına dair bkz. Akıncı, 1968, s. 307; Sözer, 2019, s. 462.
[1345] Hükümlerde *"dikkat etmek zorundadır*" ifadesi yer almaktadır.
[1346] Hükümlerin yasama tarihçesi için bkz. Atamer, 2011, s. 304 vd.; Alman hukuku bakımından değerlendirme için bkz. Süzel, 2014, s. 327-328.
[1347] Kara, 2020, s. 203; Sözer, 2019, s. 408.
[1348] Atamer, 2011, s. 302.

bu kaydın yer alması halinde taşıyan navlunda bir indirime gitmekte ve buna karşılık yine de sorumluluğu aynı ölçüde devam etmektedir[1349]. Öte yandan, E-TTK m. 975 [TTK m. 1091] hükmünün yalnızca istif açısından bir düzenleme getirdiği, buna karşılık FIOST kaydının başka faaliyetleri de kapsadığı bu faaliyetleri de istif bakımından FIOST kaydına müdahale edildiğinde diğer işlemlere ne olacağı hususunun açık olmadığına işaret etmiştir[1350].

Yargıtay kararına dayanak yapılan *Çağa*'nın[1351] Alman yazarlar *Prüssman* ve *Peters'e*[1352] atıf yaparak benimsediği görüşün atıf yapılan eserler incelendiğinde aslında farklı olduğu *Atamer* tarafından ortaya konmuştur[1353]. *Atamer*, yaptığı incelemeler neticesinde hem Türk hukuku hem de Alman hukuku bakımından kaptanın nezaret etme yükümlülüğünün yalnızca geminin elverişliliği bakımından devam ettiğini, FIOST kaydının varlığı halinde yükleme, istif, dengeleme işlemleri yapılırken kaptanın geminin elverişli kalmasını sağlamak için denetimlerini sürdürmesi gerektiğini , FIOST kaydına konu olan eşya değil de gemide bulunan diğer eşyaların tehlikeye girmesi veya geminin dengesinin bozulması halinde kaptanın bu duruma müdahale etme ve eksiklikleri giderme yükümlülüğü olduğunu belirtmiştir[1354]. Buna karşılık bir diğer görüşe göre[1355], TTK m. 1091 uyarınca kaptanın özellikle istife nezaret etme yükümlülüğü olduğundan sözleşmeye konu olan yük[1356] bakımından da nezaret etme yükümlülüğünün ihlali halinde meydana gelen zarardan taşıyan sorumlu olmaktadır.

[1349] Uygulamada FIO/FIOS kaydı yer alan sözleşmelerde %25 gibi oranlarda navlun farkı olduğu yönünde bkz. Atamer, 2011, s. 302.
[1350] Atamer, 2011, s. 302.
[1351] Çağa, 1995, s. 122.
[1352] Çağa, 1995, s. 122, dn. 4-5.
[1353] Atıf yapılan Alman eserlerinde belirtilen görüşlerin FIOST kaydına ilişkin olarak yapılmadığı, görüşlere dayanak olan iki Alman Mahkemesi kararının da bedensel zararlardan ötürü tazminat istemine ilişkin olduğu yönünde bkz. Atamer, 2011, s. 312.
[1354] Kanunun bir özen yükümlülüğü getirdiği, bu özen yükümlülüğünün taşıyanın kendi üzerine aldığı işler bakımından söz konusu olduğu yönünde benzer yönde görüş için bkz. Akıncı, 1971, s. 108-109.
[1355] Sözer, 2019, s. 462.
[1356] Yükletilen veya boşaltılan yükte meydana gelen zararlardan taşıyanın sorumlu olup olmayacağının tartışmalı olduğu ancak bu klozların taşıyanın sorumluluğunu bertaraf ettiğinin kabul edilmesi halinde bunun E-TTK m. 1063 hükmü ile ters düşeceğine dair bkz. Akan, 2007, s. 44.

Yargıtay'ın 2006 tarihi sonrasında verilen kararları incelendiğinde, içtihatlarda değişiklik olmadığı, Yargıtay'ın yerleşmiş içtihadının uygulamasına devam ettiği görülmektedir[1357]. Nitekim, Yargıtay 11. HD'nin 2014 tarihli kararına konu olayda[1358], taşınmakta olan kakao yükünde zarar meydana gelmiştir. Yükle ilgili zararın geminin denize, yola ve yüke elverişli olmadığından ötürü meydana geldiğini ileri sürmüştür. Taşıyan ise, yükte meydana gelen zararın sözleşmede yer alan FIO/FIOS kaydı uyarınca yükle ilgili tarafından gerçekleştirilen hatalı istif neticesinde meydana geldiğini beyan etmiştir. İlk derece mahkemesi kararında, zararın hatalı istif nedeniyle meydana geldiğine ve taşıyanın FIO/FIOS kaydı sebebiyle bundan sorumlu olmadığına hükmetmiştir. İlk derece mahkemesinin bilirkişi raporu ile uyumlu olarak verdiği bu kararına karşın Yargıtay, yükleme işleri başkasına ait olsa dahi, kaptanın nezaret yükümlülüğü bulunduğuna, kaptanın bu yükümlülüğü bakımından bir ihmali olup olmadığına bakılarak karar verilmesi gerektiğini belirterek kararı bozmuştur.

Yargıtay tarafından verilen 2015 tarihli başka bir kararda da[1359], ilk derece mahkemesi tarafından yapılan yükleme ve istif işlemlerinin FIO/FIOS kaydı uyarınca taşıtana ait olması halinde yükte meydana gelen zarardan taşıyanın sorumlu olmayacağına, kaptanın nezaret etme yükümlülüğünün yalnızca geminin denize elverişliliği ile sınırlı olduğu yönündeki isabetli değerlendirmesine karşın bu karar Yargıtay tarafından taşıyanın kaptanın nezaret etme yükümlülüğü olması nedeniyle tarafların müşterek kusuru bulunduğu, bu kusur oranları tespit edilerek karar verilmesi gerektiği gerekçesiyle bozulmuştur.

Ulaşılan kararlar bakımından bir değerlendirme yapmak gerekirse, 2006 sonrasında da ilk derece mahkemelerinin doğru uygulamalarına karşın Yargıtay'ın yerleşmiş içtihadını uygulamaya devam ettiğini söylemek mümkündür. Özetlemek gerekirse, FIO(S)(T) kaydının sözleşmede yer alması halinde bu kayıt uyarınca

[1357] Bkz. Yargıtay 11. HD, 2013/17451 E., 2014/18344 K. 25.11.2014 tarihli kararı; Yargıtay 11. HD, 2007/3197 E., 2008/5288 K. 21.04.2008 tarihli kararı.
[1358] Yargıtay 11. HD, 2012/16641 E., 2014/7075 K. 10.04.2014 tarihli kararı.
[1359] Yargıtay 11. HD, 2014/16204 E., 2015/1913 K. 13.02.2015 tarihli kararı.

gerçekleştirilecek faaliyetlere ilişkin masraf ve sorumluluk taşıtanda olacak, taşıtanın ifa yardımcılarının kusurundan ötürü meydana gelen zarardan taşıyan sorumlu olmayacaktır. Buna karşılık, kanaatimce de, TTK m. 1090 hükmü uyarınca kaptanın sadece geminin denize ve yola elverişliliği bakımından ve gemide bulunan diğer yükler bakımından nezaret etme yükümlülüğü söz konusu olacak, taşıtanın istif kusuru neticesinde geminin dengesinin bozulması veya gemide bulunan diğer yüklere zarar gelmesi halinde taşıyanın kendi adamı olan kaptanın TTK m. 1090 çerçevesinde nezaret etme yükümlülüğünü ihmal etmesi nedeniyle taşıyan sorumlu olacaktır.

5.2. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI VE SORUMLULUĞU SINIRLANDIRMA HAKKININ KAYBI

5.2.1. Genel Olarak

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcuna aykırı davranması neticesinde meydana gelen zararlar bakımından taşıyanın sorumluluğu sınırlı olacaktır. Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasının amacı, riskin hesaplanabilmesi ve dolayısıyla sigorta açısından öngörülebilirliği ve böylelikle taşıma ücretlerinin belirli bir düzeyde kalmasını sağlamaktır[1360]. Anglo-Sakson hukukunda her ne kadar mahkemeler tarafından katı bir şekilde yorumlanması ve çoğu kez uygulanmamasına karşın taşıyan sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran hükümleri sözleşmeye koyabilmekte[1361] ancak LVK, Hamburg Kuralları, Rotterdam Kuralları ve dolayısıyla Türk hukuku uyarınca sorumluluğu kaldıran hatta sözleşme kurallarında öngörülen sorumluluk sınırından daha az bir sorumluluk sınırı getiren anlaşmalar geçersiz sayılmaktadır[1362].

[1360] Yazıcıoğlu, 2010, s. 150; H. Kara (2014). *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Sorumluluğu*. İstanbul: Legal Yayıncılık, s. 171; Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin düzenlemenin deniz taşımacılığına yatırımın daha çok yapılmasını sağlamak için getirildiği ve taşıyanların pazarlık güçlerinin daha fazla olmasından dolayı var olmaya devam ettiği yönünde bkz. Wilson, 1978, s. 146; Taşıyanı özellikle değeri yüksek olan yüklere karşı korumakta olduğu yönünde bkz. Wilson, 2010, s. 195; Girvin, 2011, s. 496-497.
[1361] Kassem, 2006, s. 191
[1362] Bkz. LVK m. 3 f. 8; Hamburg Kuralları m. m. 6 f. 4; Rotterdam Kuralları m. 59.

Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü ihlal etmesi halinde sorumluluğunu sınırlandırma imkanı olduğuna ilişkin şüphe yoktur. Her ne kadar taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu ve yüke özen borcu Hamburg Kuralları hariç farklı hükümlerde düzenlenmişse de taşıyanın bu borcunu yerine getirmemesi halinde taşıyanın sorumluluğu bakımından uygulanacak hükümler aynı olacaktır. Bu husus hem milletlerarası sözleşmeler hem de TTK bakımından ayrı ayrı incelenecektir.

Çalışmanın bu bölümünde milletlerarası sözleşmeler ve Türk hukuku bakımından taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması ve hangi hallerde bu hakkın kaybedileceği değerlendirilecektir.

5.2.2. Sorumluluğun Sınırlandırılması

5.2.2.1. Lahey Sözleşmesi

5.2.2.1.1. Lahey Sözleşmesinde Öngörülen Sorumluluk Sınırları

1921 tarihli konferansta taşıyanın sorumluluğuna ilişkin önerilen ilk taslak metne göre taşıyan veya gemi, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle koli başına veya kübik foot veya yüzoniki libre başına belirli bir miktarla sorumlu olacaktır ancak konferansta önerilen metinde miktarın ne olacağı kısmı boş bırakılmıştır[1363],[1364].

Lahey Sözleşmesi'nin hazırlık çalışmaları sırasında sorumluluğun miktarının ne kadar olacağı, hangi para birimiyle bunun kararlaştırılacağı ve bunun diğer para birimlerine ne şekilde çevrileceği ile tarafların başka bir miktar kararlaştırıp

[1363] *Neither the carrier nor the ship shall be responsible in any event for loss or dam- age to or in connection with goods for an amount greater than £ per package, or £ per cubic foot, or £ per cwt. (as declared by the shipper and inserted in the contract of carriage, whichever shall be the least) of the goods carried, unless the nature and val- ue of such goods have been declared by the shipper and inserted in the bill of lading. The declaration by the shipper as to the nature and value of any goods declared shall be pri- ma facie evidence, but shall not be binding or conclusive on the carrier".*

[1364] Hükmün yükle ilgililer tarafından hangi gerekçelerle eleştirildiği ve kabul edilemez bir hüküm olarak nitelendirildiği için bkz. Süzel, 2021, s. 373-374; Berlingieri, 1997, s. 447 vd.

kararlaştırmayacakları uzunca tartışmalara neden olmuş ve bu tartışmaların neticesinde taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin madde şu şekilde kabul edilmiştir:

"Eşyanın cins ve kıymeti yükleme başlamadan önce taşıtan/yükleten tarafından bildirilmemiş veya konişmentoya yazılmamış ise, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle ne taşıyanın ne de geminin sorumluluğu koli veya ünite[1365] [1366] başına 100 Sterlin ya da diğer milli para birimlerinde 100 Sterline karşılık gelen miktardan fazla olmayacaktır[1367].

Taşıyan, taşıyanın temsilcisi veya kaptan ile taşıtan/yükleten arasında yapılacak anlaşma ile sorumluluğun hangi miktarla sınırlı olacağı kararlaştırılabilir ancak her halükârda bu miktar yukarıda belirtilen miktardan az olamaz."

Bu metin CMI tarafından Diplomatik Konferansta ileri sürülmüş ve ufak değişikliklerle kabul edilmiştir.

[1365] Lahey görüşmelerinde oturum başkanı tarafından sunulan metinde sözleşmede yer alan hükümlerin koli olarak değerlendirilmeyecek eşyalar bakımından da uygulanacağını ve bu hususun açıklığa kavuşması için metne ünite ifadesinin de eklenmesiyle bu amacın daha açık bir şekilde anlaşılacağı belirtilmiştir. Bu değerlendirmeyi esas alan bir görüşe göre, bu ifadeden ünite esas alınarak sorumluluğun sınırlandırılması yoluna başvurunun koliye bir alternatif olarak getirildiği ve ancak yükler kolilenmediği takdirde başvurulabileceği anlaşılmaktadır. Bkz. Berlingieri, 2014 s. 56.

[1366] Koli ve ünite terimlerinden ne anlaşılması gerektiğine ilişkin bkz. Yazıcıoğlu, 2020, s. 403; Süzel, 2021, s. 351 vd.; Seven, 2003, s. 195 vd.; Sözer, 2019, s. 501 vd.; Yetiş Şamlı, 2013b, s. 158 vd.; Kara, 2020, s. 240; Cooke vd., 2014, s. 1111.

[1367] Bu hükmün Lahey Sözleşmesi m. 9 f. 1 ile beraber okunması gerektiği zira bu hüküm uyarınca para birimlerinin altın değeri esas alınarak belirleneceği, altın sterlini para birimi olarak kabul etmeyen ülkelerin bu değeri kendi para birimlerine çevirme hakkını saklı tutabileceği dolayısıyla bu iki hüküm uyarınca sorumluluk sınırının taraf Devletler bakımından 100 altın Sterline karşılık geldiği yönünde bkz. Süzel, 2021, s. 329-330. Bu yönde ayrıca bkz. Okay, 1971, s. 205 dn. 779; Karan, 2000a, s. 230. Sözleşmede yer alan 100 Sterlinin bazı devletler ve yazarlar tarafından 100 altın Sterlin, bazıları tarafından ise 100 Sterline tekabül eden altın değeri şeklinde yorumladığı yönünde bkz. Çağa/Kender, 2010, s. 166.

5.2.2.1.2. Taşıyanın Geminin Elverişsizliğinden Kaynaklanan Sorumluluğunun da Sorumluluk Sınırlandırılmasına Tabi Olması

Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin Lahey Sözleşmesi m. 4 f. 5 hükmünde; *"Gerek taşıyan gerekse gemi, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasardan ... aşan miktar için hiçbir halde sorumlu olmaz"* düzenlemesi yer almaktadır. Bu hükümde yer alan *her halde* ve *eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasardan* ibarelerinin sorumluluğun sınırlarının hangi zararlar bakımından geçerli olacağı hususunda önemli olduğu ifade edilmiştir[1368]. Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğü açısından "*in any event*" ibaresi[1369] ve bu ibareye ilişkin hazırlık çalışmalarında yapılan tartışma belirleyici olacaktır.

Nitekim hazırlık çalışmaları incelendiğinde, 20 Ekim 1922 tarihli oturumda, metinde yer alan *"in any event*" ibaresine ilişkin olarak Hollanda delegesi *Mr. Molengraaff*, hükümde yer alan bu ibareye itiraz ederek, hükümde yer alan sınırlamanın taşıyanın geminin elverişsizliğinden ilişkin sorumluluğuna değil yalnızca yükün muhafazasına ilişkin özen borcuna aykırı davranması halinde uygulanması gerektiğini belirtmiştir[1370]. Buna karşılık söz alan İngiliz delegesi *Mr. Langton,* donatan ve yükle ilgililer arasındaki anlaşmanın özellikle denize elverişlilik bağlamında olduğunu, bu sınırlamanın yalnızca yüke özen borcu bakımından söz konusu olması durumunda metinde öngörülen 100 sterlin sınırından daha düşük bir sınır üzerinde anlaşma sağlanabileceğini ifade etmiştir[1371].

[1368] Süzel, 2021, s. 185.
[1369] "*In any event"* ibaresinin taşıyanın sorumluluğuna neden olan ihlalin niteliğinin ne olduğunun önemli olmadığına, bu ibare nedeniyle taşıyanın sorumluluğunu her halde sınırlayabileceğine ilişkin bkz. Cooke vd., 2014, s. 1110. Bu ibare nedeniyle taşıyanın Lahey Sözleşmesi ve LVK m. 3 uyarınca geminin elverişsiz olması halinde sorumluluğunu sınırlayabileceğine dair bkz. Eder vd., 2015, s. 370.
[1370] Berlingieri, 1997, s. 473; Sturley, 1990, s. 398; Süzel, 2021, s. 186.
[1371] Berlingieri, 1997, s. 473; Sturley, 1990, s. 398; Süzel, 2021, s. 186.

Bu tartışmalardan da anlaşılacağı üzere geminin elverişsizliğinden ötürü taşıyanın sorumluluğu da bu maddede öngörülen sorumluluk sınırlarına tabi olacaktır.

5.2.2.2. Visby Protokolü

5.2.2.2.1. Visby Protokolü'nde Öngörülen Sorumluluk Sınırları ve SDR Protokolü

Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin hükümde esaslı değişlikler 1963 tarihli Stockholm Konferansında ve 1967-1968 tarihli Diplomatik Konferanslarda yapılmıştır[1372].

1967 tarihli Diplomatik Konferansta iki öneri sunulmuştur. Bunlardan bir tanesi koli veya parça başına sorumluluğun sınırlandırılması yerine CMR'daki düzenlemeye paralel olarak kilogram başına bir hesaplama yapılmasına ilişkindir. Diğer öneri ise, ünite ve koli başına sorumluluğun yanı sıra kilogram başına da sorumluluğun[1373] da bunlara eklenmesi yönünde olmuştur[1374]. Taşıyan sorumluluğu bu ölçülere göre belirlenen tutardan hangisi daha yüksek ise onunla sınırlı olacaktır.

Konteyner taşımacılığının da gelişmesiyle beraber bu sefer hesaplamanın nasıl yapılacağı meselesi tartışılmaya başlanmıştır[1375]. Visby Protokolü, bu meseleyi aslında iki şekilde çözüme ulaştırmıştır. İlki, kurallara eklenen kilogram başına sorumluluk sınırı düzenlemesidir ki bu düzenlemenin konteyner hasarı veya zıyaı

[1372] Bu konferansta bu maddeye ilişkin tartışmalar için bkz. Berlingieri, 1997, s. 55 vd.; Girvin, 2011, s. 500.
[1373] Kilogram başına sorumluluğun Lahey Sözleşmesi'nden hemen sonra ilk kez Varşova Sözleşmesinde düzenlendiğine dair bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 162. Diğer taşıma türlerini düzenleyen milletlerarası sözleşmelerde kilogram başına sorumluluk sınırının düzenlendiği bu nedenle hazırlık çalışmalarında benzer sorumluluk sınırlarının benimsenmesi gerektiğinin ileri sürüldüğüne dair bkz. Süzel, 2021, s. 477.
[1374] Berlingieri, 1997 s. 525. Koli veya ünite başına sorumluluğun konteynerle taşınmayan tek parça ağır eşyalar bakımından yetersiz olduğu bu nedenle kilo bazlı sınırlamanın getirildiğine ilişkin bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 162.
[1375] Deniz, 1982, s. 112 vd.; Yazıcıoğlu, 200, s. 160-161; Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 160; Cooke vd., 2014, s. 1112; Girvin, 2011, s. 503.

halinde daha doğru bir değerlendirme olacağı kesindir[1376]. İkinci olarak, bu hususa ilişkin m. 4 f. 5 b. (c)'ye bir hüküm eklenmiş ve konteyner, palet veya buna benzer taşıma araçlarının kullanılması halinde konişmentoya bu taşıma gereçlerinin içeriği yazılmış ise o içerikte yer alan her koli veya ünite ayrı bir koli veya ünite sayılacak, bu yönde bir içerik yer almıyorsa o taşıma gereci tek bir koli veya ünite sayılacak ve taşıyanın sorumluluğunun sınırı buna göre hesaplanacaktır[1377].

Yine Visby görüşmeleri sırasında, özellikle geçen yıllarda enflasyondan ötürü meydana gelen zarara karşılık sorumluluk sınırı miktarı çok az kalmaya başlamış ve bu problemden ötürü taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasının hesabında kullanılan para birimi sterlin yerine *poincare* frankı[1378] olarak belirlenmiştir[1379].

Bu görüşmeler neticesinde ortaya çıkan Visby Protokolü'nde üç temel değişiklik yapılmıştır. Bunlardan ilki, sorumluluk sınırlarının belirlenmesinde ünite ve koli başına sorumluluğun yanı sıra kilogram başına sorumluluğunda eklenmesi; ikincisi, gelişen konteyner taşımacılığı da dikkate alınarak bu hallerde sorumluluğun sınırının nasıl hesaplanacağına dair hüküm konulması ve son olarak da para biriminin *Poincare* frank olarak değiştirilmesidir.

Ancak bu görüşmelerde de bu değerin ülkelerin kendi para birimlerine ne şekilde çevrileceği meselesi çözüme kavuşturulmamış, değişik görüşler olmakla beraber mahkemelerce genellikle altının pazar değeri esas alınarak hesaplama yapılmıştır[1380]. Para değerinin farklı şekillerde çevrilmesi dünya genelinde sorumluluk sınırları bakımından farklılıklar yaratmaya başlamış, *Poincare* frankı

[1376] Tetley, 2008, s. 1534; Ağırlık sınırında ortaya çıkan yorum sorunlarına ilişkin bkz. Süzel, 2021, s. 483.
[1377] Konteyner taşımalarında koli yahut ünite sınırına ilişkin kapsamlı incelme için bkz. Süzel, 2021, s. 412 vd.
[1378] *Poincare* Frankı binde dokuz yüz saflığında 65.5 gram altın değerine isabet etmektedir.
[1379] Wilson, 2010, s. 196.
[1380] Berlingieri, 2014, s. 59.

özellikle enflasyondan büyük ölçüde etkilenmiş dolayısıyla bu meselenin tekrar değerlendirilmesi ihtiyacı ortaya çıkmıştır[1381].

Bu sorun, 1979 tarihli Ek Protokol (*Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Relating to Bills of Lading 1924, as amended by the Protokol of 1968- SDR Protocol)* ile çözüme kavuşturulmuş ve Özel Çekme Hakkı taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında kullanılacak hesap birimi olarak belirlenmiştir[1382].

Bu düzenlemeyle beraber LVK m. 4 f. 5 b. (a)'daki düzenleme bugünkü halini almıştır. Buna göre:

"Gerek taşıyan gerekse gemi, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasardan, hangisi daha yüksekse koli veya ünite başına 666,67 hesap birimini veya zıyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının[1383] her bir kilogramı için 2 hesap birimini aşan miktar için hiçbir halde sorumlu olamaz; meğerki, söz konusu eşyanın cinsi ve değeri yüklemeden önce gönderen tarafından bildirilmiş ve konişmentoya yazılmış olsun.[1384]"

5.2.2.2.2. Taşıyanın Geminin Elverişsizliğinden Kaynaklanan Sorumluluğunun da Sorumluluk Sınırlandırılmasına Tabi Olması

Visby Protokolünde yapılan değişikliklere rağmen Lahey Sözleşmesinde yer alan *"in any event*" ibaresinin Visby Protokolünde de aynı şekilde korunduğu ve

[1381] S. Girvin (2009). The Right of the Carrier to Exclude and Limit Liability. A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- *The Rotterdam Rules: An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (Edt.by D. R. Thomas). Oxon: Lawtext Publishing Limited, s. 127; Girvin, 2011, s. 501.
[1382] ÖÇH'nın enflasyondan etkilenen bir hesap birimi olduğu ve yük ilgililerinin durumunun Lahey Sözleşmesi düzenlemesi sırasında daha avantajlı olduğu yönünde bkz. Todd, 2016, s. 322-323.
[1383] Gayri safi/brüt ağırlık eşya ambalajlı ise ambalajla beraber olan ağırlığıdır. Taşıma kabının taşıyan tarafından sağlandığı hallerde bu ağırlığın brüt ağırlığa dahil olmadığı yönünde bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 158.
[1384] Hükmün tercümesi için bkz. Ünan vd., 2013, s. 191.

bu nedenle, geminin elverişsizliğinden ötürü taşıyanın sorumluluğunun bu madde kapsamında sorumluluk sınırlarına tabi olduğu söylenebilecektir.

Lahey Sözleşmesi'ne ek olarak Visby Protokolü'ne mükerrer 4'üncü madde eklenerek, hükmün birinci fıkrasında eşyanın hasar veya zıyaa uğraması halinde taşıyana yöneltilecek bütün istemlerde, istemin sözleşmeye veya haksız fiile dayandığına bakılmaksızın sorumluluk sınırlarının ve sorumluluktan kurtulma hallerinin uygulanacağı düzenlenmiştir[1385].

5.2.2.3. Türk Hukuku

5.2.2.3.1. TTK m. 1186 Hükmü Uyarınca Öngörülen Sorumluluk Sınırları

TTK m. 1186[1386] f. 1 hükmünde, LVK hükmüne paralel olarak[1387] taşıyanın eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle*, her halde,* daha yüksek olan sınırı uygulamak kaydıyla koli veya ünite başına 666,67 ÖÇH veya zıya veya hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için 2 ÖÇH karşılayan tutarı aşan zarardan taşıyanın sorumlu olmayacağı düzenlemesi yer almaktadır.

Aynı hükmün altıncı fıkrasında ise, taşıyanın gecikme zararlarından doğan sorumluluğunun sınırı düzenlenmiştir. Hükme göre, taşıyanın sorumluluğu geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlıdır. Ancak bu tutar her halükârda navlun sözleşmesi uyarınca ödenecek toplam navlundan fazla olamayacaktır[1388].

[1385] Taşıyana yöneltilen istemin hukuki dayanağının haksız fiil olmasının taşıyanın sorumluluk sınırlarından faydalanmasına engel olmayacağı, hükmün lafzına bakıldığında uygulama alanının eşya zıya veya hasarı ile ilgili taleplerle sınırlı olduğu yönünde bkz. Süzel, 2021, s. 192.

[1386] Hükme ilişkin değerlendirme için bkz. Süzel, 2021, s. 429 vd.; Yetiş Şamlı, 2013b, s. 149 vd.; Sözer, 2019, s. 493 vd.

[1387] Hükmün 1979 Protokolü ile değişik LVK m. 4 f. 5'te hükmünden alındığına ilişkin TTK m. 1186'nın gerekçesi için bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 361.

[1388] LVK'da gecikme zararlarına ilişkin hüküm bulunmadığından bu hükmün Hamburg Kuralları m. 6 f. 4'ten alındığına dair bkz. TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), s. 361.

5.2.2.3.2. Taşıyanın Geminin Elverişsizliğinden Kaynaklanan Sorumluluğunun da Sorumluluk Sınırlandırılmasına Tabi Olması

TTK m. 1190 f. 1 hükmünde, LVK mükerrer m. 4 hükmü tekrar edilmek suretiyle navlun sözleşmesine konu eşyanın hasar veya zıya uğraması halinde taşıyan aleyhine açılacak *haksız fiil veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda* taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ve sorumluluk sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerin uygulanacağı düzenlenmiştir[1389].

Hükümden açıkça anlaşılacağı üzere, taşıyanın haksız fiile dayanılarak açılan davalarda dahi sorumluluğunu sınırlandırma imkânı olmaktadır. Bu hüküm ile taşıyanın gemiyi elverişsiz halde bulundurmasından doğan sorumluluğunun da sorumluluk sınırlarına tabi olacağı açık bir şekilde anlaşılmaktadır.

Öte yandan, belirtmek gerekir ki, kanunda bu yönde açık bir hüküm yer almasa dahi, taşıyanın geminin denize elverişsizliğinden ötürü sorumluluğu sorumluluk sınırlarına tabi olacaktır[1390]. Zira TTK m. 1186 hükmünde yer alan "*herhalde"*[1391] ibaresinden de bu hükmün taşıyanın TTK m. 1141'den doğan sorumluluğuna uygulanacağı açıktır. Nitekim, E-TTK hükümleri çerçevesinde de taşıyanın geminin elverişsizliğinden doğan sorumluluğunun, sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin E-TTK m. 1114 hükmüne tabi olduğu kabul edilmekteydi[1392].

[1389] Bü düzenlemenin E-TTK hükmünden önemli ölçüde ayrıldığı yönünde bkz. Süzel, 2021, s. 194; Yükün hasar, zıya veya geç tesliminden doğan zararlarda artık TBK genel hükümlerine başvurulamayacağına dair bkz. Sözer, 2019, s. 495.

[1390] TTK m. 1186 ve 1190 hükümlerinin birbirilerini tamamlayıcı nitelikte ve aynı amaca hizmet eden hükümler olduğu ve bu bağlamda kanunda isabetli bir sistem kurulduğuna dair bkz. Sözer, 2019, s. 496.

[1391] E-TTK m. 1114' te de yer alan bu ibareden başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanan salt gecikme zararlarının da hükümde öngörülen sorumluluk sınırlarına tabi olduğu yönünde bkz. E. Yazıcıoğlu (2002). Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zarardan Sorumluluk. *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni,* C. 22, S. 2, s. 1055.

[1392] Bkz. Okay,1971, s. 188; Çağa, 1995, s. 163; TTK m. 1114 hükmünün yanlış konişmento tanziminden doğan sorumluluk ile Borçlar Hukukunun haksız fiil hükümlerine dayanan sorumluluk halleri dışında deniz hukukunun başlangıçtaki elverişsizlik nedeniyle taşıyanın sorumluluğu da dahil tüm özel sorumluluk hallerine uygulandığına dair bkz. Akan, 2007, s. 131-132; E-TTK m. 1114 hükmünün taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan her sebebe ve her türlü zarara ilişkin bir hüküm

5.2.2.4. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları m. 6 uyarınca, taşıyanın eşyanın zıya veya hasarı neticesinde meydana gelen zararlardan 5.madde uyarınca sorumluluğu, hangisi daha yüksekse koli veya diğer yükleme ünitesi başına 835 hesap birimi[1393] ya da eşyanın gayrisafi ağırlığının her kilogramı başına 2.5 hesap birimi ile sınırlıdır[1394].

Hamburg Kuralları'nda da konteyner taşımacılığı dikkate alınarak LVK ile paralel bir düzenleme getirmiş ve taşıma gerecinin içeriğinin belirtilmesi halinde belirtilen her koli ve ünite başına hesap yapılacağı, aksi takdirde bu taşıma gerecinin koli veya ünite sayılacağı düzenlenmiştir[1395]. Ancak Hamburg Kuralları m. 6 f. 2 b. (a) uyarınca taşıyanın sorumluluğu, bu halde de daha yüksek olan değere göre belirlenecektir. Diğer bir ifadeyle, kilogram başına yapılan hesap neticesinde çıkan değer parça ve ünite başına yapılan hesap neticesinde çıkan değerden fazla ise bu değer esas alınacaktır. Ancak eşyanın gayri safi ağırlığına taşıma gerecinin ağırlığı dikkate alınmayacaktır[1396].

Hamburg Kuralları ve buna paralel olarak Türk hukukunda, taşıyanın gecikme zararlarından da sorumlu olacağı düzenlenmiştir[1397]. TTK m. 1178 f. 2 uyarınca taşıyan, eşyanın geç tesliminden ötürü meydana gelen zararlardan sorumlu olacaktır. Hamburg Kuralları m. 6 f. 1 b. (b) ve TTK m. 1186 f. 5 uyarınca taşıyanın

olduğu bu nedenle taşıyanın E-TTK m. 1019'dan doğan sorumluluğu için de uygulanacağı yönünde bkz. Akıncı, 1968, s. 321.

[1393] Hükümde *"unit"* ifadesi kullanılmış olup bu hesap biriminin ne olduğun Hamburg Kuralları m.6 f. 3 uyarınca Hamburg Kuralları m. 26'da belirtilmiştir. Hesap birimi LVK'da olduğu gibi burada da Özel Çekme Hakkı'dır.

[1394] Lahey Sözleşmesi ve LVK'dan farklı olarak eşyanın cins ve değerinin konişmentoda gösterilmiş olması halinde dahi sorumluluk sınırlarının uygulanacağı yönünde bkz. F. Tekil (1996). Hamburg Kuralları ve Türk Deniz Taşıma Hukuku. *Hukuk Araştırmaları* C. 10 S. 1-3, s. 421.

[1395] Konişmentoda *"said to contain"* ifadesinin yer alması halinde hesaplamanın nasıl yapılacağı hususunun net olmadığına dair bkz. Wilson, 1978, s. 148; *River Gurara* davasında Amerikan hukukundaki yaklaşım benimsenerek "*said to contain*" ifadesinin yer alması halinde konişmentoda yer alan koli sayısına ilişkin beyanın aksi ispatlanabilir bir karine olduğu yönünde karar verildiğine dair bkz. Wilson, 2010, s.198-199; Todd, 2016, s.324; C. Hancock (2014). Multimodal Bills of Lading and Limitation. *Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century* (Edt. by B.Soyer/ A. Tettenborn). London: Informa Law from Routledge, s. 183.

[1396] Yazıcıoğlu, 2000, s. 161.

[1397] TTK'ya Hamburg Kuralları'ndan doğrudan aktarılan hükümler için bkz. Ünan vd. , 2013, s. 141.

sorumluluğu geciken eşya için ödenecek olan navlunun 2.5 katından fazla olmayacaktır. Ancak bu tutar da navlun sözleşmesi uyarınca ödenecek navlun miktarını aşmamalıdır. Öyleyse, geciken eşya için ödenecek navlunun sözleşme uyarınca ödenecek toplam navlun miktarından fazla olması halinde taşıyanın sorumluluğunun sınırı sözleşmede öngörülen navlun miktarı kadar olacaktır[1398].

Hamburg Kuralları m. 5 f. 7 uyarınca, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye taşıyanın hizmetlileri veya görevlilerinin kusuru veya ihmali ile başka bir sebep birlikte neden olmuşsa, taşıyan zıya, hasar ve teslimdeki gecikmeden kendi kusurundan ileri geldiği nispette sorumlu olacaktır; şu kadar ki, zıya, hasar ve gecikmenin kendi kusuru neticesinde meydana gelmeyen kısmını ispat edebilsin. Öyleyse bu noktada kusuru olmadığını ispat yükü taşıyana ait olacaktır ve örneğin taşıyan yeterli delil bulunamaması nedeniyle bunu ispatlayamazsa zararın tümünden sorumlu olacaktır[1399].

Son olarak eklemek gerekir ki, taraflar Hamburg Kuralları m. 6 f. 4 uyarınca bu sorumluluk sınırlarından daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırabileceklerdir.

5.2.2.5. Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları Bölüm 12'de taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılabileceği düzenlenmiştir. Günümüzde, özellikle konteyner taşımacılığı ile birlikte taşıyanın çoğu halde konteynerin içindeki yüke dair bilgisi olmadığı düşünüldüğünde, hem taşıyan ve yük ilgilileri arasındaki menfaat dengesi açısından hem de belirlilik, öngörülebilirlik sağlamak adına taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması yönünde bir düzenleme yapmak gerekmektedir[1400].

Buna istinaden Rotterdam Kuralları m. 59 f. 1'de sınırlamaya ilişkin:

[1398] Bu konuda Hamburg Kuralları m. 6 f. 1 b. (b) hükmünün çok açık olduğu yönünde bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 164.
[1399] Asariotis, 2009b, s. 142.
[1400] Girvin, 2009, s. 129.

"60 ve 61'inci maddenin 1'inci fıkrasına tabi olmak kaydıyla, taşıyanın bu sözleşme kapsamındaki borçlarını ifa etmemesinden doğan sorumluluğu, paket veya diğer yükleme ünitesi başına 875 hesap birimi veya istem veya uyuşmazlık konusu eşyanın brüt ağırlığı için her bir kilogram başına 3 hesap biriminden yüksek olanı ile sınırlıdır; meğerki eşyanın değeri taşıtan tarafından bildirilmiş ve sözleşme kayıtlarına yazılmış veya taşıyan ve taşıtan tarafından bu maddede belirlenen sorumluluğun sınırına ilişkin miktardan daha yüksek bir miktar kararlaştırılmış olsun.[1401]*"*

düzenlemesine yer verilmiştir.

LVK uyarınca taşıyan, *"eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya ve hasardan",* Hamburg Kuralları uyarınca, "*eşyanın zıya veya hasarı neticesinde meydana gelen zararlardan"* sorumludur. Rotterdam Kuralları'nda ise taşıyan *"sözleşme kapsamındaki borçlarını ifa edememesinden*" ötürü sorumlu olacaktır. LVK ve Hamburg Kuralları'nda da yer alan ifadelerin tercih edilmemesinin nedeni ise bu ifadelerin yarattığı belirsizliği ortadan kaldırma[1402] ve taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırabileceği halleri çoğaltmak olarak ifade edilmiştir[1403].

Her ne kadar koli ve ünite ifadelerinin tam olarak ne anlama geldiğinin yorumlanmasında güçlükler yaşansa da Rotterdam Kuralları'nda da yine koli ve ünite başına sorumluluk sınırlaması öngörülmüş ancak ünite ifadesinin başına "yükleme"[1404] ifadesi eklenmiştir[1405].

[1401] Süzel/Damar, 2010, s. 183.

[1402] Özellikle yanlış teslim ve eksik bilgilendirme olduğu hallerde bunun eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin bir zarar olup olmadığı yönünde belirsizlik olduğuna ilişkin bkz. A. Mollmann (2011). Compensation for Damage. *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"* (edt. by M.D. Güner Özbek). Heidelberg: Springer- Verlag Berlin Heidelberg, s. 207.

[1403] Girvin, 2009, s. 130.

[1404] Eklenen bu ibarenin ifadenin yorumlanmasına bir açıklık getirdiğinin şüpheli olduğuna ilişkin bkz. Girvin, 2009, s. 131.

[1405] Rotterdam Kuralları'nda yer alan sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin düzenlemenin yenilikçi bir düzenleme olmadığı; LVK'da yer alan hükümlere birkaç açıklık getirdiği ve ufak düzenlemeler yaptığı bu çerçevede bu hükümlerle bir ilerleme sağlanamadığı yönündeki eleştiriler

LVK ile paralel olarak Rotterdam Kuralları'nda da taşıtan tarafından eşyanın değerinin bildirildiği ve bunun sözleşme kayıtlarına yazıldığı hallerde sorumluluk sınırlamasında bunun esas alınacağı düzenlenmiştir.

Rotterdam Kuralları'nda da m. 59 f. 3 LVK ve Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi ÖÇH hesap birimi olarak belirlenmiştir. Yine bu düzenleme uyarınca ÖÇH milli para birimine, hükmün verildiği tarihte veya taraflarca kararlaştırılan tarihteki değere göre çevrilecektir.

Konteynerler bakımından ise Rotterdam Kuralları m. 59 f. 2'de yer alan düzenleme, LVK ve Hamburg Kuralları ile büyük ölçüde aynı yöndedir ancak bunlardan farklı olarak metne "*taşıma gerecinin içinde veya üzerinde*" ifadeleri eklenmiştir.

Gecikme zararları bakımından Rotterdam Kuralları m. 60'da düzenleme yapılmıştır. Buna göre, gecikme sebebiyle eşyanın zıyaı veya hasarı halinde tazminat, eşyanın teslim yeri ve zamanındaki değer esas alınarak; eşyanın değeri ise eşyanın borsa fiyatına veya böyle bir fiyat yoksa eşyanın cari piyasa fiyatına, her ikisinin de olmaması halinde teslim yerindeki aynı nitelikte ve kalitedeki eşyanın olağan değeri esas alınarak hesaplanacak[1406] ve gecikme sebebiyle oluşan ekonomik zarar, geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlı olacaktır. Ancak ödenecek toplam miktar m. 59 f. 1 uyarınca ödenecek miktarı aşamayacaktır. Öyleyse gecikme hem eşyanın hasarına hem de ekonomik zarara sebebiyet verdiyse ödenecek toplam miktar m. 59 f. 1 uyarınca eşyanın tam zıya uğraması halinde ödenecek miktarı aşamayacaktır[1407].

için bkz. M. Huybrechts (2002). Limitation of Liability and Actions. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 370-381, s. 381.

[1406] LVK m. 4 f. 5'te yer alan düzenlemeyle aynı doğrultuda olduğu yönünde bkz. Süzel/Damar, 2010, s. 165 dn. 11; Girvin, 2009, s. 136.

[1407] Mollmann, 2011, s. 208; taşıyanın bir eşyayı geç teslim ettiğindeki sorumluluğu, hiç teslim etmediği zaman söz konusu olacak sorumluluk miktarından fazla olmamalıdır. Bu nedenle gecikme zararlarının iki sınırlandırmaya tabi olduğu yönünde bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 165.

Rotterdam Kuralları m. 17 f. 6'da da Hamburg Kuralları m. 5 f. 7'de yer alan düzenlemeye paralel bir düzenleme yer almakta ancak çok önemli bir noktada kurallar arasında fark bulunmaktadır, Rotterdam Kuralları ispat yükünün bu halde kime ait olacağını düzenlememiştir[1408]. Buna göre taşıyan m. 17 kapsamında sorumluluğunun belirli bir kısmından kurtulduğu takdirde, zıya hasar veya gecikmenin bu madde uyarınca kendisine sorumluluk atfedilen olay veya hallerin neden olduğu ilgili kısımdan sorumlu olacaktır[1409].

Hem Rotterdam Kuralları'nda hem de Hamburg Kuralları'nda taşıyanın düzenlemede yer alan sorumluluk sınırına ilişkin miktardan daha yüksek bir miktar kararlaştırabilecekleri düzenlenmektedir. Ancak, LVK m. 3 f. 8'de yer alan düzenlemedeki gibi taşıyanın sorumluluğunu sözleşmede öngörülenden daha farklı biçimde sınırlayan navlun sözleşmesindeki her türlü kaydın, hükmün veya anlaşmanın etkisiz ve yapılmamış sayılacağına ilişkin bir hüküm yer almamaktadır.

Son olarak, bilindiği üzere Rotterdam Kuralları kapıdan-kapıya taşımalar için hazırlanmış kurallar olup, yer alan sorumluluk sınırları taşımanın hem deniz taşıması hem de kara taşıması bakımından geçerli olmaktadır[1410].

5.2.3. Sorumluluğun Sınırlandırma Hakkının Kaybı

Eşyanın cinsi ve değerinin yüklemeden önce gönderen tarafından bildirilmiş ve konişmentoya yazılmış olması halinde taşıyan sorumluluk sınırlarından yararlanamayacaktır. Ancak taşıyanın sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağı tek hal bu değildir. Esas olan taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılabilmesi olmakla beraber bazı şartların varlığı halinde taşıyan bu sorumluluk sınırlarından

[1408] Asariotis, 2009b, s. 148.
[1409] Şayet yük ilgilisi taşıyanın kusurunun meydana gelen zararın %70'ine denk geldiğini gösterirken taşıyan meydana gelen zararın %30'u yetersiz paketlemeden ötürü olduğunu ispatlarsa bu halde taşıyan Rotterdam Kuralları m. 17 f. 6 uyarınca meydana gelen zararın %70'inden sorumlu olacaktır. Bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 116.
[1410] W. Tetley (2009). A Critique of and the Canadian Response to the Rotterdam Rules. A *New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (Edt. by D. R. Thomas). Oxon: Lawtext Publishing Limited, s. 285 vd.

yararlanamayacaktır[1411]. Visby Protokolü'nde[1412] yer alan LVK m. 4 f. 5 b. (e)[1413] uyarınca, "*taşıyanın zarara sebep olmak kastı ile veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zararın meydana geleceği bilinciyle işlediği bir fiilinin veya ihmalinin zarara sebep olduğu ispat edilirse gerek taşıyan gerekse gemi bu fıkrada öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz"*. Bu metin Lahey Protokolü ile değişik Varşova Sözleşmesi'nde yer alan metnin aynısıdır[1414].

Bu düzenlemeye paralel olarak, ancak gecikme zararları da dahil edilerek TTK m. 1187'de taşıyanın "*kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilinin veya ihmalinin"* zarara neden olduğu ispat edilirse taşıyan sorumluluğunu sınırlarından yararlanamayacaktır.

Aynı şekilde taşıyanın adamları da kasten veya pervasızca bir hareketiyle ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle zarara veya gecikmeye neden olurlarsa TTK m. 1190 f. 2 hükmüne dayanarak sorumluluk sınırlarından yararlanamayacaklardır[1415].

Rotterdam Kuralları m. 61 ve Hamburg Kuralları m. 8'de de taşıyanın bu hallerde sorumluluk sınırlarından yararlanamayacağı düzenlenmiştir.

Kurallarda yer alan düzenlemede ispat yükü yer değiştirmektedir. Örneğin, denize elverişlilik bakımından makul özeni gösterdiğini ispatlama külfeti taşıyana

---

[1411] Bu durum İngilizce'de *"breaking the limits*" olarak adlandırılmaktadır.

[1412] Taşıyanın her halde sorumluluğunu sınırlandırma hakkının bulunmasının adil bulunmadığı ve bu nedenle milli hukuklarda çareler arandığına bu alanın milletlerarası alanda da düzenlenmesi gerekmesi nedeniyle Visby Protokolü'nde buna ilişkin hüküm getirildiğine dair bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 168-169.

[1413] *"Neither the carrier nor the ship shall be entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in this paragraph if it is proved that the damage resulted from an act or omission of the carrier done with intent to cause damage, or recklessly and with knowledge that damage would probably result."*

[1414] Yazıcıoğlu, 2000, s. 169-170; D. Damar (2011). *Wilful Misconduct in International Transport Law.* Berlin, Heidelberg: Springer, s. 121; Yetiş Şamlı, 2013b, s. 168; Cooke vd., 2014 , s. 1127.

[1415] TTK m. 1190 f. 2: *Böyle bir dava, taşıyanın adamlarından biri aleyhine açılırsa, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmek kaydıyla, o da, taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâlleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabilir.*

ait iken, kasten veya pervasızca bir hareketle zararın meydana geldiğini ispat yükü karşı tarafta olacaktır.

Yine denize elverişlilik açısından bir değerlendirme yaparak örnek verecek olursak; taşıyan hem LVK, Hamburg Kuralları hem de Rotterdam Kuralları uyarınca adamlarının, ifa yardımcılarının kusurundan sorumlu olacaktır. Ancak bu hallerde sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir. Buna karşılık sorumluluk sınırlamasından yararlanamaması için taşıyanın kendisinin kastı veya pervasızca hareketi söz konusu olmalıdır[1416] [1417]. İngiliz hukukunda taşıyan ve taşıyanın alter egosunun[1418] buna dahil olduğu kabul edilmektedir.

5.2.3.1. Kast

Taşıyanın sorumluluk sınırlarından yararlanma imkanını kaybetmesi için yalnızca kusurlu olması da yeterli değildir. Burada kusurun derecesi önem taşımaktadır. Hatta ağır ihmal bile sorumluluk sınırlamasından yararlanma hakkının kaybı için yeterli değildir[1419]. Talepte bulunan/davacı taşıyanın kasten

[1416] Baughen, 2015, s. 126; Girvin, 2009, s. 137; Lüddeke/ Johnson, 1995, s. 20; Eder vd., 2015 , s. 371; Taşıyanın bir istif işçisiyle çok tutuşkan bir yükün gemiden boşaltılması için anlaşması halinde uygulanacak güvenlik tedbirleri uyarınca bu esnada sigara içilmemesi gerekmektedir. Taşıyanın haberi olmaksızın istif işçisi diğer işçilerin sigara içmesine izin verir ve bunun neticesinde yük tutuşur, yangın çıkar ve yükler zıya uğrarsa bu halde istif işçisinin kasten ve pervasızca hareket ettiği ispatlanırsa sorumluluk sınırlarından faydalanamaz ancak taşıyanın kasten ve pervasızca hareket ettiği ispatlanamayacağından taşıyan sorumluluk sınırlarından faydalanabilecektir. Bu örnek için bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 172; Yük ilgilileri tarafından taşıyanın adamlarının, ifa yardımcılarının kastı ve pervasızca hareketi neticesinde zararın meydana gelmesi halinde taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybetmesine ilişkin düzenleme getirilmesi yönünde ısrarlara rağmen Hamburg Kuralları'nda buna şiddetle karşı konulduğu yönünde bkz. Wilson, 1978, s. 150; Taşıyan ifadesinin yalnızca gemi maliki ve çartereri kapsamadığını bu ifadenin daha geniş yorumlanarak maddenin uygulama alanının genişletilmesinin mümkün olduğu yönünde bkz. Sfyris, 2000, s. 71; Bugden/Lamont-Black, 2013, s. 542.

[1417] Aksi yönde karar için bkz. *Nelson Pine Industries Ltd v Seatrans New Zealand Ltd (The Pembroke)* davada taşıyan kaptanın pervasızca hareketi nedeniyle sorumluluk sınırlarından yararlanamamıştır. Bu kararın ancak kaptanın taşıyanın alter egosu olarak değerlendirildiği kabul edildiğinde desteklenebileceğine dair bkz. Cooke vd., 2014, s. 1128; Bu kararın LVK'da yer alan düzenlemeyle uyumlu olmadığı yönünde bkz. Damar, 2011, s. 127.

[1418] Alter egonun tanımı ve kimlerin taşıyanın alter egosu olacağına ilişkin bkz. Yetiş Şamlı, 2013b s. 176.

[1419] Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010 s. 173.

veya pervasızca hareketle ve muhtemelen böyle bir sonucun meydana geleceği bilinciyle bir fiil yahut ihmalinin bulunduğunu ispatlamalıdır.

Kast, bir kişinin yaptığı eylemlerin hukuka aykırı sonucunu bilmesi ve istemesidir[1420]. Zarara kasten sebep olunması bakımından deniz ticareti uygulamasında en sık karşılaşılan örneklerden biri bilerek yanlış konişmento düzenlenmesidir. Akreditif ilişkisinde banka tarafından paranın ödenebilmesi için temiz konişmento düzenlenmesi gerekmekte, uygulamada taşıyanlar bu nedenle yükün hasarlı olması ve bunu tespit etmelerine rağmen bu yönde konişmento düzenlemektedirler[1421]. Kasten zarara sebebiyet verme hususunda sıkça verilen bir diğer örnek ise barataryadır[1422].

5.2.3.2. Pervasızca Hareket- *Wilful Misconduct*

5.2.3.2.1. Genel Olarak

Kastın ne anlama geldiğine ilişkin herhangi bir ihtilaf bulunmaz iken, pervasızca hareketin ne anlama geldiği; özellikle Kara Avrupası'nda hangi kusur derecesine karşılık geldiği öğretide tartışmalıdır.

Pervasızca hareket, İngilizce'de "*wilful misconduct"* olarak ifade edilmektedir[1423]. *Wilful misconduct* ifadesi taşıma hukukunda ilk kez hava

[1420] Oğuzman/Öz, 2021, s. 60; Nomer, 2020, s. 178; Kılıçoğlu, 2020, s. 405.
[1421] Damar, 2011, s. 122.
[1422] Damar, 2011, s. 85-86; Süzel, 2021, s. 557. Bkz. bu yönde İngiliz Mahkemesi tarafından verilen *The Tasman Pioneer (Tasman Orient Line CV v. New Zealand China Clays Limited and Others)* kararında, karara konu olayda kaptan planlanan sürenin gerisinde kaldığından yolculuk sırasında adanın etrafından dolanarak seyre devam etmesi gerekirken, süre kazanmak için dar bir kanaldan geçmiş ve gemi kayalıklara vurmuştur. Geminin gövdesinde bir delik meydana gelmiş ve gemi su almaya başlamıştır. Kaptan gerçeğin ortaya çıkmasından çekindiği için planlanan rotadan gitmek adına gemiyi planlanan rotaya getirmiş, gemiye kurtarma yardım talep ederek, geminin yarı batmış bir konteynere çarptığını söyleyerek yalan beyanda bulunmuştur. Mahkeme kararında kaptanın bu eyleminin baratarya olup olmadığını tartışmıştır. Mahkeme kararında kaptanın amacının yüke kasten zarar vermek olmadığına hükmetmiştir. [2010] NZSC 37, 2010 WL 1499246, Westlaw UK.
[1423] LVK, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda tanımlanan kusur türünün tam olarak bu ifadeye karşılık gelmediği yönünde bkz. T. Çağa (1977). Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Bazı Yeni Gelişmeler. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,* C. 9 S. 2, 289-324, s. 301; aksi yönde görüş için bkz. Damar, 2011, s.122: "*The requisites as to the degree of fault under the Warsaw Convention are applicable to Art 4/5 (e) of the Hague-Visby Rules in the exact manner.";* Hancock, 2014, s. 186. Bu ifadenin Türkçeye farklı şekillerde tercüme edildiği ancak en isabetli çevirinin

taşımalarına ilişkin Varşova Sözleşmesi'nde yer almıştır[1424]. Varşova Sözleşmesinde yer alan bu ifade, farklı hukuklarda farklı şekillerde yorumlanmış bu nedenle 1955 tarihli Lahey Protokolü ile ifade değiştirilerek bugün hem Varşova Sözleşmesi'nde hem de LVK, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda yer alan şekilde son halini almıştır. Ancak, bu değişiklik sadece kelime değişikliği ile sınırlı kalmış, anlamda bir değişiklik yaratmamıştır; diğer bir ifadeyle aslında metinde *"wilful misconduct*" ibaresinin ne anlama geldiği tanımlanmıştır[1425]. Türkçe'de de bu ifade farklı şekillerde tercüme edilmiş olmakla beraber TTK'da yer alan tercüme "pervasızca hareket" şeklinde olmuştur.

Pervasızca hareketin ne anlama geldiği belirlenirken taşıma hukukunda özellikle Varşova Sözleşmesi'nde yer alan aynı hükmün içtihatlarda ve öğretide nasıl yorumlandığı rehber niteliğinde olmaktadır[1426].

Pervasızca hareket, bir kişinin bir eyleminin sonucunda muhtemelen bir zararın meydana gelebileceğini bilmesi veya bu sonucun meydana gelmesini umursamadan eylemini pervasızca gerçekleştirmesi olarak tanımlanmaktadır[1427]. Öyleyse pervasızca hareketten bahsedebilmek için iki unsur gereklidir: pervasızca gerçekleştirilen bir hareket veya ihmal ve zararın meydana gelebileceğine ilişkin bilinç[1428].

"pervasızca hareket" olduğu yönünde değerlendirme için bkz. D. Damar (2004). Milletlerarası Taşıma Hukukunda "*Wilful Misconduct"* Kavramının Tarihçesi ve Tercümesi. *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni,* 24 (1-2), 379-394, s. 379.

[1424] Bu ifadenin sözleşmenin asıl dili olan Fransızcadan çevrildiği, ne anlama geldiği, Kara Avrupası ve Anglo Sakson hukukundaki yorumlara ilişkin detaylı bilgi için bkz. Damar, 2011, s. 50 vd.

[1425] Hukuki kavram kullanmak yerine bu kavramı tanımlamanın tercih edildiği yönünde bkz. Damar, 2011, s. 80; M. Clarke (2016). Wilful Misconduct Under Englih Law. *Uniform Law Review*, Volume 21, Issue 4, 574–576, s. 574; Damar, 2004, s. 384.

[1426] Baughen, 2015, s. 126; Deniz taşımasına ilişkin taşıyanın sorumluluk sınırlarından faydalanıp faydalanamayacağının değerlendirildiği davalarda çoğu zaman hava taşımasına ilişkin içtihatlara atıf yapıldığı yönünde bkz. M. Katsivela (2012). Loss of the Carrier's Limitation of Liability under the Hague-Visby Rules and the Warsaw Convention: Common Law and Civil Law Views. *Australian and New Zealand Maritime Law Journal,* 26(2), 118-135*,* s. 119.

[1427] Yetiş Şamlı, 2013b, s. 170.

[1428] Yazıcıoğlu, 2000, s. 171; Yetiş Şamlı, 2013b, s. 170.

Pervasızca bir davranışla ve muhtemelen[1429] böyle bir zararın meydana geleceği bilinciyle işlediği bir fiil veya ihmalin ne anlama geldiği[1430] Kara Avrupası'nda tartışmalıdır. Zira baskın görüş uyarınca, Kara Avrupası'nda yapılan kusur ayırımlarından hiçbiriyle bu ifade tam olarak örtüşmemektedir[1431].

Kara Avrupası hukukunda öncelikle kast ve ihmal ayırımı yapılmaktadır. Kast, doğrudan ve dolaylı kast olarak ikiye ayrılır. İhmal ise, ağır ve hafif ihmal olmak üzere ikiye ayrılır. Hafif ihmal, haksız fiil hukuku açısından sorumluluk için yeterlidir. Hafif ihmal pervasızca hareket olarak değerlendirilemez zira pervasızca harekette ihlalde bulunan kişinin iradesi önem taşırken hafif ihmalde böyle bir durum söz konusu değildir[1432].

Asıl tartışmalı olan ağır ihmalin pervasızca bir hareket olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceğidir. Ağır ihmal, hukuka aykırı fiili işleyen kişinin, kendisiyle

---

[1429] "Muhtemelen" ifadesinin günlük dilde yüzde elli olasılıktan fazlası anlamında geldiğine ilişkin bkz. Çağa**,** 1977, s. 301

[1430] *Titan Scan (Itel Container Corporation v. M/V Titan Scan, et. al*.- (DC Georgia,1996) 1997 A.M.C. 1568*)* davası pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zararın meydana geleceği bilinciyle işlenen fiilin veya ihmalin neye karşılık geldiğini somut olarak göstermesi bakımından iyi bir örnektir. Olayda güvertede 198 konteyner taşınmaktadır. Gemi ara limanda ambarda yer alan yükleri boşaltmak ve yeni yükler almak için durmuş. Bu sırada bazı konteynerlerin yeniden istiflenmesi gerekmiş. Ancak bu sefer ilk seferkinden farklı bir bağlama yöntemi kullanılmış ve bunun neticesinde bazı konteynerler gemiden denize düşmüş ve bazıları da hasara uğramıştır. Konteynerlerin sahibi yüke gelen zararın nedeninin gemi adamlarının pervasızca hareketi olduğunu ileri sürmüş ancak mahkeme kararında gemi adamlarının yalnızca kusurlu davrandıklarını ancak muhtemelen böyle bir zararın meydana gelebileceği öngörüsü ve bilincinde olmadıklarını dolayısıyla bunun pervasızca hareket olmadığını hüküm altına almıştır. Karara ilişkin bkz. Damar, 2011, s. 122; Taşıyan tarafından alınmaması gereken bir riskin bilinçli bir şekilde alınması halinde taşıyanın pervasızca fiilinin, tedbir alması gerekmesine rağmen bilinçli ve makul olmayacak bir biçimde tedbir almayarak hareketsiz kalması halinde taşıyanın ihmalinden bahsedileceğine ilişkin bkz. Süzel, 2021, s. 559.

[1431] Çağa, 1977, s. 301; Yetiş Şamlı, 2013b, s. 170; B. Adıgüzel (2012): Yargıtay Kararlarında CMR m. 29'daki Kasta Eşdeğer Kusur Kavramının Yorumlanması. *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s. 373; Pervasızca hareketi Türk hukukundaki bir kusur derecesi ile örtüştürmenin yerinde olmadığı, TTK m. 1187 hükmünde yer alan kusur unsurları çerçevesinde her somut olay bakımından değerlendirme yapılmasının daha isabetli olduğu yönünde bkz. Süzel, 2021, s. 558-559; Buna karşılık pervasızca hareketin dolaylı kasta karşılık geldiği yönünde bkz. Damar, 2011, s. 269 vd. ; K. Atamer (2013b). Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Tartışmalı İçtihatların Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Değerlendirilmesi. Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, s. 230. Pervasızca hareketin Medeni Hukuk anlamında olası kasta yaklaştığı yönünde bkz. Z. Kahraman (2020). Medeni Hukuk Bakımından Pervasızca Hareket. *Prof. Dr. Galip Sermet Akman'a Armağan.* İstanbul: Filiz Kitabevi, s. 422.

[1432] Damar, 2011, s. 277.

aynı şartları haiz herkesin göstereceği dikkat ve özeni göstermemesi halinde söz konusu olur[1433]. Pervasızca hareket ağır ihmalden daha fazlasını gerektirir[1434]. Ağır ihmalde, aynı durumda makul bir insanın yapacağı harekete göre değerlendirme yapılırken, pervasızca harekette zararın meydana geleceğini gerçekten bilinmesi gerekmektedir[1435]. Zararın meydana gelebileceğinin öngörülememiş olması halinde ise ağır ihmalden söz etmek mümkündür; bu anlamda da ağır ihmal pervasızca hareketten ayrılmaktadır[1436].

Doğrudan kastta, eylemde bulunan kişi yaptığı eylemin sonuçlarını bilmekte ve istemektedir[1437]. Dolaylı (ihtimali) kastta ise, kişi yaptığı eylemin sonuçlarını bilmekte ancak burada sonucun meydana gelmesini doğrudan istememekte ancak gerçekleşmesi ihtimalini göze almaktadır[1438]. Bir görüşe göre[1439], pervasızca hareket Kara Avrupası hukukundaki dolaylı kasta karşılık gelmektedir, zira hem dolaylı kastta hem de pervasızca harekette kişinin fiili neticesinde bir zararın meydana gelebileceğine dair sübjektif bilgisi olmalıdır. İkinci olarak, olası sonuçların öngörülmesi dolaylı kast bakımından yeterli olmakta, pervasızca hareket bakımından ise muhtemel sonuçların bilinmesi aranmaktadır. Bu görüş uyarınca muhtemel sonuçlar olası sonuçların içinde yer almaktadır. Son olarak da kişinin fiili neticesinde meydana gelen sonucu öngörmekle beraber gerçekleşmesini umursamaması durumu hem pervasızca hareket hem de dolaylı kast bakımından aynıdır nitekim her ikisinde de kişi fiilinin muhtemel sonuçlarını öngörmekte ancak

[1433] Oğuzman/Öz, 2021, s. 61; Kılıçoğlu, 2020, s. 406; Pervasızca hareketin ağır ihmale karşılık geldiği yönünde bkz. Sözer, 2019, s. 298-299; Yavaş, 2016, s. 224.
[1434] Damar, 2011, s. 278; Clarke, s. 575.
[1435] Cooke vd. , 2014, s. 1129; Lüddeke/Johnson, 1995, s. 21; Damar, 2011, s. 278; Zararın meydana gelmesine ihtimaline ilişkin bilincin tespitinde sübjektif yöntem uygulanması gerektiğine ilişkin bkz. Yetiş Şamlı, 2013b, s. 171, Katsivela, 2012, s. 135; *Nugent &Killick v Michael Goss Aviation Ltd*, [2Lloyd's Rep 222], kararında *Dyson J,* Varşova Sözleşmesi m. 25'de yer alan aynı pervasızca hareket ifadesinin bir kişinin muhtemel sonuçlara bakmadan pervasızca hareket etmesi anlamına geldiğinde ancak m. 25'te bundan daha fazlasının arandığını muhtemel sonuçların bilinmesi gerektiğini, farazi olarak bilmesi gerektiğinin kabulünün yetmediği, sübjektif değerlendirmeye göre gerçekten bilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Bkz. Wilson, 2010, s. 204.
[1436] Yazıcıoğlu, 2000, s. 173.
[1437] Pervasızca hareketin doğrudan kast olmadığı ancak zarar tehlikesi bilinciyle işlenmiş bir fiil olduğu yönünde bkz. Kahraman, 2020, s. 421.
[1438] Oğuzman/Öz, 2021, s. 60.
[1439] Damar, 2011, s. 288.

bu sonucun gerçekleşmesi riskini alarak o hareketi gerçekleştirmektedir[1440] [1441]. Katılmakta olduğum karşı görüşe göre ise[1442], pervasızca hareket ile dolaylı kast birbirinden farklıdır. Zira dolaylı kastta muhtemelen bir zararın meydana gelme olasılığının yüksek olması şartı aranmaz. İlaveten, pervasızca hareketten bahsedebilmek için kastın olması da gerekmez[1443].

Öyleyse pervasızca hareket, dolaylı kasta yakın fakat ağır ihmal ile kast arasında yer alan bir kusur derecesi olarak nitelendirilebilir[1444]. Pervasızca hareket ağır ihmalden daha ağırdır ve fakat kast derecesine ulaşmamaktadır. Pervasızca hareket de her ne kadar sonuç bilinmekte ve öngörülmekte ise de kasttan farklı olarak bu sonucun gerçekleşmesi arzu edilmemektedir.

Örneklendirmek gerekirse[1445], TTK 1151 f. 2 uyarınca; "*taşıyan, eşyayı ancak yükleten ile arasındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygunsa ya da mevzuat gereği zorunluysa güvertede taşıyabilir."* Şayet somut olayda bu hallerden herhangi biri yoksa ve taşıyan yükü güvertede taşımışsa bu halde taşıyanın pervasızca hareket ettiği söylenebilecektir ve taşıyan sorumluluk sınırlarından yararlanamayacaktır. Nitekim kanun koyucu TTK m. 1151 f. 5'te eşyanın ambarda

[1440] Damar, 2011, s. 289.
[1441] Pervasızca hareketin dolaylı kast olarak nitelendirilmesi halinde bunun özellikle sigorta hukuku bakımından önemli sonuçları olacağı; nitekim zararın sigortalının kastı neticesinde meydana geldiği hallerde, sigortacının TTK m. 1429 ve 1477 hükümleri uyarınca sorumlu olmayacağına ilişkin değerlendirme için bkz. C. Süzel (2017). Gemi Yakıtı Sözleşmesi 2001: Amaç, Kapsam ve Uygulama Alanı, *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* S. 151-152, 117-180, s. 166-167. Zarara taşıyanın pervasızca hareketi ile neden olması halinde pervasızca hareketin kasta eşdeğer bir kusur derecesi olarak ele alınması halinde sigorta hukuku bakımından sonuçların ne olacağına ilişkin değerlendirme için bkz. G. K. Işıklar (2018). 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde *Deniz Yolu ile Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 276 vd.
[1442] Çağa, 1977, s. 301; Yazıcıoğlu, 2000, s. 172; Pervasızca hareketin ağır ihmal veya olası kast olarak nitelendirilemeyeceğine ilişkin bkz. Kara, 2020, s. 245.
[1443] Katsivela, 2012, s. 128.
[1444] Yazıcıoğlu, 2000, s. 558; Ağır ihmalle dolaylı kast arasında yer alan kusur halinin ağır kusuru ifade ettiği yönünde bkz. V. Seven (2005). Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Kusur Derecesine Bağlanan Sonuçlardan Kaynaklanan İspat Sorunları. *Legal Medeni Usûl ve İcra İflâs Hukuku Dergisi*, 2005/I, 51-87, s. 55.
[1445] Yargıtay 11 HD tarafından verilen bir kararda, konişmento asılları kendisine teslim edilmeden yükün alıcıya teslim edilmesinin pervasızca bir hareket teşkil ettiğine, bu nedenle taşıyanın sorumluluk sınırlarından faydalanamayacağına hükmetmiştir. Bkz. Yargıtay 11 HD, 2016/3125 E, 2017/4094 K., 12.07.2017 tarihli kararı.

taşınması hakkındaki açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması, taşıyanın 1187' nci madde anlamında bir fiili veya ihmali diğer bir ifadeyle pervasızca hareketi sayılacağını düzenlemiştir.

5.2.3.2.2. Pervasızca Hareket ve Elverişsizlik

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirme borcu bakımından değerlendirme yapmak gerekirse, taşıyanın gemi yolculuğa çıkmadan önce geminin denize, yola ve yüke elverişli halde bulunması için makul özeni göstermesi gerekmektedir. Taşıyan makul özeni göstermediği takdirde sorumlu olacak ve şayet zarar kastı veya pervasızca hareketi neticesinde meydana gelmemişse bu halde sorumluluğunu sınırlandırabilecektir. Ancak kastın veya pervasızca hareketin ispatlanması halinde taşıyan sorumluluk sınırlarından faydalanamayacaktır. Belirtmek gerekir ki, makul özeni gösterdiğini ispatlama borcu ise taşıyana aittir.

Örnek vermek gerekirse; *Nicholas H.*[1446] davasında, gemi kurşun ve çinko yüküyle Amerika'dan Avrupa'ya yolculuk etmekteyken, yolculuğun başlangıcından on dört gün sonra geminin gövdesinde bir çatlak olduğu tespit edilmiş ve gemi en yakın limana yanaşmıştır. Gemi limandayken geminin gövdesinde başka çatlaklar da oluşmuştur. Gemi maliki klas kuruluşu ile iletişime geçmiş ve klas kuruluşunun sörveyörü raporunda gemideki yükün derhal boşaltılması ve geminin tamir havuzuna alınması gerektiği belirtilmiştir. Ancak buna rağmen gemi malikleri geçici tamir yapılmasını istemiş ve her nasılsa sörveyör geminin bu şekilde yola devam etmesine izin vererek yükler gemiden boşaltıldıktan sonra tamirin yapılabileceğini belirtmiştir. Gemi yola çıktıktan hemen bir gün sonra tamir sırasında kaynak yapılan yerler çatlamış ve her ne kadar gemi denizdeyken tamir edilmeye çalışılsa da bütün yükle beraber batmıştır. Olayda yükler Lahey Sözleşmesi uyarınca taşınmakta olduğundan ve Lahey Sözleşmesi'nde pervasızca hareketin veya kastın varlığı halinde sorumluluğun

[1446] *Marc Rich & Co AG v Bishop Rock Marine Co Ltd (The Nicholas H)*, [1996] A.C. 211; [1995] 3 W.L.R. 227; [1995] C.L.C. 934; [1996] E.C.C. 120, Westlaw UK; Bu karara ilişkin değerlendirme için bkz. Damar, 2011, s. 132-133; Süzel, 2021, s. 567.

sınırlandırılması hakkından yararlanılamayacağına ilişkin bir düzenleme yer almadığından yükle ilgililer gemi maliklerine ve klas kuruluşuna dava açmıştır. Dava her ne kadar klas kuruluşunun sorumluluğuna ilişkin bir dava olsa da olayda gemi yola, denize elverişsiz halde çıkmıştır ve taşıyanın bu durumdan haberdar olduğu aşikardır. Pervasızca hareket bakımından bir değerlendirme yapmak gerekirse, taşıyanın gemiyi elverişsiz bir şekilde yolculuğa çıkartarak özen yükümlülüğüne aykırı davrandığı ve sübjektif yöntem ile bir değerlendirme yapıldığında bunun bilincinde olduğunu ve olayda geçici olarak yapılan tamirlerin işe yaramaması halinde gemi maliklerinin geminin batabileceğinin farkında olduğunu söylemek mümkündür[1447]. Öyleyse bu davaya LVK uygulanmış olsaydı taşıyan pervasızca hareket ettiğinden ötürü sorumluluk sınırından faydalanamayacaktı.

Amerikan Mahkemesi tarafından verilen *Tuxpan*[1448] kararında ise, olayda konteyner gemisinde çatlaklar bulunmakta ve çatlakların genişliği ve sayısı her yıl artmaktadır. Aynı zamanda geminin makinesinde de arıza bulunmakta ve bu hususlar klas kuruluşundan gizlenmektedir. Gemi, ağır hava koşulları nedeniyle Kuzey Atlantik'te tüm mürettebat ve yükle beraber batmıştır. Mahkeme kararında, geminin denize elverişsizlikte ötürü battığına ve taşıyanın gemiyi elverişli hale getirmek için makul özeni göstermediğine ve bu nedenle yük ilgililerine karşı sorumlu olduğuna hükmetmiştir. En önemlisi mahkemece, taşıyanın bu davranışının pervasızca harekete bir örnek teşkil ettiği, zira o durumdaki bir geminin Kuzey Atlantik'ten kış mevsiminde geçemeyeceğinin bilincinde olduğu belirtilerek taşıyanın sorumluluk sınırlarından faydalanamayacağına hükmedilmiştir.

Standard Oil Company of New York v. Clan Line Steamers Limited[1449] davasında ise gemi sıradan bir şekilde inşa edilmemiş, geminin dengesinin

[1447] Damar, 2011, s. 132.
[1448] *In re Tecomar S.A*., 765 F.Supp. 1150, 1991 A.M.C. 2432 (S.D.N.Y.1991), Karara ilişkin değerlendirme için bkz. Damar, 2011, s. 134; Süzel, 2021, s. 568; Yetiş Şamlı, 2013b, s. 173.
[1449] [1924] A.C. 100; 1924 S.C. (H.L.) 1; 1924 S.L.T. 20, Westlaw UK.

sağlanması için altı balast tankının ikisinin mutlaka dolu olması gerektiği gemi maliklerine söylenmiş olmasına rağmen gemi maliki bu hususta gemi kaptanını ve adamlarını bilgilendirmeyi ihmal etmiştir. Gemi yolculuğa çıktıktan sonra gemi kaptanı dolu tankların boşaltılması yönünde talimat vermiş ve gemi batmıştır. Mahkeme kararında taşıyanın kaptanı bilgilendirmemesini pervasızca hareket olarak nitelendirmiştir.

LVK uyarınca gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmak için makul özeni gösterdiğini ispat borcu taşıyana aittir. Taşıyanın, özellikle zararın gemi yolculuğu çıktıktan sonra meydana geldiğini ortaya koyamadığı takdirde makul özen borcunu yerine getirdiğini ispatlaması çok zordur, zira uygulamada da mahkemeler çoğunlukla, bu ihtimalde karine olarak geminin elverişsiz olduğunu ve taşıyanın makul özen borcunu yerine getirmediğini kabul etmektedirler[1450]. Ancak böyle bir varsayımın pervasızca hareket bakımından uygulanması mümkün değildir. Örneğin, bir geminin bilinmeyen bir sebeple yolculuk başladıktan kısa bir süre sonra veya sakin hava koşullarında batması durumunda, taşıyan zararın gerçekleşme nedenini ortaya koyamadığı ve makul özeni gösterdiğini ispatlayamadığı takdirde bunun denize elverişsizlikten ileri geldiği kabul edilmekte[1451] ancak bu halde taşıyan sınırlı sorumluluktan faydalanabilmektedir meğerki istem sahibi taşıyanın kasten veya pervasız hareketle ve bu sonucun muhtemelen meydana geleceği bilinciyle bir fiili veya ihmali olduğunu ispat etsin[1452].

Öyleyse taşıyan, kasten veya pervasızca bir hareketle ve muhtemelen böyle bir zararın meydana gelebileceği bilinciyle bir fiil ya da ihmalde bulunduğu takdirde, diğer bir ifadeyle gemiyi kasten veya pervasızca bir hareketle denize elverişsiz olarak yolculuğa göndermiş ve neticesinde bir zarar meydana gelmişse sorumluluk sınırlarından yararlanamayacaktır.

[1450] Tetley, 2008, s. 900-901.
[1451] Bkz. 5. Bölüm 5.1.3.3. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[1452] Damar, 2011, s. 133-134.

ALTINCI BÖLÜM

İSPAT KÜLFETİ

6.1. GENEL OLARAK

Yükün zarara uğraması, yolculuk sırasında kaybolması, yüklerin gemiye yüklendikten sonra gemide meydana gelen arıza nedeniyle geminin sefere çıkamaması ya da herhangi bir arızadan ötürü gemiye yüklerin yüklenememesi gibi hallerde zarara uğrayan yükle ilgili meydana gelen zararın tazmini için talepte bulunabilecektir[1453]. İşte bu aşamada yükle ilgili, geminin elverişsiz olduğunu ileri sürme imkanına sahiptir.

Çalışmanın bu bölümünde, geminin denize, yola ve yüke elverişsiz halde olduğunu ispat yükünün kime ait olacağı hem Türk hukuku hem de milletlerarası sözleşmeler[1454] çerçevesinde incelenecektir. İspat yükünün milletlerarası sözleşmeler ve Türk hukukunda ne yönde olduğunun incelenmesinden sonra denize elverişlilik belgesi ve klas kuruluşları tarafından verilen belgelerin ispat külfetine etkisi değerlendirilecektir. Son olarak, ISM Kod ve bu kodun geminin denize elverişliliği ile ilişkisi ve ispat yüküne etkisi ele alınacaktır.

6.2. LAHEY SÖZLEŞMESİ VE LAHEY VISBY KURALLARI UYARINCA

Lahey Sözleşmesi ve LVK hükümlerinde geminin denize elverişsiz olduğuna dair ispat yükünün kime ait olduğuna dair açık bir düzenleme yer almamaktadır[1455]. Nitekim açık bir düzenleme yer almadığından bu husus taraf devletlerin iç

[1453] Kassem, 2006, s. 146.
[1454] Milletlerarası sözleşmeler uyarınca eşyanın hasara veya zıyaa uğraması halinde ispat yükünün ve sıralamasının nasıl olacağının değerlendirilmesi ve sözleşmelerde yer alan düzenlemelerin karşılaştırılması için bkz. R. Asariotis (2002). Allocation of Liability and Burden of Proof in the Draft Instrument on Transport Law. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 382-398.
[1455] Katsivela, 2010, s. 421; İspat yüküne ilişkin düzenlemenin yapılmamasının bilinçli bir tercih olduğu ve iç hukuklara bırakıldığı yönünde bkz. Margetson, 2008b, s. 169.

hukuklarına bırakılmıştır[1456]. Öğretide ve mahkeme kararlarında da bu hususta bir görüş birliği bulunmamaktadır.

6.2.1. Meydana Gelen Zararı İspatı

Eşyanın hasar veya zıyaa uğraması halinde yükle ilgili tarafından eşyanın taşınması sırasında eşyanın hasar veya zıyaa uğradığının ispat edilmesi gerekmektedir[1457]. Belirtmek gerekir ki, zarar olmadan taşıyanın sorumluluğu da söz konusu olmayacaktır. Bu nedenle zarara uğradığını iddia eden tarafın öncelikle bunu ispatlaması gerekmektedir.

6.2.2. Zararın Geminin Elverişsizliğinden Ötürü Meydana Geldiğinin İspatı

LVK m. 4 f. 1'de;

"... Denize elverişsizlikten kaynaklanan zıya veya hasar halinde, makul özenin gösterildiğini ispat etme yükümlülüğü bu madde uyarınca sorumsuzluğunu ileri süren taşıyanın veya diğer kişilerin üzerindedir.[1458]"

hükmü yer almaktadır.

Hükümde, sorumsuzluğunu ileri süren taşıyan tarafından makul özen borcunun gösterildiğinin ispat edilmesi gerektiği belirtilmektedir. Öğretide bu hükümden yola çıkarak, denize elverişsizliğe ilişkin ispat yükünün yükle ilgilinin üzerinde olduğu yorumu yapılmaktadır[1459]. Nitekim İngiliz mahkemesi tarafından verilen

---

[1456] Her ne kadar sözleşmede açık bir düzenleme olmasa da sözleşmeye tarafa Devletlerin şaşırtıcı biçimde benzer bir ispat silsilesi takip ettiklerine dair bkz. W. Tetley (2004). The Burden and Order of Proof in Marine Cargo Claims, s. 31. Bu makaleye http://www.cmla.org/ adresinden ulaşabilirsiniz. Erişim Tarihi: 04.05.2021.

[1457] Tetley, 2008, s. 885; Yükle ilgilinin temiz konişmentoyu göstermek suretiyle bunu ispat edebileceğine dair bkz. Margetson, 2018b, s. 172; Karışık olan ispat yükü silsilesinin başlangıç noktasının temiz konişmentonun varlığı halinde varma limanında eşyada hasar veya zıyaı varsa *prima facie* bu zararın taşıma sırasında meydana geldiği yönünde bkz. von Ziegler, 2009, s. 339.

[1458] Ünan vd., 2013, s. 189.

[1459] Elverişsizliğin yükle ilgili tarafından ispatlanması gerektiği yönünde bkz. Girvin, 2019, s. 448; Baatz, 2018a, s. 133; Kassem, 2006, s.149; Treitel/Reynolds, 2011, s. 601; Cooke vd., 2014, s. 1074; Debattista, 2008, s. 204; Asariotis, 2002, s. 384; Mahkemelerin de baskın görüşü benimsediğine dair bkz. Wilson, 2010, s. 190.

The Eurasian Dream[1460] kararında da mahkemece, geminin elverişsiz olduğuna ilişkin ispat yükünün yükle ilgili de olduğunu belirtilmiştir.

Tetley'e [1461] göre bu maddeden öncelikle yükle ilgilinin denize elverişsizliği ispat etmesinin gerektiği anlamını çıkarmak yerinde değildir. Nitekim bu görüş uyarınca yüke özen borcuna ilişkin LVK m. 3 f. 2 hükmü açıkça LVK m. 4 hükmünü saklı tutarken, LVK m. 3 f. 1'de böyle bir ifade yer almamaktadır[1462]. Buna ek olarak taşıyan, geminin denize elverişli olup olmadığına ilişkin tüm bilgi ve belgelere sahip olan taraftır; yükle ilgilinin bu bilgilere sahip olması ve geminin elverişsizliğini ispat edebilmesi oldukça güçtür[1463].

Kanaatimce de denize elverişsizliğe ilişkin ispat yükünün yükle ilgilide olması isabetli değildir. Yükle ilgili, olaylara ilişkin bilgi ve belgelere sahip değildir ve taşıyanın zararın nedenini ortaya koyması gerekmektedir[1464]. Son olarak, belirtmek gerekir ki, taşıyanın makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat edebilmesi için denize elverişliliğe ilişkin delilleri de her halükârda ortaya koyması gerekecektir[1465]. Diğer bir ifadeyle, bu durum taşıyan aleyhine bir sonuç yaratmayacaktır; taşıyan ispat yükü yükle ilgilide olsa dahi yükle ilgilinin iddiasının aksini ispat edebilmek için geminin elverişli olup olmadığına ilişkin bilgi ve belgeleri kısaca delilleri zaten sunmak durumunda olacaktır.

[1460] *Papera Traders Co Ltd v Hyundai Merchant Marine Co Ltd (The Eurasian Dream),* [2002] EWHC 118 (Comm),2002 WL 45386, Westlaw UK.
[1461] Tetley, 2008, s. 889-890.
[1462] LVK m. 3 f. 2 uyarınca LVK m. 4'ün ne sebeple saklı tutulduğuna ilişkin hazırlık çalışmalarında herhangi bir bilgi bulunmadığına dair bkz. Berlingieri, 2014, s. 21.
[1463] *Wilson,* geminin elverişsiz olduğuna dair ispat yükünün yükle ilgili de olduğu görüşünün benimsendiği ve yükle ilgilinin geminin elverişsiz olduğunu ispatlayamadığı için taşıyanın sorumsuzluk nedenlerinden faydalanabildiği *The Hellenic Dolphin* [1978] 2 Lloyd's Rep. 336 kararını örnek göstererek *Tetley* tarafından ileri sürülen geminin elverişsizliğinin yükle ilgili tarafından ispat edilmesinin güç olduğu yönündeki görüşünün bu kararla desteklendiğini belirtmiştir. Bkz. Wilson, 2010, s. 191.
[1464] Tetley, 2008, s. 890; Kassem, 2006, s. 151-152.
[1465] Tetley, 2008, s. 890.

6.2.3. Sorumluluğunu Bertaraf Etmek İsteyen Taşıyanın Öncelikle Makul Özen Borcunu Yerine Getirdiğini İspatlaması Gereği

Öğretide, zararın geminin elverişsiz olmasından ötürü meydana geldiğine ilişkin ispat yükünün kimde olacağına dair bir fikir birliği yok iken; taşıyanın sorumsuzluk nedenlerinden birine dayanabilmesi için makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmesi gerektiği hususunda bir tereddüt yoktur. Taşıyanın sorumluluğunu bertaraf edebilmesi için makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmesi gerekmektedir[1466]. Nitekim LVK m. 4 f. 1 uyarınca, makul özeni gösterdiğini ispat yükümlülüğü sorumsuzluğunu ileri süren taşıyanda olacaktır.

LVK m 4 f. 1 hükmünden taşıyanın LVK m. 4 f. 2 'de yer alan sorumsuzluk nedenlerinden yararlanabilmesi için LVK m. 3 f. 1 uyarınca makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmesi gerektiği anlaşılmaktadır.

İngiliz Mahkemesi tarafından verilen *Maxine Footwear Co Ltd. and Another v. Canadian Government Merchant Marine Ltd*[1467] kararına konu olayda, gemi adamlarından birinin kusuru neticesinde gemide yangın meydana gelmiş ve çıkan yangında eşya zıyaa uğramıştır. Mahkeme kararında, taşıyanın LVK m. 4' te yer alan sorumsuzluk nedenlerinden faydalanabilmesi için öncelikle taşıyanın gemiyi denize elverişli hale getirmek için makul özen borcunu yerine getirdiğini ispatlaması gerektiğine karar verilmiştir.

Öyleyse, gemi denize elverişsiz ise ve zarar denize elverişsizlik neticesinde meydana gelmişse taşıyan LVK m. 4'te yer alan sorumsuzluk nedenlerinden faydalanabilmek için makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmek zorundadır[1468].

[1466] Debattista, 2008, s. 204; Katsivela, 2010, s. 423; Sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyanın makul özen borcunu ispatlaması ya da makul özen borcunu gösterseydi dahi zararın ortaya çıkacağını ispatlaması gerektiği yönünde bkz. Cooke vd., 2014, s. 1074.
[1467] [1959] A.C. 589, Westlaw UK.
[1468] Kassem, 2006, s. 150; Wilson, 2010, s. 191.

İngiliz Mahkemesi tarafından verilen *The Fiona*[1469] kararın konu olayda da *The Fiona* isimli tankerde petrol yükünün boşaltılması sırasında bir patlama meydana gelmiştir. Donatan, LVK m. 4 f. 6[1470] hükmüne dayanarak meydana gelen zararın tazminini yük ilgilisinden talep etmiştir. Yapılan araştırmada patlamanın iki nedenden ötürü meydana geldiği saptanmıştır. Taşıyanın önceki seferinde taşıdığı doğal gaz yüküne ait kalıntılar, boruların yeterince temizlenmemesinden ötürü gemi borularında kalmıştır. Yükle ilgilinin rafineri metodunda yaptığı bir değişiklikten ötürü yakıt yükü patlayıcı bir gaz üretmiş ve doğal gaz kalıntılarından yoğunlaşan sıvı ve patlayıcı gazın bir araya gelmesi patlamaya neden olmuştur. Mahkeme tarafından, *Maxine Footwear Co Ltd. and Another v. Canadian Government Merchant Marine Ltd* kararına da atıf yapılarak taşıyanın LVK m. 4 f. 6'ya dayanamayacağına zira taşıyanın LVK m. 3 f. 1 uyarınca gemiyi sefere elverişli halde bulundurmak için makul özen borcunun yerine getirilmediğine hükmedilmiştir.

The Eurasian Dream kararında ise İngiliz Mahkemesi ispat külfetinin sırasıyla şu şekilde olacağına karar vermiştir:

> [1] İstem sahibi, geminin LVK m. 3 f. 1 uyarınca yolculuk öncesinde ve başlangıcında denize elverişsiz olduğunu ispatlayacaktır.
>
> [2] İstem sahibinin meydana gelen zararın denize elverişsizlik neticesinde meydana geldiğini de ispat etmesi gerekmektedir.

[1469] *Mediterranean Freight Services Ltd v BP Oil International Ltd (The Fiona)*, [1994] C.L.C. 808, Westlaw UK.

[1470] "*Taşıyan, kaptan veya taşıyanın temsilcisinin yüklenmelerine cins ve niteliklerini bilerek onay vermiş olmadıkları yanıcı, patlayıcı veya tehlikeli nitelikteki eşyalar, taşıyan tarafından tazminat ödenmeksizin boşaltmadan önce herhangi bir zamanda ve yerde gemiden çıkartılabilir veya imha edebilir veya zararsız hale getirebilir ve eşyanın göndereni söz konusu eşyanın yüklenmesi sebebiyle doğrudan veya dolaylı olarak doğan veya kaynaklanan bütün zarar ve masraflardan sorumludur…"* Ünan vd., 2013, s. 195.

[3] İstem sahibinin bunları ispat etmesi üzerine ispat yükü yer değiştirecek ve taşıyana geçecektir. Taşıyan gemiyi elverişli hale getirmek için makul özen borcunu yerine getirdiğini ispatlamalıdır.

(a) Şayet taşıyan bunu ispatlayamazsa, yangın istisnası da dahil olmak üzere taşıyan LVK m. 4 f. 2'de yer alan sorumsuzluk sebeplerine dayanamayacaktır.
(b) Taşıyanın makul özeni gösterdiğini ispat etmesi halinde ise taşıyan yangın istisnasından faydalanabilecektir[1471].

Buna karşılık, Kanada Mahkemesi tarafından verilen *The Farrandoc*[1472] kararında ise mahkemece sıralamanın aşağıda belirtildiği şekilde olacağına karar verilmiştir:

[1] Yük ilgilisi eşyanın, eşya taşıyanın elindeyken zarara uğradığını ispatlayacaktır.

[2] Taşıyan eşyaya gelen zarara sebebiyet veren olayı ortaya koymalıdır.

[1471] Kararın ilgili kısmı şu şekildedir: (*(1) The burden of proof is on the claimants to prove that the vessel was unseaworthy, pursuant to Article III, rule 1, before and at the beginning of the voyage.*
(2) The claimants must then also prove that the loss or damage was caused by that unseaworthiness: The Europa [1908]p84 at 97–98.
(3) If the claimants discharge the burden in respect of (1) and (2), the burden passes to the defendants to prove that they and those for whom they are responsible exercised due diligence to make the ship seaworthy in the relevant respects: The Toledo [1995] 1 Lloyd's Rep. 40 at 50.
(a) If they fail to do so, the defendants are not entitled to rely upon the exceptions in Article IV, rule 2, including the 'fire' exception.
(b) If the defendants are able to do so, they can rely upon the 'fire' exception as a defence to breach of Article III, rule 2, subject to the claimants proving that the loss or damage was 'caused by the actual fault or privity of the carrier': The Apostolis [1996] 1 Lloyd's Rep. 475 at 483 rhc; Scrutton on Charterparties (20 th ed.), p. 444.
(4) In relation to due diligence, proof of unseaworthiness fulfils the same function as res ipsa loquitur does in ordinary cases of negligence: The Amstelslot [1963] 2 Lloyd's Rep 223 at 235 per Lord Devlin; The Fjord Wind [2000] 2 Lloyd's Rep. 191 at 205. In practical terms, the reasoning is: 'a ship should not be unseaworthy if proper care is taken' (per Stuart-Smith LJ). Papera Traders Co Ltd v Hyundai Merchant Marine Co Ltd (The Eurasian Dream), [2002] EWHC 118 (Comm),2002 WL 45386, Westlaw UK.

[1472] *Robin Hood Flour Mills Ltd v NM Paterson & Sons Ltd (The Farrandoc)*, [1967] 2 Lloyd's Rep. 276; [1967] 6 WLUK 96; Karara ilişkin değerlendirme için bkz. Tetley, 2008, s. 884; Kassem, 2006, s. 154.

[3] Taşıyan LVK m. 4 f. 2 b. (a)-(q) arasında sayılan sorumsuzluk nedenlerinden birine dayanacaktır.

[4] Bunun üzerine yük ilgilisi geminin denize elverişsiz olduğunu ispatlayacak bundan sonra da taşıyan sorumluluktan kurtulmak için gemiyi denize elverişli hale getirmek için makul özen borcunu yerine getirdiğini ispatlayacaktır.

Görüldüğü üzere kararda, taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurmak için makul özen yükümlülüğünü gösterdiğini ispatının, yükle ilgili tarafından geminin elverişsiz olduğunu ispatlanması halinde söz konusu olacağına hükmedilmiştir. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın makul özen yükümlülüğünü göstermediğini ispatlamaksızın sorumsuzluk nedenlerinden birine dayanması mümkün kılınmıştır. Böylelikle, ancak yükle ilgilinin geminin elverişsiz olduğunu ileri sürmesi halinde, sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyanın gemiyi elverişli halde getirmek için makul özen borcunu yerine getirdiğini ispatlaması gerekecektir.

Tetley, ispat sıralamasının bu şekilde olmaması gerektiğini ileri sürmektedir[1473]. *Tetley*'e göre, ispat sıralaması karardaki ispat sıralamasının ilk iki aşamasında aynıdır ancak taşıyan zararın nedeninin ortaya konulmasından sonra karardaki gibi sorumsuzluk nedenlerinden birine dayanmadan önce gemiyi elverişli hale getirmek için makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmelidir. Bundan sonra taşıyan sorumsuzluk nedenlerinden birinin meydana geldiğini ispat etmek zorundadır. Bu aşamadan sonra yükle ilgili ya yüke özen borcunun ihlal edildiğini ya da taşıyanın geminin elverişli olduğuna ve makul özen borcunu yerine getirdiğine dair iddiasının aksini ispat etmelidir[1474].

Amerikan Mahkemesi kararlarına bakıldığında ise durum daha da karmaşıktır. Bazı kararlarda[1475], taşıyanın sorumsuzluk sebeplerinden birine dayanabilmesi için

[1473] Tetley, 2008, s. 885.
[1474] *Farrandoc* kararı sonrasında verilen Kanada Mahkemesi kararlarının bu sıralamayı takip ettiği yönünde bkz. Tetley, 2008, s. 885; Tetley, 2004, s. 34.
[1475] Bkz. Amerikan Mahkemesi tarafından verilen *Sunkist Growers, Inc. v. Adelaide Shipping Lines*, 603 F.2d 1327 (9th Cir. 1979). Bu karara ilişkin değerlendirme için bkz. Tetley, 2008, s. 887.

makul özen yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispat etmesi gerektiğine hükmedilmişse de bazı kararlarda bu sorumsuzluk nedenlerine dayanabilmek için taşıyanın bu yükümlülüğünü yerine getirdiğinin ispat edilmesinin bir şart olmadığı ifade edilmiştir[1476].

Kanaatimce de *Tetley*'in sıralaması daha isabetlidir nitekim LVK uyarınca da sorumsuzluk nedenlerinden yararlanabilmek için öncelikle taşıyanın gemiyi denize elverişli hale getirmek adına makul özen borcunu yerine getirdiğini ortaya koyması gerekmektedir.

Belirmek gerekir ki, taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcu devredilemez nitelikte bir borç olduğundan taşıyanın yalnızca kendisinin makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmesi yeterli sayılmayacak, taşıyan adamlarının[1477] veya tersane, sörveyör gibi ifa yardımcılarının da makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir[1478].

6.3. TÜRK HUKUKU UYARINCA

Türk hukukunda da denize elverişsizlik halinde ispat yükünün kime ait olacağına dair açık bir düzenleme yer almamaktadır. TTK m. 1141 f. 2 hükmü ile LVK düzenlemesine paralel olarak taşıyana yolculuk öncesinde ve başlangıcında kusura dayalı bir sorumluluk getirmiştir. Bu düzenleme uyarınca taşıyan, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özeni göstermediği takdirde sorumlu olacaktır. Öyleyse LVK düzenlemesinde olduğu gibi burada da makul özen borcunu yerine getirdiğini taşıyan ispatla mükellef olacaktır[1479]. Bunun yanı sıra taşıyan, makul özen borcunu yerine getirmekle beraber eksikliğin yolculuk

[1476] Bkz. Amerikan Mahkemeleri tarafından verilen *Complaint of Ta Chi Navigation (Panama) Corp., SA*, 583 F. Supp. 1322 (S.D.N.Y. 1984); *Westinghouse Elec. Corp. V. M/V Leslie Lykes*, 734 F.2d 199 (5th Cir. 1984); Bu kararlara ilişkin değerlendirme için bkz. Tetley, 2008, s. 888.
[1477] Taşıyanın adamlarının kusurlarından sorumlu olduğuna ancak LVK m. 4 f. 2 uyarınca geminin sevkine veya yönetimine ilişkin fiil, ihmal veya kusurlarından sorumlu olmayacağına dair bkz. Berlingieri, 2014, s. 26.
[1478] Baatz, 2018a, s. 133.
[1479] Kusursuzluğunu ispat yükünün taşıyanda olduğuna dair bkz. Yargıtay 11. HD, 2000/8805 E., 2001/438 K. 25.01.2001 tarihli kararı; Yargıtay 11. HD,1985/74 E., 1985/163 K. 25.01.1985 tarihli kararı.

başlangıcına kadar keşfedilemeyeceğini ispat ederek de sorumluluktan kurtulabilecektir. Ancak belirtmek gerekir ki, taşıyan makul özen borcunu yerine getirmemiş ise eksikliklerin keşfinin mümkün olmadığını ispat ederek sorumluluktan kurtulamayacaktır[1480].

İspat külfetine ilişkin kanunda açık bir düzenleme yer almadığından Türk hukukundaki durumun tespiti için de öğreti ve mahkeme kararlarına bakmak gerekmektedir. Öğretide hâkim görüş, geminin denize elverişsiz olduğuna dair ispat yükünün yükle ilgilide olduğu yönündedir[1481].

Okay'a göre ise ispat külfeti şu sırayla söz konusu olmalıdır:

> [1] Tazminat talebinde bulunan yükle ilgilinin geminin denize, yola ve yük elverişsiz olduğunu ve zararın bu sebepten ötürü meydana geldiğini ispatlaması gerekmektedir[1482]. Ancak gemi limandan ayrıldıktan hemen sonra başkaca bir sebep olmaksızın batmışsa bu halde karine geminin denize elverişsiz olduğu yönünde olacaktır[1483]. Yükle ilgilinin elverişsizliğin yolculuk başlangıcında var olduğuna ispat etmesinin gerekli olmadığı kabul edilmektedir.
>
> [2] Bundan sonra, ispat yükü taşıyana geçecektir[1484]. Taşıyan kusursuzluğunu ispat etmeli[1485] veya gemide bulunan elverişsizliğin

[1480] Sözer, 2019, s. 474.
[1481] Okay, 1971, s. 189; Çağa, 1995, s. 162; Sözer, 1975, s. 76-77; Çağa/Kender, 2010, s. 182; Kaner, 2018, s. 374; Kanunda denize, yola ve yüke elverişsizlik halinde ispat yükünün kime ait olacağı açıkça düzenlenmediğinden, kanunda yer alan sorumluğa ilişkin hükümler mukayese edilerek ve TTK'da özel bir hüküm bulunmayan hallerde ticari örf ve adete bu da olmadığı takdirde Medeni Kanun hükümlerine bakılarak karar verilmemesi gerektiği yönünde bkz. Akıncı, 1968, s. 328.
[1482] Aynı yönde bkz. Çağa, 1995, s. 162; Çağa/Kender, 2010, s. 182; Kara, 2020, s. 227.
[1483] Başlangıçtaki elverişsizliğin ispatında görünürde elverişsizliğin ispatının yeterli olacağı yönünde bkz. Kaner, 2018, s. 375.
[1484] Çağa'da bu aşamada taşıyanın kendisini sorumluluktan kurtaracak nedenlere ilişkin olarak ispat yükünün taşıyanda olduğunu belirtmekle beraber taşıyanın karşı delil göstermek suretiyle elverişsizliğin mevcut olmadığını, yükle ilgilinin bir zararı bulunmadığını veya elverişsizlik ile zarar arasında illiyet bağı olmadığını ispat etme hakkı olduğuna şüphe olmayacağını belirtmiştir. Bkz. Çağa, 1995, s. 162.
[1485] Taşıyanın sorumluluktan kurtulmak için zararın sonraki bir elverişsizlikten meydana geldiğini veya başlangıçtaki bir elverişsizlikten meydana gelmiş ise, tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özenin gösterilmiş olmasına karşın keşfedilemeyen bir eksiklik olduğunu,

yolculuk sırasında meydana geldiğini ve bu elverişsizliğin teknik kusur veya yangın gibi sorumsuzluk nedenlerinden birinden ötürü meydana geldiğini ortaya koyması gerekmektedir[1486].

Mahkeme kararlarına bakıldığında ise kararların öğretideki bu görüş ile paralel olduğu görülmektedir. Örneğin, Yargıtay HGK tarafından verilen 25.10.2018 tarihli, 2018/624 E., 2018/1566 K. sayılı karara konu olan olayda, UN Adriyatik isimli gemide yangın çıkması neticesinde gemide bulunan yük zayi olmuştur. Davacı taraf, zararın geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olduğundan ötürü meydana geldiğini ileri sürmüştür. Mahkeme kararında ispata ilişkin önemli bir değerlendirme yapılmıştır.

Mahkeme kararında, öncelikle yangın istisnasından yararlanarak sorumluluğunu bertaraf etmek isteyen taşıyanın zararın kendisinin kusurundan ileri gelmediğini; gemi adamlarının veya adamlarının geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketleri veya yangın neticesi meydana geldiğini ispat etmesi gerekeceği belirtildikten sonra, *Çağa/Kender'e* atıf yapmak suretiyle yangının sebebinin taşıyan veya adamlarının kusurundan ileri geldiğini ispat yükünün yükle ilgili de olduğu ifade edilmiştir.

Kararın devamında mahkeme, geminin denize elverişsiz olmasından ötürü zararın meydana gelmiş olması halinde ispat yüküne ilişkin bir değerlendirme yapmıştır. Buna göre, taşıyanın yangından, şayet yangın geminin elverişsizliğinden ötürü meydana gelmişse sorumlu olacağını belirttikten sonra kusur unsurunu ikiye ayırarak bir inceleme yapmıştır.

Mahkeme, önce zararın taşıyanın kişisel kusurundan ileri gelmesi ihtimalini değerlendirmiştir. Zira TTK m. 1180 f. 1 uyarınca taşıyan, zararın yangın neticesinde meydana gelmesi halinde yalnızca kendi kusuru var ise sorumlu

kendisinin ve adamlarının bir kusuru olmadığını ispatlaması gerektiği yönünde bkz. Çağa, 1995, s. 162; Kara, 2020, s. 228.

[1486] Akıncı, 1968, s. 329.

olacaktır. Mahkeme taşıyanın kendi kusurunun ancak geminin yolculuk öncesinde elverişsiz olması halinde söz konusu olabileceğini, zira yolculuk sırasında taşıyanın kusuruyla başka şekilde yangın çıkma ihtimalinin olmadığını belirtmiştir. Taşıyanın bu halde geminin elverişli olduğunu ispat etmesi gerektiği, bunun da klas kuruluşları tarafından verilen geminin denize elverişli olduğu yönündeki belge ile yapabileceği ifade edildikten sonra, bu belgelerin aksi ispat edilebilir birer karine teşkil ettikleri belirtilmiştir. Diğer bir ifadeyle, taşıyanın bu belgeleri ibraz etmesini takiben, ispat yükü yükle ilgiliye geçecek ve belgedekinin aksine geminin elverişsiz olduğunu yükle ilgilinin ispat etmesi gerekecektir. Belirtmek gerekir ki, mahkemenin bu değerlendirmesi klas kuruluşları tarafından verilen belgelerin ispat yüküne etkisi bakımından da önem taşımaktadır[1487].

İkinci olarak mahkeme, zararın gemi adamlarının kusuru neticesinde meydana gelmiş olması ihtimaline dair bir değerlendirme yapmıştır. Buna göre, şayet gemi adamlarının kusuru yolculuk öncesinde geminin elverişsiz olmasına ilişkinse bu takdirde de taşıyanın sorumlu olacağı, geminin elverişli olduğunu ispat etmek isteyen taşıyanın yine belgeleri ileri sürerek bunu ispatlayabileceği, sonrasında ise ispat yükünün yer değiştirerek yükle ilgiliye geçeceği belirtilmiştir. Yükle ilgilinin bu karineyi çürütmesi halinde taşıyan geminin elverişsiz olması nedeniyle sorumlu olacaktır.

Kararda, taşıyanın geminin elverişli olduğunu yalnızca bu belgelere dayanarak ispat edebileceğine dair değerlendirmenin yerindeliği tartışmalı olmakla beraber, burada üzerinde durulması gereken mesele ispat yükünün sıralamasına ilişkindir. Mahkemece, yangının taşıyanın veya gemi adamlarının kusuru neticesinde meydana geldiğini ispat yükünün yükle ilgilide olduğuna bundan sonra ise kusur bakımından ikili bir ayrım yaparak sorumsuzluk nedenlerinden yararlanmak isteyen taşıyanın geminin elverişli olduğunu ispat etmesi gerektiğine hükmedilmiştir.

[1487] Bu konuya ilişkin değerlendirme için bkz. 6.6.3. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

Bu sıralamaya bakıldığında, Türk hukuku bakımından da hâkim görüş, İngiliz Mahkemesi ve öğretide yer alan hâkim görüşe paralel olarak zararı ve zararın geminin elverişsizliğinden ötürü meydana geldiğine ilişkin ispat yükünün yükle ilgilide olduğu; sonrasında ise ispat yükünün yer değiştirerek taşıyana geçtiği yönündedir. Taşıyanın bu aşamada, zararın geminin elverişsizliğinden ötürü meydana gelmediğini; diğer bir ifadeyle, nedensellik bağının olmadığını ya da makul özen borcunu gösterdiğini ispat etmesi gerekecektir. Ancak bu halde taşıyan kanunda öngörülen sorumsuzluk hallerine dayanabilecektir.

6.3.1. İspata İlişkin TTK'da Yer Alan Karineler ve Bunların İspat Külfetine Etkisi

TTK'da ispat külfeti bakımından taşıyan lehine iki önemli karine yer almaktadır[1488]. Bu karinelerin, taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna aykırı davrandığı iddiası bulunması durumunda ispat külfeti üzerinde önemli etkileri olacaktır.

Bunlardan ilki, konişmentoda yük ile ilgili herhangi bir ihtirazi kayıt/çekince bulunmuyor olması halinde karine yükün tam ve hasarsız şekilde teslim edildiği yönündedir[1489]. Konişmentonun düzenlendiği taşımalarda, TTK m. 1237 f. 1 hükmü uyarınca taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukuki ilişkide konişmento esas alınacaktır. TTK m. 1239 f. 3 uyarınca ise konişmentonun aksinin konşimentodaki eşya tanımına güvenerek devralan iyiniyetli üçüncü kişilere karşı ispatı mümkün değildir. İşte bu aşamada, konşimentodaki eşya tanımına güvenerek konişmentoyu devralan üçün kişi yükü teslim aldığı sırada konişmentoda herhangi bir çekince olmamasına rağmen yükte bir hasar veya zıya mevcut ise, karinenin aksini yalnızca eşyanın konişmentoda yer aldığı şekilde teslim edilmediğini ortaya koyarak ispatlayacaktır[1490]. Bu halde yükle ilgili, zararın taşıma sırasında meydana

[1488] Sözer, 2019, s. 491; Yükle ilgilinin eşyada zıyaı veya hasar olduğunu iki şekilde ispatlayabileceğine dair bkz. Akan, 2007, s. 104.
[1489] Konişmentonun ispat işlevine ilişkin olarak bkz. E. Yeşilova Aras (2006). *Konişmentonun İspat Kuvveti*. İzmir: Güncel Hukuk Yayınları; Yazıcıoğlu, 2020, s. 370 vd.; Süzel, 2014, s. 450 vd.
[1490] S. Okay (1964). Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Ziya veya Hasarların İhbarı. *Ord. Prof. Dr. Ernst E. Hirsch'e Armağan*. Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, s. 439-440. İspat

geldiğini ve taşıyanın kusuru olduğunu ispat etmek zorunda olmayacaktır[1491]. Taşıyan, konişmentoda yer alanların aksini üçüncü kişi konişmento hamiline karşı ileri süremeyecektir. Geminin denize elverişsiz olmasından ötürü eşyanın hasar veya zıya uğramış olması halinde, konşimentodaki eşya tanımına güvenerek konişmentoyu devralmış olan yükle ilgilinin, eşyanın hasara ya da zıyaa uğradığını, diğer bir ifadeyle konişmentoda yazılı olduğu şekilde teslim edilmediğini ispat etmesi yetecek, bundan sonra ispat yükü yer değiştirerek taşıyana geçecektir.

İkinci karine ise yükte bir hasar veya zıya söz konusu olduğu takdirde belli şartların varlığı halinde, yükün zıya veya hasara uğradığı ispat edilirse bunun taşıyanın sorumlu olmadığı bir nedenden ötürü meydana geldiği yönündedir[1492]. TTK m. 1185 f. 4 uyarınca, eşyanın zıya veya hasarı bildirilmemiş ya da tespit ettirilmemiş ise karine, taşıyanın eşyayı denizde taşıma senedinde yazılı olduğu şekilde teslim ettiği yönündedir. Eşyada hasar veya zıya meydana geldiğinin tespit edilmesi halinde, bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir nedenden ötürü meydana geldiği kabul edilecektir[1493]. Belirtmek gerekir ki, bu karinelerin aksinin ispatı mümkündür[1494]. Ancak bu halde, yükle ilgilinin zararı ve zararın eşya taşıyanın zilyetliğindeyken meydana geldiğini ispat etmesi yeterli olmayacaktır. Bu durumda yükle ilgilinin zararın sebebini ve bu sebebin taşıyanın sorumluluğunu da gerektiren bir sebep olduğunu da ortaya koyması gerekecektir[1495].

---

külfetine ilişkin olarak yapılan sıralamaya dair istisnai bir duruma kırkambar sözleşmelerinde karşılaşmanın pek mümkün olmadığı, buna karşılık ispat yükünün, gemiyi muayene imkanı olmasına karşın gemideki eksikliklere ilişkin bir ihtirazi kayıt ileri sürmeyen veya geminin elverişli olduğuna dair belgeyi aynı şekilde herhangi bir çekince koymaksızın kabul eden taşıtan aleyhine tersine çevrileceğine, ancak bunun konişmento hamili üçüncü kişiye karşı geçerli olmayacağına dair bkz. Çağa, 1995, s. 163; Çağa/Kender, 2010, s. 183.

[1491] Sözer, 2019, s. 491.

[1492] Sözer, 2019, s. 491.

[1493] E-TTK'da da bulunan bu hükmün amacının taşıyana zıya veya hasarın hangi nedenden meydana geldiğini araştırma imkânı vermek yönünde olduğuna dair bkz. Okay, 1964, s. 441; Bu karinenin çok büyük önem taşımadığına zira her halükarda zarar vakıasının talepte bulunan tarafından ispat edileceği yönünde bkz. Yetiş Şamlı, 2013b, s. 211; Bu karinenin dengeleri taşıyan lehine bozduğu yönünde bkz. Çetingil vd., 2006, s. 162.

[1494] Bu karinelerin aksinin her türlü delil ile ispatlanabileceği yönünde bkz. Okay, 1964, s. 467; Akan, 2007, s. 121; Seven, 2003, s. 153.

[1495] Akan, 2007, s. 121. Bu karinenin davacı bakımından ciddi bir sorun teşkil edeceği, söz gelimi geminin elverişsiz olması halinde davacının geminin sefere elverişsiz halde yola çıkarıldığını ve taşıyanın makul özen borcunu yerine getirmediğini ispat etmesi gerektiği yönünde bkz. Sözer, 2019,

Buna karşılık hasar ihbarının zamanında yapılmış olması halinde,[1496] *Okay'a* göre, hükümde yer alan karinelerin söz konusu olmayacağı açıktır. Belirtmek gerekir ki, ihbarın zamanında yapılması halinde hasar veya zıyaın ispatına ilişkin olarak ispat yükünün değişip değişmeyeceği yönünde farklı görüşler mevcuttur[1497]. *Okay* ve *Okay*'ın görüşüne katıldığını ifade eden *Sözer*'e göre, burada ihbarları ikiye ayırarak bir değerlendirme yapmak gerekmektedir. Şayet ihbar teslim sırasında, her iki tarafın da bulunduğu bir ortamda taşıyan tarafından itiraz edilmeksizin kabul edilmişse, bu halde taşıyanın bu zararı ikrar ettiği ve ispat külfetinin taşıyana geçtiği kabul edilmelidir. Buna karşılık, eşyada gizli bir ayıp mevcut ise, diğer bir ifadeyle dışarıdan belli olmayan hasarlar bakımından yapılan ihbara aynı sonucun bağlanması doğru olmayacaktır. Zira bu halde, hasarın yükle ilgilinin zilyetliğindeyken de meydana gelmiş olması ihtimali söz konusu olacaktır. Bu nedenle, bu durumda yükle ilgili tarafından zararın taşıyanın zilyetliğindeyken meydana geldiğini ve taşıyanın bundan sorumlu olduğunu muhtemel göstermeye yetecek delilin sunulmasının yeterli olduğu ileri sürülmektedir[1498].

Sonuç olarak anlaşılmaktadır ki, TTK'da yer alan bu iki karine taşıyanın gemiyi elverişsiz halde bulundurmasından ötürü zararın meydana gelmiş olduğu hallerde önem taşıyacak; bahsi geçen hallerden birinin mevcudiyeti ispat yüküne ilişkin sıralamayı değiştirebilecektir.

---

s. 492. Bu karinenin yükle ilgilinin işini büyük ölçüde güçleştirdiğine dair bkz. Yetiş Şamlı, 2013b, s. 212.

[1496] Bu halde taşıyanın ancak yükteki hasar veya zıyaın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiğini ispatlaması halinde sorumluluktan kurtulabileceği yönünde bkz. Seven, 2003, s. 155.

[1497] Bir görüşe göre bu halde karineler tersine çevrilecek, ihbar ile beraber hasar ve zıyaın varlığı kabul edilecek ve aksini ispat yükü taşıyanda olacaktır; diğer görüşe göre ise, ihbarın yapılması ispat külfeti bakımından bir değişiklik yaratmayacak, yükle ilgili zararın mahiyetini ve miktarını yine ispat etmek zorunda olacaktır. Bu görüşlere ilişkin bkz. Okay, 1964, s. 472.

[1498] Okay, 1964, s. 473; Sözer, 2019, s. 492. Bu durumda ispat yükünün gönderilen aleyhine yer değiştireceği, buna karşılık bu hükmün konteyner taşımacılığının mahiyetine uygun olmadığı yönünde bkz. Akan, 2007, s. 125.

6.4. HAMBURG KURALLARI UYARINCA

Hamburg Kuralları'nda ispat külfeti bakımından LVK'nın aksine daha açık bir düzenleme yer almaktadır[1499]. Hamburg Kuralları m. 5 f. 1 uyarınca taşıyan, eşyanın zıya, hasar veya gecikmesinden ötürü meydana gelen zararlardan, zarara neden olan olayı ve sonuçlarını önlemek için makul tedbirlerin kendisi veya adamları tarafından alınmış olduğunu ispat edemediği takdirde, zıya, hasar veya gecikmeyen yol açan olayların m. 4 uyarınca hakimiyeti altında bulunduğu sırada gerçekleşmiş olması şartıyla sorumludur.

Hamburg Kuralları bu düzenlemesiyle kusur karinesine dayanan bir sorumluluk öngörmektedir[1500]. Taşıyan bu sorumluluktan kurtulmak için eşyalar muhafazası altındayken kendisin ve adamları tarafından zıya, hasar veya gecikmeye neden olan olayı ve neticelerini önlemek için makul surette alınması gereken tüm tedbirlerin alındığını ortaya koyarak karinenin aksini ispat etmesi gerekmektedir[1501].

Taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için kendi ve adamlarının kusursuz olması tek başına yeterli değildir. Nitekim, taşıyan kusursuzluğu ispat edemediği halde de sorumlu olacaktır[1502].

Taşıyanın kendi veya adamlarının kusursuz olduğunu ispatlayabilmesi için öncelikle zıya, hasar veya gecikmenin nedeninin ispat edilmesi gerekmektedir[1503]. Zira, taşıyanın ve adamlarının kendilerinden beklenen makul surette alınması

[1499] Ne LVK ne de Hamburg Kuralları'nda ispat yüküne ilişkin tam bir düzenleme yer almadığı zira bu kurallarda ne zaman ispat yükünün yükle ilgilide olduğunun açık bir şekilde düzenlenmediği yönünde bkz. S. Yuzhou/ H. H. Li (2009). The New Structure of the Basis of the Carrier's Liability under the Rotterdam Rules. *Uniform Law Review,* 14(4), 931-944, s. 934; Sözleşmenin hazırlık çalışmaları sırasında taşıyanın sorumluluğunun bir kusur sorumluluğu olarak düzenlenmesi hususunda bir ihtilaf yok iken, ispat külfetine ilişkin düzenlemenin tekrar ele alınması gerektiğinin düşünüldüğüne dair bkz. Sweeney, 1975, s. 102.

[1500] Yazıcıoğlu, 2000, s.94; Kassem, 2006, s. 151; Burada bir kusur değil sorumluluk karinesi doğduğu yönünde bkz. Tekil, 1996, s. 419.

[1501] Yazıcıoğlu, 2000, s. 94; Yetiş Şamlı, 2013a, s. 492.

[1502] Yazıcıoğlu, 2000, s. 95.

[1503] Yazıcıoğlu, 2000, s. 98.

gereken bütün önlemleri aldıklarını ispatlayabilmeleri için öncelikle zarara sebebiyet veren olayı ortaya koymaları gerekecektir[1504].

Öyleyse, Hamburg Kuralları uyarınca geminin denize elverişli olduğunu ispat yükü taşıyana ait olacaktır. Katılmakta olduğum görüşe göre[1505] Hamburg Kuralları'nda yer alan düzenleme LVK düzenlemesine kıyasla daha isabetlidir. Nitekim, yukarıda da açıklandığı üzere taşıyan hem geminin hal ve vaziyetine hem de yolculuk süresince gemide meydana gelen olaylara hakim olabilecektir. Her ne kadar ISM Kod kurallarının kabulüyle beraber kod kuralları gereğince gemiye ilişkin bulunması ve tutulması gereken tüm belgeler yükle ilgilinin ispatını kolaylaştırabilecekse de denize elverişliliğin ispatı yine de taşıyanda olmalıdır. Zira, sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyan olacağından buna ilişkin ispat yükü de ona ait olmalıdır. Buna ek olarak, ispat yükünün yükle ilgiliye ait olması halinde yükle ilgili taşıyandan birtakım bilgi ve belgelerin kendisine verilmesini talep edecek bu bilgi ve belgelerin temini süresi de dava süresini uzatabilecektir.

Belirtmek gerekir ki, taşıyanın sorumluluk rejimine Hamburg Kuralları ile getirilen en büyük değişiklik yangından ve taşıyanın hizmetlilerinin veya görevlilerinin teknik kusurundan ötürü sorumsuzluk ilkesinin kaldırılması olmuştur[1506]. Buna karşılık, belirtmek gerekir ki, Hamburg Kuralları'nda yangından ileri gelen zararlar[1507] bakımından özel bir düzenleme öngörülmektedir[1508]. Hamburg Kuralları m. 5 uyarınca eşyanın geç teslimi, hasarı veya zıyaı halinde alınması beklenen makul tedbirlerin alındığının ispatı şartıyla taşıyan sorumluluktan kurtulacak; yani ispat yükü taşıyana ait olacak iken yangından ileri

[1504] Yazıcıoğlu, 2000, s. 98.
[1505] Kassem, 2006, s. 151-152.
[1506] Yazıcıoğlu, 2000, s. 67.
[1507] LVK uyarınca taşıyan ve adamları yangın ve geminin sevkine ve başkaca teknik idareye ilişkin kusurdan kaynaklanan zararlardan sorumlu değildir. Buna ilişkin Hamburg Kuralları'nda teknik kusur bir sorumsuzluk sebebi olarak gösterilmemiş ve yangından ötürü meydana gelen zararlar bakımından ise özel bir düzenleme getirilmiştir.
[1508] Hamburg Kuralları ile taşıyan aleyhine ağırlaştırılan ispat külfetinin, yangın zararları bakımından taşıyan lehine düzenlendiği, ispat yükünün bu halde zarar gören yükle ilgilide olduğu yönünde bkz. Donovan, 1979, s. 5-6.

gelen zararlar bakımından ispat yükü taşıyan lehine tersine çevrilmiştir[1509]. Hamburg Kuralları m. 5 f. 4 b. (a) uyarınca bu halde, zarar gören yükle ilgili zıya, hasar veya geç teslimden ötürü meydana gelen zararın taşıyan veya adamlarının kusuru neticesinde meydana geldiğini veya taşıyan ve adamlarının yangın söndürmede ve yangını önlemede kendilerinden beklenen makul tedbirleri almadığını ispat ederse taşıyan sorumlu olacak aksi halde sorumluluğu gündeme gelmeyecektir[1510].

6.5. ROTTERDAM KURALLARI UYARINCA

Rotterdam Kuralları m. 17'de ispat külfetine ilişkin açık bir düzenleme yer almaktadır. Bu maddede yer alan düzenleme öğretide bazı yazarlar tarafından bir masa tenisi maçına ("*ping pong burden of proof system*") benzetilmektedir[1511]. Zira düzenleme uyarınca ispat yükü taşıyan ve yükle ilgili arasında adeta bir tenis topu gibi gidip gelmektedir. Kurallar uyarınca ispat külfetini aşağıdaki şekilde sıralamak mümkündür.

6.5.1. Birinci Aşama

Rotterdam Kuralları m. 17 f. 1 uyarınca, istemde bulunan kimsenin zıya, hasar veya gecikmenin veya bunları meydana getiren veya meydana gelmesine katkıda bulunan durum ve hallerin taşıyanın kurallar uyarınca belirtilen sorumluluk süresinde meydana geldiğini ispat etmesi gerekmektedir[1512]. Yükle ilgilinin bu zararın taşıyanın m. 14 uyarınca gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğüne

[1509] Yazıcıoğlu, 2000, s. 103.
[1510] Hamburg Kuralları'nda, LVK'da yer aldığı gibi yangının bir sorumsuzluk nedeni olarak düzenlenmediği ancak ilgili madde uyarınca yükle ilgilinin bu hususları ispatının güç olduğu dolayısıyla pratikte sorumsuzluk ilkesinin değişmediğinin söylenebileceğine ilişkin bkz. Yazıcıoğlu, 2000, s. 104.
[1511] Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 96; Asariotis, 2009b, s. 146; Brons, 2010, s. 212; Hükümle amaçlanın her aşama sonunda taşıyanın sorumlu olup olmadığının kanıtlanması ve bundan sonra diğer aşamaya geçilmesi şeklinde olduğu yönünde bkz. Diamond, 2009, s. 473.
[1512] Yükle ilgilinin çoğu kez bunu temiz konişmentoyla ispatlayacağı yönünde bkz. Diamond, 2009, s. 473.

aykırı davranması neticesinde meydana geldiğini ispatlamasına gerek olmayacaktır[1513].

6.5.2. İkinci Aşama

Rotterdam Kuralları kusura dayalı bir sorumluluk sistemi öngördüğünden[1514] yükle ilgili bu hususu ispat ettikten sonra ispat yükü yer değiştirecek ve taşıyan sorumluluktan kurtulmak için ya m. 17 f. 2 uyarınca taşıyan zıya, hasar veya gecikmeye neden olan olayların kendi veya adamlarının kusurundan ileri gelmediğini[1515] ya da m. 17 f. 3'te a ila o bentleri[1516] arasında yer alan hallerden birinin zıya, hasar veya gecikmeye neden olduğunu veya katkıda bulunduğunu ispat etmesi gerekecektir. Örneğin; bir konteyner, yanında tehlikeli maddeler bulunduran başka bir konteynerin patlaması neticesinde hasara uğramışsa taşıyan sorumlu olmayacaktır[1517].

Taşıyanın bu fıkralarda yer alan hususları ispat etmesi halinde zararın tamamına ya da bir kısmına ilişkin olarak sorumluluktan kurtulması mümkündür. Ancak belirtmek gerekir ki, kurallarda taşıyanın ne zaman tamamen sorumsuz olacağına ne zaman kısmen sorumlu olacağına ilişkin bir hüküm yer almamaktadır[1518].

6.5.3. Üçüncü Aşama

Taşıyan tarafından ikinci aşamada yer alan hususların ispatlanması halinde üçüncü aşamaya geçilecek ve bu aşamada istem sahibinin taşıyanın sorumluluğunu ispatlamak için üç tane imkânı olacaktır:

[1513] Diamond, 2009, s. 473.
[1514] Brons, 2010, s. 203.
[1515] Rotterdam Kuralları'nın bu hükmünün LVK'dan önemli ölçüde ayrıldığı zira bu halde taşıyanın kendisinin veya adamlarının kusurunun zarara meydana gelmesine katkıda bulunmadığını değil, zararı meydana getiren olayın veya olayların kendisine veya eylemlerinden sorumlu olduğu kimselerin kusurundan ileri gelmediğini ispatlayacağı yönünde bkz. Diamond, 2009, s. 473.
[1516] LVK'dan farklı olarak burada teknik kusur bir sorumsuzluk sebebi olarak sayılmamıştır.
[1517] Tsimplis, 2009b, s. 47.
[1518] Diamond 2009, s. 473.

[1] İstem sahibinin zıya, hasar veya gecikmeye neden olan olayların taşıyan ve Rotterdam Kuralları m. 18[1519]'de yer alan kişilerin kusurundan kaynaklandığını ya da kusurlarının olayın meydana gelmesine katkıda bulunduğunu ispat etmesi halinde taşıyan kısmen veya tamamen zarardan sorumlu olacaktır.

[2] İstem sahibinin zıya, hasar veya gecikmeye neden olan olayın m. 17 f. 3'te sayılan hallerden biri olmadığını ispat etmesi ve taşıyanın da bu durumun kendi veya m. 18'de yer alan kişilerin kusurundan ileri geldiğini ispat edememesi halinde taşıyan yine kısmen veya tamamen zarardan sorumlu olacaktır.

[3] İstem sahibi, Rotterdam Kuralları m.17 f. 5[1520] uyarınca zıya, hasar ve gecikmenin geminin denize elverişsizliğinden, gemide yeterli gemi adamı bulundurulmadığından, geminin gereğince donatılmaması veya ikmal edilememesi ambarların, gemide yük taşınan diğer bölümlerin veya taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerlerin eşyanın taşınması ve muhafazası için sağlam ve güvenli olmadığından ötürü meydana geldiğini veya meydana gelmesine *büyük olasılıkla sebebiyet verdiğini*[1521] *veya katkıda bulunduğunu* ispat ederse[1522] yine taşıyan kısmen veya tamamen zarardan sorumlu olacaktır.

[1519] *Taşıyan, (a) Herhangi bir ifa edenin, (b) geminin kaptanı veya gemi adamlarının; veya (d) taşıyanın taşıma sözleşmesi uyarınca üstlendiği borçları, taşıyanın istemi veya taşıyanın gözetimi veya denetimi altında doğrudan veya dolaylı olarak yerine getiren veya yerine getirmeyi üstlenen diğer başka kişilerin, fiil veya ihmalleri sebebiyle bu Sözleşme kapsamındaki borçlarının ifa edilmemesinden sorumludur.* Türkçe tercüme için bkz. Süzel/Damar, 2010, s. 164.

[1520] Bu düzenleme iki nedenle yeni bir önem taşıdığına; ilk olarak, LVK'nın aksine Rotterdam Kuralları uyarınca taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcu yalnızca yolculuk öncesinde ve başlangıcında değil yolculuk süresince de devam ettiğinden elverişsizlikten ötürü elverişsizliğini ileri sürüldüğünü dava sayısı artacağı; ikinci olarak m. 17 f. 5 düzenlemesinin LVK'da yer alan düzenlemeye nazaran taşıyanın ne zaman ispat yükünü taşıyacağına ilişkin daha açık bir düzenleme getirdiğine ilişkin bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 112-113; Bu düzenleme uyarınca geminin denize elverişsiz olduğunun yükle ilgili tarafından ispat edilmesi gerektiği ve yükle ilgili bakımından bunun kolay olmadığına dair bkz. Katsivela, 2010, s. 425.

[1521] İspat ölçüsünün sözleşme uyarınca bu şekilde kararlaştırılmasının yük ilgilileri bakımından bir rahatlık getirdiği, her ne kadar sözleşmede yer alan "*probably caused*" ifadesinin ne anlama geldiği açık olmasa da yükle ilgiliye tam ispat yükümlülüğü getirmediğinin açık olduğu yönünde bkz. von Ziegler, 2009, s. 346.

[1522] Hazırlık çalışmaları sırasında denize elverişsizlik halinde istem sahibinin ispat yükü düzenlemesiyle ilgili farklı görüşler ortaya atıldığına; bir görüş yalnızca denize elverişsizliğin ortaya konmasının yeterli olduğunun, ikinci bir görüş denize elverişsizliğin ortaya konmasının yanı sıra meydana gelen zararla elverişsizlik arasında illiyet bağının da bulunduğunun ispatının gerektiğini ileri sürüldüğüne; üçüncü bir görüşün ise zıya, hasar veya gecikmenin denize elverişsizlikten ötürü

Kurallar, "*büyük olasılıkla sebebiyet verme*"nin İngilizce metinde yer alan *"probably caused"* ifadesinin ne anlama geldiğini açıklamamakta, bunun ne anlama geldiğinin yorumunu iç hukuka bırakmaktadır. Diğer bir ifadeyle, ispat ölçüsü[1523] iç hukuk uyarınca belirlenecektir. Türk hukuku açısından bir değerlendirme yapmak gerekirse burada yaklaşık ispat ölçüsünün arandığını söylemek mümkündür. Şayet bir olay bakımından kesinlik derecesinde bir ihtimal aranıyorsa o halde tam ispat ölçüsünden söz edilebilecekken; gerçeğe yakın derecede bir ihtimal varsa yaklaşık ispattan söz edilebilecektir[1524]. Rotterdam Kuralları m. 17 f. 5 b. (a) özelinde değerlendirme yapmak gerekirse istem sahibinin denize elverişsizliğin zıya, hasar veya gecikmeye sebebiyet verdiği yönünde hâkimde gerçeğe yakın bir kanaat uyandırması yeterli olacaktır. İstem sahibinin geminin denize elverişsiz olduğunu ispatlaması gemiye ilişkin bilgilere ulaşması zor olduğundan çok kolay olmayacaktır. Dolayısıyla kurallarda, *"büyük olasılıkla sebebiyet verdiğinin veya katkıda bulunduğunun"* ispatlanmasının yeterli görülmesi isabetlidir[1525]. Ancak belirtmek gerekir ki, katılmakta olduğum bir görüşe göre bu ispat ölçüsü yalnızca nedensellik bağının ispatı bakımından aranmalı, denize elverişsizliğin ispatı için bu ispat ölçüsü yeterli sayılmamalıdır[1526].

Bu hükmün birtakım problemler yaratacağı ileri sürülmektedir[1527]. Öncelikle, sorumsuzluk nedeni olarak gösterilen denizden gelen bazı tehlikeler veya yangın gemiyi elverişsiz hale getirerek yüklerin hasar veya zıya uğramasına neden

---

meydana geldiğinin ispatlanmasının yeterli olduğunu ileri sürmüştür. Son olarak bir görüş ise yalnızca denize elverişsizliğin varlığının ileri sürülmesinin bile yeterli olması gerektiğini belirttiğine ve uzun süren tartışmalar neticesinde Rotterdam Kuralları m. 17 f. 5'te istem sahibinin *zıya, hasar veya gecikmeye sebebiyet verdiğini veya büyük olasılıkla sebebiyet verdiğini veya katkıda bulunduğunu ispatlaması*nın yeterli olduğu yönünde düzenleme kabul edildiğine ilişkin bkz. Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 113.

[1523] İspat ölçüsünün "*hakimin dayanılan vakıyaı ispatlanmış kabul edebilmesi için gereken kanaatinim derecesini ifade ettiği"* yönünde bkz. O. Atalay (2017). *Pekcanıtez Usûl Hukuku*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s. 1714.

[1524] Atalay, 2017, s. 1715.

[1525] Brons, 2010, s. 216.

[1526] Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010, s. 115; Maddenin lafzından bunun anlaşıldığına dair bkz. Treitel/Reynolds, 2011, s. 790.

[1527] Diamond, 2009, s. 476; İspat külfetine ilişkin hususları iç hukuka bırakan bu alandaki milletlerarası sözleşmelerin başarılı olamadığı bu nedenle bu sözleşmede böyle bir düzenleme yapılarak açık ve kesin bir çözüm getirilmemesinin yerinde olmadığına ilişkin bkz. Thomas, 2009, s. 65.

olabilecektir. İspat yüküne ilişkin olarak düzenleme getiren maddede [m. 1 f. 5 b (a)] yalnızca geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden bahsedilmemektedir. Öyleyse gemideki elverişsizliğin, sorumsuzluk nedenlerinden biri nedeniyle meydana gelmiş olması halinde istem sahibinin sorumsuzluk nedenlerinden biri sebebiyle meydana gelmiş olan elverişsizliği ispatlaması yeterli olacak mıdır sorusu akla gelecektir. Kanaatimce bu halde, meydana gelen zararın hangi kısmının geminin elverişsiz olmasından ötürü meydana geldiğinin ispatı önem taşıyacaktır. Söz gelimi, yangın nedeniyle meydana gelen bir zarar söz konusuysa ve yangının meydana gelmesinden taşıyan sorumlu değilse, yangının sebebiyet verdiği zarardan taşıyan sorumlu olmayacaktır. Buna karşılık, yangın neticesinde bir elverişsizlik meydana gelmişse ve bu elverişsizlik makul özen gösterilerek o esnada giderilebilecek bir eksiklikse bu halde makul özen borcunun yerine getirilmemesinden ötürü meydana gelen zarara ilişkin olarak kanaatimce taşıyan sorumlu tutulabilecektir.

6.5.4. Dördüncü Aşama

Bu aşamada, denize elverişsizliğe ilişkin olarak taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için ya zıya, hasar veya gecikmeye bunların neden olmadığını ya da Rotterdam Kuralları m. 14 uyarınca makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmesi gerekecektir [m. 17 f. 5 b. (b)]. Taşıyan ancak bu halde sorumluluktan kurtulabilecektir.

Görüldüğü üzere, Rotterdam Kuralları'nda diğer milletlerarası sözleşmelere kıyasla çok daha kapsamlı bir düzenleme yapılmıştır. Buna karşılık, kanaatimce bu hükmün uygulanması çok kolay olmayacaktır. Hükümde yer alan "*probably caused*" ibaresi dahi başlı başına uygulama açısından birçok ihtilafa sebep olabilecektir. Öte yandan, kurallar uyarınca taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu yolculuk süresince de devam eden bir borç olduğundan, yolculuk sırasında bir elverişsizlik meydana geldiğinde, söz gelimi bu elverişsizlik taşıyanın sorumsuzluk nedeni olarak sayılan denizden gelen bir tehlike neticesinde meydana gelmiş ise ve taşıyan meydana gelen elverişsizliği gidermek için makul

özen borcunu yerine getirmemiş ise yine de sorumlu olup olmayacağı açık değildir. Taşıyanın yolculuk süresince göstermesi gereken özenin yolculuk öncesi ile aynı olmasının beklenmediğini daha önce ortaya koymuştuk[1528]. Buna karşılık yine de taşıyandan yolculuk süresince beklenilen makul özenin kapsamını belirlemek, bu alanda yerleşik mahkeme içtihatlarının da bulunmadığı düşünüldüğünde oldukça güçtür. Tüm bunların ispat külfeti bakımından da sorunlara neden olacağı şüphesizdir.

6.6 DENİZE ELVERİŞLİLİK BELGESİ VE KLAS KURULUŞLARI TARAFINDAN VERİLEN BELGELERİN İSPAT KÜLFETİNE ETKİSİ

6.6.1. Denize Elverişlilik Belgesi

DCMK m. 3 ve m. 4 uyarınca ticaret gemileri belirli aralıklarla denetlenmekte ve bu denetlemeler neticesinde yönetmeliğe uygun nitelikteki gemilere denize elverişlilik belgesi verilmektedir[1529]. Bu belgeler, geminin denize elverişli olduğunun ispatı bakımından önem taşımakla beraber tek başına bu belgeye sahip olmasının geminin elverişli olduğu anlamına gelmediği kabul edilmektedir[1530]. Diğer bir ifadeyle, bu belgeler geminin denize elverişli olduğu hususunda aksi ispat edilebilir birer karine teşkil etmektedir. Yargıtay 11. HD tarafından verilen bir kararda[1531] denize elverişlilik belgesinin geminin denize elverişli olduğu yönünde bir karine teşkil ettiği ve bunun aksinin her zaman ispat edilebileceği belirtilmiştir.

[1528] Bkz. 3. Bölüm 3.1.2.4.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[1529] Gemilerin Teknik Yönetmeliği m. 5 uyarınca gemilere verilecek denize elverişlilik belgesinin hangi esaslar ve denetimler çerçevesinde verileceği ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Buna ilişkin değerlendirme için bkz. 2. Bölüm 2.1.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[1530] Göğer, 1961, s. 50; Taşdelen, 2003, s. 942; Akan, 2000, s. 6; İzveren/Franko/Çalık, 1994, s.174; bu belgelerin geminin limandan hemen ayrıldıktan sonra batması halinde geminin elverişsizlikten ötürü battığına ilişkin karinenin aksine ispat etmek isteyen veya geminin elverişsizliğinden ötürü yüklemeyi reddeden yükle ilgiliye karşı tazminat talebinde bulunan taşıyan tarafından kullanabileceğine ilişkin bkz. Akıncı, 1968, s. 331.
[1531] Yargıtay 11 H.D. 2006/3231 E., 2007/11356 K.; Aynı yönde karar için bkz. Yargıtay 11 HD. 2000/8805 E. 2001/438 K.

Yargıtay 11. HD[1532] tarafından verilen bir kararda ise mahkeme, yalnızca geminin denize ve yola elverişli olduğu yönünde bir belgenin ibraz edilmesinin taşıyanın özen borcunu yerine getirdiğinin kabulü için yeterli bir delil olmadığına, taşıyanın bu borcunun uygun bir şekilde fiilen ifa edildiğinin ayrıca kanıtlanması gerektiğine karar vermiştir. Yargıtay 11. HD[1533] tarafından verilen bir başka kararda da, mahkeme geminin elverişli olduğunu ispat için denize elverişlilik belgesinin yeterli olmadığına, donatan ve kaptanın geminin gerekli bakımlarını yaptırdıklarını, servis hizmetlerinin zamanında yerine getirilmesinin sağlandığını da temin etmeleri gerektiğini belirtmiştir.

Buna karşılık, çalışmanın Türk hukukunda ispat külfetine ilişkin başlığı altında[1534] ele aldığımız HGK kararında taşıyanın klas kuruluşu tarafından verilen geminin denize elverişli olduğuna ilişkin belge ile geminin denize elverişli olduğunu ispat edebileceği ifade edildikten sonra bu belgelerin aksi ispat edilebilir birer karine teşkil ettikleri belirtilmiştir. Kanaatimce, HGK tarafından verilen bu karar yerinde değildir. Yargıtay 11. HD kararında da doğru bir şekilde ifade edildiği üzere, taşıyan yalnızca bu belgeyi göstermekle özen borcunu yerine getirdiğini ispat edememelidir. Elbette bu belgenin bir ispat aracı olarak kullanılması mümkündür. Fakat tek başına bu belgeyi göstermekle ispat yükünü yerine getirdiğinin kabulü kanaatimce yerinde değildir.

Öyleyse, denize elverişlilik belgesi ispat bakımından taşıyana bir kolaylık sağlamakla beraber aksi her zaman ispat edilebilir nitelikte bir karine teşkil etmektedir. Diğer bir ifadeyle bu belgenin varlığı tek başına geminin denize elverişli sayılması bakımından yeterli olmayıp, bunun aksinin ispatı mümkün olabilmektedir.

Kanaatimce denize elverişlilik belgeleri yalnızca geminin denize elverişliliğine ilişkin aksi kanıtlanabilir bir karine teşkil etmektedir. Diğer bir ifadeyle, bu belgeler

[1532] Yargıtay 11. HD, 1985/74 E. 1985/163 K. 25.01.1985 tarihli kararı.
[1533] Yargıtay 11 HD, 2014/17455 E. 2015/2566 K. 25.02.2015 tarihli kararı.
[1534] Bkz. 6.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

yola ve yüke elverişlilik bakımından karine teşkil etmeyecektir. Nitekim, denize elverişlilik belgesinin verilmesine ilişkin yapılan değerlendirmede de görüldüğü üzere yapılan denetimlerin neredeyse hepsi geminin denize elverişliliğine ilişkindir. Öte yandan, geminin yola ve yüke elverişliliği geminin çıkacağı yola ve taşıyacağı yüke göre değişkenlik gösterecektir. Bu nedenlerle, denize elverişlilik belgelerinin yüke ve yola elverişliliğe ilişkin birer karine teşkil etmeyeceğinin kabulü gerekmektedir. Buna karşılık, geminin söz gelimi ambar kapaklarının su geçirmez olması hem denize hem de yüke elverişliliği bakımından önem taşımaktadır. Somut olay bakımından, geminin ambar kapaklarına ilişkin bir uyuşmazlık söz konusuysa burada denize elverişlilik belgesinin aynı zamanda yüke elverişlilik bakımından da bir karine teşkil edebileceğini söylemek yanlış olmayacaktır.

Son olarak, belirtmek gerekir ki, denize elverişli olmayan bir geminin yola da elverişli olmadığını söylemek mümkündür. Zira, TTK m. 932 f. 2 uyarınca yola elverişli gemi denize de elverişli bir gemi olmalıdır. Bu nedenle, denize elverişlilik belgesi olmayan bir geminin yola elverişli olmadığını sonucuna varmak da yanlış olmayacaktır.

6.6.2. Liman Çıkış Belgesi

DCMK m. 2 uyarınca, değinildiği üzere[1535], liman idari sınırlarını geçerek sefer yapan her ticaret gemisinin limandan ayrılışı liman başkanlığı tarafından verilen izne tabidir. Liman başkanlığı bu izni liman çıkış belgesi[1536] ile vermektedir. Bir geminin liman çıkış belgesi alabilmesi için öncelikle geminin denize elverişli olması gerekmektedir. Bu belgenin verilebilmesi için liman başkanlığı tarafından geminin *gemi adamları ile donatımı, yolcu sayısı ve yükün cinsi, yükleme durumu*, bakımından belgelerinde belirtilmiş durumlarına uygunlukları ile zorunlu belgelerinin geçerliğine ilişkin denetim yapılmaktadır. Denetlenen hususlara bakıldığında bunların geminin yola elverişliliğine ilişkin olduğunu söylemek mümkündür. Nitekim İstanbul 17. ATM[1537]tarafından verilen bir kararda, bilirkişi

[1535] Bkz. 2. Bölüm 2.1.2. numaralı başlık altındaki açıklamalar.
[1536] "Yola elverişlilik belgesi" nin "liman çıkış belgesi" olarak değiştirildiğine ilişkin bilgi için bkz. yuk. dn. 94.
[1537] İstanbul 17 Asliye Ticaret Mahkemesi, 2015/397 E., 2019/142 K. 20.03.2019 tarihli kararı.

raporunda "*geminin kalkışından önce asgari gemi adamı donatım belgesi gereklerine uygun olarak geminin ehil gemi adamları ile donatıldığı, geminin denizcilikte taşıma tekniğine uygun olarak yüklendiği, bu nedenle ... Liman Başkanlığı tarafından düzenlenen yola elverişlilik belgesi ile geminin hareketine müsaade verildiği, dolayısıyla geminin donatımında herhangi bir teknik yada idari kusur bulunmadığı*" belirtilerek geminin yola elverişli olduğunu belirtilmiştir.

O halde bu kapsamda liman çıkış belgesi geminin yola elverişli olduğu yönünde bir karine teşkil edecektir. Liman çıkış belgesini alamayan bir geminin yola elverişsiz olduğunu söylemek mümkündür. Zira bu durumdan anılan belgeyi alamayan gemide denetimler sırasında eksiklikler tespit edildiği anlaşılacaktır. Öte yandan, bu belgeyi alamayan gemi limandan ayrılamayacağından gecikme nedeniyle meydana gelen zararların da nedeni geminin yola elverişsizliği olacaktır[1538]. Buna karşılık belirtmek gerekir ki, denize elverişlilik belgesinde olduğu gibi tek başına bu belge geminin yola elverişli olduğunu ispat için yeterli sayılmamalıdır. Nitekim bu denetimin kapsamı dışında kalan nedenlerle de gemi yola elverişsiz hale gelmiş olabilecektir. Taşıyanın bu hallerde gemiyi yola elverişli halde bulundurmak için makul özen gösterdiğini ispat etmesi gerekmektedir.

6.6.3. Klas Kuruluşları Tarafından Verilen Belgeler

Denize elverişliliğin ispatı bakımından önem taşıyan diğer bir belge ise klas kuruluşları tarafından verilen belgelerdir.

DCMK m. 5 f. 1 uyarınca; *"Milli ve Milletlerarası tanınmış tasnif kurumlarından verilen ve hükmü olan bir belgeyi haiz gemilere, belgesinde yazılı süre ve görev için, ayrıca denetleme yapılmadan, denize elverişlilik belgesi verilir. Ancak bu gibi kurumların yönetmelik ve kurallarınca denetleme dışında bıraktıkları kısımlarının denetlenmesi bu kanun hükümlerine göre yapılır."*

DCMK'da da belirtildiği üzere, klas kuruluşu tarafından verilen belgeye sahip olan gemilere denetim yapılmaksızın denize elverişlilik belgesi verilmektedir.

[1538] Bkz. 2. Bölüm 2.1.3.3.3. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

Klas kuruluşları tarafından verilen bu belgenin denize elverişliliğin ispatı bakımından niteliği hem Türk hem yabancı öğretide hem de mahkeme kararlarında tartışılmaktadır. Bu belgelerin tek başına geminin elverişli olduğunun ispatı bakımından yeterli olup olmayacağının değerlendirilmesinden önce, belirtmek gerekir ki, klas kuruluşları tarafından klas belgelerinin verilmesi için aranan şartlar geminin elverişliliğine ilişkin verilen yargı kararlarında belirleyici olabilmektedir. Nitekim, Amerikan mahkemesi tarafından verilen *Atlantic Trasport Co. v. Rosenberg Bros*[1539]. kararında mahkeme, klas kuruluşlarının denizcilik endüstrisine ilişkin edindikleri deneyimler neticesinde gemiyi ve gemide taşınan eşyanın korunmasına ilişkin makul tedbirler alınması gerektiğini öngörebildiklerini belirtmiştir. Bu kapsamda 1920 yılında *American Bureau of Shipping* tarafından sonrasında ise 1925 yılında *Lloyd's* tarafından çıkarılan kurallar uyarınca çarpışma perdesinin arkasındaki zincir kilidinin su geçirmez olması gerekmektedir. Mahkeme olayda geminin elverişliliğinin bu kural uyarınca zincir kilidinin su geçirmez nitelikte olması bakımından makul özen borcunun yerine getirilip getirilmediğine bakılarak tespit edileceğini ifade etmiştir[1540]. Öyleyse, klas kuruluşları tarafından çıkarılan kurallar geminin elverişli olup olmadığının tespiti bakımından etkili olabilmektedir.

Belirtmek gerekir ki, bu belgeler geminin tekne, makine, kazan ve genel donanım güvenliğine ilişkin olup[1541] denize elverişlilik kapsamında değerlendirilmesi gereken yakıt, kumanya, geminin işletilme tarzı, gemi adamlarının yeterliliği ve sayısına ilişkin denetimleri içermemektedir[1542]. Bir geminin bu belgeye sahip olması geminin denize elverişli olduğunu değil, geminin

[1539] 34 F.2d 843 (9th Cir. 1929)
[1540] Karara ilişkin değerlendirme için bkz. Chacon, 2017, s. 211.
[1541] Bu denetimlerin geminin denize elverişliliğine ilişkin olduğu yönünde bkz. B. J. Beck (1989). Liability of Marine Surveyors for Loss of Surveyed Vessels: When Someone Other Than the Captain Goes Down with the Ship. *Notre Dame Law Review,* 64(2), 246-270, s. 248-249.
[1542] Koyuncu, s.112. Klas kuruluşları ve liman makamları tarafından verilen belgelerin birer delil teşkil etmekle beraber her zaman geminin sefere elverişli olduğunun kabulü için yeterli olmadığı yönünde bkz. Okay, 1971, s. 190; D. Damar (2005). *Klas Kuruluşlarının Hukuki Sorumluluğu*. İstanbul: Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, s. 36.

denetimi yapan klas kuruluşunun kurallarına uygun olduğunu göstermektedir[1543]. Öte yandan, verilen belgelerde geminin denetleme tarihindeki durumu esas alınarak değerlendirme yapılmaktadır[1544] ve belgenin düzenlenmesinden sonra geminin maruz kaldığı bazı tehlikeler gemiyi denize elverişsiz hale getirebilmektedir[1545].

Amerikan Mahkemesi tarafından verilen *Libera Triestina v. Garcia & Maggini Co.*[1546] davasına konu olayda da geminin klas kuruluşu tarafından verilen sertifikalara sahip olması yeterli sayılmamış; geminin soğutma sisteminde meydana gelen arıza neticesinde yüke gelen zarardan taşıyanın sorumlu olduğuna hükmedilmiştir[1547].

Bu nedenlerden ötürü geminin tek başına bu belgelere sahip olması geminin denize elverişli olduğunu ispat bakımından yeterli değildir[1548]. Öğretide de hakim görüş, bu belgelerin denize elverişliliğin ispatında aksi ispatlanabilir bir karine olarak kabul edilmesi gerektiği yönündedir[1549].

[1543] D. L. O' Brien (1995). The Potential Liability of Classification Societies to Marine Insurers under United States Law. *University of San Francisco Maritime Law Journal,* 7(2), 403-420, s. 403-404.

[1544] Lagoni, 2007, s. 55,56; Klas sertifikasında denetimin yapıldığı tarihten sonra da geminin aynı halde ve durumda kalacağının belirtilmediğine ilişkin bkz. T. Akcura Karaman (2011). Comparative Study on the Liability of Classification Societies to Third Party Purchasers with References to Turkish, Swiss, German and US Law. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 42(1), 125-158, s. 150.

[1545] İ. S. Koyuncu (2008). *Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, s.113; J. de Bruyne. (2014). Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 45(2), 181-232, s. 194.

[1546] 30 F.2d 62 (9th Cir. 1929).

[1547] Yargıç Abbazia kararına atıf yaparak, taşıyanın sertifikaları almak için değil gemiyi elverişli halde bulundurmak için makul özen göstermesi gerektiğini vurgulamıştır*:" In The Abbazia (D.C.) 127 F. 495, 496, Judge Adams said that the diligence required "is diligence with respect to the vessel, not in obtaining certificates."*

[1548] de Bruyne, 2014, s. 192; T. B. Naylor (1973). The Elements of the Burden of Proof under the Carriage of Goods by Sea Act. *Columbia Journal of Transnational Law, 12(2), 289-315*, s. 303; Geminin tek başına klas kuruluşu standartlarına uygun olmasının denize elverişli olduğu anlamına gelmediği yönünde bkz. R. G. Clyne/ J. A. Saville (2007). Classification Societies and Limitation of Liability. *Tulane Law Review,* 81(5-6), 1399-1432, s. 1403.

[1549] Akıncı, 1968, s. 331; Sözer, 1975, s. 78; Okay, 1971, s. 190; Chacon, 2017, s. 211; Göğer, 1961, s. 54.

6.7. ISM KOD KURALLARININ İSPAT KÜLFETİNE ETKİSİ

6.7.1. Genel Olarak

ISM Kod kurallarının amacına[1550] bakıldığında, kuralların denizde seyir güvenliğini sağlamak can kayıplarını, çevre kirliliğini engellemeyi hedeflediği görülmektedir. Bu nedenle bu amaçları sağlamaya yönelik uluslararası bir takım standartlar getirmektedir. Kuralların amacı her ne kadar taşıyanın sorumluluğuna ilişkin bir düzenleme getirmek yönünde olmasa da[1551] bu kuralların taşıyanın

[1550] Güvenli yönetimin bir amacının, güvenli çalışma ortamı sağlamak, olası tehlikelere karşı tedbirler almak, gemide ve karada çalışan personelin yönetim becerilerini geliştirerek, güvenlik ve çevre bakımından acil durumlar söz konusu olduğunda hazırlıklı olmaktır; diğer bir ifadeyle, bu sistemde hem karada hem de denizde gerekli tüm önlemlerin alınması suretiyle denizde seyir güvenliğinin sağlanmasının hedeflendiğine dair bkz. Z. Şeker Öğüz (2003). Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. LXI S. 1-2, 327-337, s. 329.

[1551] Her ne kadar bu kurallar geminin güvenliğini sağlamak amacıyla getirilmiş olsa da bu düzenlemenin bütün uluslararası denizciliği etkilediğine dair bkz. P. S. Eldelman (1999). The Maritime Industry and the ISM Code. Currents: *International Trade Law Journal*, 8(2), 43-46, s. 43; ISM Kodun gerekliliklerine baktığımızda Güvenli Yönetim Sistemi kurmak için yapılması gerekenlerin büyük ölçüde Lahey Visby Kuralları'nda yer alanlarla örtüştüğü görülmektedir. Zira kod kuralları uyarınca seyir güvenliği için gemi ve ekipmanlarının düzenli bakımının yapılması, geminin nitelikli ve yeterli sayıda gemi adamıyla donatılması gerekmektedir. ISM Kod kuralları m. 6 uyarınca Şirket kaptanı ve gemi adamlarını seçerken yeterli sayıda ve donanımda sertifikalı, sağlık durumu yerinde ve ulusal ve uluslararası gerekliliklere uyan personel seçmeli, kaptanın Güvenli Yönetim Sisteminin tam olarak ve iyi bilen biri olduğunu garanti etmelidir. Ayrıca Şirket, gereken desteği vererek kaptanın görevlerinin yerine güvenli bir şekilde getirilmesini sağlamalı ve personele sefer öncesinde lazım olacak gerekli talimatlar belirlenmeli, yazılı hale getirilmeli ve personele verilmelidir. Yine, Şirket ISM Kod m. 8 uyarınca, Şirket olası acil durumları belirlemeli ve acil duruna müdahale için yöntemler belirlemelidir. Güvenli Yönetim Sistemi içerisinde her an meydana gelebilecek bu acil durumlara, tehlikelere ve kazalara karşı Şirket organizasyonu tarafından karşılık vermek için gerekli tedbirler bulunmalıdır. Gemi ve ekipmanları ile ilgili düzenleme kuralların 10.maddesinde yer almaktadır. Şirket gemi donanımının ve ekipmanların öngörülen kurallar ve düzenlemelerle uyumlu olduğunu ve kurallar uyarınca öngörülen gerekliliklerin yerine getirildiğinin düzenli aralıklarla denetlenmesini sağlamalıdır. Herhangi bir uyumsuzluk söz konusu olduğunda bu husus olası sebebiyle beraber bildirilmeli, bu uyumsuzluğu gidermeye yönelik uygun müdahale yapılmalı ve bu yapılan işlemlerin hepsi kayıt altına alınmalıdır. Kuralların içeriğine bakıldığında yapılacak tüm bu işlem ve eylemlerin geminin denizde güvenli seyrini sağlamak, can kaybını önlemek ve çevre kirliliğini azaltmak amacıyla, gemiyi denize ve yola elverişli hale getirmek için yapılması gerekenler olduğu görülecektir. Dolayısıyla Güvenli Yönetim Sistemini kuran, kod kuralları uyarınca gereken belgeleri alan geminin taşıyanının gemiyi denize, yola ve yüke elverişli hale getirme borcu bakımından bir takım asgari gereklilikleri de yerine getirdiği söylenebilecektir. Ancak ISM Kod kuralları uyarınca gemi maliki/taşıyan ISM Kod kurallarına yolculuk süresince de uyum sağlamakla mükelleftir. ISM Kodun taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna etkisi için bkz. Mandaraka-Sheppard, 2013, s. 106. SOLAS'a taraf ülkeler bakımından bu kuralların uygulanmasının zorunlu olduğu ve LVK uyarınca taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun yolculuk öncesinde ve sefer başlangıcında olduğu düşünüldüğünde ISM Kod kurallarının bu düzenlemeyi hükümsüz hale getirdiği ileri sürülmektedir. Bkz. Berlingieri, 2014, s. 18. Kanaatimce de ISM Kod kurallarına uymak zorunda olan gemi maliki/taşıyan her ne kadar LVK

sorumluluğuna herhangi bir etkisi olmayacağını söylemek doğru olmayacaktır. Zira kurallarda yer alan standartların yerine getirilmesi tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özen bağlamında gerekli ve zorunludur. İşte bu sebeple ilişkili görünmemekle beraber aslında bu kurallarla taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcu arasında doğrudan bir bağlantı vardır. ISM Kod kuralları uyarınca getirilen teknik gereklilikler, kaptan ve gemi adamlarının Uluslararası Güvenli Yönetim Sisteminin düzenli olarak işletilmesi için eğitilmeleri gemiyi denize ve yola elverişli hale getirmeyi amaçlayan bazı tedbirlerdir[1552]. Tek başına bu kurallara uymamak dahi geminin sefere elverişsiz olmasına neden olabilecektir[1553]. ISM Kod kuralları hem özen yükümlülüğü bakımından bir standart getirmekte hem de elverişsizlik söz konusu olduğunda taşıyanın kusurunun ispatlanması bakımından bir kayıt oluşturmaktadır[1554]. Dolayısıyla, taşıyanın sorumluluğu değerlendirilirken bu kodun gerekliliklerinin yerine getirilip getirilmediği göz önünde bulundurularak bir sonuca varmak gerekecektir[1555].

Basiretli ve tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özeni gösterip göstermediği kod kuralları uyarınca yapılan rutin denetimlerden, belgelerden, raporlardan anlaşılabilecektir.

ISM Kod kuralları m. 13 uyarınca gemide yer alması gereken belgeler şunlardır: [1] Uygunluk belgesi[1556], [2] Güvenli Yönetim Sertifikası[1557].

Her ne kadar gösterilmesi gereken özen yükümlülüğünün gösterilip gösterilmediği her somut olay bakımından ayrı değerlendirilecek olsa da örneğin

uyarınca gemiyi yalnızca yolculuk öncesi ve başlangıcında elverişli tutma yükümlülüğü altındaysa da uygulamada bunu yalnızca yolculuk öncesi ve başlangıcında sağlaması yeterli olmayacaktır.

[1552] Gürses, 2005, s. 57.

[1553] Eldelman, 1999, s.45; Lorenzon, 2018, s. 357.

[1554] Edelman, 1999, s. 44; A. J Rodriguez /M. Hubbard (1999). International Safety Management (ISM) Code: A New Level of Uniformity. *Tulane Law Review,* 73 (Issues & 6), 1585-1618, s. 1601.

[1555] Gürses, 2005, s. 51; Kassem s. 206.

[1556] ISM Kod gerekliliklerini yerine getiren şirkete, şirketin denetlenmesi ve bu gerekliliklerin yerine getirildiğinin tespit edilmesi halinde Uygunluk Belgesi verilecektir. m. 13.2 uyarınca bu uygunluk belgesi idare, idarenin yetkili kıldığı bir kuruluş veya idarenin talebi halinde sözleşmeye taraf olan ülke hükümetlerinden biri tarafından en fazla beş yıl süreyle verilecektir.

[1557] ISM Kod kuralları m. 13.7 uyarınca Güvenli Yönetim Sertifikası, şirketin ve geminin kurallarda öngörülen şekilde bir güvenli yönetim sisteminin kurulduğunun onaylanması kaydıyla, idare, idarenin yetkili kıldığı bir kuruluş veya idarenin talebi halinde sözleşmeye taraf olan ülke hükümetlerinden biri tarafından en fazla beş yıl süreyle verilecektir.

ISM Kod kuralları uyarınca yapılan bir denetim sırasında bazı eksikler tespit edilip bunlar rapor edilirse, taşıyan (Şirket[1558]) bu rapora rağmen eksiklikleri gidermek adına harekete geçmezse, taşıyanın bu hareketi özen yükümlülüğünün yerine getirilmediğine dair bir delil teşkil edecektir[1559].

Diğer yandan, bu kurallar uyarınca yükümlülükleri yerine getiren taşıyan geminin sefere elverişli olduğu iddiasını rahatlıkla destekleyebilecektir. Muhtemelen, ISM Kod kuralları uyarınca gereken sertifikalar olmadan gemi sigortalanmayacak ya da dünyanın birçok limanına yük taşıyamayacak diğer bir ifadeyle limana giremeyecektir[1560].

Yukarıda ispat külfeti ve ispat silsilesinin milletlerarası sözleşmelerde farklı şekilde düzenlendiğini ortaya konulmuştur. Çalışmanın bu bölümünde anılan düzenlemeler çerçevesinde ISM Kodun ispat külfetine etkisi milletlerarası sözleşmeler bakımından ayrı ayrı değerlendirilecektir.

6.7.2. Lahey Sözleşmesi ve Lahey Visby Kuralları

Taşıyan kusuruyla elverişsizliğin meydana gelmesi, elverişsizliğin keşfedememesi veya elverişsizliğe neden olan eksikliğin giderilmemesi neticesinde bir zarar meydana geldiğinde sorumlu olacaktır[1561]. Kusuru olmadığını ispat edecek olan taşıyan gemi sefere çıkmadan önce ve sefer başlangıcında gemi ve teçhizatların bakımının, yeterli sayıda ve donanımda gemi adamının varlığının, acil durumlar halinde gereken önlemleri almak için gereken hazırlıkların yapıldığını ve bunun gibi gemiyi elverişli hale getirmek için tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özen yükümlülüğünü gösterdiğini ortaya koymalıdır[1562].

[1558] Şirket'in tanımı 1.1.2'de verilmiştir. Buna göre; "*Şirket, gemi sahibi veya geminin işletim sorumluluğunu gemi sahibinden kendi üstüne alan ve böyle bir sorumluluk yükleniminde, Kod tarafından öngörülen tüm işlevleri ve sorumluluğu kabul eden, yönetici veya kiralayıcı gibi diğer bir kuruluş veya kişi anlamındadır.";* Gemi yöneticisinin Şirket sayılabilmesi için hem gemi malikinden geminin yönetimini devralması hem de ISM kod kuralları uyarınca öngörülen görev ve sorumlulukları üstlenmesi olması gerektiğine dair bkz. Z. Şeker Öğüz (2013). *Gemi Yönetimi Sözleşmesi.* İstanbul: Filiz Kitabevi, s. 70 vd.

[1559] G. W. Poulos (1996). Legal Implications of the ISM Code: New Impediments to Sea Fever. *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 9(1), 37-70, s. 69.

[1560] Rodriguez/Hubbard, 1999, s. 1601.

[1561] Yetiş, Samlı, 2013a, s. 488.

[1562] Gürses, 1995, s. 56.

Normal olmayan durumların, kazaların ve tehlikeli olayların bildirimi ve incelenmesi başlıklı 9'uncu maddede yer alan kurallara göre ise Güvenli Yönetim Sistemi içerisinde kod kurallarına uyumsuzluk, kaza ve tehlikeli durumların Şirkete rapor edilmesi gerekmektedir. Dolayısıyla bu hususlar yazılı şekilde var olacağından taşıyanın ya da yük ilgilisinin iddiasını ispat da destekleyici bir niteliğe sahip olacaktır.

Güvenli Yönetim Sistemi oluşturarak kod kurallarında öngörülen kuralları yerine getiren ve Uygunluk Belgesi ve Güvenli Yönetim Sertifikası alan bir geminin taşıyanının gerekli özeni gösterdiğini ispat etmesi kuşkusuz daha kolay olacaktır[1563].

ISM Kodun taşıyanların özen yükümlülüklerinin standartlarını artırmaktan ziyade ispat külfeti açısından etkisini daha çok gösterdiği ileri sürülmektedir[1564],. Bu görüş kurallar uyarınca tüm uyumsuzlukların ve bu uyumsuzlukları düzelten eylemlerin belgelendiği göz önünde tutulduğunda isabetlidir, zira hem yükle ilgili hem de taşıyan iddiasını ispatlamak için bunlardan yararlanabilecektir[1565]. Tek başına bu husus bile taşıyanın gemiyi denize ve yola elverişli hale getirmek adına gerekli özeni göstermesi için bir teşvik olacaktır.

ISM Kod kurallarının aykırı davranılması halinde taşıyanın LVK m. 4 f. 2 b. (a) ve (b)'de yer alan yangın ve sevk ve idare kusuru savunmasına dayanarak sorumsuzluktan kurtulma imkânları azalacaktır. Kodun gerekliliklerine uymayan taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunu yerine getirdiğini ispat etmesi mümkün olmayacak, taşıyan makul özen borcunu yerine getirmediği için sorumsuzluk nedenlerinden faydalanamayacaktır[1566]. Öte yandan, ISM Kod kuralları çerçevesinde kurulacak Güvenli Yönetim Sisteminin amacı taşıyanın veya adamlarının asgari bir özen yükümlülüğü göstermesini sağlayarak seyrüsefer

[1563] Şeker Öğüz, 2003, s. 337; Gürses, 1995, s. 57.
[1564] Kassem, 2006, s. 211.
[1565] *The Torepo* kararında ISM Kodu taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurmak için makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmesinde yardımcı olmuştur. *Owners of Cargo Lately Laden on Board the Torepo v Owners of the Torepo,* [2002] EWHC 1481 (Admlty).
[1566] ISM Kod kurallarına aykırı davranan taşıyanın makul özen borcunu yerine getirdiğini ispatlayamayacağı bu nedenle LVK m. 4'te yer alan sorumsuzluk nedenlerinden faydalanamayacağına dair bkz. Tetley, 2008, s. 941.

sırasında insan hatası neticesinde meydana gelen deniz kazalarını engellemek hiç değilse en aza indirmektir[1567]. Bu amaçlar doğrultusunda BIMCO da zaman ve sefer çarter partilerine eklemek üzere standart bir "ISM Kloz[1568]" hazırlamıştır. Klozda gemi malikinin kod kurallarına uyması gerektiği, uymadığı halde de sorumlu olacağı açıkça düzenlenmektedir.

6.7.3. Türk Hukuku

LVK düzenlemesinde olduğu gibi Türk hukuku uyarınca da yükle ilgilinin zarara uğradığını ispat etmesini takiben gemiyi elverişli halde bulundurmak için makul özen borcunu yerine getirdiğini taşıyan ispatla mükellef olacaktır[1569]. LVK'na ilişkin yapılan değerlendirmeler Türk hukuku bakımından da geçerli olacak, ISM Kod kuralları uyarınca gerekli belgeleri elinde bulunduran taşıyanın makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmesi daha kolay olacaktır.

Türk hukuku uyarınca da gemiyi elverişli halde bulundurmak için makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat edemeyen taşıyan sorumsuzluk nedenlerinden faydalanamayacaktır. Nitekim İstanbul 17 ATM[1570] tarafından verilen bir kararda, ISM Kod kuralları uyarınca Güvenli Yönetim Sistemi'nin gereklerini yerine getirmeyen taşıyanın kusurlu olduğuna, bu nedenle yangın neticesinde ortaya çıkan zararlardan sorumlu olacağına hükmetmiştir.

HGK tarafından verilen 2018 tarihli kararda da[1571], mahkeme yangın neticesinde meydana gelen zarardan taşıyanın sorumlu olup olmayacağını

[1567] C. Liang (2000). Seaworthiness in Charterparties. *Journal of Business Law* (1) 3, s. 13

[1568] *From the date of coming into force of the ISM Code in relation to the Vessel , and thereafter during the currency of this Charterparty, Owners shall procure that both the vessel and "the Company" (as defined by the ISM Code) shall comply with the requirements of the ISM Code. Upon request Owners shall provide a copy of the relevant Document of Compliance (DOC) and Safety Management Certificate (SMC) to Charterers. Except as otherwise provided in this Charterparty loss, damage, expense or delay caused by failure on the part of Owners or "the Company" to comply with the ISM Code shall be for Owners' account.*

[1569] Bkz. 6.3. numaralı başlık altındaki açıklamalar.

[1570] İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi, 2016/351 E., 2019/31 K. 29.01.2019 tarihli kararı.

[1571] Yukarıda özetlenen tüm bilirkişi raporlarında, teknik bilirkişilerce geminin SOLAS kurallarına uygun inşa edildiği, ISM kurallarına uygun olduğu, teknik yönden donanımında bir kusur bulunmadığı belirlenmiş olup, Aliağa Asliye Hukuk Mahkemesinin 2008/95, 96 ve 103 Talimat Sayılı dosyalarına sunulan bilirkişi raporları da aynı doğrultuda olup, Mahkemece direnme kararında da bu husus, "geminin inşa edildiği 2001 tarihi itibariyle SOLAS kurallarına uygun inşa edildiği, teknik bilirkişi raporlarına göre, yangın algılama ve söndürme donanımında olay tarihinde

değerlendirirken, diğer bir ifadeyle geminin yola elverişliliğine ilişkin olarak geminin ISM Kod kurallarına uygun olup olmadığı değerlendirmede esas alınmıştır.

6.7.4. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları m. 5 f. 1 maddesinden de anlaşılacağı üzere, burada zararın taşıyanın veya adamlarının kusurundan meydana geldiği yönünde bir karine söz konusudur. Zararın meydana gelmesinde kusuru olmadığını ispat taşıyana ait olacaktır. Diğer bir ifadeyle taşıyan kendi ve adamlarının gereken önlemleri aldığını ortaya koymalıdır.

Taşıyan burada da ISM Kod kuralları uyarınca tutulması gereken belgelere ve Güvenli Yönetim Sistemi'nin kurulması ve kod kuralları uyarınca yerine getirilmesi gereken şartlar yerine getirildiği takdirde alınacak Uygunluk Belgesi ile gereken önlemleri aldığını ortaya koyabilecektir. Diğer taraftan, ISM Kod kurallarına uyumsuzluk, taşıyanın kusuru olduğu yönündeki ihtimali güçlendirecektir[1572].

6.7.4 Rotterdam Kuralları

Rotterdam Kuralları m. 17, taşıyanın hasar ve zıyadan ve geç teslimden dolayı eşyaya gelen zararlardan yükle ilgilinin bu zararın Bölüm 4 uyarınca taşıyanın sorumlu olduğu sürede meydana geldiğini ispatlaması halinde sorumlu olacağını düzenlemiştir.

Rotterdam Kuralları m. 17 f. 5'e göre, yükle ilgili zararın geminin sefere elverişsizliğinden ötürü meydana geldiğini ya da sefere elverişsizliğinin bu zarara sebep olabileceğini ispat etmelidir. Bunun üzerine taşıyan, zararın geminin sefere

---

yürürlükte bulunan mevzuata aykırılık bulunmadığı anlaşılmıştır" şeklinde ifade edilmiş, yine "geminin yola elverişli olup olmadığı, aşamalarda alınan bilirkişi raporları ve sunulan delillerle birlikte değerlendirildiğinde yangın ile mücadelede kullanılan pompalar, güç ve kumanda kablolarının alev geçirici kablo kullanılmasının SOLAS kurallarına aykırı olmadığı, yangın alarm sisteminin sağlıklı çalıştığı, makine dairesinin havalandırma sistemi açısından geminin inşa edildiği yıldaki uluslararası normlara uygun olarak inşa edildiği, yangın algılama ve söndürme donanımının olay tarihindeki mevzuata uygun olduğu sonucuna varılmıştır." denmiştir. Yargıtay HGK, 2018/624 E., 2018/1566 K. 25.10.2018 tarihli kararı.

[1572] P. Neocleous/C. Stamatiou (2006). Legal Aspects of the ISM Code. *International Company and Commercial Law Review*, s. 6.

elverişsizliğinden ileri gelmediğini ya da gemiyi sefere elverişli hale getirmek için gereken özeni gösterdiğini ispat etmelidir. Ancak bunların ispatı halinde taşıyan sorumlu tutulmayacaktır.

Görüldüğü gibi burada da bir kusur sorumluluğu söz konusu olduğundan, hem yükle ilgili hem de taşıyan kusur veya kusursuzluğu ispatlarken ISM Kod kuralları uyarınca tutulan belgelere ve alınan sertifikalara iddialarını ispatlamak için başvuracaklardır.

SONUÇ

Taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin çalışma kapsamında varılan sonuçlar her bir bölüm bakımından ayrı ayrı özetlenecektir.

Çalışmanın birinci bölümünde, denize, yola ve yüke elverişliliğe ilişkin milletlerarası sözleşmelere ve Türk hukukunda yer alan düzenlemelere yer verilmiştir. Anglo- Sakson hukukunda bir garanti sorumluluğu olarak düzenlenen taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunu bertaraf etmek için taşıyanlar tarafından sözleşmelere konulan sorumsuzluk kayıtlarına yükle ilgililer tarafından gösterilen baskılar neticesinde taşıyanın sorumluluğu ilk kez Harter Act'te ve sonrasında 1924 tarihli Lahey Sözleşmesi'nde bir özen borcu *(due diligence)* olarak düzenlenmiştir. Belirtmek gerekir ki, doğrudan taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler olmasa da deniz idare hukukuna ilişkin diğer milletlerarası sözleşmelerde yer alan düzenlemeler taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna önemli ölçüde etki eden düzenlemelerdir. Denize, yola ve yüke elverişliliğe ilişkin Türk hukuku bakımından yapılan mevzuat incelemesinde ise TTK'nın yanı sıra otuz farklı mevzuatta denize elverişliliğe, dokuz mevzuatta yola elverişliliğe ilişkin düzenlemeye yer verildiği, yüke elverişliliğe ilişkin olarak ise ayrı bir mevzuat hükmü olmadığı tespit edilmiştir. Mevzuatta yer alan birçok hükmün denize elverişlilik belgesine ilişkin olduğu görülmüştür.

İkinci bölümde, denize, yola ve yüke elverişlilik kavramlarının tanımları verilmiştir. Denize, yola ve yüke elverişlilik kavramlarının İngilizce'de üç kavramı da kapsayacak şekilde "*seaworthiness*" ibaresi ile Türk yargı ve öğretisinde ise kısaca "sefere elverişlilik" olarak ifade edilmektedir.

İkinci bölümde ilk olarak, denize elverişlilik kavramı incelenmiştir. Denize elverişli gemi kavramı deniz idare hukukundan ayrı olarak düşünülemeyeceğinden SOLAS'a paralel olarak DCMK ve Gemilerin Teknik Yönetmeliği'nde yer alan denize elverişlilik belgesine ilişkin düzenlemelerin denize elverişli gemi kavramının değerlendirilmesi bakımından önemli olduğu görülmüştür. Bu bağlamda gemilerin gövdesinin henüz daha inşa aşamasındayken denizden ileri

gelen tehlikelere karşı koyabilecek nitelikte olması gerekmektedir. Denize elverişlilik kapsamında, geminin omurgası, karinası, pencereleri, lumbuzları, makinesi, kazanları, elektrik donanımları, boruları, vanaları, seyir, haberleşme teçhizatı ve teknolojik ekipmanları, yangın söndürme sistemleri, eklentileri ve sair donanımları mevzuat ve yargı kararları çerçevesinde değerlendirilmiştir. Geminin denize elverişliliği göreceli bir kavramdır, geminin salt mevzuat uyarınca denize elverişlilik belgesinin temini için haiz olması gerekli özellikleri sahip olması gemiyi denize elverişli hale getirmemekte, buna karşılık bu niteliklere sahip olmayan bir geminin denize elverişsiz olduğunun kabulü gerekmektedir.

İkinci bölümde ikinci olarak, ayrıca yola elverişlilik kavramı ele alınmıştır. Yola elverişli bir geminin teşkilatı, yakıtı, kumanyasının geminin yapacağı yolculuğun özelliklerine uygun ve tehlikelerine karşı koyabilecek nitelikte olması gerekmektedir. Kaptanın ve gemi adamlarının sayısı ve niteliği de yola elverişlilik bakımından önem taşımaktadır. Yola elverişlilik de tıpkı denize elverişlilik gibi göreceli bir kavram olduğundan, yola elverişli bir gemide seyrüsefere ilişkin belgelerin de bulunması gerekmektedir. Teknolojik seyir ve haberleşme teçhizatları geminin hem denize hem de yola elverişliliği bakımından önemlidir. Denize elverişli olmayan bir gemi yola da elverişli olmayacaktır. Zira, bir geminin yola elverişli olabilmesi için öncelikle denize elverişli olması gerekmektedir. Yükleme ve istif sonrası geminin dengesinin bozulması durumunda gemi yola elverişsiz olacaktır. Bu bağlamda taşıyanın sorumluluğu bakımından yükleme ve istif işlemlerinin kimin tarafından gerçekleştirildiği ve kaptanın nezaret etme hakkı veya yükümlülüğü önem taşımaktadır. Son olarak, belirtmek gerekir ki, geminin finansal elverişsizliği gemiyi yola elverişsiz kılacaktır. Diğer bir ifadeyle, donatanın veya taşıyanın üçüncü kişilere borçlarından ötürü geminin alıkonulması halinde gemi yola elverişsiz olacaktır. Bu hallerde, LVK m. 4 f. 2 b. (g) düzenlemesi uyarınca taşıyanlar sorumsuz olduklarını ileri sürmekteyse de hazırlık çalışmaları incelendiğinde taşıyanın bu madde uyarınca sorumsuz olduğunu ileri sürebilmesinin ancak kişisel bir kusuru olmadığı hallerde mümkün olacağı tespit edilmiştir.

İkinci bölümde son olarak yüke elverişli gemi kavramı incelenmiştir. Yüke elverişlilik kavramı içerisinde konteynerler özel olarak ele alınmıştır. Konteynerlerin hukuki niteliğine ilişkin öğretide ve yargı kararlarında yer alan farklı görüşlere yer verilmiştir. Konteynerlerin elverişliliği bağlamında konteynerlerin kimin tarafından tedarik edildiği ve kimin tarafından yüklenip istiflendiği taşıyanın sorumluluğu bakımından belirleyicidir. Özellikle konteynerlerin yükle ilgililer tarafından tedarik edilmesi, yükleme ve istif işlemleri yükle ilgililer tarafından gerçekleştirilmesi durumunda taşıyanın konteyneri denize veya yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü olmayacaktır. Zira bu halde, yükle ilgili tarafından teslim edilen konteynerin yükten bir farkı yoktur. Buna karşılık, taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerlerin yüke elverişli olması gerekmektedir. Varılan sonucun Rotterdam Kuralları'nda yer alan düzenleme ile de paralel olduğu görülmektedir. Buna karşılık, taşıyan tarafından tedarik edilen konteynerler bakımından da basit bir muayene ile tespit edilebilecek hasarların varlığı halinde taşıyanın yükle ilgililer ile beraber sorumlu tutulması daha yerinde olacaktır. Öte yandan, yüke elverişlilik bağlamında, yükleme ve istif işlemleri önem taşımaktadır. Yükleme ve istif neticesinde geminin dengesinin bozulması gemiyi yola elverişsiz hale getirecektir, yüke elverişlilik bağlamında ise üçlü bir ayrım yapmak gerekmektedir. İlk olarak, eşyaların yükü kabule elverişli olmayan yerlere yüklenmiş ve istiflenmiş ise yüke gelen zararlar bakımından taşıyan yüke elverişsizlikten sorumlu olacaktır. İkinci olarak, farklı nitelikteki yüklerin yan yana yüklenmesi ve istiflenmesi halinde bir yükün diğer bir yüke göre hangi anda yüklendiği geminin yüke elverişsiz olup olmadığının tespiti bakımından belirleyici olacaktır. Eşya daha önce gemiye yüklenmiş olan bir eşya ile yan yana yüklenip istiflendiği için zarara uğramışsa, sonradan yüklenen yük bakımından bu yüke gelen zarar için geminin yüke elverişsiz olduğunun kabulü gerekecektir. Buna karşılık, gemide önceden yüklenmiş yükler, gemiye sonradan yüklenen yükler sebebiyle bir zarara uğrarsa, bu halde gemi yüke elverişsiz sayılmayacak, istif kusuru söz konusu olacaktır. Üçüncü ve son olarak ise, yükte meydana gelen zarar yükleme ve istifin hatalı yapılması neticesinde ise, bu halde taşıyanın

elverişsizlikten değil yüke özen borcunun ihlalinden sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, taşıyanın Türk hukuku ve milletlerarası sözleşmeler çerçevesinde gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma borcunun hukuki niteliği ve ifa zamanı incelenmiştir. Anglo-Sakson hukukundan farklı olarak Türk hukuku ve milletlerarası sözleşmelerde taşıyanın bu borcu bir makul özen borcu olarak düzenlenmektedir. Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurmak için göstermesi gereken makul özen borcunu bir başkasına devretmesi mümkün değildir. Diğer bir ifadeyle, taşıyan görevlilerinin veya hizmetlilerinin kusurlarından ileri gelen zararlardan da sorumlu olacaktır. Bağımsız alt yükleniciler bakımından dahi bu kimseleri seçerken özen göstermesi yeterli olmayacak, bu kimselerin kusuru neticesinde keşfedemediği eksikliklerden ötürü meydana gelen zararlardan da taşıyan sorumlu olacaktır. Taşıyanın makul özen borcu İngilizce'de *overriding obligation* olarak tanımlanmaktadır. Taşıyan makul özen borcunu yerine getirdiğini ispat etmeden hiçbir sorumsuzluk sebebinden yararlanamayacaktır bu bağlamda taşıyanın makul özen gösterme borcunun diğer borçlarına göre daha üstün nitelikte ve öncelikli bir borç olduğunu söylemek mümkündür. Makul özen borcunun diğer bir özelliği ise göreceli olmasıdır. Taşıyanın makul özen borcunu yerine getirip getirmediğinin olayın meydana geldiği zamanın şartları, o anda yürürlükte olan mevzuat ve deniz taşımacılık endüstrisinin uygulamalarına bakarak tespit etmek gerekecektir.

Lahey Sözleşmesi, LVK ve Türk hukukunda taşıyanın geminin elverişliliğine ilişkin makul özen borcu yolculuk öncesi ve başlangıcında mevcuttur. Gemi yolculuğa başladıktan sonra taşıyanın yüke özen borcu başlayacaktır. Buna karşılık Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın anılan borcu yolculuk süresince de devam eden bir borç olarak düzenlenmektedir. Taşıyanın yolculuk öncesinde ve başlangıcında göstermesi beklenen makul özen ile gemi yolculuğa başladıktan sonra göstermesi gereken makul özen aynı olmamalıdır. Milletlerarası sözleşmelere ilişkin hazırlık çalışmaları da incelendiğinde amacın bu yönde olduğu tespit edilmiştir. Bu düzenlemeleri taşıyanın sorumsuzluk nedenleri ile beraber

değerlendirmek daha yerindedir. Zira Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ilişkin kusurundan ileri gelen zararlar bakımından sorumsuz olacağı ilkesi terkedilmiştir. Kurallarda getirilen yeni düzenlemelerin teknolojik gelişmeler ve özellikle ISM Kod kuralları ile donatana getirilen yükümlülükler ile paralel olduğu gerekçeleriyle daha yerinde olduğu kanaatine varılmıştır.

Üçüncü bölümün ikinci kısmında taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun zamanı incelenmiştir. Lahey Sözleşmesi, LVK ve Türk hukuku bağlamında yolculuk öncesi ibaresine ilişkin öğretide yapılan tanımlamalarda ve yargı kararlarında bu sürenin eşyanın gemiye yüklenmeye başladığı andan geminin sefere çıktığı ana kadar geçen süreyi kapsadığını belirtmiş ise de kanaatimce, taşıyanın bu borcunun belirli sürelerle sınırlı olduğunun kabulü mümkün değildir. Özen yükümlülüğünün niteliğine ve kapsamına ilişkin yapılan değerlendirmelerde taşıyanın bu borcunun, gemi taşıyanın hakimiyetine geldiği andan itibaren başlayacağı kabul edilmektedir. Bundan bahisle, taşıyanın bu borcunun en erken geminin taşıyanın kendi hakimiyetine girdiği anda başlayacağını söylemek mümkündür. Zira, taşıyanın ilgili mevzuat çerçevesinde yaptırması zorunlu olan denetimler, söz gelimi geminin arızalanması halinde yetkin bir tersane seçmesi gereği, geminin bakım ve onarımı gerçekleştirilirken tersanenin adamlarının kusurundan ötürü meydana gelen zararlardan dahi sorumlu olabileceği düşünüldüğünde, bu borcun gemiye yüklemenin başladığı andan çok daha öncesinden başladığı, yolculuk başlangıcına kadar da devam ettiği, taşınacağı yükün ve çıkacağı yolculuğun da niteliklerine göre değişeceği söylenebilecektir.

Çalışmanın dördüncü bölümünde kırkambar sözleşmesi, yolculuk ve zaman çarteri sözleşmeleri ve son olarak da gemi kira sözleşmelerinde elverişlilik konusu incelenmiştir. Zaman çarteri sözleşmesine ilişkin değerlendirmeler zaman çarteri sözleşmesinin bir navlun sözleşmesi niteliğinde olduğu kabul edilerek yapılmıştır. Zaman çarteri sözleşmesinde, tahsis edenin yani donatanın fiili taşıyan sıfatına sahip olacağı ve bu nedenle geminin elverişsizliğinden ötürü meydana gelen zararlar bakımından yükle ilgiliye karşı sorumlu olacağı sonucuna varılmıştır.

Uygulamada kullanılan standart formlarda yer alan farklı hükümler yine bu formlarda yer alan *paramount* klozu ile beraber değerlendirilmeye çalışılmıştır. Matbu formlarda taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna ilişkin hükümler hangi yönde olursa olsun *paramount* klozu ile beraber Lahey Sözleşmesi veya LVK'nın uygulanacak hukuk olarak belirlenmesi halinde, bu kloza üstünlük tanındığı yargı kararlarında da örnekler verilmek suretiyle ortaya konmuştur. *Paramount* klozunun FIO(S)(T) veya *employment and agency* klozlarına etkisi incelenmiştir. Öncelikle, LVK m. 3 f. 8 kapsamında anılan klozların taşıyanın sorumluluğu daraltan veya kaldıran nitelikte değildir ve bu nedenle geçersiz sayılmamalıdır. FIO(S)(T) klozlarının varlığı halinde yükleme ve istif işlemleri yükle ilgililer tarafından gerçekleştirileceğinden bu faaliyetler neticesinde meydana gelen zararlardan yükle ilgililer sorumlu olmalı, formlarda kaptanın nezaretinde ibaresinin bulunması halinde dahi LVK m. 3 f. 1 kapsamında taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun ancak kaptan veya taşıyanın adamlarının fiili veya ihmali neticesinde bir zararın meydana gelmiş olması halinde olduğunun kabul edilmesi gerekmektedir. Diğer bir ifadeyle, kaptanın nezaretinde ifadesinin kaptana bu bağlamda bir yükümlülük getirmediği yalnızca bir hak tanıdığı sonucuna varılması daha yerindedir. Aksi takdirde, hiçbir donatan yükleme ve istif işlemlerini emniyetli ve uygun bir şekilde çarterere bırakamayacak ve anılan klozlar, ticari açıdan anlamsız hale gelecektir. Zira bu klozların varlığı halinde, yükle ilgililer bu faaliyetler kendileri tarafından gerçekleştirileceği için daha az navlun ödemektedir.

Çalışmanın beşinci bölümünde taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun ihlalinden ötürü sorumluluğunun şartları ele alınmıştır. Sorumluluğun şartlarından biri olan zararın, milletlerarası sözleşmeler uyarınca hangi kapsamda olduğu ortaya konmaya çalışılmıştır. Her ne kadar dolaylı zararlara ilişkin olarak Lahey Sözleşmesi, LVK ve Hamburg Kuralları'nda açık bir düzenleme bulunmasa da, kuralları hazırlayanların amacının dolaylı zararların da kapsam içinde yer alması yönünde olduğu ve fakat bu yönde açık düzenleme yapmak yerine değerlendirmenin iç hukuklara bırakıldığı görülmüştür. Rotterdam Kuralları'nda

ise gecikmeden ötürü zararın meydana gelmiş olması halinde ekonomik zararlardan da taşıyanın sorumlu olacağı açıkça düzenlenmiştir.

Sorumluluğun bir diğer şartı olan nedensellik bağının ise uygulamada özellikle yargı kararlarında taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcunun üstün nitelikte bir borç olmasından ötürü doğru bir şekilde değerlendirilmediği sonucuna varılmıştır. Taşıyanın anılan borcunun üstün ve öncelikli bir borç olması zararın elverişsizlikten ötürü meydana gelmediği halde dahi taşıyanın sorumlu olacağı sonucunu doğurmamalıdır. Zarar elverişsizlikten ötürü meydana gelmiş ise ancak bu takdirde taşıyan sorumsuzluk nedenlerinden yararlanamayarak zarardan sorumlu olmalıdır. Zararın birden çok nedenden ötürü meydana gelmesi halinde taşıyanın sorumluluğunun hangi yönde olacağına dair Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda açık bir düzenleme yer almaktadır. Bu bağlamda, Rotterdam Kuralları düzenlemesi, Hamburg Kuralları düzenlemesine benzerlik gösterse de Rotterdam Kuralları uyarınca birden fazla olayın zarara sebebiyet vermesi halinde taşıyanın yalnızca sorumluluğun bir kısmından sorumlu olacağı düzenlenmiş olmakla beraber, sorumluluğun dağılımının nasıl yapılacağına ilişkin bir düzenleme yer almamakta, bu kısım mahkemelere bırakılmaktadır. Özellikle zarara sebebiyet veren olaylardan birinin denize elverişsizlik olduğu durumlarda Rotterdam Kuralları, Hamburg Kuralları ve LVK düzenlemelerinden farklılık göstermektedir. Zira, Rotterdam Kuralları uyarınca taşıyan kendi kusuru olmaksızın zararın doğumuna neden olan olayı ispatlamak zorunda kalmaksızın yalnızca zararın birden fazla olay neticesinde meydana geldiğini ispat ederek sorumluluğunu azaltabilmektedir.

Beşinci bölümde değerlendirilen bir diğer husus ise taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kimselerdir. Taşıyanın Türk hukuku ve milletlerarası sözleşmeler çerçevesinde görevlileri ve hizmetlileri kapsamında kimlerin yer aldığı tespit edilmiş, önemi itibariyle bağımsız alt yükleniciler ve ISM Kod kuralları çerçevesinde atanmış kişiye ilişkin olarak ayrıca değerlendirme yapılmıştır. Yapılan bu değerlendirmelerin sonucunda, atanmış kişinin fiili taşıyanın adamı

olduğu ve bu kimsenin kusuru neticesinde meydana gelen zarardan taşıyanın fiili taşıyanla müteselsilen sorumlu olduğu sonucuna varılmıştır.

Her ne kadar zaman ve yolculuk çarteri sözleşmelerinde yer alan FIO(S)(T) klozlarına *paramount* klozunun etkisi dördüncü bölümde incelenmiş olsa da beşinci bölümde Türk hukuku bakımından bir inceleme yapılmıştır. Türk hukuku bakımından da bu klozların geçerli olduğu sonucuna ulaşılmıştır. Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna etkisi bağlamında ise TTK m. 1090 ve 1091 düzenlemeleri incelenmiştir. Taşıyanın kendi adamı olan kaptanın TTK m. 1090 hükmü uyarınca geminin denize ve yola elverişli, TTK m. 1091 uyarınca ise yüklemeye ve boşaltmaya elverişli olup olmadığına dikkat etme *zorunluluğu* vardır. Öğreti ve yargı kararları uyarınca kaptanın nezaret etme yükümlülüğü bulunduğu için meydana gelen zararlardan taşıyanın sorumlu olduğu kabul edilmekteyse de kanaatimce, TTK m. 1090 hükmü uyarınca kaptanın sadece geminin denize ve yola elverişliliği bakımından ve gemide bulunan diğer yükler bakımından nezaret etme yükümlülüğü söz konusu olduğunu, taşıtanın istif kusuru neticesinde geminin dengesinin bozulması veya gemide bulunan diğer yüklere zarar gelmesi halinde taşıyanın kendi adamı olan kaptanın TTK m. 1090 çerçevesinde nezaret etme yükümlülüğünü ihmal etmesi nedeniyle taşıyanın sorumlu olacağını kabul etmek yerinde olacaktır.

Taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna aykırı davranması halinde kastının veya pervasızca bir hareketinin olmaması durumunda Türk hukuku ve milletlerarası sözleşmeler uyarınca sorumluluk sınırından faydalanacağına ilişkin hiçbir şüphe yoktur. Zira, TTK m. 1190 f. 1 hükmünde, LVK mükerrer m. 4 hükmü tekrar edilmek suretiyle navlun sözleşmesine konu eşyanın hasar veya zıya uğraması halinde taşıyan aleyhine açılacak *haksız fiil veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda* taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ve sorumluluk sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerin uygulanacağı düzenlenmiştir. Bu yönde açık hüküm bulunmasa dahi TTK m. 1186 hükmünde yer alan "*herhalde"* ibaresinden de bu hükmün taşıyanın TTK m. 1141'den doğan sorumluluğuna uygulanacağı açıktır. Taşıyanın pervasızca hareketinden ne

anlaşılması gerektiği diğer bir ifadeyle bunun Türk hukuku uyarınca hangi kusur derecesine karşılık geldiği incelenmiş ve pervasızca hareketin, dolaylı kasta yakın fakat ağır ihmal ile kast arasında yer alan bir kusur derecesi olarak nitelendirilebileceği sonucuna varılmıştır.

Çalışmanın ispat külfeti başlıklı altıncı ve son bölümünde, Türk hukuku ve milletlerarası sözleşmelerde yer alan düzenlemeler çerçevesinde geminin elverişsiz olması durumunda ispat yükünün hangi aşamada kime ait olacağı incelenmiştir. Türk hukuku ve LVK uyarınca zararın ve zararın elverişsizlikten ötürü meydana geldiğini ispat yükünün yükle ilgili de olduğu yargı kararlarında ve öğretide kabul edilmektedir. Hamburg Kuralları'nda ise açık bir düzenleme yer almakta ve Kurallar uyarınca geminin denize elverişsiz olmadığına dair ispat yükü taşıyana bırakılmaktadır. Hamburg Kuralları'nda yer alan bu düzenlemenin LVK düzenlemesine kıyasla daha yerinde olduğu kanaatine varılmıştır. Zira taşıyan hem geminin hal ve vaziyetine hem de yolculuk süresince gemide meydana gelen olaylara hâkim olabilecektir. Her ne kadar ISM Kod kurallarının kabulüyle beraber kod kuralları gereğince gemiye ilişkin bulunması ve tutulması gereken tüm belgeler yükle ilgilinin ispatını kolaylaştırabilecekse de denize elverişliliğin ispatı yine de taşıyanda olmalıdır. Nitekim, sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyan olacağından buna ilişkin ispat yükü de ona ait olmalıdır. Buna ek olarak, ispat yükünün yükle ilgiliye ait olması halinde yükle ilgili taşıyandan birtakım bilgi ve belgelerin kendisine verilmesini talep edecek bu bilgi ve belgelerin temini süresi de dava süresini uzatabilecektir. Rotterdam Kuralları'nda ise ispat yükü bakımından ayrıntılı düzenlemeye yer verilmişse de hükmün uygulanmasının hükümde yer alan belirsiz ifadeler ve eksik düzenlemeler nedeniyle güç olacağı kanaatine varılmıştır.

Altıncı bölümde ele alınan diğer bir husus ise, denize elverişlilik belgeleri, klas kuruluşları tarafından verilen belgeler ve ISM Kodunun ispat külfetine etkisidir. Denize elverişlilik belgesinin yalnızca geminin denize elverişli olduğu yönünde bir karine teşkil ettiği ve fakat bu belgenin tek başına geminin denize elverişli olduğunu ispata yetmeyeceği sonucuna varılmıştır. Taşıyanın, bu belgeleri göstermek suretiyle ispat külfetini yerine getirdiği kabul edilmemeli, taşıyan makul özen

borcunu yerine getirdiğini ispat etmelidir. Denize elverişlilik belgesi yalnızca denize elverişlilik bakımından karine teşkil ettiği; geminin hem denize hem de yola ve yüke elverişliliği ilgilendiren halleri saklı kalmak kaydıyla, yola ve yüke elverişliliğe ilişkin karine teşkil etmeyeceği sonucuna varılmıştır. Klas kuruluşları tarafından verilen belgeler de denize elverişlilik belgesi gibi ispat külfeti bakımından önem taşımakta ancak bu belgeler geminin denize, yola ve yüke elverişli olduğunu ispata yeterli olmamaktadır. Bir geminin klas kuruluşu belgesi almış olması geminin kesin suretle elverişli olduğu anlamına gelmemekte, klas kuruluşunun kurallarına uygun bir gemi olduğu anlamına gelmektedir. Son olarak ise, ISM Kod kuralları doğrudan taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen kurallar olmasa da taşıyanın gemiyi elverişli halde bulundurma borcuna önemli ölçüde etki etmektedir. ISM Kod kuralları gereği öngörülen belgelere sahip bir geminin elverişli olduğunu ispat etmek daha kolay olacak olmakla birlikte tek başına bu belgelerin varlığı da ispat için yeterli kabul edilmemelidir.

KAYNAKÇA

Adıgüzel, 2008:
B. Adıgüzel (2008). Eşya Taşımalarında Taşıyıcı Yardımcısı Kavramı ve Yardımcıların Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkisi. *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. III, S. 2, 291-332.

Adıgüzel, 2012:
B. Adıgüzel (2012): Yargıtay Kararlarında CMR m. 29'daki Kasta Eşdeğer Kusur Kavramının Yorumlanması. *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu.* Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Akan, 2000:
P. Akan (2000). Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü. *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan.* İstanbul: Beta.

Akan, 2007:
P. Akan (2007). *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu*. Ankara: Adalet Yayınevi.

Akcura Karaman, 2011:
T. Akcura Karaman (2011). Comparative Study on the Liability of Classification Societies to Third Party Purchasers with References to Turkish, Swiss, German and US Law. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 42(1), 125-158.

Akıncı, 1968:
S. Akıncı (1968). *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.

Aksoy, 2015:
S. Aksoy (2015). *Taşıma Hukukunda Fiili* Taşıyıcı. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Aksoy, 2017:
S. Aksoy (2017). Deniz Ticareti Hukukunda Konteynerlerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, c. 33, S.1, 137-175.

Aksoy, 2019:
S. Aksoy (2019). *Deniz Taşımalarında Gönderilenin Eşyayı Tesellümden Kaçınmasının Hukuki Sonuçları*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık

Aladwani, 2011a:
T. Aladwani, (2011a). Effect of Shipping Standards on Seaworthiness. *European Journal of Commercial Contract Law*, 3(2), 33-45.

Aladwani, 2011b:
T. Aladwani (2011b). The Supply of Containers and Seaworthiness- The Rotterdam Rules Perspective. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 42(2), 185-210.

Algantürk-Light, 2012:
D. Algantürk-Light (2012). Yeni TTK Uyarınca Navlun Sözleşmelerinde Yükü İnceleme ve Bildirim*. Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nu Beklerken* (*10-11-12 Mayıs 2012 Sempozyum)* , 517-524.

Algantürk-Light, 2017:
D. Algantürk-Light (2017). Konteyner Taşımacılığında Uygulamada Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar. *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof Dr. İur. Merih Kemal Omağ'a Armağan* (Özel Sayı) C.16, S.2, 17-29.

Amasya, 1994:
S. Amasya (1994). Yolculuk Çarteri Sözleşmesinin İcrası. İstanbul: Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Amasya, 2020:
S. Amasya (2020). Denizyoluyla Yapılan Eşya Taşımalarında Fiili Taşıyan Kavramı. *Galatasaray Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 19(2), 1125-1151

Andrewartha/Stone, 2005:
J. Andrewartha/ Z. Stone (2005). English Maritime Law Update: 2004. *Journal of Maritime Law and Commerc*e, vol. 36, no. 3, s. 307-342

Arkan, 2018:
S. Arkan (2018). *Ticari İşletme Hukuku*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Asariotis, 2002:
R. Asariotis (2002). Allocation of Liability and Burden of Proof in the Draft Instrument on Transport Law. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly,* 382-398.

Asariotis, 2009a:
R. Asariotis (2009a). The Rotterdam Rules: Brief Overview of Some of Their Key Features. *European Journal of Commercial Contract Law,* 1(3), 111-125.

Asariotis, 2009b,
R. Asariotis (2009b). Loss Due to a Combination of Causes: Burden of Proof and Commercial Risk Allocation. *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea-The Rotterdam Rules: An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (Ed.by D. R. Thomas). Oxon: Lawtext Publishing Limited.

Atalay, 2017:
O. Atalay (2017*). Pekcanıtez Usûl Hukuku*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Atamer, 2002:
K. Atamer (2002). Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi. *Deniz Hukuku Dergisi, Gündüz Aybay Anısına Armağan*, Yıl: 5, Sayı: 1-4, 57-94

Atamer, 2004:
K. Atamer (2004). 1924 Brüksel Sözleşmesi'nin Hükümleri Türk Ticaret Kanunu'na Aynen Alındı Mı?. *Gündüz Aybay Armağanı*. İstanbul: Aybay Yayıncılık.

Atamer, 2010:
K. Atamer (2010). Construction Problems in the Rotterdam Rules regarding the Performing and Maritime Performing Parties. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 41(4), 469-498.

Atamer, 2011:
K. Atamer (2011). Yeni Türk Hukuku Uyarınca *Incorporation, FIOST* ve *Arbitration London* Kayıtları ile Bazı Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi, *Deniz Hukuku Dergisi,* Yıl: 11, Sayı: 1-4, s. 241- 342.

Atamer, 2013a
K. Atamer (2013a). 1924 Tarihli Brüksel Sözleşmesi ve 1968 ile 1979 Tarihli Protokolleri. *Kerim Atamer/Cüneyt Süzel, Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları: Cilt I*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık

Atamer, 2013b:
K. Atamer (2013b). Deniz Ticareti Hukukuna İlişkin Tartışmalı İçtihatların Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Değerlendirilmesi. *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Atamer, 2017:
K. Atamer (2017). *Deniz Ticareti Hukuku I*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Atamer/ Süzel, 2013:
K.Atamer/C.Süzel (2013). *Yeni Deniz Ticaret Hukuku'nun Kaynakları- Cilt I*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Aytekin, 2019:
M. U. Aytekin (2019). *Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Hakları ve Teminatları*. Ankara: Seçkin Yayıncılık

Baatz, 2008:
Y. Baatz (2008). Clauses Paramount in Time Charters. *Legal Issues Relating to Time Charterparties* (Edt. by R. Thomas). London: Informa Law.

Baatz, 2018a:
Y. Baatz (2018a). Charterparties. *Maritime Law.* London: Informa Law by Routledge.

Baatz, 2018b:
Y. Baatz (2018b). Clauses Paramount. *Charterparties- Law, Practice and Emerging Legal Issues* (Edt by. Soyer/Tettenborn*).* Oxon: Informa Law by Routledge

Backden, 2011:
P. Backden (2011). Will Himalaya Bring Class Down from Mount Olympus - Impact of the Rotterdam Rules. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 42(1), 115-124.

Barclay, 1974:
C. Barclay (1974). Technical Aspects of Unseaworthiness. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 288-295.

Batmaz Silahtaroğlu, 2015:
E. Batmaz Silahtaroğlu (2015). Sürastarya Parası ile Gecikme Zararları Kavramlarının Türk ve İngiliz Hukuk Sistemleri Bakımından Karşılaştırılması. *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 5 S. 2, 151-167.

Batmaz Silahtaroğlu, 2018:
E. Batmaz Silahtaroğlu (2018). 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Yükletenin Sorumluluğuna İlişkin Düzenleme. *Legal Hukuk Dergisi,* C.16, S. 187, 3185-3208.

Batmaz Silahtaroğlu/Cömert, 2019:
E. Batmaz Silahtaroğlu/V. Cömert (2019). İngiliz Yüksek Mahkemesi Nyk Bulkship (Atlanctic) v. Cargill International Sa (The Global Santosh) Kararı. *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.14 S. 177-178, 1063-1088.

Bauer, 1975:
R. Bauer (1975). Responsibilities of Owner and Charterer to Third Parties--Consequences Under Time and Voyage Charters. Tulane Law Review, 49(4), 995-1020

Bauer, 1993:
G. R. Bauer (1993). Conflicting Liability Regimes: Hague-visby v. Hamburg Rules a Case by Case Analysis. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 24(1), 53-74.

Baughen, 2007:
S. Baughen (2007). Bad Stowage or Unseaworthiness? *LLoyds Maritime and Commercial Law Quarterly*, 1-7
Baughen, 2015:
S. Baughen (2015). Shipping Law. Oxon: Routledge.

Baughen, 2020:
S. Baughen (2020). Exception Clause all at Sea: The Elin (Case Comment). *P.N. 2020*, 36(1), 33-36

Beck, 1989:
B. J. Beck (1989). Liability of Marine Surveyors for Loss of Surveyed Vessels: When Someone Other Than the Captain Goes Down with the Ship. *Notre Dame Law Review*, 64(2), 246-270.

Berlingieri, 1997:
F. Berlingieri (1997). *Travaux Prepatoires of the Hague Rules and of the Hague-Visby Rules*. Antwerpen: Comite Maritime International.

Berlingieri, 2002:
F. Berlingieri (2002). Basis of Liability and Exclusions of Liability. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 336- 349.

Berlingieri, 2003:
F. Berlingieri (2003). A New Convention on the Carriage of goods by sea: Port-to-Port or Door-to-Door. *Uniform Law Review,* 8 (1-2), 265-280.

Berlingieri, 2009:
F. Berlingieri (2009). A Comparative Analysis of The Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules And The Rotterdam Rules.
https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf

Berlingieri, 2014:
F.Berlingieri (2014). *International Maritime Conventions Volume I: The Carriage of Goods and Passengers by Sea*. UK: Informa Law from Routledge

Bican, 2020:
B. Bican (2020). *Denizde Yük Taşımacılığında Konteyner Kaynaklı Zararlardan Doğan Sorumluluk*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Bordahandy, 2005:
P.J. Bordahandy (2005). Containers: A Conundurum or a Concept?. *Journal of International Maritime Law*, Volume: 11 Issue: 5, 342-375.

Bozkurt Bozabalı, 2012:
B. Bozkurt Bozabalı (2012). Havayolu ile Yolcu Taşımalarında Yolcunun Ölüm veya Cismani Zarara Uğraması Haline İlişkin Yapılacak Zorunlu Mali Mesuliyet Sigortası. *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* C. 2, S. 2, 121-149.

Bozkurt Bozabalı, 2015:
B. Bozkurt Bozabalı (2015). In the Search of Catching the Time: Time Charter According to New Turkish Code of Commerce. *European Transport Law*, Vol. L No. 6, 609-624.

Brons, 2010:
W.P. Brons (2010). The Legal Position of the Carrier. *Recent Developments in the Law of the Sea* (edt. By R. Lagoni/ M. Paschke/D. Damar). Germany: LIT Verlag Münster.

Bugden/Lamont-Black, 2013:
P.M. Bugden/ S. Lamont-Black (2013). *Goods in Transit and Freight Forwarding.* London: Sweet&Maxwell.

Can, 1998:
M. Can (1998). *Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü

Carver/Colinvaux, 1982:
T. G. Carver/ R.P. Colinvaux (1982). *Carver's Carriage by Sea- Volume 1*. London: Sweet&Maxwell.

Chacon, 2017:
V.H. Chacon, (2017). *Due Diligence in Maritime Transpotation in the Technological Era*. Springer Series on Naval Arhitecture, Marine Engineering, Shipbuilding and Shipping.

Chandler, 1984:
G. Chandler (1984). Comparison of Cogsa, the Hague/Visby Rules, and the Hamburg Rules. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 15(2), 233-292.

Clarke, 1976:
M.A. Clarke (1976). *Aspects of the Hague Rules: A Comparative Study in English and French Law.* The Hague: Martinus Nijhoff.

Clarke, 1977:
M. Clarke (1977). Seaworthiness in Time Charters. *4 Lloyd's Maritime and Commercial Law Qarterly,* 493-497.

Clarke, 2016:
M. Clarke (2016). Wilful Misconduct Under Englih Law. *Uniform Law Review,* Volume 21, Issue 4, 574–576.

Coghlin vd., 2014:
T. Coghlin vd. (2014). *Time Charters*. Oxon: Informa Law from Routledge.

Cole, 1924:
S. Cole (1924). Hague Rules Explained Being the Carriage of Goods by Sea Act, 1924. London; Effingham Wilson

Cooke vd., 2014:
J. Cooke vd. (2014). *Voyage Charters.* London: Informa.

Çağa, 1977:
T. Çağa (1977). Enternasyonel Deniz Hususi Hukukunda Bazı Yeni Gelişmeler. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. 9 S.2, 289-324.

Çağa, 1978:
T. Çağa (1978). Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C.X, S.2, s. 323-352.

Çağa, 1995:
T. Çağa (1995). *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*. İstanbul: Filiz Kitabevi.

Çağa/Kender, 2010:
T. Çağa/ R. Kender (2010). *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Çakalır, 1989:
Y. Çakalır (1989). *Zaman Çarteri Sözleşmesi.* İstanbul: Yayımlanmamış Doçentlik Tezi.

Çetingil vd., 2006:
E. A. Çetingil vd. (2006). TTK Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında. *Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı: Türk Ticaret KanunTasarısı Hakkında Değerlendirmeler.*

Clyne/Saville, 2007:
R. G. Clyne/ J. A. Saville (2007). Classification Societies and Limitation of Liability. *Tulane Law Review*, 81(5-6), 1399-1432.
Cumalıoğlu, 2011:
E. Cumalıoğlu (2011*). Kırkambar Sözleşmesi- Deniz Yolu İle Konteyner Taşımacılığı, Düzenli Hat Taşımacılığı*. Ankara: Turhan Kitabevi.

Damar, 2004:
D. Damar (2004). Milletlerarası Taşıma Hukukunda "Wilful Misconduct" Kavramının Tarihçesi ve Tercümesi. *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 24 (1-2), 379-394.

Damar, 2005:
D. Damar (2005). *Klas Kuruluşlarının Hukuki Sorumluluğu*. İstanbul: Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Damar, 2010:
D. Damar (2010). Gemi Niteliğinde Olmayan Deniz Araçları ve Çatma. *Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan Cilt I*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Damar, 2011:
D. Damar (2011). *Willful Misconduct in International Transport Law*. Berlin, Heidelberg: Springer.

Davis, 2005:
M. Davis (2005): *Bareboat Charter.* Oxon, New York: Informa Law from Routledge.

Debattista, 2008:
C. Debattista (2008). Cargo Claims and Bills of Lading. *Maritime Law.* London: Informa Law by Routledge.

de Bruyne, 2014:
J. de Bruyne. (2014). Liability of Classification Societies: Cases, Challenges and Future Perspectives. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 45(2), 181-232.

Defossez, 2015:
D. A. L. Defossez (2015).Seaworthiness: The adequacy of the Rotterdam Rules Approach. *University of San Francisco Maritime Law Journal,* 28(2), 237-288.

Delebecque, 2010:
P. Delebecque (2010). Obligations and Liability Exemptions of the Carrier. *European Journal of Commercial Contract Law* 2010–1/2, https://www.ingentaconnect.com/content/plp/ejccl/2010/00000002/F0020001/art00009?crawler=true&mimetype=application/pdf Erişim Tarihi: 7.8.2018.

Demir, 2013:
İ. Demir (2013). Gemi İnşa Sözleşmesi, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,* 31, s. 255-259.

Demir, 2019:
İ. Demir (2019). Türk Hukukunda Deniz Emniyetine İlişkin Düzenlemelere Genel Bakış. *Prof. Dr. Sabih Arkan'a Armağan*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Deniz, 1982:
İ. Deniz (1982). Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunlar. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları.

Deniz, 1984:
İ. Deniz (1984). Varşova Konvansiyonunda Taşıyıcının Sorumluluğu. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası,* 50 (1-4), 423-478, http://dergipark.gov.tr/iuhfm/issue/9074/113217 Erişim Tarihi: 03.08.2019.

Derrington, 1997:
S. C. Derrington (1997). Due Diligence, Causation and Article 4(2) of the Hague-Visby Rules. *International Trade and Business Law Annual, 3,* 175-186.

Diamond, 2008:
A. Diamond (2008). The Next Sea Carriage Convention? *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly.*

Diamond, 2009:
A. Diamond (2009). The Rotterdam Rules. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*.

Djadjev, 2016:
I. N. Djadjev (2016). *Law and Practice of the Obligations of the Carrier Over the Cargo- The Hague Visby Rules*. Groningen: Ulrik Huber Institute for Private International Law.

Donovan, 1979:
J. J. Donovan (1979). The Hamburg Rules: Why New Convention on Carriage of Goods by Sea. *Maritime Lawyer*, 4(1), 1-16.

Eder vd., 2015:
S. B. Eder vd. (2015). *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, London: Sweet & Maxwell/ThomsonReuters.

Eken, 2014:
C. Eken (2014). Hamburg Kuralları: Deniz Yoluyla Eşya Taşımasına İlişkin Birleşmiş Milletler Konvansiyonu. *İstanbul Barosu Dergisi,* C. 88 S. 1, 314-340

Eldelman, 1999:
P. S. Eldelman (1999). The Maritime Industry and the ISM Code. Currents: *International Trade Law Journal*, 8(2), 43-46.

Erbaş Açıkel, 2013:
A. Erbaş Açıkel (2013). *Gemi İnşa Sözleşmesi*. İstanbul: Vedat Kitapçılık

Erbaş Açıkel, 2015:
A. Erbaş Açıkel (2015). Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması -Konteyner Klozu-. *Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.3- S.1, 105-123.

Eren, 2020a:
F. Eren (2020a). *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler*. Ankara : Yetkin Yayınları

Eren, 2020b:
F. Eren (2020b). *Borçlar Hukuku: Özel Hükümler*. Ankara: Yetkin Yayınları

Foster, 2000:
N. Foster (2000). The Seaworthiness Triology: Carriage of Goods, Insurance, and Personal Injury. *Santa Clara Law Review*, Volume 40 N.2, http://digitalcommons.law.scu.edu/lawreview/vol40/iss2/4 . Erişim Tarihi: 03.02.2020.

Force, 1995-1996:
R. Force (1995-1996). Comparison of the Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules: Much ado about (?). *Tulane Law Review* 70 (6 Part A), 2051-2090.

Frederick, 1991:
D. C. Frederick (1991). Political Participation and Legal Reform in the International Maritime Rulemaking Process: From the Hague Rules to the Hamburg Rules. *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 22, no. 1, 81-11.

Gaskell/Debattista/Swatton, 1987:
J.J. Gaskell/C. Debattista/R. J. Swatton (1987). *Chorley&Giles' Shipping Law*. London: Pitman Publishing.

Girvin, 2004:
S. Girvin (2004). Exempting Clauses and The Obligation to Provide a Seaworthy Vessel at Common Law. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly.*

Girvin, 2009:
S. Girvin (2009). The Right of the Carrier to Exclude and Limit Liability. *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (Ed.by D. R. Thomas). Oxon: Lawtext Publishing Limited.

Girvin, 2011:
S. Girvin. (2011). *Carriage of Goods by Sea*. UK: Oxford University Press.

Girvin, 2017:
S. Girvin (2017). The Obligation of Seaworthiness: Shipowner and Charterer, s *NUS - Centre for Maritime Law Working Paper 17/11 NUS Law Working Paper* No. 2017/019, s.1-43.

Girvin, 2019:
S. Girvin (2019). The Carrier's Fundamental Duties to Cargo Under the Hague and Hague-Visby Rules. *Journal of International Maritime Law*, 25, 443-462

Göğer, 1961:
E. Göğer (1961). Denize Elverişli Gemi. *Adalet Dergisi,* Yıl: 52, S.1-2, s.47-71.

Göğer, 1978:
E. Göğer (1978). Birleşmiş Milletlerin Denizde Eşya Taşıma Hakkındaki 31 Mart 1978 Tarihli Milletlerarası Sözleşmesi (Hamburg Kuralları). *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C.9, S.3, 655-722.

Göğer, 1980:
E. Göğer (1980). Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. 10 S. 3, 601-617.

Günay, 2009:
M. B. Günay (2009). *Türk ve Anglo-Amerikan Hukukunda Gemi Alacaklısı Hakkı.* Ankara: Yetkin Yayınları

Günay, 2013:
M.B. Günay, (2013). *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*. Ankara: Yetkin Yayınlar

Güner, 2000:
M. D. Güner (2000). Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunda (International Safety Management Code) Belgelendirme ve Yetkiler. *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan*, s. 1-13. İstanbul: Beta.

Güner Özbek, 2011:
M.D. Güner Özbek (2011). Extended Scope of the Rotterdam Rules: Maritime Plus and Conflict of the Extension with the Extensions of Other Transport Law Conventions. *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules" (edt. by M.D. Güner Özbek)*. Heidelberg: Springer- Verlag Berlin Heidelberg.

Günergök/Kayıhan, 2020:
Ö. Günergök/Ş. Kayıhan (2020). *Borçlar Hukuku Dersleri: Genel Hükümler*. İzmit: Umuttepe Yayınları.

Gürses, 2005:
Ö. Gürses (2005). *Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri*. İstanbul: Arıkan Yayınevi.

Gürses, 2011:
Ö. Gürses (2011). Lahey Kurallarına Göre Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğuna İlişkin Bir Değerlendirme . *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası* , 63 (1-2), 293-304.

Hammond, 1987:
E. C. Hammond (1987). Time Charterers, The New York Produce Exchange Form, and Personal Injury Liability. *Tulane Maritime Law Journal,* 12(1), 185-198.

Hamsher, 2008:
M. Hamsher (2008). Seaworthiness and The Hongkong Fir Decision. *Legal Issues Relating to Time Charterparties* (Edt. by R. Thomas). London: Informa Law.

Hancock, 2014;
C. Hancock (2014). Multimodal Bills of Lading and Limitation. *Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century* (Edt. by B.Soyer/ A. Tettenborn). London: Informa Law from Routledge.

Hepgülerler, 2011:
E. Hepgülerler (2011). *Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.

Honnold, 1993:
J. O. Honnold (1993). Ocean Carriers and Cargo; Clarity and Fairness Hague or Hamburg. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 24(1), 75-110.

Howard/Davenport, 1996:
T. Howard/ B. Davenport (1996). English Maritime Law Update 1994/95. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 27(3), 427-452.

Hughes, 1999:
A.D. Hughes (1999). *Casebook on Carriage of Goods by Sea*. London: Oxford University Press.

Huybrechts, 2002:
M. Huybrechts (2002). Limitation of Liability and Actions. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, 370-381

Ilgın, 1998:
S. Ilgın (1998). ISM (Uluslararası Güvenlik Yönetimi) Uygulaması. *Deniz Hukuku Dergisi*, Yıl:3, S. 1-2, 61-67.

ISGOTT, 2006:
Tankerler ve Terminaller için Uluslararası Emniyet Rehberi (ISGOTT), Witherbys Publishing, 2006.

Işıklar, 2018:
G. K. Işıklar (2018). *2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu ile Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

İzveren/ Franko/Çalık, 1994:
A. İzveren/N. Franko/ A. Çalık (1994). *Deniz Ticareti Hukuku*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Kacic, 1988:
H. Kacic (1988). Analysis of the Provisions regarding Liability under the Hague and Hague/Visby Rules. *Uporedno Pomorsko Pravo Pomorska Kupoprodaja*, 119, 177-192.

Kahraman, 2020:
Z. Kahraman (2020). Medeni Hukuk Bakımından Pervasızca Hareket. *Prof. Dr. Galip Sermet Akman'a Armağan.* İstanbul: Filiz Kitabevi

Kalpsüz, 2006:
T. Kalpsüz (2006). Milletlerarası Sözleşmelerde Kullanıldıkları Manada Gemi Alacağı ve Deniz Alacağı Kavramları. *Prof. Dr. Tuğrul Ansay'a Armağan.* Ankara: Turhan Kitabevi.

Kaner, 1996:
İ. Kaner (1996). Çarter ve Kırkambar Sözleşmesi Ayırımı. Marmara Üniversitesi *Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, C. 10 S. 1-3.

Kaner, 2018:
İ. D. Kaner (2018). *Deniz Ticareti Hukuku I-II*. İstanbul: Filiz Kitabevi

Kara, 2014:
H. Kara (2014). *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Sorumluluğu*. İstanbul: Legal Yayıncılık.

Kara, 2020:
H. Kara (2020). *Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Karaman, 2004:
M. Karaman (2004). Mühürlü Konteynerlerde Yapılan Taşımalarda Varma Yerinde Malın Hasarlı ve Eksik Çıkması Halinde Taşıyanın Sorumluluğu. *Deniz Hukuku Dergisi* Yıl: 9 S: 1-4, 155-162.

Karan, 2000:
H. Karan (2000a). Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği. *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu, Bildiriler- Tartışmalar*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 219-246.

Karan, 2000b:
H. Karan (2000b). Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. 20 S. 4, 153-165.

Karan, 2004:
H. Karan (2004). *The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules*. New York: The Edwin Mellen Press.

Karan, 2011:
H. Karan (2011). Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 42(3), 441-452.

Karapınar, 2017:
N. Karapınar (2017). *Deniz Yoluyla Eşya Taşıma Hukukunda Özen Kavramı.* İzmir: Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi.

Kassem, 2006:
A.H. Kassem, (2006). *The Legal Aspects of Seaworthiness: Current Law and Development*. Swansea: Yayımlanmamış Doktora Tezi.

Katsivela, 2010:
M. Katsivela (2010). Overview of Ocean Carrier Liability Exceptions Under the Rotterdam Rules and the Hague-Hague/Visby Rules. *Revue Generale de Droit*, 40(2), 413-466

Katsivela, 2012:
M. Katsivela (2012). Loss of the Carrier's Limitation of Liability under the Hague-Visby Rules and the Warsaw Convention: Common Law and Civil Law Views. *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, 26(2), 118-135.

Kaya/Erginer, 2016:
A. Y. Kaya/ K. E. Erginer (2016). Türk Donatan İşletmelerinin Klas Kuruluşu Seçimlerinin Analitik Hiyerarşi Süreci Yöntemiyle Analizi. *Yönetim ve Ekonomi Araştırmaları Dergisi*- C.14, S.2, 1-17.

Kayıhan, 2020:
Ş. Kayıhan (2020). *Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: Umuttepe Yayınları.

Kılıçoğlu, 2020:
A. M. Kılıçoğlu (2020). *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler*. Ankara: Turhan Kitabevi

Kırımlı, 1998:
E. E. Kırımlı (1998). ISM Kuralları. *Deniz Hukuku Dergisi*, Yıl:3, S. 3-4, 81-127.

Kizir, 2011:
M. Kizir (2011). Yargıtay Kararları Işığında Basiretli İşadamı Gibi Hareket Etme Yükümlülüğünün Sözleşmenin Değişen Şartlara Uyarlanmasına Etkisi . *Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* 19 (2), 245-282,

Koyuncu, 2006:
İ. S. Koyuncu (2006). Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın "Deniz Ticareti" Kitabındaki Bazı Hükümler Hakkında Değerlendirmeler. *Deniz Hukuku Dergisi Özel Sayı: Türk Ticaret Kanun Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler.*

Koyuncu, 2008:
İ. S. Koyuncu (2008). *Gemi Sınıflama Kuruluşlarının Faaliyetleri ve Sorumluluğu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Kula Değirmenci, 2010:
N. Kula Değirmenci (2010). Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler ile Karşılaştırmalı Bir İnceleme. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi,* S. 2 C. 1, 79-98.

Kula Değirmenci, 2014a:
N. Kula Değirmenci (2014a). Article 12(3) of the Rotterdam Rules: In the Middle of Serious Concerns and Important Features. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 45(2), 233-276.

Kula Değirmenci, 2014b:
N. Kula Değirmenci (2014b). What Would Be the Possible Effects of Articles 26 and 82 of the Rotterdam Rules to the New Turkish Law Relating to Multimodal Transport of Goods. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,* C. 30 S.2, 91-134.

Kula Değirmenci, 2015:
N. Kula Değirmenci (2015). Taşıyanın "Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden" Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası,* C. LXXIII, S.1, 389-420.

Kula Değirmenci, 2021:
N. Kula Değirmenci (2021). *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu 5.Kitap Hükümleri Uyarınca Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları*. Ankara: Seçkin.

Kuyucu Meriç, 2018:
G. Kuyucu Meriç (2018). Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak Rotterdam Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumlu Tutulduğu Safha. *DEHUKAM Deniz Hukuku Dergisi* C.1 S.1, 49-77.

Lagoni, 2007:
N. Lagoni (2007). *The Liability of Classification Societies*. Hamburg Studies on Maritime Affairs- 9, Berlin, Heidelberg: Springer.

Lee, 2002:
E. S. Lee (2002). The Changing Liability System of Sea Carriers and Maritime Insurance: Focusing on the Enforcement of the Hamburg Rules. *Transnational Lawyer,* vol. 15, no. 2, 241-256.

Li/Ng, 2002:
K. K. Li /J. Ng (2002). International Maritime Conventions: Seafarers' Safety and Human Rights. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 33(3), 381-404.

Liang, 2000:
C. Liang (2000). Seaworthiness in Charterparties. *Journal of Business* Law (1) 3.

Lopez, 1991:
N. Lopez (1991). The Master's Role in Charter Performance. *Australian and New Zealand Maritime Law Journal* , 8(Part II), 3-18,

Lorenzon, 2009a:
F. Lorenzon (2009a). Additional Provisions Relating to Particular Stages of Carriage. *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*. London: Informa.

Lorenzon, 2009b:
F. Lorenzon (2009b). Validity of Contractual Terms. *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*. London: Informa

Lorenzon, 2018:
F. Lorenzon (2018). Safety and Compliance. *Maritime Law*. London: Informa Law by Routledge.

Lüddeke/Johnson, 1995:
C. Lüddeke/ A. Johnson (1995). *The Hamburg Rules: From Hague to Hamburg via Visby*. London, New York: Lloyd's of London Press.

Mandaraka-Sheppard, 2013:
A. Mandaraka-Sheppard (2013). *Modern Maritime Law. Volume 2: Managing Risks and Liabilities*. Oxon, New York: Informa Law from Routledge.

Mankabady, 1978:
S. Mankabady (1978). Comments on the Hamburg Rules. *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*. (Ed. by Samir Mankabady). Leiden, Boston: Sijthoff.

Margetson, 2008a:
N.J. Margetson (2008a). Liability of the Carrier under the Hague (Visby) Rules for Cargo Damage Caused by Unseaworthiness of its Containers. *Journal of International Maritime Law*, Volume:14, Issue: 2, 153-162.

Margetson, 2008b:
L. J. Margetson (2008b). *The System of Liability of Articles III and IV of the Hague (Visby) Rules*. International Commercial Law Series.
https://books.google.de/books?id=wT0NRBjjriMC&pg=PA48&lpg=PA48&dq=dutch+supreme+court+nds+provider&source=bl&ots=Y63OlceWED&sig=VHaMhw0oat4A6XO2UgpO45I2EVA&hl=tr&sa=X&ved=2ahUKEwi84K6-va3cAhUN_KQKHRtBAAkQ6AEwA3oECAQQAQ#v=onepage&q=dutch%20supreme%20court%20nds%20provider&f=false

Mathias, 2020:
G. Mathias (2020). Negligence or incompetence: Grounding of the Cma Cgm Libra. *Australian and New Zealand Maritime Law Journal,* 34(1), 55-59.

Misili, 2016:
S. Misili (2016). İstifçinin Taşıyanın Sınırlı Sorumluluk ve Sorumluluktan Kurtulma Hükümlerine Başvurması: 'Himalaya Klozu'. *Legal Hukuk Dergisi*, C. 14 S. 166, 5475-5526.

Mitchellhill, 1990:
A.Mitchellhill (1990). *Bills of Lading: Law and Practice*. Bristol: Springer Science+Business Media, B.V

Mukherjee/Bal, 2009:
P. K. Mukherjee/ A.B. Bal (2009)**.** A Legal and Economic Analysis of the Volume Contract Concept under the Rotterdam Rules: Selected Issues in Perspective. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 40(4), 579-608.

Nalbant, 2021:
M. Nalbant (2021). Uluslararası Taşımacılık Sözleşmeleri Açısından İnsansız Gemilerde Denize Elverişliliğe Genel Bir Bakış. *Adalet Dergisi*, S. 66, 417-443.

Naylor, 1973:
T. B. Naylor (1973). The Elements of the Burden of Proof under the Carriage of Goods by Sea Act. *Columbia Journal of Transnational Law*, 12(2), 289-315.

Neocleous/Stamatiou, 2006:
P. Neocleous/C. Stamatiou (2006). Legal Aspects of the ISM Code. *International Company and Commercial Law Review.*

Nicoll, 1993:
C.C. Nicoll (1993). Do the Hamburg Rules Suit a Shipper-Dominated Economy. *Journal of Maritime Law and Commerce,* vol. 24, no. 1, 151-180.

Nikaki, 2007:
T. Nikaki (2007). The Effect of the FIOS Clause of NYPE 1946 Charterparties on Owners's Duty to Provide Seaworthy Vessel. *Journal of International Maritime Law* 13, 29-41, s. 29.

Nikaki, 2008:
T. Nikaki (2008). The Allocation of Cargo Claims in NYPE Charterparties. *Legal Issues Relating to Time Charterparties* (Edt. by R. Thomas). London: Informa Law.

Nikaki, 2009:
T. Nikaki (2009). The Obligations of Carriers to Provide Seaworthy Ships and Exercise Care. *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (Edt.by D. R. Thomas). Oxon: Lawtext Publishing Limited.

Nikaki, 2010:
T. Nikaki (2010). The Carrier's Duties Under the Rotterdam Rules: Better the Devil You Know. *Tulane Maritime Law Journal*, 35(1), 1-44.

Nikaki/Soyer, 2012:
T. Nikaki/ B. Soyer (2012). New International Regime for Carriage of Goods by Sea: Contemporary, Certain, Inclusive and Efficient, or Just Another One for the Shelves. *Berkeley Journal of International Law*, 30(2), 303-348.

Nikaki/Soyer, 2018:
T. Nikaki/ B. Soyer (2018). Enhancing Standardisation and Legal Certainty Through Standard Charterparty Conracts: The NYPE 2015 Experience. *Charterparties- Law, Practice and Emerging Legal Issues* (Edt by. Soyer/Tettenborn). Oxon: Informa Law by Routledge

Nomer, 2020:
H. N. Nomer (2020). *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler*. İstanbul: Beta.

Nunes, 2004:
T. Nunes (2004). Charterer's Liabilities Under the Ship Time Charter. Houston *Journal of International Law*, 26(3), 561-598.

Obloy/Perruzzi, 1995:
E. J. Obloy/ J. E. Perruzzi (1995). The Electronic Chart Display and Information System (ECDIS): Is It the Legal Equivalent of Paper Chart and What Potential Liabilities Does Its Use Introduce. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 26, 215-23.

O' Brien, 1995:
D. L. O' Brien (1995). The Potential Liability of Classification Societies to Marine Insurers under United States Law. *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 7(2), 403-420.

Oğuzman/Öz, 2020:
M. K Oğuzman/M. T. Öz (2020). *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler Cilt. 1*. İstanbul: Vedat Kitapçılık

Oğuzman/Öz, 2021:
M. K Oğuzman/M. T. Öz (2021). *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler Cilt. 2.* İstanbul: Vedat Kitapçılık.

O' Hare, 1977:
C.W. O'Hare (1977). Allocating Shipment Risks and The UNCITRAL Convention. *Monash University Law Review,* 4(2), 117-154.

Okay, 1964:
S. Okay (1964). Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Ziya veya Hasarların İhbarı. *Ord. Prof. Dr. Ernst E. Hirsch'e Armağan*. Ankara: Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi.

Okay, 1971:
S. Okay (1971). *Deniz Ticareti Hukuku II*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları.

Önder, 2016:
S. Önder (2016). *Gemi Kira Sözleşmesi*. Ankara: Türkiye Barolar Birliği Yayınları.

Özçelik, 2007:
G. Özçelik (2007). *Konişmentodan Doğan Kanunlar İhtilafı*. Yayımlanmamış Doktora Tezi

Özdemir, 1992:
A. Özdemir (1992). *Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu*. Ankara: Sanem Matbaacılık.

Özgenç, 2014:
Z. Özgenç (2014). *Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi*. Yayımlanmamış Doktora Tezi.

Özgenç, 2018:
Z. Özgenç (2018). Türk Hukuku'nda Navlun Sözleşmesine İlişkin Kanunlar İhtilafı Meseleleri. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, 34(4), 243-31.

Pejovic, 2017:
C. Pejovic (2017). The Basis of Carrier's Liability: From Roman Law to the Rotterdam Rules. *Asian Business Lawyer,* 20, 15-36.

Peyrefitte, 1978:
L. Peyrefitte (1978). The Period of Maritime Transport: Comments on Article 4. S. Mankabady (1978). Comments on the Hamburg Rules. *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*. (Edt. by Samir Mankabady). Leiden, Boston: Sijthoff

Ping-fat, 2002:
S. Ping-fat (2002). *Carrier's Liability Under the Hague, Hague- Visby and Hamburg Rules*. Hague; London: Kluwer Law International.

Pixa, 1979:
R.R. Pixa (1979)**.** The Hamburg Rules Fault Concept and Common Carrier Liability under U.S. Law. *Virginia Journal of International Law,* vol. 19, no. 2, 433-472.

Poulos, 1996:
G. W. Poulos (1996). Legal Implications of the ISM Code: New Impediments to Sea Fever. *University of San Francisco Maritime Law Journal*, 9(1), 37-70.

Poroy/Yasaman, 2012:
R. Poroy/ H. Yasaman (2012). *Ticari İşletme Hukuku*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.

Pritchett, 1983:
R. W. Pritchett, (1983). The New York Produce Exchange Charterparty: The Clause Paramount and Responsibility for Cargo Operations and Seaworthiness. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 14(1), 69-112.

Rainey, 2017:
S. Rainey (2017). ' Who's Doing What and for Whom ?': Recent Developments on Delegated Contractual Performance. *International Trade and Carriage of Goods* (Edt. by B. Soyer/ A. Tettenborn), Oxon, New York: Informa Law from Routledge.

Reynolds, 1990:
F. Reynolds (1990). The Hague Rules, the Hague-Visby Rules, and the Hamburg Rules. *Australian and New Zealand Maritime Law Journal*, 7, 16-34.

Rodriguez/Hubbard, 1999:
A. J Rodriguez /M. Hubbard (1999). International Safety Management (ISM) Code: A New Level of Uniformity. *Tulane Law Review*, 73(Issues & 6), 1585-1618.

Rogers/Chuah/Dockrey, 2016:
A. Rogers/ J. Chuah/ M. Dockrey (2016). *Cases and Materials on the Carriage of Goods by Sea.* New York: Routledge.

Sanches, 2015:
C. Sanches (2015). Arrested development: An Examination of Carrier's Arrest Defense Under the Carriage of Goods by Sea Act and the Tort of Financial Unseaworthiness. *Tulane Maritime Law Journal*, 40(1), 255-274.

Schmeltzer/Peavy, 1970:
E. Schmeltzer / R. A. Peavy (1970). Prospects and Problems of the Container Revolution. *Transportation Law Journal, 2(2), 263-300.*

Selvig, 1961:
E. Selvig (1961). The Paramount Clause. *The American Journal of Comparative Law*, Vol.10 No.3, 205-226.

Selvig, 1981:
E. Selvig (1981). The Hamburg Rules, the Hague Rules and Marine Insurance Practice. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 12(3), 299-326.

Seven, 2003:
V. Seven (2003). *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*. Ankara: Yetkin Yayınları.

Seven, 2005:
V. Seven (2005). Taşıma Hukukunda Taşıyıcının Kusur Derecesine Bağlanan Sonuçlardan Kaynaklanan İspat Sorunları. *Legal Medeni Usûl ve İcra İflâs Hukuku Dergisi*, 2005/I, 51-87.

Sfyris, 2000:
G. D. Sfyris (2000). *Hague Visby Rules v. Hamburg Rules Contrast and Comparison of the Carrier's Liability*. Atina: Hellenic Maritime Law Association Publications.

Shah, 1966:
B. S. Shah (1966). Seaworthiness a Comparative Survey. *Malaya Law Review,* 8(1), 95-116.

Sözer, 1975:
B. Sözer (1975). *Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu*. Ankara: Sevinç Matbaası.

Sözer, 1984:
B. Sözer (1984). Türk Sivil Havacılık Kanunu'nun Hükümlerine Göre Taşıyanın ve İşletenin Sorumluluğu, XII *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,* C. 12 S. 4, s. 3-86.

Sözer, 2004:
B. Sözer (2004). Değişik Ortamlarda Yük Taşımaları (Karma Taşımalar) ve Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Bazı Meseleler. *Deniz Hukuku Dergisi,* Yıl: 9 S: 1-4, 49-83.

Sözer, 2014:
B. Sözer (2014). Obligation of the Carrier to Make and Keep the Ship Seaworthy: Some Comments on Art. 14 of the Rotterdam Rules. *Studies in Memoriam of Professor Anthony M. Antapassis*, Athens: Athens Faculty of Law, 1049-1062.

Sözer, 2016a:
B. Sözer (2016a). Gemi Nedir? Deniz Ticareti Hukukunda "Gemi" Kavramının Tarifi İçin Ortak Payda Olarak Kullanılabilecek Unsurlar Olabilir mi?. *Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Özel Sayı: Yeditepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nin Kuruluşunun 20. Yılı Armağanı*, *C.1.*

Sözer, 2016b:
B. Sözer (2016b). *Deniz Ticareti Hukuku II.* İstanbul : Vedat Kitapçılık.

Sözer, 2016c:
B. Sözer (2016c). Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Görüşler. *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu- 28: Bildiriler-Tartışmalar.* Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Sözer, 2018:
B. Sözer (2018). Teknolojik Gelişmelerin, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcunun Kapsamına ve İçeriğine Etkileri. *Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu-I-* (Ed. C. Süzel). İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Sözer, 2019:
B. Sözer (2019). *Deniz Ticareti Hukuku-I (Ders Kitabı)*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.

Sözer, 2021:
B. Sözer (2021). Seaworthiness in the Context of Cyber-Risks or "Cyberworthiness". *Ship Operations: New Risks, Liabilities and Technologies in the Maritime Secto*r (Edt. by B. Soyer/ A. Tettenborn). Oxon, New York: Informa Law from Routledge.

Staniland, 2009:
H. Staniland (2009). Scope of Application. *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation.* London: Informa,

Stephens, 1908:
J. Stephens (1908). *Law Relating to Bills of Lading.* London*:* The Syren & Shipping.

Stevens, 2014:
F. Stevens (2014). Liability for Defective Containers: Charting a Course Between Seaworthiness, Care for the Cargo and Liabilities of Shipper. *Carriage of Goods by Sea, Land and Air: Unimodal and Multimodal Transport in the 21st Century* (Edt. by B.Soyer/ A. Tettenborn). London: Informa Law from Routledge.

Stevens, 2018:
F. Stevens (2018). Smart Containers: The Smarter, The More Scope for Liability?. *Maritime Liabilities in a Global and Regional Context*, (Edt. by B. Soyer/ A. Tettenborn). Oxon, New York: Informa Law from Routledge.

Stevenson, 1996:
D. B. Stevenson (1996). Tanker Crew Fatigue: Some New Solutions to an Old Problem. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 27(3), 453-468.

Sturley, 1990:
M.F. Sturley (1990). *Legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act and the Travaux Preparatoires of the Hague Rules*. Littleton, Colo, F.B. Rothman.

Sturley, 1991:
M. F. Sturley, (1991). The History of Cogsa and the Hague Rules. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 22(1), 1-58.

Sturley, 1993:
M. F. Sturley (1993). Changing liability rules and marine insurance: Conflicting Empirical Arguments About Hague, Visby, And Hamburg in Vacuum of Empirical Evidence. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 24(1), 119-150.

Sturley, 2009:
M. F. Sturley (2009). The Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rules. *The Rotterdam Rules: An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (Ed.by D. R. Thomas). Oxon: Lawtext Publishing Limited

Sturley/Fujita/van der Ziel, 2010:
M. F. Sturley/ T. Fujita/ G. van der Ziel (2010). *The Rotterdam Rules*. London: Sweet & Maxwell.

Süzel, 2008:
C. Süzel (2008). 1993 Cenevre Sözleşmesinin Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Yansıması. *Uğur Alacakaptan'a Armağan* C.2, İstanbul: İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları.

Süzel, 2010:
C. Süzel (2010). Türk Mevzuatında Gemi Tanımı. *Prof. Dr. Rona Serozan'a Armağan Cilt II*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Süzel, 2012:
C. Süzel (2012). *Gemi Alacaklısı Hakkı ve Gemi İpoteği Hakkında 1993 Cenevre Sözleşmesi ve Yeni Türk Ticaret Kanunu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık

Süzel, 2014:
C. Süzel (2014). *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Süzel, 2017:
C. Süzel (2017). Gemi Yakıtı Sözleşmesi 2001: Amaç, Kapsam ve Uygulama Alanı, *Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, S. 151-152, 117-180.

Süzel, 2021:
C. Süzel (2021). *Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Süzel/Damar, 2010:
C. Süzel/D. Damar (2010). Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi (Rotterdam Kuralları). *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi,* C.XXVI S.2, s. 149-240.

Sweeney, 1975:
J. C. Sweeney (1975). The Uncitral Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part I). *Journal of Maritime Law and Commerce*, 7(1), 69-126.

Sweeney, 1976:
J. C. Sweeney (1976). The Uncitral Draft Convention on Carriage of Goods by Sea (Part III). *Journal of Maritime Law and Commerce*, 7(3), 487-504.

Şeker Öğüz, 2003:
Z. Şeker Öğüz (2003). Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. LXI S. 1-2, 327-337.

Şeker Öğüz, 2013:
Z. Şeker Öğüz (2013). *Gemi Yönetimi Sözleşmesi*. İstanbul: Filiz Kitabevi

Şener, 2016:
O. H. Şener (2016). *Ticari İşletme Hukuku- Ders Kitabı*. Ankara: Seçkin, s. 191.

Tangün, 2006:
A. K. Tangün (2006). *Gemi İletmeyen Taşıyan*. İstanbul:Yayımlanmamış Doktora Tezi.

Taşdelen, 2003:
N. Taşdelen (2003). *Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Sorumluluğu*. Bilgi Toplumunda Hukuk: *Ünal Tekinalp'e Armağan, Cilt I*. İstanbul: Vedat Kitapçılık.

TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324):
TBMM, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı ve Adalet Komisyonu Raporu (1/324), Sıra Sayısı: 96, Dönem: 23, Yasama Yılı: 2.

Tekil, 1990:
F. Tekil (1990). *Ticari İşletme Hukuku*. İstanbul: Bilmen Basım ve Yayınevi.

Tekil, 1996;
F. Tekil (1996). Hamburg Kuralları ve Türk Deniz Taşıma Hukuku. *Hukuk Araştırmaları* C. 10 S. 1-3.

Tetley, 1963:
W. Tetley (1963). Selected Problems of Maritime Law Under the Hague Rules. *McGill Law Journal,* 9(1), 53-67.

Tetley, 2004:
W. Tetley (2004). The Burden and Order of Proof in Marine Cargo Claims. http://www.cmla.org/ Erişim Tarihi: 04.05.2021.

Tetley, 2008:
W. Tetley (2008). *Marine Cargo Claims (4th Edition).Canada*: Editions Yvons Blais.

Tetley, 2009:
W. Tetley (2009). A Critique of and the Canadian Response to the Rotterdam Rules. *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (Edt.by D. R. Thomas). Oxon: Lawtext Publishing Limited.

Thede, 1971:
R. H. Thede (1971). Statutory Limitations (Other Than Harter and Cogsa) of Carrier's Liability to Cargo--Limitation of Liability and the Fire Statute, *Tulane Law Review* 45(4), 959-987.

Thomas, 2009:
D. R. Thomas (2009). An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties. *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- The Rotterdam Rules: An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea* (Edt.by D. R. Thomas). Oxon: Lawtext Publishing Limited.

Todd, 2016:
P. Todd (2016). *Principles of the Carriage of Goods by Sea.* London, New York: Routledge

Treitel/Reynolds, 2011:
G. H. Treitel/ F. M. B. Reynolds (2011). *Carver on Bills of Lading*. London: Sweet & Maxwell/ThomsonReuters.

Tsimplis, 2009a:
M. Tsimplis (2009a). Obligations of the Carrier. *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*. London: Informa.

Tsimplis, 2009b:
M. Tsimplis (2009b). Liability of the Carrier for Loss, Damage or Delay. *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*. London: Informa

Türkel, 2019:
D.T. Türkel (2019). Taşıyanın Tedarik Ettiği Konteynerin Yüke Elverişsizliğinden Kaynaklanan Zıya veya Hasardan Doğan Sorumluluğu. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Prof. Dr. Durmuş Tezcan'a Armağan,* C.21, Özel S., 2469-2544.

Uluğ Cicim, 2002:
İ. Uluğ Cicim (2002). Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri. *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi,* 6 (2).

UN Official Records, 1981:
United Nations, United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea, Hamburg 6-31 March 1978, Official Records, Documents of the Conference on Summary Records of the Plenary Meetings and of the Meetings of the Main Committees.

Ülgen, 1987:
H. Ülgen (1987*). Hava Taşıma Sözleşmesi*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü.

Ülgener, 1987:
M. F. Ülgener (1987). Yangın Zararları Sebebiyle Yüke Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu.

https://www.ulgener.com/dosya/18.Yangin_Zararlari_Sebebi_Ile_Yuke_Gelen_Zararlardan_Tasiyanin_Sorumlulugu.pdf Erişim Tarihi: 25.03.2021

Ülgener, 1991:
M.F. Ülgener (1991). *Taşıyanın Sorumsuzluk Sebepleri*. İstanbul: Der Yayınları.

Ülgener, 1995:
M. F. Ülgener (1995). Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri. *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C. XVIII, s. 1-2, 97-136.

Ülgener, 1996a:
F. Ülgener (1996a). Gencon 94 Çarterpartisine Genel Bir Bakış. *Deniz Hukuku Dergisi*, Yıl:1, Sayı:1, 23-24

Ülgener, 1996b:
F. Ülgener (1996b). Zaman Çartererinin Gemiyi Kullanma Yetkisi ve Bunun Sınırları. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, C. 10 S. 1-3.

Ülgener, 2007:
M. F. Ülgener (2007). Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. LXV, S.2, 353-370.

Ülgener, 2010:
M.F. Ülgener (2010). *Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler: Sefer Çarteri Sözleşmesi*. İstanbul: Der Yayınları

Ülgener, 2011:
M. F. Ülgener (2011). Obligations and Liabilities of the Carrier. *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"* (edt. by M.D. Güner Özbek). Heidelberg: Springer- Verlag Berlin Heidelberg.

Ülgener, 2016:
M.F. Ülgener (2016*). Çarter Sözleşmeleri II: Zaman Çarteri Sözleşmeleri*. İstanbul: Der Yayınları.

Ünan, 2011:
S. Ünan (2011). 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: An Appraisal of the "Rotterdam Rules"* (edt. by M.D. Güner Özbek). Heidelberg: Springer- Verlag Berlin Heidelberg

Ünan vd., 2013:
S. Ünan vd. (2013). Birleştirilmiş Metin ve Çeviri. *Kerim Atamer/Cüneyt Süzel, Yeni Deniz Ticareti Hukukunun Kaynakları: Cilt I*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Vandeventer, 1975:
B. Vandeventer (1975). Analysis of Basic Provisions of Voyage and Time Charter Parties. *Tulane Law Review*, 49(4), 806-844.

Villareal, 1971:
D. Villareal (1971). The Concept of Due Diligence in Maritime Law. *Journal of Maritime Law and Commerce*, 2(4), 763-778.

von Ziegler, 2009:
A. von Ziegler (2009). The Liability of the Contracting Carrier. *Texas International Law Journal,* 44(3), 329-348.

Ward, 1981:
L. Ward (1981). The SDR in Transport Liability Conventions: Some Clarification. *Journal of Maritime Law and Commerce,* 13(1), 1-20.

Weale, 2018:
J. Weale (2018). Cargo Liabilities Under the New York Produce Exchange Time Charter and the Inter-Club Agreement. *Charterparties- Law, Practice and Emerging Legal Issues* (Edt by. B. Soyer/A. Tettenborn). Oxon: Informa Law by Routledge

White, 1995:
R. White (1995). The Human Factor in Unseaworthiness Claims. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*, s. 221-238.

Wilson, 1978:
J. F. Wilson (1978). Basic Carrier Liability and The Right of Limitation. *The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea*. (Edt. by Samir Mankabady). Leiden, Boston: Sijthoff.

Wilson, 2010:
J. F. Wilson (2010). *Carriage of Goods by Sea*. UK: Pearson

Yavaş, 2016:
A. Yavaş (2016). *Kara Yolunda Konteyner ile Yapılan Yük Taşımasında Kayıp veya Hasardan Doğan Sorumluluk (Türk Hukukunda ve Uluslararası Sözleşmelerde)*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Yazıcıoğlu, 2000:
E. Yazıcıoğlu (2000). *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak.* İstanbul: Beta Basım.

Yazıcıoğlu, 2002:
E. Yazıcıoğlu (2002). Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zarardan Sorumluluk. *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni,* C. 22, S. 2.

Yazıcıoğlu, 2011:
E. Yazıcıoğlu (2011). Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri. *Deniz Hukuku Dergisi*, Yıl 11 S. 1-4 s. 99-115.

Yazıcıoğlu, 2020:
E. Yazıcıoğlu (2020). *Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi.

Yeşilova Aras, 2006:
E. Yeşilova Aras (2006). *Konişmentonun İspat Kuvveti*. İzmir: Güncel Hukuk Yayınları.

Yeşilova Aras, 2013a:
E. Yeşilova Aras (2013a). Maritime Transport Contracts. *Transport Law in Turkey* (Edt. by Kerim Atamer). The Netherlands: Kluwer Law International.

Yeşilova Aras, 2013b:
E. Yeşilova Aras (2013b). Rotterdam Kuralları'nın "Hacim Sözleşmeleri"ne İlişkin Hükmüyle (m. 80) Gelen Sözleşme Özgürlüğü: Yeni Bir Dönem Midir Yoksa Lahey Kuralları Öncesine Dönüş Müdür? *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. LXX1, S,1, 1429-1448

Yetiş Şamlı, 2008:
K. Yetiş Şamlı (2008). *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Yetiş Şamlı, 2013a:
K. Yetiş Şamlı (2013a). Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası* C. LXXI, S. 2, s. 479-496.

Yetiş Şamlı, 2013b:
K. Yetiş Şamlı (2013b). *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu.* İstanbul: On İki Levha Yayıncılık.

Yılmaz, 2020:
M. Yılmaz (2020). Legal Assesment of Seaworthiness in Autonomous Cargo Ships: Is It Time for a Change?. *DEHUKAMDER*, C.3 S.2, 803-865.

Yuzhou/Li, 2009:
S. Yuzhou/ H. H. Li (2009). The New Structure of the Basis of the Carrier's Liability under the Rotterdam Rules. *Uniform Law Review*, 14(4), 931-944.

Zhnag/Philips, 2016:
P. Zhnag /E**.** Phillips (2016). Safety First, Reconstructing The Concept of Seaworthiness under the Maritime Labour Convention 2006. *Marine Policy, 67,* 54-59.