



Büşra Nur TAŞKIN

ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

Yüksek Lisans Tezi

2022



**T.C.
ERCIYES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

TAŞIYANIN MUHTEMEL SORUMSUZLUK HALLERİ

**Hazırlayan
Büşra Nur TAŞKIN**

**Danışman
Prof. Dr. Burak ADIGÜZEL**

Yüksek Lisans Tezi

Ağustos 2022, KAYSERİ

**T.C.
ERCIYES ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

TAŞIYANIN MUHTEMEL SORUMSUZLUK HALLERİ

(Yüksek Lisans Tezi)

**Hazırlayan
Büşra Nur TAŞKIN**

**Danışman
Prof. Dr. Burak ADIGÜZEL**

Ağustos 2022, KAYSERİ

BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK

Bu çalışmadaki tüm bilgilerin, akademik ve etik kurallara uygun bir şekilde elde edildiğini beyan ederim. Aynı zamanda bu kural ve davranışların gerektirdiği gibi, bu çalışmanın özünde olmayan tüm materyal ve sonuçları tam olarak aktardığımı ve referans gösterdiğimi belirtirim.

Büşra Nur Taşkın

İmza



T.C.

ERCIYES ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

Anabilim Dalı : Özel Hukuk Anabilim Dalı

Program Adı : Yüksek Lisans

Tez Başlığı : Taşıyanın Muhtemel Sorumsuzluk Halleri

Yukarıda bilgileri verilen tez çalışmasının a) Giriş, b) Ana bölümler ve c) Sonuç kısımlarından oluşan (Kapak, Önsöz, Özet, İçindekiler ve Kaynakça hariç) toplam 185 sayfalık kısmına ilişkin 02.09.2022 tarihinde **Turnitin** intihal programından aşağıda belirtilen filtreleme uygulanarak alınmış olan özgünlük raporuna göre tezin benzerlik oranı: % 11' dir.

Filtrelemeye **alıntılar dahil** edilmiştir. Filtrelemede **yedi (7) kelimedenden daha az** örtüşme içeren metin kısımları hariç tutulmuştur.

Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Tez İntihal Raporu Uygulama Esaslarını inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına göre tez çalışmasının herhangi bir intihal içermediğini, aksinin tespit edilmesi durumunda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Gereğini bilgilerinize arz ederim. 02.09.2022

Danışman: Prof. Dr. Burak ADIGÜZEL

Öğrenci: Büşra Nur TAŞKIN

İmza

İmza

KILAVUZA UYGUNLUK

“Taşıyanın Muhtemel Sorumsuzluk Halleri” başlıklı Yüksek Lisans Tezi, Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Lisansüstü Tez Yazım Kılavuzuna uygun olarak hazırlanmıştır.

Hazırlayan

Büşra Nur TAŞKIN

Danışman

Prof. Dr. Burak ADIGÜZEL

Özel Hukuk ABD Başkanı

Prof. Dr. Murat DOĞAN

KABUL VE ONAY TUTANAĞI

Prof. Dr. Burak ADIGÜZEL danışmanlığında **Büşra Nur TAŞKIN** tarafından hazırlanan “**Taşıyanın Muhtemel Sorumsuzluk Halleri**” adlı bu çalışma jürimiz tarafından Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü **Özel Hukuk** Anabilim Dalı’nda **Yüksek Lisans Tezi** olarak kabul edilmiştir.

08/08/2022

JÜRİ:

Danışman :

Üye :

Üye :

ONAY:

Bu tezin kabulü Enstitü Yönetim Kurulu'nun /.... /..... tarih ve sayılı kararı ile onaylanmıştır.

..... /..... /

Prof. Dr. Atabey KILIÇ

Enstitü Müdürü

ÖN SÖZ

Taşıyanın Muhtemel Sorumsuzluk Halleri” başlığını taşıyan bu tez Erciyes Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Bilim Dalı programında yüksek lisans tezi olarak hazırlanmıştır. Bu çalışmada taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerini ortaya koymak maksadıyla birinci bölümde evvela temel kavramlara yer verilmiş; navlun sözleşmesinin tanımı, unsurları, tarafları, çeşitleri açıklanarak taşıyanın sorumluluğu, bu sorumluluğun sonuçları, genel olarak sorumluluktan kurtulma ve mutlak sorumluluk halleri incelenmiştir. Daha sonra asıl inceleme konusu olan taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerinin hem uluslararası konvansiyonlardaki yeri hem de Türk Hukukundaki düzenlenişi ayrı ayrı incelenerek sonrasında muhtemel sorumsuzluk hallerinin emredici niteliği ve ispatı üzerinde durulmuştur.

Çalışma konusu her ne kadar deniz hukuku uygulamasında oldukça önemli bir yere sahip olsa da literatürde kendisine bu denli yer bulamamıştır. Bu çalışma ile taşıyanın muhtemel sorumsuzluk halleri ve buna ilişkin sonuçlar bakımından bu eksiklik giderilmeye çalışılmıştır. Özellikle muhtemel sorumsuzluk halleri ile ne kastedildiği, hangi durumların muhtemel sorumsuzluk hali niteliğinde sayılacağı ve bunun nasıl bir sonuç doğuracağı inceleme konusu yapılmıştır. Bu doğrultuda da muhtemel sorumsuzluk hallerinin ortaya koyduğu karine ve düzenlemenin emredici niteliği açıklanmaya çalışılmıştır.

Büşra Nur Taşkın, Kayseri, 2022

TAŞIYANIN MUHTEMEL SORUMSUZLUK HALLERİ

Büşra Nur TAŞKIN

Erciyes Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü

Yüksek Lisans Tezi Ağustos 2022

Danışman: Prof. Dr. Burak ADIGÜZEL

ÖZET

Çalışmamızın temel amacı, deniz ticareti hukukunun önemli bir bölümünü oluşturan navlun sözleşmelerinde, taşıyanın sorumluluktan kurtulmasına imkan veren muhtemel sorumsuzluk hallerinin tespiti ve irdelenmesidir. Bu kapsamda çalışmamız üç bölüme ayrılmıştır. Birinci bölümde navlun sözleşmesinin tanımı, unsurları, tarafları, çeşitleri açıklanmış ve sonrasında taşıyanın sorumluluğu, bu sorumluluğun sonuçları, genel olarak sorumluluktan kurtulma ve mutlak sorumluluk halleri incelenmiştir.

İkinci bölümde çalışmanın asıl konusu olan muhtemel sorumsuzluk hallerinin ortaya çıkış süreci ve uluslararası konvansiyonlardaki yeri açıklanmış; daha sonra 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunundaki muhtemel sorumsuzluk halleri tek tek incelenmiş; daha sonra 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunundaki düzenlemelerden farkları ortaya konmuştur.

Üçüncü bölümde ise muhtemel sorumsuzluk hallerinin emredici niteliği ve ispatı üzerinde durularak hangi hallerin emredici niteliğin kapsamında olduğu ve hangi hallerde emredici niteliğin aksine düzenleme yapılabileceği ile muhtemel sorumsuzluk hallerine özel ispat faaliyeti açıklanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Sorumluluktan kurtulma, mutlak sorumsuzluk, muhtemel sorumsuzluk, emredici nitelik, ispat.

PROBABLE IRRESPONSIBILITY OF CARRIER

Büşra Nur TAŞKIN

Erciyes University, Graduate School of Social Sciences

Master's Thesis, August 2022

Supervisor: Prof. Dr. Burak ADIGUZEL

ABSTRACT

The main purpose of our study is to determine and examine possible cases of irresponsibility in freight contracts, which constitute an important part of the maritime trade law, which allows the carrier to be freed from responsibility. In this context, our study is divided into three parts. In the first chapter, the definition of freight contract, its elements, parties, types are explained and then the responsibility of the carrier, the consequences of this responsibility, the general exemption from liability and absolute liability situations are examined.

In the second part, the emergence process of possible cases of irresponsibility, which is the main subject of the study, and its place in international conventions are explained; Then, possible cases of irresponsibility in the Turkish Commercial Code No. 6102 were examined one by one and their differences between from the regulations in the old Turkish Commercial Code No. 6762 were revealed.

In the third chapter, the imperative nature and proof of possible cases of irresponsibility are emphasized, and it has been tried to explain which cases are within the scope of the imperative nature, in which cases the regulation can be made contrary to the imperative nature, and the specific proving activity for possible cases of irresponsibility.

Keywords: Exemption from liability, absolute irresponsibility, probable irresponsibility, imperative quality, proof.

İÇİNDEKİLER

TAŞIYANIN MUHTEMEL SORUMSUZLUK HALLERİ

BİLİMSEL ETİĞE UYGUNLUK	i
TEZ ÖZGÜNLÜK SAYFASI.....	ii
KILAVUZA UYGUNLUK	iii
KABUL VE ONAY TUTANAĞI	iv
ÖN SÖZ	v
ÖZET	vi
ABSTRACT	vii
İÇİNDEKİLER.....	viii
KISALTMALAR LİSTESİ	xiv
GİRİŞ.....	1

BİRİNCİ BÖLÜM

6102 SAYILI TTK ÇERÇEVESİNDE NAVLUN SÖZLEŞMESİ, ULUSAL VE ULUSLARARASI KAYNAKLARDA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU VE TTK'DA YER ALAN MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ

1.1. Navlun Sözleşmesi, Niteliği ve Kurulması.....	4
1.1.1. Navlun Sözleşmesi	4
1.1.2. Navlun Sözleşmesinin Niteliği	5
1.1.3. Navlun Sözleşmesinin Kurulması	6
1.2. Navlun Sözleşmesinin Unsurları	7
1.2.1. Genel Olarak.....	7
1.2.2. Taşıma Taahhüdü	7
1.2.3. Eşya	8
1.2.4. Taşımada Deniz Yolunun Kullanılması	10
1.2.5. Taşımanın Gemi İle Yapılması.....	11
1.2.6. Eşyanın Taşıyanın Zilyetliğine Geçmesi	12
1.2.7. Taşımanın Bir Navlun Karşılığında Yapılması	12
1.3. Navlun Sözleşmesinin Tarafları ve İlgilileri	13
1.3.1. Genel Olarak.....	13

1.3.2. Navlun Sözleşmesinin Tarafları	14
1.3.2.1. Taşıyan	14
1.3.2.2. Taşıtan	17
1.3.3. Navlun Sözleşmesinin İlgilileri	18
1.3.3.1. Yükleten	19
1.3.3.2. Gönderilen	20
1.4. Navlun Sözleşmesinin Türleri	21
1.4.1. Genel Olarak.....	21
1.4.2. Çarter Sözleşmesi	22
1.4.2.1. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi	22
1.4.2.2. Zaman Çarteri Sözleşmesi	23
1.4.3. Kırkambar Sözleşmesi.....	23
1.5. Taşıyanın Sorumluluğu	24
1.5.1. Genel Olarak.....	24
1.5.2. Uluslararası Düzenleme ve Konvansiyonlarda Taşıyanın Sorumluluğu	26
1.5.2.1. Harter Act	26
1.5.2.2. La Haye Kuralları	27
1.5.2.3. Visby Kuralları	30
1.5.2.4. Hamburg Kuralları.....	32
1.5.2.5. Rotterdam Kuralları	34
1.5.3. Türk Hukukunda Taşıyanın Sorumluluğu	37
1.5.3.1. Genel Olarak.....	37
1.5.3.2. 6098 sayılı TBK Çerçevesinde Taşıyanın Sorumluluğu	39
1.5.3.2.1. Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Sorumluluk.....	39
1.5.3.2.2. Navlun Sözleşmesinin İfa Edilmemesinden Sorumluluk	40
1.5.3.2.3. Taşıyanın Sorumluluğunu Doğuran Diğer Sebepler	41
1.5.3.2. 6102 sayılı TTK'da Taşıyanın Sorumluluğu	42
1.5.3.2.1. Genel Olarak.....	42
1.5.3.2.2. Geminin Başlangıçta Denize, Yüke ve Yola Elverişsizliği	42
1.5.3.2.3. Eşyanın Zıya, Hasara Uğraması veya Geç Teslimi	46
1.5.3.2.4. Yükün İzinsiz Olarak Başka Bir Gemiye Yüklenmesi ve Aktarılması ..	50
1.5.3.2.5. Yükün İzinsiz Olarak Güvertede Taşınması.....	51

1.5.3.2.6. Haklı Sebep Olmaksızın Rotadan Sapma	52
1.5.3.2.7. Taşıyanın Üçüncü Kişilerin Fiillerinden Dolayı Sorumluluğu.....	53
1.5.3.2.7.1 Taşıyanın Adamlarından Dolayı Sorumluluğu.....	54
1.5.3.2.7.2. Fiili Taşıyan ve Adamlarından Dolayı Taşıyanın Sorumluluğu.....	56
1.6. Sorumluluktan Kurtulma Halleri	57
1.6.1. Genel olarak.....	57
1.6.2. Mutlak Sorumsuzluk Halleri	58
1.6.2.1. Geminin Sevki ve Başkaca Teknik Yönetimindeki Kusur	58
1.6.2.2. Yangın	60
1.6.2.3. Denizde Kurtarma	61
1.6.2.4. Eşyanın Cins ve Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi	63

İKİNCİ BÖLÜM

MUHTEMEL SORUMSUZLUK HALLERİNİN ORTAYA ÇIKIŞI, ULUSAL VE ULUSLARARASI KAYNAKLARDA TAŞIYANIN MUHTEMEL SORUMSUZLUK HALLERİ

2.1. Genel Olarak.....	66
2.2. Muhtemel Sorumsuzluk Hallerinin Ortaya Çıkışı ve Uluslararası Konvansiyonlardaki Yeri.....	67
2.2.1. Muhtemel Sorumsuzluk Hallerinin Ortaya Çıkışı	67
2.2.2. Uluslararası Düzenleme ve Konvansiyonlardaki Yeri	69
2.2.2.1. Harter Kanunu	69
2.2.2.2. La Haye Kuralları	72
2.2.2.3. Hamburg Kuralları.....	78
2.2.2.4. Rotterdam Kuralları.....	80
2.3. Türk Hukukunda Muhtemel Sorumsuzluk Halleri	83
2.3.1. Tarihi Gelişim.....	83
2.3.2. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununda Muhtemel Sorumsuzluk Hallerinin Düzenlenişi.....	85
2.3.2.1. Genel Olarak.....	85
2.3.2.2. 6762 Sayılı eTTK ile 6102 Sayılı TTK Düzenlemeleri Arasındaki Farklılıklar	87
2.3.2.3. Düzenlemenin Hüküm İfade Ettiği An.....	89

2.3.2.4. Düzenlemenin Kapsamı.....	91
2.3.3. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanundaki Düzenlemenin İçeriği	92
2.3.3.1. Kusursuz İfa Engeli Niteliğindeki Sorumsuzluk Halleri.....	92
2.3.3.1.1. Denizin veya Gemi İşletmesine Elverişli Diğer Suların Tehlike ve Kazaları.....	92
2.3.3.1.1.1. Hüküm İle İlişkilendirilen Kavramlar	92
2.3.3.1.1.1.1. Mücbir Sebep ve Tehlike ve Kaza.....	95
2.3.3.1.1.1.2. Mürettebatsız Gemiler ve Tehlike ve Kaza	101
2.3.3.1.1.2. Tehlike ve Kazaların Muhtemel Sorumsuzluk Hali Olması Bakımından Sınırları	104
2.3.3.1.1.2.1. Geminin Sefere Elverişsizliği.....	104
2.3.3.1.1.2.2. Çatma.....	106
2.3.3.1.1.2.3. Ticari Kusur ve Baratarya.....	108
2.3.3.1.1.2.4. Sapma	109
2.3.3.1.2. Harp Olayları, Karışıklık ve Ayaklanmalar, Kamu Düşmanlarının Hareketleri, Yetkili Makamların Emirleri veya Karantina Sınırlamaları	109
2.3.3.1.2.1. Harp Olayları	110
2.3.3.1.2.2. Karışıklık ve Ayaklanmalar.....	113
2.3.3.1.2.3. Kamu Düşmanlarının Hareketleri.....	114
2.3.3.1.2.3.1. Deniz Haydutluğu ve Korsanlık	116
2.3.3.1.2.3.1.1. Deniz Haydutluğu Kavramı.....	116
2.3.3.1.2.3.1.2. Korsanlık Kavramı	119
2.3.3.1.2.3.1.3. Uygulanacak Hüküm	119
2.3.3.1.2.4. Yetkili Makamların Emirleri	120
2.3.3.1.2.5. Karantina Sınırlamaları.....	122
2.3.3.1.3. Mahkemelerin El Koyma Kararları	123
2.3.3.1.3.1. Gemiye ilişkin Mahkeme Kararları	123
2.3.3.1.3.1.1. Geminin İhtiyati Haczi	125
2.3.3.1.3.1.2. Geminin İcrai Haczi.....	126
2.3.3.1.3.1.3. Geminin İhtiyati Tedbiri.....	126
2.3.3.1.3.2. Eşyaya İlişkin Mahkeme Kararları	127

2.3.3.1.4. Grev, Lokavt Veya Diğer Çalışma Engelleri	128
2.3.3.2. Yükle İlgilinin Neden Olduğu Sorumsuzluk Halleri	131
2.3.3.2.1. Yükleten, Taşıtan ve Eşyanın Maliki ile Bunların Temsilcilerinin ve Adamlarının Fiil veya İhmalleri	131
2.3.3.2.2. Ambalajın Yetersizliği	133
2.3.3.2.3. İşaretlerin Yetersizliği	137
2.3.3.3. Eşyaya İlişkin Sorumsuzluk Halleri	138
2.3.3.3.1. Hacim veya Tartı İtibarıyla Kendiliğinden Eksilme veya Eşyanın Gizli Ayıpları ya da Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği	138
2.3.3.3.1.1. Hacim veya Tartı İtibarıyla Kendiliğinden Eksilme	139
2.3.3.3.1.2. Eşyanın Gizli Ayıpları	141
2.3.3.3.1.3. Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği	142

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYANIN MUHTEMEL SORUMSUZLUK HALLERİNİN EMREDİCİ NİTELİĞİ VE İSPAT

3.1. Genel Olarak	144
3.2. Muhtemel Sorumsuzluk Hallerinin Emredici Olarak Düzenlemesi	146
3.2.1. Uluslararası Düzenleme ve Konvansiyonlarda Emredici Nitelik	146
3.2.2. Türk Hukukunda Emredici Nitelik	150
3.2.2.1. Genel Olarak	150
3.2.2.2. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununda Emredici Nitelik	152
3.3. Muhtemel Sorumsuzluk Hallerinde İspat	155
3.3.1. Uluslararası Düzenleme ve Konvansiyonlarda İspat	155
3.3.2. Türk Hukukunda İspat	161
3.3.2.1. Genel Olarak	161
3.3.2.2. 6102 Sayılı Kanunda İspat	163
3.3.2.3. İspat Yükünün Dağılımı	163
3.3.2.3.1. Muhtemel Sorumsuzluk Hallerinde Özel Karinenin Ortaya Konulması	163
3.3.2.3.1.1. Akdi Taşıyanın İspat Külfeti	164
3.3.2.3.1.2. Fiili Taşıyanın İspat Külfeti	168
3.3.2.3.1.3. Taşıyanın Adamlarının İspat Külfeti	169

3.3.3.3.2. Yükle İlgililerin İspat Külfeti	170
3.3.2.3.3. Yükle ilgilinin İspat Yükümünü Yerine Getirmesinden Sonraki Durum	171
3.3.2.3.3.1. Akdi Taşıyanın İspat Külfeti	171
3.3.2.3.3.2. Fiili Taşıyanın İspat Külfeti.....	172
3.3.2.3.3.3. Taşıyanın Adamlarının İspat Külfeti	173
3.3.2.3.3.4. Sözleşme Dışı İstemlerde İspat.....	174
3.3.3. Taşıyanın Sorumlu Olduğu Bir Olayın Etkisi	175
3.3.4. Sebeplerin Birleşmesi	176
3.3.4.1. Genel Olarak.....	176
3.3.4.2. Düzenlemenin Kökeni ve eTTK'daki Durum	177
3.3.4.3. TTK'daki Düzenleme	178
3.3.4.4. Mutlak Sorumsuzluk Hallerinin Varlığı	180
SONUÇ	182
KAYNAKÇA.....	186

KISALTMALAR LİSTESİ

ABD	: Amerika Birleşik Devletleri
b.	: bent
BK	: 818 sayılı Borçlar Kanunu
bkz.	: bakınız
BMDHS	: 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi
C.	: Cilt
E.	: Esas
HD.	: Hukuk Dairesi
HGB	: Alman Ticaret Kanunu
HK	: 1978 tarihli Hamburg Kuralları
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	: Karar
LK	: 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme
LVK	: Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol
m.	: madde
RK	: 2009 tarihli Rotterdam Kuralları
s.	: sayfa
S.	: Sayı
TBK	: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu
TTK	: 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu

GİRİŞ

Başta günlük ihtiyaçlarını karşılamak ve hayatta kalabilmek arzuları ile üretim yapan insanoğlu, zamanla ihtiyacından fazla ürün ve hammadde üretmeye başlamış ve takas yöntemi ile bu malları değiş tokuş ederek ticari faaliyetleri başlatmıştır. İlerleyen tarihlerde artan üretim neticesinde ticaret de artmış, malların bir yerden bir yere taşınması gerekmiş ve deniz yolu ile eşya taşımacılığı, bu malların taşınmasında kullanılan taşıma yöntemlerinin başında gelmiştir.

Dünyanın yaklaşık %71'inin okyanuslardan oluşması, taşımacılık türleri içinde eşya bakımından, en güvenli ve birim taşıma maliyeti bakımından en düşük taşıma şeklinin deniz yolu ile taşıma olması ve deniz yolu taşıtlarının büyük hacimli malları kolayca taşıyabilme imkânına sahip olması, deniz yolu ile eşya taşımacılığını diğer taşıma türlerinden ayırmıştır. Günümüzde, tüm bu özelliklerin yanında, teknolojik gelişmelerin deniz araçları üzerindeki etkisi de deniz yolu ile eşya taşımacılığını, özellikle uluslararası ticaretin ana ulaştırma türü haline getirmiştir.

Deniz yolu ile eşya taşımacılığı, diğer taşımacılık türlerine göre daha güvenli olmasına rağmen, taşıyan ve adamları tarafından gerekli özen gösterilse bile yine de tüm mallar gönderilene sağlam teslim edilemeyebilir. Bunun yanında taşınan eşya sağlam teslim edilse bile geç teslim edilebilir. Meydana gelen zıya, hasar ve geç teslimden dolayı ortaya çıkacak sorumluluğun ve bu sorumluluğun hangi şartlarda ortadan kalkacağının tespit edilmesi gerekmektedir.

Taşıma sözleşmelerindeki yaygınlaşma, gemilerin aynı anda çok miktarda ürün taşıyabilmesi, zamanla güçlü taşıma şirketlerinin ortaya çıkması ve taşıyanların taşıtanlara karşı sağladıkları üstünlük, önceleri taşıyanı sorumluluk almaktan kurtarmış; güçlü konumda olan taşıyanlar, meydana gelen zarar bakımından sorumluluktan imtina etmişlerdir. Ancak ilerleyen zamanlarda aradaki eşitsizliğin büyümesiyle, taşıyan lehine

konan sorumsuzluk kayıtlarının sınırlandırılması gerektiği görülmüştür. 1893 yılına gelindiğinde ise ilk adım atılarak '*Harter Kanunu*' ile sözleşmelere konan sorumsuzluk kayıtlarına sınırlamalar getirilmiş ve donatanın ticari kusurlardan ileri gelen zararlardan sorumlu tutulacağı kayıt altına alınmıştır. Daha sonra 1921 Lahey Kuralları, 1968 Lahey/Visby Kuralları, 1978 Hamburg Kuralları ve 2009 Rotterdam Kurallarında taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin düzenlemeler yapılmış; devletler iç hukuklarında taşıyanın sorumluluğuna ve buna ilişkin sorumsuzluk hallerine yer vermişlerdir.

Çalışma konusu seçilirken taşıyanın sorumluluğu kadar sorumsuzluk hallerinin de uygulamadaki önemi göz önüne alınmıştır. Zira dünyadaki deniz taşımacılığı potansiyeli, taşınan malların yüksek miktarlarda olması ve bu doğrultuda kar zarar dengesi dikkate alındığında ortaya çıkan zararı kimin üstleneceği kritik bir rol oynamaktadır. Taşımadan kaynaklı sorumluluk sebebiyle ödenen tazminatlar yahut yük ilgisinin katlanmak zorunda olduğu bedeller çoğu kez milyon dolarları bulmakta; bu durum ise çalışma konusu olan sorumsuzluk hallerini ve bunun ispatını tüm ilgililer bakımından önemli kılmaktadır. Her ne kadar sorumsuzluk halleri uluslararası konvansiyonlarda herhangi bir ayrıma tabi olmadan düzenlenmiş ise de hukukumuzda mehz Alman Ticaret Kanundaki mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri ayırımından kaynaklı bir düzenleme şekli benimsenmiştir. Bu çalışma ile bu ayırım özelinde oluşturulan ve sorumluluğa ilişkin ispat külfetinde birtakım farklılıklar ortaya koyan muhtemel sorumsuzluk halleri hem uluslararası konvansiyonlar hem de ulusal düzenlemeler göz önüne alınarak açıklanmaya çalışılacaktır. Özellikle 6102 sayılı TTK'daki düzenlemeler çerçevesinde hangi hallerin muhtemel sorumsuzluk halleri niteliğinde olduğu, hangi durumların bu kapsamda değerlendirilemeyeceği, tarafların nasıl bir ispat yükü ile yüklendiği ve bu düzenlemelere aykırı herhangi bir kayıt ve şart ile sorumsuzluk sisteminin değiştirilip değiştirilemeyeceği inceleme konusu yapılacaktır.

Bu doğrultuda çalışmamızın birinci bölümünde navlun sözleşmesi ve unsurları ele alınacak daha sonra taşıyanın sorumluluğu ve bu sorumluluktan kurtulma halleri incelenecektir. Çalışmamızın ana konusunu içeren ikinci bölümde ise taşıyanın muhtemel sorumsuzluk halleri incelenerek konunun uluslararası konvansiyonlarda ve Türk hukukunda nasıl düzenlendiği irdelenecektir. Çalışmamızın üçüncü bölümünde ise muhtemel sorumsuzluk hallerinin emredici niteliği ve ispatı üzerinde durulacaktır.

Çalışmamızın sonuç kısmında ise çalışmanın neticesinde ortaya çıkan sonuçlar ve kanaatlerimiz açıklanacaktır.



BİRİNCİ BÖLÜM

6102 SAYILI TTK ÇERÇEVESİNDE NAVLUN SÖZLEŞMESİ, ULUSAL VE ULUSLARARASI KAYNAKLARDA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU VE TTK'DA YER ALAN MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ

1.1. Navlun Sözleşmesi, Niteliği ve Kurulması

1.1.1. Navlun Sözleşmesi

Navlun sözleşmesi, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunun deniz ticaretine ayrılmış olan Beşinci Kitabının “Deniz Ticareti Sözleşmeleri” başlıklı Dördüncü Kısımının Üçüncü Bölümünde, 1138-1246. maddeler arasında düzenlenmiştir. Her ne kadar zikredilen Kanunda açıkça navlun sözleşmesinin tanımı yapılmamış olsa da doktrinde, navlun sözleşmesinin türlerinin açıklandığı TTK m. 1138’den yola çıkılarak navlun sözleşmesine ilişkin birtakım tanımlar yapılmıştır. Bu tanımların en geneli ile ifade etmek gerekirse navlun sözleşmesi, taraflardan birinin (taşıyan), navlun karşılığında, deniz yolunu kullanarak eşya taşımayı, diğer tarafın (taşıtan) ise bu taşıma karşılığında navlun ödemeyi taahhüt ettiği sözleşmedir.¹ Tarafların aralarında akdedecekleri sözleşmeye

¹ Tahir Çağa ve Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan* (İstanbul: Beta Yayınları, 9. Baskı, 2009), 1; Rageyan Kender, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 14. Baskı, 2016), 155; Adil İzveren, Nisim Franko ve Ahmet Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku* (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1994), 162; Emine Yazıcıoğlu, *Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 15. Baskı, 2020), 327; Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı) C. I* (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 5. Baskı, 2019), 341; Fehmi Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri* (İstanbul, Der Yayınları, 1991), 19; Şaban Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku* (İstanbul: Umuttepe Yayınları, 2020), 177; Kübra Yetiş Şamlı, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın, Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, 2. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2013, 10; Safa Murat Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu* İstanbul: On iki Levha Yayıncılık, 2017), 24; Sercan Örsel, *Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019), 6. Ayrıca Navlun sözleşmesine ilişkin düzenlenen 1138. maddenin kaynağının Alman Ticaret

binaen taşıyan, bu taşıma faaliyetini, gemiyi kısmen veya tamamen taşıtana tahsis ederek gerçekleştirebileceği gibi tahsis etmeksizin de yapabilmektedir.² Yani, taşıyan, taşıma taahhüdünü yolculuk charteri sözleşmesinde geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek gerçekleştirmekte, kırkambar sözleşmesinde ise geminin veya gemide bir yerin tahsisi olmadan, ayırt edilmiş eşyayı denizde bir yerden başka bir yere taşıyarak gerçekleştirmektedir.³

1.1.2. Navlun Sözleşmesinin Niteliği

Yukarıda izah edilen navlun sözleşmesinin tanımına ⁴göre taşıyan ve taşıtanın, sözleşme hükümleri uyarınca birtakım hak ve yükümlülüklerinin bulunduğunu ve bu haliyle navlun sözleşmesinin tam iki tarafa borç yükleyen (*synallagmatic*) sözleşmelerden olduğunu söylemek mümkündür.⁵ Geçerli bir navlun sözleşmesinin varlığından bahsedilebilmesi için her iki tarafın da karşılıklı borç altına girmesi gerekmektedir. Taşıma faaliyetinin navlun karşılığında yapılması ise navlun sözleşmesinin ivazlı bir sözleşme olduğunu göstermektedir.⁶

Kanunun 556. maddesi olduğuna ilişkin olarak bkz. Sami Akıncı, *Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri* (İstanbul: Sermet Matbaası, 1968), 1. Benzer tanım ve Alman Hukukundaki düzenlemenin Türk hukukundaki düzenlemenin aksine taşıma taahhüdü içermediğine ilişkin olarak bkz. M. Sami Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II* (İstanbul: Kurtulmuş Matbaası, 2. Bası, 1971), 2.

² Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 1.

³ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 2; eTTK düzenlemesinde zaman charteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olduğuna ilişkin bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 8; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 13; Sözer, *Ders Kitabı*, 363-364; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 21-22. Ayrıntılı bilgi ve TTK'nın gerekçesinden de yola çıkılarak 6102 sayılı TTK 'da zaman charteri sözleşmesinin hukuki niteliğinin belirtilmekten kaçınıldığı, ancak navlun sözleşmesi olarak da görülmediğine ilişkin olarak bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 10-11. Zaman charteri sözleşmesinin, navlun sözleşmesi başlığı altında düzenlenmesi gerektiğine ilişkin olarak bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 363-364; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 22.

⁴ Bkz. dipnot 1.

⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 3; İnci Deniz Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Sözleşmeleri)* (İstanbul: Filiz Kitabevi, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş birleşik 3. Baskı, 2019), 302; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 19; Sözer, *Ders Kitabı*, 342; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 14; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 21.

⁶ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 19; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 14.

Navlun sözleşmesi, eser sözleşmesi⁷ niteliğini haiz olduğundan, TTK ‘da hüküm bulunmayan hallerde, TBK’nın istisna akdine ilişkin yapılmış olan düzenlemelerinden faydalanılacaktır.⁸

1.1.3. Navlun Sözleşmesinin Kurulması

6102 sayılı Kanunda navlun sözleşmesinin sözleşmenin akdedilmesi herhangi bir şekle tabi olmadığından, tarafların sözleşme akdine yönelik, karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları sözleşmenin akdedilmesi için yeterlidir; ayrıca zilyetliğin devri aranmaz.⁹

⁷ Literatürde navlun sözleşmesinin hukuki niteliği tartışmalı olup navlun sözleşmesinin eser sözleşmesi, vekalet sözleşmesi ve sui generis sözleşme olduğuna ilişkin üç farklı görüş mevcuttur. Doktrinde bir görüş, navlun sözleşmesinde taşıyanın, bir yükü bir yerden başka bir yere taşımayı taahhüt etmesi ile bir netice sağlama amacı olduğundan navlun sözleşmesinin eser sözleşmesi niteliğinde olduğunu belirtmektedir. Bu görüşe dair ayrıntılı bilgi için bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 12; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 49; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 32; Sözer, *Ders Kitabı*, 314; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 310; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 19; Emine Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak* (İstanbul: Beta Yayınları, 2000), 33; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 13; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 23; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 7. Navlun sözleşmesinde, taşıyanın belirli bir sonucu meydana getireceğini taahhüt etmesinin Alman Doktrininde de benzer şekilde eser sözleşmesi olarak yorumlandığına dair bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 12; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 19-20. Navlun sözleşmesini vekalet sözleşmesi olarak kabul eden ikinci görüş için bkz. Necip Bilge, *Borçlar Hukuku Özel Borç Münasebetleri* (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1971), 303-304. İsviçre hukukunda da vekaletin bir nevi kabul edildiğine ilişkin bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 12. Üçüncü görüş olan navlun sözleşmesinin sui generis bir sözleşme olduğuna ilişkin görüş için ise bkz. Hüseyin Ülgen, *Hava Taşıma Sözleşmesi* (İstanbul: Bankacılık Enstitü Yayınları, 1987), 46. Bizim de katıldığımız görüşe göre navlun sözleşmesi ile taşıyan, yükü, bir yerden bir yere taşımayı taahhüt ederek bir netice sağlamayı amaçladığından burada istisna akdinin unsurları oluşmuştur. Zira burada asıl amaç geminin kullanılması değildir, gemi, taşıma faaliyetinde kullanılan araçtır. 818 sayılı TBK’nın eser sözleşmesini tanımlayan 355. maddesi incelendiğinde, bir sözleşmesinin eser sözleşmesi niteliğini haiz olması için gereken taahhüt şartının navlun sözleşmesinde de olduğu görülmektedir. (818 sayılı Kanun’a göre taahhüt için ayrıca bkz. İzzet Karataş, *Eser İnşaat Yapımı Sözleşmeleri* (Ankara: Sözkese Baskı, 2004), 23). 6098 sayılı TBK m. 470 incelendiğinde, eser sözleşmesinin, yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin ise eser karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşme olduğu görülecektir. Bahsi geçen hükümde belirtilen ‘eser meydana getirme’ ifadesinin somut bir cismin yapılmasını değil, bir eserin/sonucun ortaya konmasını ve aynı zamanda maddi olmayan sonuçların gerçekleşmesini de kapsadığına ilişkin bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 355. Kaner ise eşyanın taşınmasının ve tesliminin de imal edilen eşya kabilinden olduğunu belirtmektedir (Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 310). Aksi görüş olarak Fakat Tandoğan sadece yer değiştirme sayılan taşıma sözleşmelerini vekaletin bir çeşidi olarak görmektedir (bkz. Haluk Tandoğan, *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri Cilt II* (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 5. Tıpkı Basım, 2010), 24). Eser sözleşmesinin nitelik ve unsurları için ayrıca bkz. Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler* (Ankara: Yetkin Yayınları, 7. Baskı, 2019), 592- 606.

⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 12; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 49; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 32; Sözer, *Ders Kitabı*, 341; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 19; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 33; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 14; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 23.

⁹ Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 161; Sözer, *Ders Kitabı*, 342; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 332; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 14.

Yani, navlun sözleşmesi, TBK m. 1 hükmünde belirtilen karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanların sağlanması ile kurulur.¹⁰

Navlun sözleşmesi açıkça bir şekil şartına bağlanmadığı için, taraflar bu sözleşmeyi sözlü yapabileceği gibi, telefon, fax, e-mail vb. iletişim araçları vasıtasıyla da yapabilirler.¹¹ Ancak navlun sözleşmesinde, sözleşme konusunun ekonomik değerinin, HMK m. 200’de öngörülen miktarı aşması sebebiyle senetle ispat zorunluluğu ile yazılı olarak ispat edilmesi gerektiğinden uygulamada navlun sözleşmelerinin yazılı olarak yapıldığı görülmektedir.¹²

1.2. Navlun Sözleşmesinin Unsurları

1.2.1. Genel Olarak

Navlun sözleşmesi, konusu denizde eşya taşıma taahhüdü olan akdi nitelikte bir taşıma sözleşmesidir. Bu sebeple tüm sözleşme tipleri gibi hukuken geçerli bir nitelik kazanması için birtakım unsurları ihtiva etmesi gerekmektedir. Bu unsurlardan bir kısmı, genel olarak bir sözleşmenin varlığında aranacak olan şartlardır.¹³ Diğerleri ise deniz ticaretinin ve navlun sözleşmesinin karakteristik özelliklerine göre ortaya çıkmıştır. Bu anlamda bu başlık altında zikredilen unsurlar navlun sözleşmesinin ayırıcı unsurları olarak yorumlanabilir.¹⁴

1.2.2. Taşıma Taahhüdü

Navlun sözleşmesini diğer sözleşmelerden ayırt eden en önemli ve en temel unsur bir taşıma taahhüdü içermesidir.¹⁵ Bu taşıma taahhüdü, sözleşmenin taraflarından biri olan taşıyanın, navlun karşılığında bu taşımayı yaptırmak isteyen taşıtana karşı açıkladığı

¹⁰ Zilyetliğin devri ise taşıyanın sorumluluğunun ortaya çıkması için gereklidir (Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 14).

¹¹ Sözer, *Ders Kitabı*, 342; Hacı Kara, *Deniz Ticareti Hukuku* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2020), 184-185; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 21.

¹² Kender, Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 161; Sözer, *Ders Kitabı*, 342; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 332; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 21; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 9. Ayrıca, sözleşme şartlarının emniyetle tespiti ve taraflar arasında sonradan meydana gelecek uyuşmazlıkları önlemek için navlun sözleşmesinin yazılı olarak yapıldığı yönünde bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 14.

¹³ Bu anlamda sözleşmenin kurulabilmesi için karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanı aranır. Bunun yanında sözleşmenin, sözleşmeyi hükümsüz kılacak şekilde kanunun emredici hükümlerine, ahlaka, kamu düzenine, kişilik haklarına aykırılığın ya da konusunun imkansız olmasının yanında gabin, muvaaza gibi sözleşmeyi hükümsüz kılacak şekilde oluşturulmaması gerekir.

¹⁴ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 14.

¹⁵ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 2; Sözer, *Ders Kitabı*, 342; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 177.

irade beyanıdır. Taşıyan, taşıma taahhüdü ile bir yükü, gözetim ve muhafazası altında bir yerden bir yere götürme borcunu üstüne almış olur.¹⁶ Bu borç ise teslim ve teselsüm arasında caridir. Bu anlamda eşya taşıma taahhüdü, navlun sözleşmesinin asli borçlarından biridir.¹⁷ Dolayısıyla bu taahhüdü içermeyen bir sözleşme, navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemeyecektir.¹⁸

1.2.3. Eşya

Taşıma sözleşmelerinin bir türü olan navlun sözleşmesinin ana konusunu oluşturan taşıma taahhüdü, eşyanın bir yerden bir yere taşınmasını içerir. Gerek doktrinde gerekse TTK'da taşıma sözleşmelerine ilişkin yapılan düzenlemelerde, taşınanın isimlendirilmesine ilişkin bir yeknesaklık söz konusu değildir.¹⁹ Kanun koyucu, navlun sözleşmesinde taşınan için eşya kavramını kullanmayı tercih etmiş; sözleşme türlerini açıklayarak yaptığı navlun sözleşmesinin tanımını 'eşyayı' denizde taşımayı üstlenmek olarak belirtmiştir²⁰.

¹⁶ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 2. Yazar, navlun sözleşmesini gemi kira sözleşmesi, zaman charteri sözleşmesi, römorkaj mukaveleleri gibi sözleşmelerden ayıran unsurun bu taahhüt olduğunu düşünmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 3-9

¹⁷ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 2; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 25. Navlun sözleşmesinde de diğer sözleşmelerde olduğu gibi birden fazla asli edim olduğuna, ancak burada taşınanın karakteristik borç özelliği taşıdığına ilişkin olarak bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 342.

¹⁸ Sözer, *Ders Kitabı*, 342. Denizde bilimsel araştırma yapılması veya deniz altına kablo döşenmesi gibi amaçlarla yapılan sözleşmeler taşıma taahhüdü içermediği için navlun sözleşmesi sayılmayacaktır. Ayrıntılı bilgi ve diğer örnekler için bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 342; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 25.

¹⁹ Eşya kavramının ülkeden ülkeye, dönemden döneme, ihtiyaç ve politikalar gereğince değiştiğine; mutlak ve genel geçer bir eşya tanımı olmadığına ilişkin olarak bkz. Haluk Nami Nomer ve Mehmet Serkan Ergüne, *Eşya Hukuku Zilyetlik-Tapu Sicili-Mülkiyetin Genel Hükümleri- Taşınır Mülkiyeti-Rehin Hakları* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 7. Baskı, 2019), 6. Şey kavramının eşya ve mal kelimelerinin eş anlamlısı olmadığına dair ve her birinin tanımı için ayrıca bkz. Nomer ve Ergüne, *Eşya Hukuku*, 6. Genel anlamda eşya, cismani, üzerinde hakimiyet kurulabilen ve kendi kendine bir varlığa sahip olan şeyleri ifade etmektedir. Hukuki anlamda eşya ise aynı haklara konu olabilen, yani üzerinde fiili ve hukuki hakimiyet kurulabilen, cismani olan, sınırlandırılmış şeylerdir. Genel anlamda eşya tanımı ve hukuki anlamda eşya tanımları hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. Selahattin Sulhi Tekinay, Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop, *Tekinay Eşya Hukuku, Cilt I, Zilyetlik-Tapu Sicili-Mülkiyet* (İstanbul: Filiz Kitapevi, 5. Baskı, 1989), 19-21; Lale Sirmen, *Eşya Hukuku* (Ankara: Yetkin Yayınları, 6. Baskı, 2018), 4-11.

²⁰ Fakat böyle bir tercih söz konusu olmasına rağmen gerek navlun sözleşmesine ilişkin düzenlemelerde gerekse diğer taşıma türlerine ilişkin olan düzenlemelerde yük terimini de kullanmaya devam etmiştir. Benzer şekilde taşıma türlerinin tamamında terminoloji karmaşası yaşandığına, navlun sözleşmesi ve diğer türlerle ilişkin mukayese için bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 320-321. Her ne kadar Kanun Koyucu TTK m. 1138'de eşya teriminin tercih etse de eşya, üst bir kavram olup taşıma hukukunda taşınanı ifade etmek için kullanılmamalıdır. Zira, TTK m. 850'de de bu durum "Eşya, her türlü yükü de kapsar" demek suretiyle ortaya konmuştur. Bunun yanında eşya teriminin medeni hukukta kullanılan genel bir ifade olduğu, bu sebeple yük teriminin kullanılması gerektiğine ilişkin olarak bkz. Kerim Atamer, *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukuku'nda Cebri İcra* (İstanbul: Arıkan Yayıncılık, 2006), 421-422; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 5-7. Sözer de kanun koyucunun aksine eşyadan ziyade yük teriminin kullanılması gerektiğini düşünmektedir. Zira ona göre yük, mala/eşyaya/şeye

Taşınacak eşyadan anlaşılması gereken canlı insan dışındaki herhangi bir şeydir. Canlı insan taşınması ve onun yanında bulundurduğu bagaj, navlun sözleşmesinin değil, TTK'nın 1247 ve devamında düzenlenen deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin konusudur.²¹ Ancak, cenaze yolcu olarak nitelendirilemeyeceği için navlun sözleşmesinin konusu olabilir.²² Benzer şekilde canlı veya cansız hayvanlar da yük olarak nitelendirildiği için navlun sözleşmesinin konusunu oluşturabilir.²³

Sözleşmenin konusu olan taşınacak eşyanın ekonomik bir değerinin bulunması veya ticari eşya olması zorunlu değildir.²⁴ Geri dönüşüm için bir yerden bir yere taşınan çöpler, petrol, hububat, araba üretimi için hazırlanan parçalar gibi pek çok şey navlun sözleşmesinde taşınacak eşyayı oluşturabilir. Eşyanın mülkiyetinin kime ait olduğu önem taşımaz.²⁵ Bu anlamda eşya özel mülkiyete konu olabileceği gibi kamu malı da olabilir. Mülkiyet bahsinde önemli olan husus, taşıma taahhüdünün taşıyandan başka bir şahsa karşı yapılmış olmasıdır.²⁶ Zira navlun sözleşmesine konu olan eşya, taşıyanın malı da olabilmektedir.²⁷ Ancak taşıyanın, kendi malını gemisi ile taşıyarak bir başka yere satmak için götürdüğü halde, taşıma taahhüdü, taşıyandan başka bir şahsa karşı yapılmış olmadığından geçerli bir navlun sözleşmesinin varlığından bahsedilemez.²⁸

taşıma aşamasında veya taşınma sırasında verilen isimdir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 321.

²¹ Ayrıca kanun koyucu TTK m. 1138/2 ile posta idaresinin denizde eşya taşıma işlerini de navlun sözleşmesi olarak kabul etmemiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 2.

²² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 2; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 296; Sözer, *Ders Kitabı*, 320.

²³ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 2; İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 163; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 296; Sözer, *Ders Kitabı*, 320. Uluslararası konvansiyonlarda canlı hayvan taşınması ve eşyaya dair sınırlamalar için ayrıca bkz. Sami Aksoy, *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015), 17-18.

²⁴ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 9; Sözer, *Ders Kitabı*, 344; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 327. Alman hukukunda da benzer görüşler bulunduğu dair bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 3. Ayrıca taşıma konusunun maddi bir varlığının olması yeterli olduğu, bu anlamda haber taşımanın navlun sözleşmesi olmayacağına ilişkin bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 2.

²⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 2. Ancak yukarıda da ifade edildiği gibi yolcu bagajı, aksine bir anlaşma yapılmış olmadıkça, TTK m. 1247 ve devamında düzenlenen deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesinin konusudur; Sözer, *Ders Kitabı*, 344. Bunun yanında eşyanın taşıtana ait olması gerekmediğine ilişkin bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 2; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 10.

²⁶ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 2.

²⁷ Ayrıntılı bilgi ve örnekler için bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 2.

²⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 2.

Eşyanın navlun sözleşmesinin yapıldığı anda mevcut olması zorunlu değildir.²⁹ Eşya türü ile belirlenebileceği gibi ferden de tayin edilebilir.³⁰

1.2.4. Taşımada Deniz Yolunun Kullanılması

Bir taşıma sözleşmesinin navlun sözleşmesi olarak kabul edilebilmesi için gerekli bir diğer unsur ise taşımada deniz yolunun kullanılmasıdır. Kara yolu, hava yolu, demir yolu marifetiyle yapılan taşımalar navlun sözleşmesinin konusunu teşkil etmediği için bu taşımalar hakkında navlun sözleşmesine dair hükümler uygulanmayacaktır.³¹ Bu anlamda navlun sözleşmesi, münhasıran deniz yolu kullanılarak yapılacak eşya taşıma sözleşmeleri için kullanılan bir terimdir.³²

Deniz yoluyla taşımanın bir limandan başka bir limana yapılması zorunlu değildir.³³ Bundan kasıt geminin kalkma ve varma limanlarının farklı limanlar olmasına gerek olmadığıdır.³⁴ Ayrıca eşyanın, belirli bir varma limanına götürülmesi gerekip gerekmediği doktrinde tartışmalıdır. Bizim de katıldığımız görüşe göre, navlun sözleşmesinde önemli olan eşyanın, navlun karşılığında denizde taşınmasıdır. Bu anlamda taşımanın bir noktadan başlayıp bir noktada bitmesi yeterlidir. TTK m. 1166/2’de “boşaltma yapacağı liman veya bölge” demek suretiyle boşaltmanın kararlaştırılan bölgede de yapılabileceği ortaya konmuştur. Bu sebeple, taşımanın konusu olarak belirlenen çöp yükü, fabrikadan çıkan atıklar gibi eşyaların denize dökülmesi veya

²⁹ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 2; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 10; Sözer, *Ders Kitabı*, 344; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 327. Taşınacak olan eşyanın sözleşmede tayin edilmiş olması gerektiği, ancak sayı, ölçü veya ağırlığın tayinin şart olmadığı görüşüne ilişkin olarak bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 396.

³⁰ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 3; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 327.

³¹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 1; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 3; İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 162; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 295; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 328.

³² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 1; Sözer, *Ders Kitabı*, 346; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 177. Denizyoluyla beraber kısmen iç suların da sözleşmeye konu olduğu hallerde navlun sözleşmesinin niteliğinin değişmeyeceği yönünde bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 328.

³³ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 296.

³⁴ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 11. Örneğin tek bir liman içinde iskeleler arasında yapılacak olan taşıma da kural olarak navlun sözleşmesi sayılabilecektir. Bu anlamda deniz yolu ile taşımanın mesafesi önemli değildir. Ancak bir geminin yükünü doldurmak veya boşaltmak için motor ve mavnalarla yapılan taşımalar navlun sözleşmesi sayılmaz; zira burada eşya taşıma taahhüdü bulunmamaktadır (Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 11-12; İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 163). Sözer ise taşımanın belli bir mesafeyi içermesi gerektiğini savunmaktadır. Ancak gemiyi doldurma için motor ve mavnalarla gemiye yapılan taşımayı zilyetliğin taşıtında kaldığı gerekçesiyle müstakil bir navlun sözleşmesi konusu saymamaktadır; bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 343. Akıncı ise motorlarla dahi yapılan taşımayı navlun sözleşmesi olarak değerlendirmektedir (Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 9).

bir şekilde imha edilmesi amacıyla yapılan taşıma sözleşmeleri ya da bir platforma malzeme taşınması için akdedilen sözleşmeler de diğer unsurların varlığı halinde navlun sözleşmesine konu edilebilecektir.³⁵

1.2.5. Taşımanın Gemi İle Yapılması

Geçerli bir navlun sözleşmesinden söz edilebilmesi için gerekli bir diğer unsur ise taşımanın gemi kullanılarak yapılmasıdır.³⁶ Bu anlamda TTK m. 931 gündeme gelecek ve maddede açıklanan şartları sağlayan araçlar gemi sayılacaktır.³⁷ Navlun sözleşmesinden bahsedebilmek için bir aracın gemi niteliğine sahip olması gerekli ve yeterlidir. Gemi niteliğine sahip olmayan sal, sandal ve kayık gibi araçlar kullanılarak yapılan taşımalar navlun sözleşmesi niteliğinde olmayacaktır.³⁸ Ancak navlun sözleşmesinde kullanılacak gemilerin deniz gemisi ya da ticaret gemisi olması önem taşımaz.³⁹

Navlun sözleşmesinin ifa edileceği geminin taşıyanın mülkiyetinde olması zorunlu değildir.⁴⁰ Bunun yanında navlun sözleşmesinin yapılacağı geminin sözleşmede açıkça belirtilmesine gerek yoktur.⁴¹ Önemli olan taşıma işleminin gemi ile yapılmasıdır.

³⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 2; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 12; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 328. Aksi görüş için bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 330-335. Ancak yazar taşıma yüklerin denizin ortasında bir gemiden başka bir gemiye aktarılmasını öngören sözleşmelerin navlun sözleşmesi sayılabileceğini savunmaktadır (bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 343).

³⁶ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 3; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 297.

³⁷ Gemi vasfının sağlanması için gerekli şartlar için bkz. TTK m. 931.

³⁸ İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 163; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 27, dipnot 25.

³⁹ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 3; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 328; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 27. Sözer ise navlun sözleşmesinde kullanılacak gemilerin deniz gemisi olması gerektiğini, iç sularda kullanılmak üzere yapılmış olan gemilerin ise TTK m. 1138 kapsamında gemi olarak nitelendirilemeyeceğini savunmaktadır (bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 347). Taşıma işinin hakim vasfının deniz yolu üzerinde olup olmadığının tartışma konusu olduğu haller için ayrıca bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 3-4.

⁴⁰ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 297; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 22; Sözer, *Ders Kitabı*, 348; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 28. Taşıyanın, donatan, gemi işletme müteahhidi olması zorunlu değildir. Uygulamada tam charter sözleşmesi veya kısmi charter sözleşmesi ile gemiyi tutan taşıyanlar, kendi yükleri yüklendikten sonra, gemide boş kalan yerler için üçüncü kişilerle ayrı bir navlun sözleşmesi akdederek sanki kendi yükleri imiş gibi bu yükleri de taşıtmaktadırlar. Ayrıntılı bilgi için bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 2; Sözer, *Ders Kitabı*, 348; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 28, dipnot 27.

⁴¹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 2; Sözer, *Ders Kitabı*, 347; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 328; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 27. Bilhassa kırkambar sözleşmelerinde, sözleşme yapılırken geminin belirlenmesi genellikle mümkün değildir. Charter sözleşmelerinde ise (taşıyanın menfaati de göz önüne alındığında) istisnalar dışında gemi ismen belirlenebilmekte olduğundan sözleşmeye yazılır; ayrıca tarafların menfaatleri de bunu gerektirir (bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 7; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 2; Sözer, *Ders Kitabı*, 347; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 27, dipnot 22).

Sözleşme akdedildikten sonra da taraflar taşımanın hangi gemi ile yapılacağını belirleyebilirler.⁴²

1.2.6. Eşyanın Taşıyanın Zilyetliğine Geçmesi

Navlun sözleşmesi diğer taşıma sözleşmelerinde olduğu gibi eşyanın taşıyanın zilyetliğine geçmesi ve onun zilyetliğinde taşınmasını gerektirir.⁴³ Yani navlun sözleşmesinde taşıyan, taşıma borcunu ifa edebilmek için eşyayı teslim almalı ve gemi ile yapacağı deniz yolu taşımasında eşyayı zilyetliğinde bulundurmalıdır.⁴⁴

Taşıyan, eşyanın zilyetliğini devralmakla bakım ve muhafaza yükümlülüğü altına girmiş olur.⁴⁵ Navlun sözleşmesinin ifası ise eşyanın zilyetliğinin taşıyana teslim edilmesine bağlıdır. Navlun sözleşmesine binaen eşya teslim alındığında taşıyan vasıtasız zilyet, kaptan ise zilyet yardımcısı olur.⁴⁶ Ancak taşıyanın vasıtasız zilyet olması şart değildir. Geçerli bir navlun sözleşmesinin varlığı için alt taşımalarda olduğu gibi vasıtalı zilyetlik de bu şartın varlığı için yeterlidir.⁴⁷

1.2.7. Taşımanın Bir Navlun Karşılığında Yapılması

TTK m. 1138'de navlun sözleşmesinin türleri üzerinden yapılan tanımda da görüleceği gibi, navlun sözleşmesinden bahsedilebilmesi için taşımanın navlun karşılığında yapılması gerekir. Türk hukukunda açık düzenleme ile navlun sözleşmesinin tam iki tarafa borç yükleyen ivazlı bir sözleşme olduğu ortaya koyduğundan navlun ödenmeyeceği kararlaştırılarak akdedilen sözleşmeler ise navlun sözleşmesi sayılmayacaktır.⁴⁸

⁴² Sözer, *Ders Kitabı*, 347. Ancak bilhassa FOB satışlarda geminin kimliği önem taşıdığı için sözleşmede hangi gemi ile taşıma yapılacağı açıkça belirtilmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 27, dipnot 23.

⁴³ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 3; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 297; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 178. Eşyanın zilyetliğinin taşıyana geçmesinin navlun sözleşmesi bakımından kurucu unsur olmadığı fakat taşıyanın taşıma borcunu yerine getirmesi için teslimin gerekli olduğu yönünde bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 328.

⁴⁴ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 328;

⁴⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 3. Aynı şekilde taşıyanın teslim borcu ve özen borcunu yerine getirmesi için de zilyetliği elinde bulundurması gerekmektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 348.

⁴⁶ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 3; Sözer, *Ders Kitabı*, 348.

⁴⁷ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 3.

⁴⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 3; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 13; İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 163, dipnot 7; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 298; Sözer, *Ders Kitabı*, 349; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 329. Akıncı ise uygun düştüğü ölçüde navlun sözleşmesine dair yapılan düzenlemelerin, bu sözleşmeler için de kıyasen uygulanması gerektiğini düşünmektedir (bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 10). Benzer görüş için bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 350. Okay ise kanuni

Navlun, yükün taşınması için ödenmesi taahhüt edilen ücrettir ve taraflarca serbest olarak belirlenir.⁴⁹ Navlun, sözleşme sırasında kararlaştırılabileceği gibi daha sonra da kararlaştırılabilir yahut kararlaştırılmayan hallerde TTK m. 1195/1 gereği yükleme zamanı ve yerinde mutata olacak şekilde ödenir.⁵⁰ Navlun borçlusu, taşıma karşılığında navlun ödemeyi taahhüt eden taşıyandır. Ancak eşyayı teslim alan gönderilen kendisine verilen konşimentoya veya taraflar arasında akdedilmiş olan navlun sözleşmesine göre borçlu haline gelir ve taşıtan navlun borcundan kurtulur.⁵¹ Navlun alacaklısı ise denizde eşya taşımayı taahhüt eden taşıyandır.

1.3. Navlun Sözleşmesinin Tarafları ve İlgilileri

1.3.1. Genel Olarak

Tıpkı diğer sözleşmelerde olduğu gibi navlun sözleşmesi de en az iki tarafın karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanı ile kurulur. Bu sözleşme türünde navlun sözleşmesinin tarafları olan taşıyan ve taşıtan haricinde bir de navlun sözleşmesinin tarafı olmayan ancak taşınan eşya ile ilgili olan yükleten ve gönderilen vardır. Yükleten ve gönderilen diğer sözleşme türlerinden farklı olarak navlun sözleşmesinin kendine has karakteristik yönlerinden dolayı ortaya çıkan ilgililerdir.⁵² Navlun sözleşmesi her ne kadar taşıyan ve taşıtan arasında akdediliyor olsa da çoğunlukla taşınacak eşyayı gemiye teslim eden ve yükü varma limanında teslim alan kişi taşıtandan başkasıdır.⁵³ Bu anlamda sözleşme taraflarından başka yükle ilgili olarak yükleten ve gönderilenin ortaya çıkma sebebi uygulamadaki işleyiştir. Ayrıca sözleşmenin taraf ve ilgilileri açıklanırken fiili taşıyandan da bahsedilmesi de taşıyanın sorumsuzluk halleri bahsi için gereklidir.

mesuliyetsizlik hallerine ilişkin olan düzenlemeler gibi navlun sözleşmesine özgü olan birtakım düzenlemelerin, navlun kararlaştırılmayan sözleşmelere de uygulanması gerektiği görüşündedir. Bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 13. Taşımanın navlun karşılığında yapılması gerektiğine dair mehz Alman Ticaret Kanunundaki düzenleme için bkz. HGB m. 481.

⁴⁹ Sözer, *Ders Kitabı*, 349.

⁵⁰ Sözer, *Ders Kitabı*, 349; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 29. Taşıyanın tacir olduğu hallerdeki işin mahiyeti bunu gerektirir; navlunun belirlenmese dahi taşıyanın TTK m. 22 gereği tacirin ücret hakkını talebi söz konusudur (Ali Çelikkaya, “Türk Vergi Hukuku Açısından Navlun Sözleşmelerinin Değerlendirilmesi”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 54/1 (2004): 80. https://doi.org/10.1501/Hukfak_0000000418 Navlun sözleşmesinde navlun ve diğer ücretler için ayrıca bkz. Çelikkaya, “Vergi Hukuku Açısından Navlun Sözleşmesi”, 80-87.

⁵¹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 3.

⁵² Sözer, *Ders Kitabı*, 352.

⁵³ Okay, *Navlun Mukaveleleri*, 14; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 30.

1.3.2. Navlun Sözleşmesinin Tarafları

Her ne kadar TTK hükümlerindeki navlun sözleşmesine ilişkin düzenlemelerde ayrıca tanım yapılmasa da navlun sözleşmesinin taraflarını taşıyan ve taşıtan oluşturur.⁵⁴

1.3.2.1. Taşıyan

Taşıyan, taşıtan ile akdettiği navlun sözleşmesine binaen, sözleşme konusu eşyayı, gemi marifetiyle ve deniz yolu kullanarak navlun sözleşmesinin hükümleri uyarınca bir yerden başka bir yere taşımayı taahhüt edendir.⁵⁵ Taşıyan sıfatından bahsedilebilmesi için bir navlun sözleşmesinin varlığı aranmaktadır.⁵⁶ Bu anlamda taşıyan sıfatı, sözleşmeden kaynaklı bir statüdür.⁵⁷ Taşıyan sıfatının sözleşme kaynaklı kazanılması, onu donatan, gemi işletme müteahhitliği ve donatma iştirakindeki pay sahipliğinden bağımsız bir statü yapmaktadır. Bunun anlamı ise taşıyan sıfatını kazanmak için donatan ya da diğer statülerden biri olmaya gerek olmadığıdır. Yani, navlun sözleşmesi uyarınca eşya taşımayı taahhüt eden tarafın, donatan, gemi işletme müteahhidi ya da donatma iştiraki pay sahibi olması zorunlu değildir.⁵⁸ Bu sebeple taşıyan sıfatının mülkiyet unsuru ile zorunlu bağı yoktur.⁵⁹

⁵⁴ Cüneyt Süzel, *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2014), 99.

⁵⁵ İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 163; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 298; Sözer, *Ders Kitabı*, 350; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 333; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 31; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 8; Faysal Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017), 17. Uluslararası konvansiyonlardaki taşıyan tanımları için bkz. Tunca Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller* (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2018), 19. Rotterdam Kurallarında taşıyanın tanımı ve diğer uluslararası konvansiyonlarla karşılaştırılması için bkz. Hacı Kara, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu* (İstanbul: Legal Yayıncılık, 2014), 79-80.

⁵⁶ Sözer, *Ders Kitabı*, 350.

⁵⁷ Sözer, *Ders Kitabı*, 350.

⁵⁸ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 333; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 19; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 8. Bunun yanında, taşıyan ve taşıtan arasındaki sözleşme şahsi talep hakkı sağladığından akdettiği navlun sözleşmesi ile taşıyan sıfatını kazanan donatanın, gemisini satsa bile taşıyan sıfatı değişmez; gemiyi satın alan da taşıyan sıfatını kazanmış olmaz (Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 35; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 15, dipnot 44).

⁵⁹ Ülgener, *Sorumluluk Halleri*, 23; Sözer, *Ders Kitabı*, 351. Uygulamada, uzun süreli zaman charteri sözleşmelerinde geminin uygun alanlarında kırkambar sözleşmesi ile başka kimselerin yüklerinin taşındığı; bu şekilde taşıyana ödenecek olan charter navlunu ile kazanılan kırkambar navlunu arasındaki miktarda kar elde edildiği görülmektedir. Ayrıntılı bilgi ve diğer örnekler için bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 34; Ülgener, *Sorumluluk Halleri*, 23, dipnot 15; Sözer, *Ders Kitabı*, 351. Böyle bir halde akdedilecek ikinci sözleşmenin birinci sözleşmeyi engelleyen hükümlerin bulunmaması gerektiğine ilişkin olarak bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 10; Sözer, *Ders Kitabı*, 351, dipnot 38. Böyle bir durumda ilk navlun sözleşmesi bakımından taşıtan sıfatını haiz kişi, ikinci navlun

Taşıyan, navlun sözleşmesinin aktif tarafıdır ve navlun sözleşmesini bizzat kendisi akdedebileceği gibi temsilcileri marifetiyle de akdedebilir.⁶⁰ Aktif taraf olmaktan kasıt, taşıma faaliyetini gerçekleştirmeyi taahhüt ediyor olmaktır.⁶¹ Taşıyanın bu sıfatı kazanabilmesi için taşıma işlerini meslek olarak yapıyor olmasına gerek olmadığı gibi taşıma faaliyetini ticari işletme içinde yapıyor olması da gerekmez; bir sefer için bile navlun sözleşmesi akdedilmiş olsa sözleşmenin aktif tarafı taşıyan sıfatını kazanır.⁶² Taşıyan gerçek kişi olabileceği gibi tüzel kişi de olabilir.⁶³

1.3.2.1.1. Asıl Taşıyan-Alt Taşıyan

Navlun sözleşmesinin tanımından açıkça görüldüğü üzere taşıyan bakımından belirleyici olan unsur, taşıma işleminin gerçekleşmesi değil, taşımanın taahhüt edilmesidir.⁶⁴ Taşıyan bu faaliyeti kendisi icra edebileceği gibi bir başkası ile ilk sözleşmeden başka bir navlun sözleşmesi akdederek de borcunu ifa edebilir.⁶⁵ Böyle bir durumda taşıtana karşı eşyayı taşıma taahhüdünde bulunan ancak bu taahhüdü bizzat yerine getirmeyen taşıyana alt taşıyan, ilk navlun sözleşmesinin tarafı olmamasına rağmen taşımayı fiilen gerçekleştiren taşıyana ise asıl taşıyan denmektedir.⁶⁶

Asıl taşıyan ve alt taşıyanın yapmış olduğu sözleşmeler birbirinden bağımsız sözleşmelerdir.⁶⁷ Sözleşmenin nispiliği gereği, yükleten ya da asıl taşıyan adına

sözleşmesi tarafından taşıyan sıfatını kazanmaktadır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 23, dipnot 14.

⁶⁰ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 35; Sözer, *Ders Kitabı*, 350. Geminin bağlama limanı dışında olduğu sürelerde kaptan, taşıyan adına navlun sözleşmesi akdedebileceği gibi broker ve taşıma işleri komisyoncusu gibi temsilciler de bu sözleşmeye aracılık edebilirler (bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 35; Sözer, *Ders Kitabı*, 350).

⁶¹ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 21.

⁶² Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 15; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 8. Ayrıca taşıyanın tacir olup olmaması navlun sözleşmesi bakımından önem taşımayacağı yönünde bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 34. Bu durumun gerek Alman Hukukunda gerekse Lahey/Visby ve Hamburg Kurallarında benzer olduğuna ilişkin bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 16, dipnot 5.

⁶³ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 16; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 17.

⁶⁴ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 16; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 19.

⁶⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 9; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 16.

⁶⁶ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 16; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 20. Ayrıca donatan veya gemi işletme müteahhidi ile akdedilen navlun sözleşmesine asıl navlun sözleşmesi (çarter navlunu), bunun ifasına hizmet eden diğer navlun sözleşmesine ise alt navlun sözleşmesi (konişmento navlunu) dendiğine dair bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 9-10.

⁶⁷ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 28; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 11; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 16. Alt navlun sözleşmesi ile asıl navlun sözleşmesinden doğan talepler temlik edilmiş olmadığından alt navlun sözleşmesinin üst navlun sözleşmesinden önce de yapılabileceği yönünde bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 27; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 67.

düzenlenmiş konişmento hamili olmayan alt taşıtan, asıl taşıyanla doğrudan doğruya hukuki bir ilişki içine giremeyecek; ondan talepte bulunamayacaktır.⁶⁸

1.3.2.1.2. Akdi Taşıyan-Fiili Taşıyan

Diğer taşıma sözleşmelerinde de navlun sözleşmesinde olduğu gibi, eşya taşımayı taahhüt eden taşıyan dışında, fiilen eşyanın bir başka taşıyan marifetiyle taşınmasına sıkça rastlanmaktadır.⁶⁹ Deniz yolu ile eşya taşımaları bakımından ilk kez Hamburg Kuralları ile fiili taşıyanın, yükle ilgiliye karşı sorumluluğu, akdi taşıyanın fiili taşıyan ve onun adamlarının eylemlerinden sorumluluğu konularında düzenlemeler yapılmıştır.⁷⁰ TTK 'da fiili taşıyana ilişkin olarak yapılan düzenlemeler ise bu konvansiyondaki ilgili maddelerde bazı değişikliklerin yapılması ile hazırlanmıştır.⁷¹ Bu düzenlemeler sayesinde, fiili taşıyanın genel hükümlere dayanmaksızın, deniz ticaretine ilişkin hükümler çerçevesinde sorumluluğunun doğması sağlanmıştır.⁷²

Akdi taşıyan, navlun sözleşmesinin tarafı olup da taşıtana taşıma taahhüdünü veren taşıyandır.⁷³ Bunun yanında taşıma işini bir başka taşıyana yaptırsa bile ilk navlun

⁶⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 11. Yükle ilgililerin ancak eşyaya malik olması halinde, mülkiyet hakkının ihlalden kaynaklı haksız fiil hükümlerine dayanarak asıl taşıyandan genel hükümlere göre talepte bulunabileceğine ilişkin olarak bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 16, dipnot 8.

⁶⁹ Kara, *Rotterdam Kuralları*, 80; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 17; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 20. Konuyla ilgili ilk düzenlemenin hava yolu ile eşya taşımalarında yapıldığına ilişkin bkz. Burak Adıgüzel “Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 71/2 (2014): 3. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9189/115232>; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 18.

⁷⁰ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 18; Hamburg Kuralları m. 10-11. Her ne kadar Türkiye tarafından onaylanmasa da deniz taşımacılığında, Yolcuların ve Bagajların Deniz Yolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu'nda fiili taşıyan kavramına ilk kez yer verilmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 18, dipnot 11. Tarihsel süreç için ayrıca bkz. Kara, *Rotterdam Kuralları*, 85. Doktrinde, fiili taşıyanın kabulünde, aynı yolcu veya yükün kısmen veya tamamen taşınmasını konu alan birden fazla taşıma sözleşmesinin ve birden fazla taşıyanın bulunduğu hâllerde, zarardan dolayı tazminat talebinin kime yöneltileceğini belirlemedeki güçlükleri ortadan kaldırma düşüncesinin olduğuna dair bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 42; Adıgüzel, “Fiili Taşıyıcı”, 4.

⁷¹ TTK m. 1191-1192; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 18; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 94; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 21-22.

⁷² Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 333; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 19. Ayrıca fiili taşıyana ilişkin özel düzenlemeler ile hem yükle ilgililerin korunmasının sağlandığı hem de fiili taşıyanın sınırlı sorumluluk hallerinden yararlanmasının önünün açıldığı yönünde bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 333; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 19, 22-23. Dolaylı çözümlerin yetersizliği, alt taşıyıcıya doğrudan başvuru ihtiyacı gibi sebeplerin yanında taşıma hukukunda fiili taşıyan kavramının diğer ortaya çıkış sebepleri için bkz. Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 72-80.

⁷³ Kara, *Rotterdam Kuralları*, 82; Nil Kula Değirmenci, “Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu İle Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 73/1 (2015): 394, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/-issue/25016/264152>.

sözleşmesi uyarınca taşıyan yine akdi taşıyan sayılır. İkinci sözleşme için ise taşıtan sıfatını almaktadır.

Deniz yoluyla yolcu taşımalarına ilişkin yapılmış olan düzenlemelerin aksine, TTK'nın navlun sözleşmesine ilişkin yapılan düzenlemelerinde, fiili taşıyan, kavram olarak tanımlanmamıştır.⁷⁴ Gerek uluslararası konvansiyonlar gerekse TTK'daki görünümü göz önüne alındığında, fiili taşıyan, akdi taşıyanın, navlun sözleşmesi ile üstlendiği taşımayı kısmen veya tamamen kendisine bıraktığı kimse olarak tanımlanmaktadır.⁷⁵

Akdi taşıyan ve fiili taşıyan kavramları incelendiğinde kavramlar arasındaki benzerlik unsurunun taşımanın gerçekleştirilmesi değil taahhüt edilmesi olduğu görülmektedir.⁷⁶ Ancak fiili taşıyanı akdi taşıyandan ayırt eden husus ise taşıma taahhüdünün kime karşı verildiğidir. Bu anlamda gerek akdi taşıyanın gerekse fiili taşıyanın, taşımanın kendisine bırakılan bölümünü fiilen icra edip etmediğinden ziyade taşıma taahhüdünü kime karşı verdiği önemlidir.⁷⁷ Fiili taşıyan, akdi taşıyanın aksine, taşıma taahhüdünü taşıtana karşı değil akdi taşıyana ya da bir diğer fiili taşıyana karşı vermektedir.⁷⁸

1.3.2.2. Taşıtan

Navlun sözleşmesinin pasif tarafı olan taşıtan, taşıyan ile navlun karşılığında eşyanın taşınması için navlun sözleşmesini akdeden ve bunun karşılığında navlun

⁷⁴ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 333; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 19. TTK m. 1248/2'de, fiili taşıyana ilişkin, 1974 tarihli Atina Konvansiyonun 2002 yılında kabul edilen protokolünün birinci maddesindeki benzer bir tanım yapılmıştır. Ancak TTK'ya esas teşkil eden Hamburg Kurallarında fiili taşıyana ilişkin olarak yapılan düzenlemeler bu protokolden farklıdır. Bu sebeple yazar, TTK m. 1248/2'deki tanımdan navlun sözleşmelerinde faydalanılamayacağını savunmaktadır (bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 19-20). Kanaatimizce bu yaklaşım isabetlidir. Zira Hamburg Kurallarında fiili taşıyan "taşımanın tamamının veya bir kısmının icrası taşıyan tarafından kendisine bırakılan veya böyle bir ifa kendisine tevdi edilen her şahıs" olarak tanımlanmıştır. TTK m. 1191/f. 1 de benzer şekilde düzenlenmiştir.

⁷⁵ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 334; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 81; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 18. Bu anlamda fiili taşıyan navlun sözleşmesinin tarafı olmadığından fiili taşıyanın sorumluluğu, asıl sözleşmeye bağlı bir sorumluluk değildir (Bkz. Adıgüzel, "Fiili Taşıyıcı", 6).

⁷⁶ Kara, *Rotterdam Kuralları*, 87; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 21.

⁷⁷ Aksi görüş için bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 334; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 95.

⁷⁸ Tekil, *Deniz Hukuku*, 268; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 45, 138; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 88; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 21; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 22. Fiili taşımanın geniş yorumlanması gerektiği ve fiili taşıyanın bir başka fiili taşıyana taşıma işini tevdi edebileceği yönünde bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 21-23.

ödemekle yükümlü olan taraftır.⁷⁹ Taşıtanın eşyanın maliki olması zorunlu değildir; bu sebeple taşıtan, navlun sözleşmesiyle başkasına ait malları da taşıtabilir.⁸⁰ Taşıyanın sorumluluğunun gündeme gelebilmesi için gereken şartlardan biri eşyanın zilyetliğinin taşıyana geçmesidir. Bu sebeple taşıtan, taşınacak yükün zilyedi olmalı ve zilyetliği taşıyana geçirmelidir.⁸¹ Bu anlamda taşıtan, navlun karşılığında eşyayı taşıtan ve kendisine eşyanın taşınması taahhüt edilen kimsedir.

Taşıtan sıfatı ile taşıyan sıfatı bazı hallerde aynı kişinin üzerinde olabilir. Örneğin, taşıtan, donatanından zaman charteri sözleşmesi ile gemiyi tutarak kendi yükünün yanında kırkambar sözleşmesi ile gemide başkasının yükünü taşıdığı halde donatana karşı taşıtan, yükünü taşıdığı kimseye karşı ise taşıyan konumunda olacaktır.⁸² Taşıtan gerçek veya tüzel kişi olabileceği gibi, yükleten ve gönderilen sıfatlarını da haiz olabilir.⁸³

1.3.3. Navlun Sözleşmesinin İlgilileri

Navlun sözleşmesi, diğer sözleşme türlerinin aksine sözleşmenin tarafı olan kimseler dışında birtakım kimseleri de sözleşme ilişkisine dahil eder. Bu ise, deniz ticaretinin kendine has özelliklerinden kaynaklanmaktadır.⁸⁴ Şöyle ki, deniz ticaretinin taşıdığı riskler, büyük sermayelerin taşınıyor olması ve bilhassa artan ticaret potansiyeli sebebiyle taşıtanın eşyayı bizzat teslim edememesi, teslim alamaması gibi nedenlerle sözleşmenin tarafı olan taşıyan ve taşıtan ikilisine, yükle ilgili olarak yükleten ve gönderilen karakterleri de eklenmiştir.

⁷⁹ Taşıtanın navlun sözleşmesini bizzat akdetmesinin zorunlu olmadığına; onun adına ve hesabına navlun sözleşmesi akdedilebileceğine ilişkin olarak bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 333; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 32; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 8. Ayrıca Rotterdam Kurallarındaki taşıtan tanımı için bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 32, dipnot 43. Navlun ödeme borcunun taşıtan ve gönderilen sıfatının tek tarafta birleştiği haller haricinde, boşaltma limanında gönderilen tarafından eşyanın teslim alınması ile değiştiği; taşıtanın borçlu sıfatından kurtulduğu yönünde bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 24.

⁸⁰ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 37; Sözer, *Ders Kitabı*, 352; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 333; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 8. Ancak genellikle taşıtanın eşyanın maliki olduğuna ilişkin olarak bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 352; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 32; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 18.

⁸¹ Sözer, *Ders Kitabı*, 352. Taşıtanın, zilyetliği bizzat geçirebileceği gibi kendisini temsil eden yardımcıları ve yükleten vasıtasıyla da bunu yapabileceğine ilişkin olarak bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 352, dipnot 41.

⁸² Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 37; Sözer, *Ders Kitabı*, 352; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 18.

⁸³ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 37-38; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 116.

⁸⁴ Sözer, *Ders Kitabı*, 352.

TTK düzenlemesinde, her ne kadar navlun sözleşmesinin tarafı olmasa da yükle ilgililer başlığı altında yükleten ve gönderilen olmak üzere iki kişinin daha navlun sözleşmesine eklendiği görülmektedir.⁸⁵

1.3.3.1. Yükleten

Yükleten, taşıyan ve taşıtan arasında akdedilmiş olan navlun sözleşmesine dayanarak, taşınacak olan eşyayı gemiye yüklenmek üzere taşıyana teslim eden kişidir.⁸⁶ Yükleten kavramı tıpkı gönderen kavramı gibi ihtiyaca binaen ortaya çıkmıştır. Çoğu kez taşıtan aynı zamanda yükletendir ancak yükün geminin bulunduğu limandan uzak bir şehirden naklediliyor olması, özellikle sık sık partiler halinde ihraç edilen yüklerden olması vb. durumlarda ve FOB ve FAS satışlarda alıcı ve satıcının navlun sözleşmesini akdetme, eşyayı teslim etme durumları gibi hallerde taşıtanın yükü bizzat teslimi mümkün olamayabileceğinden yükleten üçüncü bir kişi de olabilir.⁸⁷

Yükleten, eşyayı taşıtan ile arasındaki hukuki bir ilişkiye dayanarak taşıyana teslim eder ancak bu ilişki iş akdine bağlı değildir.⁸⁸ Zira yükleten, taşıtanın bir müstahdemi değil; taşıtanı temsil eden bağımsız bir kişidir.⁸⁹ Bu sebeple yükleten ve taşıtan arasındaki ilişki iş akdine değil genellikle komisyon, vekalet, alt navlun ve alım-satım akdine dayanmaktadır.⁹⁰ Yükleten, eşyanın tesliminde taşıtanı temsil ettiğinden

⁸⁵ Bu da kanun koyucunun navlun sözleşmesini sadece iki taraf arasında oluşan bir sözleşme olmaktan ayırdığını göstermektedir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 352. Yükle ilgililerin sadece gönderen olmadığı, eşyayı teslim alma hakkını haiz, eşyanın ziya, hasar veya geç tesliminden dolayı taşıyandan tazminat talep etme hakkına sahip olan tüm kişileri kapsadığına ilişkin bkz. Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 27.

⁸⁶ Okay, 15-16; İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 164; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 299; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 24; Sözer, *Ders Kitabı*, 353; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 32; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 8. Teslimin doğrudan doğruya gemiye yapılabileceği gibi taşıyanın yetkili bir temsilcisine de yapılabileceğine ilişkin bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 3.

⁸⁷ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 3; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 38; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 334; Süzel, *Taşıtan ve Yükleten*, 115. Yükleten kavramının denizaşırı satışlarda, eşyayı gemiye teslim eden satıcının bedel ödenene kadar mülkiyeti elinde tutmasına imkan verdiğine ilişkin bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 24; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 335. Ayrıntılı bilgi ve örnekler için bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 353.

⁸⁸ Sözer, *Ders Kitabı*, 353.

⁸⁹ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 38; Sözer, *Ders Kitabı*, 353. Yükletenin bu anlamda taşınacak olan eşyanın zilyedi, eşya üzerinde fiilen tasarruf yetkisi olan kişi olduğuna ilişkin bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 300. Eşyayı taşıtanın emrinde çalışan işçisinin teslim ettiği halde, teslimi yapan üçüncü kişi yükleten sayılmaz. Bu halde taşıtan ve yükleten sıfatları taşıtan üzerinde birleşmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 38; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 16; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 33.

⁹⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 4; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 38; İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 165; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 300; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 335; Sözer, *Ders Kitabı*, 353.

navlun sözleşmesinin akit tarafı durumuna gelmez; onun yetki ve borçları eşyanın teslimi ve gemiye yüklenmesi ile ilgilidir.⁹¹ Bu sebeple taraflar arasında akdedilen navlun sözleşmesini feshetme, değiştirme, yüklemekten kaçınma yetkileri yoktur.⁹²

1.3.3.2. Gönderilen

Gönderilen, taşıyan ve taşıtan arasında akdedilen navlun sözleşmesine dayanarak taşınan eşyayı, varma limanında, kendi adına⁹³ teslim almaya yetkili olan kişidir.⁹⁴ Gönderilen kavramı, uygulamadaki ihtiyaçtan dolayı ortaya çıkmıştır. Zira çoğu zaman malın satışından sonra alıcısına teslimi için taşıma yapıyor olması, taşıtanın varma limanında bulunamayacak olması gibi nedenlerle eşyanın teslim edilmesi için bir gönderilenin belirlenmesi gerekmektedir.⁹⁵

Navlun sözleşmesinde bir gönderilenin bulunup bulunmaması gerektiğine ilişkin görüş birliği yoktur. Bizim de katıldığımız görüşe göre navlun sözleşmesinde gönderilenin bulunması zorunlu değildir.⁹⁶ Zira navlun sözleşmesinde önemli olan eşyanın taşınmasının taahhüt edilmesidir. Taşıyan, sözleşme konusu eşyayı taşıyacaktır; taşınan eşyayı teslim etmek navlun sözleşmesinin zorunlu unsurlarından değildir.⁹⁷ Taşımanın denizde yapılması, bir yerden başlayıp bir yerde bitiyor olması navlun sözleşmesi için yeterlidir. Açık denize boşaltılmak üzere taşınan çöp, fabrika atıkları gibi yüklerin taşınması da navlun sözleşmesi sayılabilecektir. Böyle bir taşımada gönderilene ihtiyaç yoktur. Navlun sözleşmesinin geçerliliği gönderilenin varlığına bağlı

⁹¹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 4; Sözer, *Ders Kitabı*, 354.

⁹² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 4, dipnot 1a. Yükletenin hak ve borçları için ayrıca bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 4; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 9. Benzer şekilde yükletenin taşıyan nezdinde akdi münasebete girmesi ve hak ve borçları için bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 39-41.

⁹³ Kendi hesabına olmasının zorunlu olmadığı yönünde bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 354.

⁹⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 5; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 41; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 19; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 335; Sözer, *Ders Kitabı*, 354, Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 9. Uluslararası konvansiyonlar ve diğer taşıma sözleşmelerindeki gönderilen tanımları ve ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Vural Seven, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 886-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen* (Ankara: Yetkin Yayınları, 2012), 29 vd. Gönderilenin türlerine ilişkin bkz. Serap Amasya, “Deniz Ticaret Hukukunda Gönderilen Kavramı”, İçinde *Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu I*, Editör Cüneyt Süzel (İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2019), 41-42.

⁹⁵ Sözer, *Ders Kitabı*, 354.

⁹⁶ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 42; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 20; İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 166; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 25. Aksi görüş için bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 355; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 20-21. Ancak gönderilenin tayin edilmemesinin nadir olduğu, genellikle gönderilenin tayin edildiğine ilişkin bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 5.

⁹⁷ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 5.

olmadığından, gönderilen sözleşme akdedilirken ya da sonradan belirlenebilir, belirlenmiş olan gönderilen taşıtanın tasarruf hakkı devam ettiği sürede değiştirilebilir.⁹⁸

Gönderilenin eşyayı teslim alma yetkisinin dayanağı, konişmento düzenlenip düzenlenmemesine göre değişmektedir. Şöyle ki, gönderilenin yetkisi, yapılacak olan taşımaya ilişkin konişmento düzenlendiyse, konşimentoya; konişmento düzenlenmediyse taraflar arasında akdedilen navlun sözleşmesine dayanır.⁹⁹ Gönderilenin ödeme yükümlülüğü ise TTK m. 1023'e göre belirlenir.

1.4. Navlun Sözleşmesinin Türleri

1.4.1. Genel Olarak

Sanayi devrimi öncesi, teknolojinin ve piyasaların bu denli gelişmediği devirlerde deniz ticareti güçlü sermayeye sahip sınırlı birkaç firmanın elinde, yelkenli ve hacmi küçük gemilerle yapıyordu.¹⁰⁰ Bir veya birkaç tacirin malları gemiyi doldurabiliyor; gemi sahipleri yük buldukça sabit bir rotaya ve zamana bağlı kalmadan seferlerini düzenliyorlardı.¹⁰¹ Sanayi devriminin etkisi ile gemilerde buharlı makinaların ve pervanenin kullanılmasıyla gemiler rüzgara bağımlı olmadan kurtulmuş; denizaşırı ticaret daha verimli ve hızlı hale gelmiştir.¹⁰² Ayrıca çelik gövdeli daha sağlam ve daha hacimli gemilerin inşası, ufak mal partileriyle denizaşırı ticaret yapan birçok küçük sermayeli tacir ve komisyoncunun ortaya çıkışı, seri imalat ile tüketimden fazla üretim yapılması ve bunların denizaşırı ülkelere satılması, deniz ticaretini başka bir boyuta taşımış ve bahsi geçen mallar gemilerin ufak bir bölümünde bile rahatça taşınır olmuştur.¹⁰³ Bu değişim ile birlikte brokerlar ve donatanlar gazetelerde ve borsada ilan vermek suretiyle tarifeli seferleri başlatmışlar; düzenli gemi seferleri ile hareket ve varma saatleri ayarlamaya başlamışlardır.¹⁰⁴ Bu şekilde çarter sözleşmesinin düzeni değişerek kırkambar adı verilen,

⁹⁸ Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 29.

⁹⁹ Okay, 19; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 300-301; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 335; Sözer, *Ders Kitabı*, 354. Navlun sözleşmesinin üçüncü şahıs lehine bir sözleşme sayıldığına dair bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 5; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 25.

¹⁰⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 6; Selda Ulukaya, *Deniz Ticareti Hukukunda Brokerin Hak ve Yükümlülükleri* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018), 4.

¹⁰¹ Ulukaya, *Brokerin Hak ve Yükümlülükleri*, 4-5. Tacilerin yaptıkları navlun sözleşmesiyle tek başlarına ya da birkaçının bir araya gelmesiyle bir geminin tamamını tuttuklarına ilişkin olarak bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 6.

¹⁰² Ulukaya, *Brokerin Hak ve Yükümlülükleri*, 11.

¹⁰³ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 6; Ulukaya, *Brokerin Hak ve Yükümlülükleri*, 11.

¹⁰⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 6-7; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 26; Ulukaya, *Brokerin Hak ve Yükümlülükleri*, 12.

bir taşımada birden fazla navlun sözleşmesi akdedilmesi ile çok sayıda kişiye ait yüklerin taşındığı yeni bir taşıma tipi ortaya çıkmıştır. Bu anlamda navlun sözleşmesi geminin kullanım şekli itibariyle iki gruba ayrılmaktadır.¹⁰⁵

1.4.2. Çarter Sözleşmesi

Navlun sözleşmesinin tanımına da esas teşkil eden TTK'nın 1138. maddesi incelendiğinde kanun koyucunun çarter sözleşmesini yolculuk çarteri olarak tanımladığı, zaman çarteri sözleşmesini ise navlun sözleşmesi olarak kabul etmeyip ayırdığı görülmektedir. Genel olarak çarter sözleşmesinin tanımını yapmak gerekirse çarter sözleşmesi, taşıyanın navlun karşılığında geminin tamamını ya da bir kısmını ya da muayyen bir yerini tahsis etmek suretiyle denizde eşya taşımayı taahhüt ettiği sözleşme olarak tanımlamak mümkündür.¹⁰⁶

1.4.2.1. Yolculuk Çarteri Sözleşmesi

Yolculuk çarteri sözleşmesi, bir geminin tamamının, bir kısmının veya muayyen bir yerinin, belirli bir veya birkaç yolculuk için ücret karşılığında tahsis edildiği sözleşmedir.¹⁰⁷ Gemi tahsis etmekten maksat ise taşımanın yapılacağı geminin ismen tayin olmasa dahi gemiye ait özellikleriyle ferden tayin olmasıdır.¹⁰⁸ Bu anlamda doktrinde çarter sözleşmesinde taşıma taahhüdünü belirleyen taşıyıcının taşıyacağı eşyadan ziyade sözleşmede belirlenen gemi olduğu görüşü savunulmaktadır.¹⁰⁹ Bu anlamda yükün kararlaştırılan gemi ile taşınması, sözleşmenin asli edimini oluşturmakta ve sözleşmenin tipini belirlemektedir.¹¹⁰

Çarter sözleşmesi geminin tahsis alanına göre çeşitlere ayrılmaktadır. Geminin tamamının taşıtana tahsis edildiği çarter sözleşmesine tam çarter sözleşmesi, geminin bir

¹⁰⁵ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 26.

¹⁰⁶ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 7; İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 166; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 25; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 302-303; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 27. Çarter sözleşmesine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Ender Yalçın, "Çarter Sözleşmelerinin Yeni TTK Açısından Değerlendirilmesi", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2014): 25 vd. Uygulamada kullanılan bazı çarter partiler için bkz. Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 41, dipnot 169.

¹⁰⁷ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 8; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 27; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 329; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 185; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 50; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 41.

¹⁰⁸ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 303. Geminin ismen de tayin olacağına ilişkin bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 27.

¹⁰⁹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 7; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 303; Sözer, *Ders Kitabı*, 361.

¹¹⁰ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 303. Çarter sözleşmesindeki tahsis şartının esaslı ve tanımlayıcı bir unsur olduğuna ilişkin bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 361.

kısmı ya da muayyen bir yerinin taşıtana tahsis edildiği charter sözleşmesi ise kısmi charter sözleşmesidir.¹¹¹

1.4.2.2. Zaman Charteri Sözleşmesi

Zaman charteri sözleşmesi, donatılmış bir geminin, belirli bir süre için denizde eşya taşıma amacıyla gemi maliki veya gemi işletme müteahhidi ile yapılan ve geminin teknik idaresinin gemi maliki veya gemi işletme müteahhidinde kaldığı, karşı tarafın ise ücret karşılığında, gemiyi kullanım hakkını elde ettiği sözleşmedir.¹¹² Bu anlamda charterer kaptan veya gemi adamlarına karşı ticari alanda sınırlı bir talimat yetkisine sahiptir.¹¹³

1.4.3. Kırkambar Sözleşmesi

TTK 'nın 1138. maddesinin yol göstermesi ile kırkambar sözleşmesi, taşıyanın navlun karşılığında ayırt edilmiş eşyayı, denizde taşımayı taahhüt ettiği sözleşme olarak tanımlanmaktadır.¹¹⁴ Kanun koyucunun ayırt edilmiş eşyadan maksadı, neviyle tayin edilmiş eşyadan ziyade ferdiyle tayin edilmiş eşyadır.¹¹⁵ Kırkambar sözleşmesinde charter sözleşmesinden farklı olarak taşıma taahhüdünü belirleyen taşınacak maldır; gemi

¹¹¹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 67; İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 167; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 303; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 329; Sözer, *Ders Kitabı*, 361-362; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 44.

¹¹² Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 304-305. Sözer, *Ders Kitabı*, 362. Zaman charteri sözleşmesinin hukuki niteliği doktrinde tartışmalıdır. Konu hakkında doktrinde üç farklı görüş bulunmaktadır. Zaman chartesi sözleşmesinin gemi kirası sözleşmesi olduğuna ilişkin ilk görüş için bkz. İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 167- 169; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 305-306. Zaman charteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olmamakla birlikte navlun sözleşmesine yakın bir sözleşme olduğuna dair ikinci görüşü için bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 7. Son olarak zaman charteri sözleşmesinin bir navlun sözleşmesi olduğuna dair üçüncü görüş için bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 8; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 13-18; Sözer, *Ders Kitabı*, 363-364; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 21-22. Zaman charteri sözleşmesine ilişkin doktrindeki görüşler ve ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Fehmi Ülgener, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Charteri Sözleşmesi”, *İÜHFM*, Cilt 65, Sayı 2, Yıl 2007, 353 vd. Fransız ve Alman Hukukunda konunun düzenlenişi ile ilgili bkz. Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 43. Her ne kadar zaman charteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olup olmadığı net değilse de yolculuk charteri sözleşmesinden farklı olduğu yönleri ortaya koymak adına zaman charteri sözleşmesi de navlun sözleşmesinin türleri başlığı altında incelenmiştir.

¹¹³ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 8. Zaman charteri ve yolculuk charteri sözleşmesi arasındaki farklar için ayrıca bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 381-382.

¹¹⁴ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 303; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 186; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 51. Tam veya kısmi bir charter sözleşmesine dayanmaksızın yüklenen eşyaya ilişkin sözleşmeler eşyanın miktar ve cinsi ne olursa olsun kırkambar sözleşmesi olacağına ilişkin olarak bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 9. Anglo-Sakson Hukuk sisteminde tam olarak kırkambar sözleşmesini karşılayan bir kavram bulunmadığına ve *bill of lading contract* olarak anıldığına dair bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 37.

¹¹⁵ Parça maldan ne anlaşılması gerektiğine ilişkin ayrıca bkz. İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 169; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 27; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 303-304; Sözer, *Ders Kitabı*, 359; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 330.

belirlenmiş olsa da taşıyan özel izin verilmedikçe güverte haricinde eşyayı geminin dilediği yerinde taşıyabilir.¹¹⁶

1.5. Taşıyanın Sorumluluğu

1.5.1. Genel Olarak

Deniz ticareti hukukunun bilinen ilk düzenlemeleri, deniz ticaretinin kendine has yapısından ve karakteristik özelliklerinden doğan ve zaman içerisinde örf ve adetler ile şekillenen düzenlemelerdir.¹¹⁷ Romalıların denizlerde oldukça geniş bir hakimiyet alanına sahip olması, deniz taşımacılığı ile özel olarak ilgilenmelerine ve bu sebeple hukuk metinlerinde deniz ticaretine ilişkin düzenlemelere geniş yer vermelerine neden olmuştur.¹¹⁸ Zira o tarihlerde deniz ticaretinin oldukça yoğun olduğu bilinmektedir.¹¹⁹

Eski çağlarda bile taşıma taahhüdünün, sadece eşya taşımaktan ibaret olmadığı ve sonucun gerçekleşmesinin tek başına yetmeyeceğini söylemek mümkündür. Şöyle ki, Roma hukukunda dahi taşıyanın, taşınan eşyayı muhafaza etme yükümlülüğü bulunmakta; taşıyan, yükün zıya ve hasarından sorumlu tutulmaktaydı.¹²⁰ Üstelik bu

¹¹⁶ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 9; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 14; İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 169; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 303; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 26. Kırkambar sözleşmesinde taşıyanın, sadece eşyayı gemi ile taşımayı taahhüt ettiği, eşyanın hangi gemide ve nerede taşınacağını beyan etmediği ancak yük ile ilgili yükümlülüklerinin devam ettiğine ilişkin olarak bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 358-359; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 330; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 37. Kırkambar sözleşmesinde TTK m. 1144. madde için ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 330.

¹¹⁷ Deniz ticareti hukukunun Roma Hukuku'nun dışında gelişerek kaynağını deniz örf ve adetlerinin oluşturduğu; bu dala dair ilk yazılı adetlerinin milattan önce 12-13. yüzyıllara dayandığına dair görüşler olmasına rağmen ilk yazılı adetlerin Rodos adetleri olduğu, Roma Hukuku Digesta'sında bahsi geçen Rodos adetlerine yer verildiğine dair bkz. Pınar Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)* (Ankara: Adalet Yayınevi, 2007), 3.

¹¹⁸ Kadir Gürten, "Receptum Nautarum", *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 4/1 (2013): 275-276, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/inuhfd/issue/22407/239832>. Roma Hukukunun denizcilığe ilişkin düzenlemelerinin çoğu, yukarıda bahsedilen örf ve adet kurallarının temelleri üzerine inşa edildiğinden bu düzenlemeler Helen yani eski Yunan izleri taşıyan düzenlemelerdir (Örnekler için bkz. Ernst Hirsch, *Ticaret Hukuku Dersleri 1-2 (İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 2. Baskı, 1946), 736*).

¹¹⁹ Erkan Kurul, "Rhodos Denizcilik Yasaları: Tarihsel Süreç ve Kapsam", içinde *Uluslararası Genç Bilimciler Buluşması II: Anadolu Akdenizi Sempozyumu, 04-07 Kasım 2015*, Editör Tarkan Kahya vd., (Antalya: Koç Üniversitesi, 2015), 519, https://www.academia.edu/36530491/-Rhodos_Denizcilik_Yasalar%C4%B1_Tarihsel_S%C3%BCre%C3%A7_ve_Kapsam

¹²⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 134; Gürten, "Receptum Nautarum", 282; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 22.

sorumluluk taşıyanın kusurunun aranmadığı; ancak mücbir sebeplerin varlığının ispatı ile ortadan kalkan ve taşıtanı korumaya yönelik ağır bir sorumluluktur.¹²¹

17. yüzyıldan itibaren örf ve adet düzeni yerini kanunlaşma faaliyetlerine bırakmış ve bu hareket 19. yüzyılda sanayi devriminin ortaya çıkardığı düzen doğrultusunda hız kazanmıştır.¹²² Gelişen teknolojiyle birlikte ticaret hacminin artması, büyük ve güçlü denizcilik şirketlerinin ortaya çıkması, hacimli gemilerle tarifeli seferler yapılmaya başlanması gibi etkenler denizcilik şirketlerinin taşıtanlara nazaran daha da güçlenmesine ve taşıma sözleşmelerinde belirleyici taraf olmasına neden olmuştur.¹²³ Güç dengesindeki bu eşitsizlik ise denizcilik şirketlerinin birlikte hareket etmesiyle daha da artarak zamanla kendilerinden daha güçsüz konumda olan yük ilgililerine karşı sorumsuzluk şartlarını kabul ettirmelerine kadar varmış, bu anlamda, charter parti ve konşimentolara eklenen sorumsuzluk şartları ile yük ilgililerinin zararlarının tazmini imkansız hale gelmiştir.¹²⁴ Özellikle İngiltere’de başlayan bu eşitsizlik başta deniz tehlikeleri sebebiyle meydana gelen zararlardan doğan sorumlulukta kendini göstermiş; daha sonra yangın, deniz kazaları gibi hallerde de konulmaya başlanmıştır ve bu sayı giderek artmıştır.¹²⁵ Zamanla diğer Kara Avrupa ülkelerindeki taşıyıcılar da sözleşmelere bu şekilde şartlar koymuş ve sorumsuzluk kayıtları tüm dünyada yayılmaya başlamıştır.¹²⁶ Bu eşitsizliğin son bulması

¹²¹ Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt I* (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017), 101; Gürten, “Receptum Nautarum”, 283; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 22. Roma döneminde deniz yolu ile yapılan yolcu ve yük taşımalarında sorumluluğun tarihçesi ve dava hakları için ayrıca bkz. Mehmet Kudret Ayiter, “Receptum Nautarum’un Klasik Hukuktan Sonraki Tekâmülü ve Grenfell 11.108 Papyrus’u”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 12/3 (1955), 321-335, https://doi.org/10.1501/Hukfak_0000001266.

¹²² Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 3-4.

¹²³ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 1; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 3; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 22-23; Ercan Demir, “Deniz Taşımasında Yüke Gelen Zararda Sınırlı Sorumluluk Uygulaması ve İstisnaları”, İçinde *Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu I*, Editör Cüneyt Süzel (İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2019), 66.

¹²⁴ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 169; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 37; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 1; Vural Seven, *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu, Yetkin Yayınları, Ankara, 2003, 31; Barış Günay, Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)* (Ankara: Yetkin Yayıncılık, 2013), 26; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 3-4; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 23; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 34; Şafak Türken, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıyai, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu* (Ankara: Bilge Yayınevi, 2019), 21.

¹²⁵ Okay, 169; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 33.

¹²⁶ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 169. Sorumsuzluk şartlarının varlığı navlun miktarının azaltılmasına sebebiyet vermiş; yük sahipleri bu sebepten dolayı sorumsuzluk kayıtlarına karşı itiraz etmemiş, ortaya çıkan zararları sigorta şirketinden karşıladıkları için sessiz kalmışlardır. Ancak bu durum taşıtanlardan ziyade konşimentolara dayanarak işlem yapan bankalar ve sigortacıları olumsuz etkilemiş ve sorumsuzluk şartlarına karşı en büyük çaba yükle ilgililer ve bu camiadan gelmiştir (Bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 169).

ve menfaat dengesinin sağlanarak riskin paylaştırılması için aşağıda ayrıntılı bir şekilde açıklanacak olan birtakım uluslararası düzenlemeler yapılmıştır.

1.5.2. Uluslararası Düzenleme ve Konvansiyonlarda Taşıyanın Sorumluluğu

1.5.2.1. Harter Act¹²⁷

19. yüzyıldaki birtakım değişikliklerle navlun sözleşmesinde çarter parti ve konşimentolara taşıyan lehine konan sorumsuzluk şartları ile bozulan menfaat dengesinin yeniden sağlanması ve riskin paylaştırılması amacıyla hazırlanan ilk uluslararası düzenleme Amerika Birleşik Devletleri'nde 1893 tarihinde yapılan Harter Kanunu'dur.¹²⁸

Bu kanun ile taşıyanın sorumluluğu emredici hükümler altına alınmış ve kanuna aykırı olarak konulan her türlü kayıt ve şart batıl kabul edilmiştir.¹²⁹ Bunun yanında Kanun, taşıyanın yüke özen göstermesini, bilhassa malın yükleme, istif, muhafaza gibi hallerde gerekli özeni göstermesini, malı iyi halde teslimini ve geminin yola, yüke, denize elverişli halde olmasını düzenlemektedir.¹³⁰ Bu anlamda Kanun, taşıyanın ticari özellikteki kusur ve ihmallerinden kaynaklanan zararlardan sorumlu olacağını; aksi olarak geminin sevki ve idaresindeki kusur ve ihmallerden kaynaklanan zararlardan ise yükle ilgilinin sorumlu olacağını düzenlemektedir.¹³¹

¹²⁷ Her ne kadar Harter Kanunu, uluslararası hukuk ifade eden bir konvansiyon olmasa da kabulünden sonra yapılan konvansiyonlar ve akdedilen sözleşmelere temel nitelik taşıdığından inceleme konusu yapılmıştır.

¹²⁸ Akan ise Harter Act'i sadece taşıyanın menfaatlerini korumaya yönelik olarak getirilen düzenlemelere karşı bir isyan olarak nitelendirmektedir; (bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 6). Sorumsuzluk kayıtlarına karşı ilk tepkinin ABD'den gelmesinin ve konunun emredici hükümlerle düzenlenmesinin asıl nedeni o tarihlerde ABD'nin ticaret filosunun zayıf olması ve ithalat-ihracat sektöründe yabancı gemilerle iş yapmasıdır (Bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 170; Demir, "Sınırlı Sorumluluk", 66). Böyle bir düzenleme yapmanın neden gerekli olduğuna dair bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 2, dipnot 5. Harter Kanunu'nun ilk şekli ve yapılan değişiklikler için ayrıca bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 170, dipnot 633. Her ne kadar ilk uluslararası düzenleme Harter Act olsa da bu kanundan önce yapılan konferanslar ve yapılan konşimentolar için bkz. Ülgener, *Sorumluluk Halleri*, 31-32.

¹²⁹ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 89-90; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 170; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 1; Kübra Yetiş Şamlı, *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı* (İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2008), 103; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 34. Harter Act'in amacının taşıyanın sorumluluk sahasını konşimentolara konacak kayıtlar ile daraltmaktan ziyade, tam tersine sorumluluğun kapsamını genişletmek olduğuna dair bkz. Ülgener, *Sorumluluk Halleri*, 32. Akan ise Harter Act'in amacını taşıyanın sorumsuzluk klotlarını kullanarak sorumluluktan kurtulmasını kısıtlamak olarak değerlendirmiştir (bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 11). Ayrıca ek uzlaştırma metnine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 11-12, dipnot 36/38.

¹³⁰ Kanunun içerdiği diğer düzenlemeler için ayrıca bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 170.

¹³¹ Ülgener, *Sorumluluk Halleri*, 32.

Kanun, taşıyanın sorumluluğuna dair düzenlemeleri yaparken birtakım sorumsuzluk hallerinin varlığını da kabul etmiştir. Şöyle ki, yapılan düzenlemeye göre fırtına, geminin karaya oturması gibi deniz tehlikeleri, korsanlık ve diğer deniz haydutluğu fiilleri ve ayaklanmalar taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldırmaktadır.¹³²

Harter Kanunu, uygulamaya dahil olduktan sonra birçok ülkeyi etkilemiş ve ABD'den sonra Avustralya, Yeni Zelanda ve Kanada tarafından da benimsenerek zamanla birtakım değişikliklere uğramış ve 1936 tarihli Milletlerarası Brüksel konvansiyonuna uydurulmaya çalışılmıştır.¹³³

1.5.2.2. La Haye Kuralları

Harter Kanunu'nun etkisiyle 1921 yılında, İngiltere'de bu kanuna paralel olarak bir düzenleme yapılmasına karar verilmiş ve International Law Association (ILA) tarafından Lahey'de bir kongre düzenlenerek bu kongrede doktrinde Lahey Kuralları olarak anılan birtakım kurallar kabul edilmiştir.¹³⁴ Kabul edilen kurallar deniz yolu ile yük taşıma ilişkisindeki tarafların menfaatlerini dengeli hale getirerek taşıyanın lehine olarak düzenlenen sorumsuzluk kayıtlarını sınırlamayı hedeflemiştir.¹³⁵

Bu kurallarla, taşıyanın, malların gemiye yüklenmesinden boşaltılmasına kadar geçen sürede, yükte meydana gelecek ziya ve hasardan sorumlu olacağı, ancak sorumluluğun charterpatilerde belirtilmek kaydıyla yükleme öncesi ve boşaltma sonrası için de kabul edilebileceği düzenlenmiştir.¹³⁶ Ayrıca taşıyanın gemiyi, denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmaktaki özen yükümü ve malların yükletilmesi, istifi,

¹³² Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 33.

¹³³ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 89; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 171; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 33.

¹³⁴ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 171; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 33; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 2; Gündüz Aybay ve Kerim Atamer, "Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sorumluluğu", *İçinde Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI: Bildiriler-Tartışmalar*, (Ankara: Haluk Konuralp, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1989), 237-238; Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluk*, 104; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 35.

¹³⁵ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 33; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 2; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 24. Bunun yanında sorumluluğun sınırlandırılması, taşıyanın ödemesi gereken tazminatın kapsamı, meydana gelen zararın ihbarı, uygulanacak zamanaşımı ve ispat gibi konularda Harter Act herhangi bir düzenleme yapmadığı için bu ihtiyaçların karşılanması da hedeflenmiştir (bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 12).

¹³⁶ Charterpartilere konacak böyle bir kaydın taşıyana eşyayı zilyetliğinde bulundurduğu süre içerisinde Lahey Kurallarında yer alan tüm sorumsuzluk klostlarına ve sorumluluğun sınırlandırılması sistemine başvuru imkanı vereceğine dair bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 8-9. Bunun yanında 10. Maddedeki düzenlemenin açık olmaması nedeniyle Lahey Kurallarının ne zaman uygulanacağı hususunda ihtilaflar olduğu ve buna ilişkin yargı kararları için bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 7-8.

taşıması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında gerekli dikkati göstermesi gerektiği gibi taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerin yanında Harter Act'te olduğu gibi birtakım durumlarda sorumsuzluk hallerinin varlığı kabul edilmiş ve ispata ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir.¹³⁷ Bunun yanında sorumluluğu eşyanın zıya ve hasara uğraması ile sınırlandırarak gecikme nedeniyle meydana gelen zararları düzenleme kapsamı dışında bırakmıştır.¹³⁸ Lahey Kurallarının düzenlediği taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler incelendiğinde, kusur sorumluluğu esasına dayalı bir sistemin kabul edildiği görülmekte; taşıyan hem kendi kusurlarından hem de kendi adamlarının kusurlarından dolayı meydana gelen zararlardan sorumlu olmaktadır.¹³⁹

Kongrede alınan kararlar bağlayıcı özelliğe sahip olmadıklarından tavsiye niteliğinde kalmış ve uluslararası alanda istenen amaç elde edilememiştir.¹⁴⁰ Lahey Kuralları ile istenen amaç elde edilemeyince uluslararası ticarete ilişkin hukuki bir rejim oluşturmak ve bunun bağlayıcılığını sağlamak amacıyla 1924 tarihinde Brüksel'de Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme kabul edilmiştir.¹⁴¹ Bu sözleşme, temelini 1921 tarihli Lahey Kurallarından alması nedeniyle doktrinde Lahey Kuralları olarak anılmakta ve ilk uluslararası konvansiyon olma niteliğini taşımaktadır.¹⁴²

Yapılan değişiklikler neticesinde geminin sevk ve diğer teknik idaresindeki kusurlardan taşıyanın sorumlu olmadığı, ancak taşıyanın ticari kusur ve geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklı zararlardan ise emredici olarak sorumlu olacağı

¹³⁷ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 9; Seven, *Sorumluluk*, 34. Taşıyan, tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu dikkat ve özeni gösterdiğini; ancak eksikliğin yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilmemiş olduğunu ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecek; teknik kusurdan ve yangından dolayı meydana gelen zararlardan ise şahsi kusuru olmadıkça sorumlu tutulamayacaktır. Buna ilişkin ispat külfeti ise taşıyana yüklenmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 9-10.

¹³⁸ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 10.

¹³⁹ Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 123. Zira bu halde, taşıyanın yüke özen borcunun ihlalinin söz konusu olduğuna ilişkin olarak bkz. Ebru Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukukuna Etkisi*, (İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008), 8; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 38-39.

¹⁴⁰ Ülgener, *Sorumluluk Halleri*, 33; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 2; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 24; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 35.

¹⁴¹ Ülgener, *Sorumluluk Halleri*, 33; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 2; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 3-4; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 24; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 35.

¹⁴² Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 2; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 4; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 24-25. Bu çalışmada Lahey Kuralları ile kastedilen 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme'sidir.

kayıt altına alınmıştır.¹⁴³ Antlaşmanın 10. maddesindeki düzenleme gereği Lahey Kuralları, sadece konişmentolu taşımalara uygulanmaktadır. Doktrinde bunun sebebi meşru konişmento hamili olan üçüncü kişilerin sorumluluk kayıtlarına karşı korunması olarak açıklanmaktadır.¹⁴⁴

Lahey Kurallarının kabulünde, imza eden devletlere konvansiyonu doğrudan kanun kuvveti vererek uygulayabilme hakkı tanınmasının yanında, devletlerin konvansiyon hükümlerine aykırı düşmemek şartıyla maddeleri değiştirerek iç hukuklarına alabilmelerine de müsaade edilmiştir.¹⁴⁵ Bu şekilde Lahey Kuralları birçok devlet tarafından aynen ya da bazı değişikliklerle kabul edilerek iç hukuk sistemlerine dahil edilmiştir. Türkiye, Lahey Kurallarını oldukça istinai bir tutumla iki kez hukuk sistemine almıştır.¹⁴⁶ Bunlardan ilkinde, 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanunla Lahey Kuralları aynen onaylanmış¹⁴⁷; 04.01.1956 tarihi itibarıyla de ilgili konvansiyon orijinal haliyle Konvansiyon hükümleri ülkemizde yürürlüğe girmiştir. Daha sonra ise 29.06.1956 tarihli Ticaret Kanunumuzda ise Almanya'nın 10.08.1937 tarihli Kanunundan aktarılmak suretiyle Konvansiyon hükümleri bu değişiklikler çerçevesinde iç hukukumuzda tatbik edilmiştir.¹⁴⁸ Böylece ikinci kabulde Konvansiyonun temel prensipleri Alman Ticaret Kanunundan iktibas yolu ile 6762 sayılı eski Türk Ticaret

¹⁴³ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 5; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 25.

¹⁴⁴ Fahman Tekil, *Deniz Hukuku Uluslararası Konvansiyonlar* (İstanbul: Tekil Neşriyat, 1987), 352-354; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 36.

¹⁴⁵ Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 114. Doktrinde Lahey Kurallarının bir çok devlet tarafından onaylanmasına rağmen, böyle bir imkan vermesi hasebiyle ulusal kaynaklarda taşıyanın sorumluluğuna ilişkin farklı düzenlemelere sebebiyet verdiği; bu anlamda denizde eşya taşıma hukuku alanında bir birlik sağlamaktan ziyade benzerlik sağladığına ilişkin görüş bulunmaktadır (Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 382; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 7; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 5; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 27).

¹⁴⁶ Kanada Federal Mahkemesi'nin 29.11.1999 Tarihli, T-38-96 Dosya Numaralı, Barzelex Inc. - Ebn Al Waleed Kararı'nda bu durum "*Türkiye, oldukça istisnai bir tutumla, Lahey Kuralları'nı iki kez hukuk sistemine almış bulunmaktadır. Türk Parlamentosu başlangıçta 14 Şubat 1955'te Lahey Kuralları'nı, 1925 Brüksel Andlaşmasında kabul edildikleri şekilde onaylayarak yürürlüğe sokmuştur. Her iki bilirkişi söz konusu yasama işlemi neticesinde, Lahey Kuralları'nın orijinal şekli ile o tarihte Türk iç hukukunun bir parçası haline geldiğinde ittifak etmiştir. Buna rağmen Türk Parlamentosu müteakip 1956 yılında Türk Ticaret Kanunu'nda değişiklik yapmıştır. Her iki bilirkişi Türk Ticaret Kanunu'ndaki bu değişikliğin, Lahey Kuralları'nın özünü adapte etmiş bulunan 1937 tarihli Alman Ticaret Kanunu'nun bazı maddelerinin Türkçe'ye tercüme edilmek sureti ile Türk Ticaret Kanunu'na alındığında ittifak etmişlerdir.*" şeklinde ifade edilmiştir. Karar metni için bkz. Ateş, *La Haye Konvansiyonun Türk Hukukuna Etkisi*, 53-65.

¹⁴⁷ Lahey Kurallarının yayınlandığı 22.02.1955 tarihli ve 8936 sayılı Resmi Gazete için bkz. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8937.pdf>

¹⁴⁸ Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 21; Nihal Pamuk, "Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi", (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, İstanbul, 2011), 85; Kanada Federal Mahkemesi'nin 29.11.1999 Tarihli, T-38-96 Dosya Numaralı, Barzelex Inc. - Ebn Al Waleed Kararı.

Kanununa alındığından, Türk Hukukunda konvansiyonun maddeleri aynen kabul edilmeyip¹⁴⁹ Almanya'nın yapmış olduğu değişikliklerle kanunlaştırılmıştır.¹⁵⁰ 6102 sayılı TTK'da ise ilgili bölümler Lahey Kurallarının eksik bölümlerinin ileride açıklanacak olan 1978 tarihli Hamburg Kuralları ile tamamlanması ile düzenlenmiştir.¹⁵¹

1.5.2.3. Visby Kuralları

Lahey kuralları ilerleyen süreçte denizcilik ve ulaştırma sektörünün hızına bağlı olarak güncelliğini yitirmiş ve bu kurallar ekonomik ve teknolojik gelişmeler karşısında çözüm üretmez hale gelmiştir.¹⁵² Bilhassa düzenlemelerin konteyner taşımacılığında yetersiz kalması, zararı ihbar süresinin kısıtlılığı, koli-parça başına belirlenen sorumluluk sınırının enflasyon sebebiyle değerini kaybetmesi gibi aksaklıklar Lahey Kurallarının değişmesini zorunlu hale getirmiştir.¹⁵³

¹⁴⁹ Doktrinde Türkiye'nin Lahey Kurallarını aynen mi yoksa değiştirilerek mi aldığına dair görüş birliği bulunmamaktadır. Türkiye'nin Lahey Kurallarını aynen yürürlüğe koyduğuna ve bu sebeple sözleşme hükümlerinin doğrudan uygulanacağına ilişkin görüş için bkz. Hakan Karan, "Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği", İçinde *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVII: Bildiriler-Tartışmalar*, editör Sema Taşpınar, (Ankara, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 2000), 227, 235; Kerim Atamer, "1924 Brüksel Sözleşmesi'nin Hükümleri, Türk Ticaret Kanunu'na Aynen Alındı mı?", İçinde *Gündüz Aybay Armağanı*, editör Rona Aybay (İstanbul: Aybay Yayıncılık, 2004), 202. Lahey Kurallarının Türk Hukukuna değiştirilerek alındığı, bu sebeple eTTK'daki şekliyle uygulanabileceğine ilişkin görüş için bkz. Emine Yazıcıoğlu, "Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu", İçinde *Deniz Hukuku Dergisi Gündüz Aybay'ın Anısına*, Yıl: 5, Sayı: 1-4, Beta Yayınları, İstanbul, 2002, 55. Konuya ilişkin tüm görüşler ve yazarın kişisel değerlendirmesi için ayrıca bkz. Atamer, *Deniz Ticareti I*, 267-271; Muharrem Gençtürk, "Lahey (Brüksel) Kurallarının Uygulama Alanı ve Türkiye'nin Lahey Kurallarına Taraf Olma Şekli", *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, I/I (2006), (E.T.:08.12.2021), 201-208, https://hukukdergi.erciyes.edu.tr/Dosyalar/YIL_2006_CILT_1_SAYI_1.pdf Bunun yanında 6102 sayılı TTK Gerekçesinde durum değerlendirilerek Anayasamızın 90. maddesi gereği, milletlerarası Anlaşma niteliğindeki LK hükümlerinin, Kanun hükümlerine nazaran öncelikli olduğu vurgulanmıştır (Bkz. TTK Gerekçesi, 323-324. Kanaatimizce milletlerarası niteliği göz önüne alındığında, milletlerarası taahhüt dikkate alınarak LK m. 10 düzenlemesi gereğince LK'nın uygulanma alanına giren durumlarda Konvansiyon hükümleri uygulanmalıdır. Bu sebeple gerek 6762 sayılı eTTK gerekse 6102 sayılı TTK hükümlerinin muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin düzenlemeleri dar bir alanda uygulama alanı bulmaktadır.

¹⁵⁰ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 5; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 25.

¹⁵¹ TTK Gerekçesi 324, Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 31, dipnot 71.

¹⁵² Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 33; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 2; Seven, *Sorumluluk*, 35; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 28.

¹⁵³ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 33-34; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 2-3; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 383, dipnot 508; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 28; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 39. Konteyner taşımacılığının gelişimi için ayrıca bkz. Ezgi Hepgülerler, *Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu* (Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2011), 48-49.

Comite Maritime International (CMI) Genel Kurulu tarafından Lahey Kurallarının uygulama alanının genişletilmesi ve değişiklik gerektiren hususların incelenmesi amacıyla 15.06.1963'te bir taslak hazırlanmış ve akabinde 1968 yılında Brüksel/Visby'de yapılan diplomatik konferanslar neticesinde, doktrinde Visby Kuralları olarak adlandırılan "Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol" kabul edilmiştir. Protokol on devletin tasdiki ile 23.06.1977 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Visby Kuralları, Lahey Kurallarının aksayan yönlerini değiştirmek amacıyla yapıldığı ve denizde eşya taşıma hukukuna ilişkin elde edilen yeknesaklığın bozulmasından endişe edildiği için sınırlı bir alanla kalmış ve yüke gelen zıya ve hasara ilişkin kurallarda değişiklik yapmamıştır.¹⁵⁴

Yapılan değişikliklerle, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında birden fazla alternatife yer verilmiştir. Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin ilk alternatifte koli-parça başına sorumluluğun birimi değiştirilerek sınırı yükseltilmiş; ikinci alternatifte ise kilo başına belirli bir meblağ öngörülmüştür.¹⁵⁵ Böylelikle yapılan değişiklikle, sorumluluk rejimi muhafaza edilmiş; ancak sorumluluk tutarını yeniden belirlenerek uygulamada ortaya çıkan sorunlara çözüm üretilmeye çalışılmıştır.¹⁵⁶ Ayrıca konvansiyon ile hak düşürücü sürenin belirlenmesi, konişmentonun ispat kuvveti, sorumluluğun üst sınırı, sorumluluğun sınırlandırılması hakkının kaybı ve tazimatın hesaplanmasına ilişkin düzenlemeler yapılmıştır.¹⁵⁷ Bunun yanında konvansiyonun uygulanma alanına ilişkin düzenlemeler de yapılmış; ancak bu konvansiyon Lahey Kurallarına taraf olan her devlet tarafından kabul edilmediği için istenen amaç gerçekleşmemiştir.¹⁵⁸

¹⁵⁴ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 34, dipnot 49; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 3; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 7; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 26.

¹⁵⁵ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 34. Bu düzenlemenin, yükletenin eşyanın cins ya da değerini yükleme başlamadan önce bildirmemiş veya bildirmiş olmasına rağmen bu beyanın konişmentoya yazılmamış olması halinde söz konusu olduğuna ilişkin olarak bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 10.

¹⁵⁶ Seven, *Gönderilen*, 35; Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluk*, 105; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 121; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 41. 1924-1968 yılları arasında taşınan yüklerinin değerinin önemli ölçüde artmasının sorumluluk sınırının değişmesinde etkili olduğuna dair bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 7.

¹⁵⁷ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 4, dipnot 11; Seven, *Sorumluluk*, 36; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 7; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 6.

¹⁵⁸ Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 115. Lahey Kurallarının 10. maddesinin açıkça düzenlenmediğinden Visby Kurallarının bu ihtilafı gidermek üzere, konişmentonun bir akit devlet ülkesinde düzenlendiği ya da yükleme limanının bir akit devlet ülkesinde bulunduğu veya konişmentoda Lahey/Visby Kurallarının geçerli olduğu bir devlet hukukunun belirtilmesi durumunda farklı iki devlet limanları

Taşıyanın sorumluluğu bakımından Visby Kurallarının getirdiği önemli değişikliklerden biri de taşıyanın temsilcilerinin de zararın meydana gelmesinde kasıtlı hareket etmedikleri takdirde Lahey Kurallarında düzenlenen taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldıran gerek mutlak gerek muhtemel sorumsuzluk hallerinin korumasından yararlanabilmeleridir.¹⁵⁹

Türkiye Visby Kurallarını onaylamamış ancak 6102 sayılı TTK'nın hazırlık safhasında Visby Kuralları ve Özel Çekme Hakkı Protokolleri de dikkate alınarak yapılan yenilikler tasarıya dahil edilmiştir.¹⁶⁰

1.5.2.4. Hamburg Kuralları

Lahey Kurallarının tadili amacıyla yapılan Visby Kuralları yukarıda bahsedildiği üzere dar bir çerçevede kalmış ve uygulamadaki aksaklıklara çözüm olmayarak kendisinden beklenen amacı yerine getirememiştir.¹⁶¹ Bu sebeple Lahey Kurallarının geniş bir şekilde elden geçirilmesi ve modern deniz taşımacılığının gereksinimlerini

arasında Lahey/Visby Kurallarının uygulanacağı hüküm altına alınmıştır. Ayrıntılı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 17; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 8.

¹⁵⁹ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 10. Visby Kuralları ile yapılan tüm değişiklikler için ayrıca bkz. Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 41-44; Demir, "Sınırlı Sorumluluk", 69.

¹⁶⁰ "Türkiye, "Konişmentolara Müttaallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Miletlerarası Andlaşma"nın (Brüksel, 25/08/1924) (1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi) tarafıdır. Bu sözleşme, 1968 ve 1979 yıllarında tadil edilmiştir. Ayrıca 1978 yılında Hamburg'da yeni bir sözleşme kabul edilmiştir (1978 tarihli Hamburg Kuralları). Halen milletlerarası kuruluşların (CMI ve UNCITRAL gibi) katkısı ile yeni bir sözleşme hazırlanmaktadır. Türkiye 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesine 1955 yılında taraf olduğu gibi, ayrıca bu Sözleşmenin hükümleri 6762 sayılı Kanuna da işlenmiştir. Bu itibarla, 1968 ve 1979 yılında Brüksel Sözleşmesinde Visby ve Özel Çekme Hakkı Protokolleri ile yapılan yeniliklerin Tasarıya alınması uygun görülmüştür. 1978 tarihli Hamburg Kuralları da Türk hukuku açısından gereksinimleri karşılayabilecek yeni bazı hükümler ihtiva etmektedir. Bunlardan 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi sistemine aykırı olmayan bazılarının da milli hukuka kazandırılması kararlaştırılmıştır." (TTK Gerekçesi, 1138 ilâ 1271 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar, 307). "Tasarıda, 6762 sayılı Kanunun taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri, 1979 tarihli ÖÇH Protokolü ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesi esas alınarak ve bu Sözleşme ile tam bir uyum sağlanarak yeniden düzenlenmiştir. Bu hükümlerde mevcut eksiklikler ve yoruma açık hususlar ise, on yıllık bir emeğin ürünü olan ve daha modern ilişkileri hesaba katan 1978 tarihli Hamburg Kurallarından alınmak suretiyle Tasarı tamamlanmıştır." (TTK Gerekçesi, 1138 ilâ 1271 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar, 324).

Almanya da benzer şekilde Visby Kurallarını onaylamamış ancak 1986 tarihli Kanun ile bu protokolün getirmiş olduğu yenilikleri iç hukuk sistemine dahil etmiştir (bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 7, dipnot 25).

¹⁶¹ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 4; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 8; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 27. Lahey Kuralları ve Visby Protokolüne dair uluslararası arenada yapılan eleştiriler için bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 14-15. Bunun yanında Asya ve Afrika kıtalarına deniz yoluyla kargo taşınmasına dair eğilim, II. Dünya Savaşı'nın meydana getirdiği güç dengesindeki değişimler, ekonomik ve teknik gelişmelerdeki hız gibi deniz ticaretini farklı bir yöne taşıyan birçok yenilik karşısında Lahey Kuralları çağın gerisinde kaldığı yönünde bkz. Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 62-63.

karşlamak amacıyla yeni bir konvansiyonun yapılması söz konusu olmuştur.¹⁶² United Nations Comission on International Trade Law (UNCITRAL) tarafından yeni bir taslak oluşturularak bu taslak 1978 yılında Hamburg'ta "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi" adı ile kabul edilmiştir. Literatürde Hamburg Kuralları olarak adlandırılan Sözleşme 01.11.1992 yılında yürürlüğe girmiştir.

Doktrinde, Hamburg Kurallarının, taşıyan ve gönderen arasında yeni bir uzlaşma ortamı oluşturduğu savunulmaktadır.¹⁶³ Şöyle ki, Hamburg Kuralları çarter sözleşmeleri hariç deniz üzerinde yapılan tüm taşıma sözleşmelerini kapsadığından Lahey Kurallarının sadece konişmentolu taşımalarda geçerli olacağına ilişkin sınırlı düzenlemesini ortadan kaldırmıştır.¹⁶⁴ Bu da sözleşmenin uygulama alanını genişleteceğinden kanaatimizce de Hamburg Kuralları taraflar arasındaki uzlaşma ortamını farklı bir boyuta taşımıştır.

Hamburg Kuralları ile daha önceki uluslararası konvansiyonlardan farklı olarak büyük ölçüde Kara Avrupası Hukukunun sözleşmesel sorumluluk sistemi benimsenmiştir.¹⁶⁵ Hamburg Kuralları taşıyanın sorumlu olduğu süreyi Lahey Kurallarından daha uzun olarak düzenlemiş ve sorumluluğu limandan limana¹⁶⁶ olacak şekilde genişletmesinin yanında taşıyanın sorumluluğunu kusur karinesi temelinde düzenlemiştir.¹⁶⁷ Ayrıca Lahey Kurallarından farklı olarak sevk ve idare kusuruna yer

¹⁶² Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 35; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 5; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 8.

¹⁶³ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 21.

¹⁶⁴ Hamburg Kuralının çarter sözleşmesindeki uygulama alanı için ayrıca bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 21-22. Tekil, denizde yük taşıma ve gemi kira sözleşmeleri arasındaki ayırmadan dolayı çarter sözleşmesinin bu bağlam dışında tutulduğu; ancak Hamburg Kurallarında tanımlanan navlun sözleşmesinin çarter sözleşmesini de kapsadığı görüşündedir (Bkz. Tekil, *Konvansiyonlar*, 164 vd.). Aksi görüş için bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 25-26.

¹⁶⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 130; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 66; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 65. Bu konvansiyonda Lahey Kurallarının aksine taşıyanın yüke gelen zıya ve hasar ile teslimdeki gecikmeden sorumlu olduğu belirtilmiş; taşıyanın gemiyi denize, yüke ve yola elverişli bulundurma yükümlülüğü ve yüke özen gösterme yükümlülüğünden ayrıca bahsedilmemiştir (Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 45; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 68; Ateş, *La Haye Konvansiyonunun Türk Hukukuna Etkisi*, 15; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 129).

¹⁶⁶ Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 34; Rotterdam Kurallarının aksine Hamburg Kurallarının yalnızca deniz yolu ile yapılan taşımalarda hüküm ifade edileceği; diğer taşıma türleri ve içsu yollarındaki taşımalarda bu kuralların uygulanamayacağına ilişkin bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 26-28. Ayrıca karma taşımalarda hangi anda Hamburg Kurallarının uygulanıp sonlanacağına dair bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 34-37; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 42-43.

¹⁶⁷ Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin süreye dair yapılan eleştiriler için bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 22, dipnot 80. Hamburg Kurallarına göre taşıyan, yükleme, taşıma ve boşaltma limanlarında yükü muhafaza altına aldığı durumlarda, yükte meydana gelecek zararlardan sorumlu olacaktır. Bu da sorumluluk anlamında taşıtan lehinde bir yeniliktir. Bunun yanında Hamburg Kurallarındaki taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerin temelini oluşturan kusur karinesi için ayrıca bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 23.

vermeyerek eşyayı gecikme olmadan teslim etme yükümlülüğü getirmiştir.¹⁶⁸ Buna ek olarak kaybolan yük durumunda taşıyanın sorumluluğun ne olacağına, hangi anda yükün kaybolmuş sayılacağına, güverte yükünde taşıyanın sorumluluğuna ve fiili taşıyan kavramına yer verilmiştir.¹⁶⁹ Hamburg Kurallarında da daha önceki uluslararası konvansiyonlarda olduğu gibi sorumsuzluk hallerine ilişkin düzenlemeler söz konusudur.¹⁷⁰ Bunun yanında sorumluluğun üst sınırı Lahey/Visby Kurallarından yüksek tutularak üst sınırın tespitinde koli-parça esasına ek olarak ağırlık esası da getirilmiştir.¹⁷¹ Düzenlemeler incelendiğinde Hamburg Kurallarında taşıyanın sorumluluğunun daha da ağırlaştırılmış olduğu görülmektedir.¹⁷² Hamburg Kurallarının kabulünde Lahey Kurallarının aksine çekince koyma hakkı bulunmadığından devletlerin sözleşme maddelerinde herhangi bir değişiklik yapma hakları bulunmamaktadır.¹⁷³

Türkiye Sözleşmenin tarafı olmamasına rağmen 6102 sayılı TTK'da taşıyanın sorumluluğu, sorumluluktan kurtulma halleri, sorumsuzluk şartları ve sorumluluğun sınırlandırılması hakkına ilişkin yapılan düzenlemelerin Hamburg Kurallarına paralel olduğu görülmektedir.¹⁷⁴

1.5.2.5. Rotterdam Kuralları

Hamburg Kuralları modern ihtiyaçları karşılamakta güçsüz kalınca yeterli ilgiyi görememiş; tahmin edilen katılım gerçekleşmemiştir.¹⁷⁵ Hali hazırda akdedilmiş olan uluslararası konvansiyonlar ise imza devletleri arasında bütünlük olmaması, farklı

¹⁶⁸ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 74; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 22-23; Seven, *Sorumluluk*, 38.

¹⁶⁹ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 74; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 22-23; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 144. Ancak Hamburg Kuralları da diğer uluslararası konvansiyonlarda olduğu gibi navlun sözleşmesinin hiç ifa edilmediği hallerde sorumluluğun ne olacağına ilişkin düzenleme yapmamıştır (Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 66).

¹⁷⁰ Hamburg Kuralları, Lahey Kurallarından farklı olarak sorumsuzluğa ilişkin ayrıntılı listelemen zıyade 5. maddesinde birkaç kalem ile bunu sınırlandırmıştır. Bu durum doktrinde Hamburg Kuralları ve Lahey Kuralları arasındaki temel farklardan sayılmaktadır (Bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 384).

¹⁷¹ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 24; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 146.

¹⁷² Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 9; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 9; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 28.

¹⁷³ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 20; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 115. Böylelikle akit devletler arasında bir yeknesaklık sağlanması hedeflenmiştir.

¹⁷⁴ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 26-29. Bunun yanında Hamburg Kurallarını benimsemeyen ABD ve İngiltere gibi devletlerin tasdikten kaçınma nedenleri için bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 25-26.

¹⁷⁵ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 8. Hamburg Kurallarına getirilen eleştiriler için bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 7-12; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 24-26; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 28-29.

uygulamalara sebebiyet vermesi nedenleriyle ihtilaflara sebebiyet vererek tam bir yeknesaklık sağlayamamıştır.¹⁷⁶ Bunun üzerine UNCITRAL ve CMI tarafından yeni bir konvansiyon taslağı hazırlanmış ve bu taslak 23.09.2009 tarihinde Rotterdam’da “Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Andlaşması” adı ile kabul edilmiştir.¹⁷⁷

Lahey Kurallarında taşıyanın sorumluluğunun eşyanın yüklenmesi ve boşaltılması anı arasında olduğu prensibi Hamburg Kurallarında genişletilerek limandan limana prensibine dönüşmüştür.¹⁷⁸ Rotterdam Kurallarında ise kapıdan kapıya taşımalar da sorumluluk alanına dahil ederek farklı taşıma türleri kullanılsa dahi taşımanın tamamı bakımından Sözleşme uygulanabilir hale getirilmiştir.¹⁷⁹ Bunun yanında, Rotterdam Kurallarının, geminin, taşıyanın, ifa eden tarafların, taşıtanın, alıcının ya da ilgili başka

¹⁷⁶ Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 69. Özellikle konteyner taşımacılığının ilerleyişi, karma sözleşmeler ile birden fazla taşıma türünün iç içe geçmesi, elektronik haberleşme araçlarının kullanılması ve piyasaların küreselleşmesi gibi ihtiyaçlar da yeni bir düzenleme ihtiyacını beraberinde getirmiştir (Bkz. Kara, *Rotterdam Kuralları*, 1-2; Nil Kula Değirmenci, “Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler İle Karşılaştırmalı Bir İnceleme”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2/1 (2010): 87, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/deudfd/-issue/4586/62775>. Rotterdam Kurallarının hazırlanmasındaki tüm amaçlar ve buna dair görüşler için ayrıca bkz. Kara, *Rotterdam Kuralları*, 23-32.).

¹⁷⁷ Türkiye şu an için sözleşmenin tarafı değildir.

¹⁷⁸ Doktrinde bu an Lahey Kurallarında *tackle to tackle*, Hamburg Kurallarında *port to port*, Rotterdam Kurallarında ise *door to door* olarak ifade edilmektedir (Bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 7, dipnot 13; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 29, dipnot 66).

¹⁷⁹ Kara, *Rotterdam Kuralları*, 45 vd.; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 15; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 29-30; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 6. Burada bilhassa multimodal taşımalar üzerinde durulması gerekir. Multimodal taşıma, tek bir taşıma sözleşmesiyle eşyaların en az iki farklı taşıma yöntemi kullanılarak bir yerden bir yere taşınmasıdır (Bkz. Burak Adıgüzel, *Multimodal Taşımlarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu* (Ankara: Adalet Yayınevi, 2014, 24). Rotterdam Kurallarında multimodal taşımalara ilişkin iki ayrı hüküm bulunmaktadır. Konvansiyonun 26. maddesine göre eşyanın kaybı ve eşyaya gelecek zarar veya gecikmenin, yüklerin gemiye yüklenmesinden önce veya sonra gemiden boşaltılmasından sonra meydana gelmiş ve bu durum ispatlanmış olması halinde öncelikle uygulanması gereken bir başka uluslararası konvansiyon varsa o uygulanır. Bu durumun ne zaman meydana geldiği tespit edilemez ise Rotterdam Kuralları uygulanır. 82. madde ise multimodal taşımalara ilişkin daha kapsamlı bir düzenleme yaparak deniz yolu ile yapılan taşımalar dışındaki diğer taşıma yollarına ilişkin uluslararası konvansiyonların taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerini saklı tutmaktadır (Ayrıntılı bilgi için bkz. Bülent Sözer, “Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımları (Karma Taşımlar) ve Taşıyanın Sorumluluğu ile ilgili Bazı Meseleler (Rotterdam Kuralları ve Yeni Ticaret Kanunu’nun Hükümleri ile Karşılaştırmalı Olarak)”, İçinde *Deniz Hukuku Sempozyumu (24-25 Mart 2011)*, Editör Sami Doğru (Adana: Çağ Üniversitesi Yayınları, 2012), 219-220.

bir tarafın milliyetine bakılmaksızın uygulanacağı hüküm altına alındığından bu kuralların uygulama alanının oldukça genişletilmiş olduğu söylenebilecektir.¹⁸⁰

Rotterdam Kurallarında taşıyanın gemiyi, denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü ve yüke özen gösterme borcu diğer uluslararası konvansiyonlara nazaran daha katı şekilde düzenlenmiştir.¹⁸¹ Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin yapılan düzenlemelerde deniz ticaretinde söz sahibi devletlerin ilgisini çekebilmek adına genel olarak Lahey/Visby Kurallarına bağlı kalınmış; bu düzenlemelerin revize edilmesi sağlanmıştır.¹⁸²

Rotterdam Kuralları ile taşıyanın sorumluluğuna ilişkin emredici nitelikteki sınırlamalar değiştirilerek tarafların karşılıklı kabulü ile sözleşme serbestisi ile konvansiyon şartlarında değişiklik yapabileceği düzenlenmiştir.¹⁸³ Ayrıca, Hamburg Kurallarının aksine taşıyanın sorumsuzluk halleri yeniden liste halinde belirlenerek sorumluluğun hangi şartlarda bertaraf edilebileceği hüküm altına alınmış; daha evvelki konvansiyonlarda yer almayan birtakım halleri de sorumsuzluk hali olarak düzenlemiştir.¹⁸⁴ Tüm bunlara ek olarak Rotterdam Kuralları da yükün güvertede taşınması, sorumluluğun sınırlandırılması, sınırlandırma hakkının kaybı konularında da düzenleme yapmıştır.¹⁸⁵

Doktrinde Rotterdam Kuralları olarak adlandırılan bu konvansiyon yeterli sayıda devlet tarafından onaylanmadığından henüz yürürlüğe girmemiştir.¹⁸⁶ Türkiye ise sözleşmeye taraf değildir.

¹⁸⁰ Kara, *Rotterdam Kuralları*, 56. Ro-Ro taşıma örneği için ayrıca bkz. Ünal Özdemir ve Taşkın Deniz, “Zonguldak Limanı’nda Ro-Ro Taşımacılığı”, *Doğu Coğrafya Dergisi*, 18/30 (2013), 105-112, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/27019>.

¹⁸¹ Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 136; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 190; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 154.

¹⁸² Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 157. Bu düzenlemenin Lahey ve Hamburg Kuralları arasında bir sistem benimsediğine ilişkin bkz. Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 27.

¹⁸³ Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 30.

¹⁸⁴ Kara, *Rotterdam Kuralları*, 191 vd.

¹⁸⁵ Rotterdam Kurallarının getirdiği önemli yeniliklerden biri olan miktar sözleşmesine ilişkin düzenlemeler için ayrıca bkz. Kara, *Rotterdam Kuralları*, 154-155.

¹⁸⁶ Anılan Kurallar 20 ülkenin onayı ve bir yıllık sürenin sona ermesiyle yürürlüğe girecektir. Rotterdam Kurallarını imzalayan ve onaylayan devletler için bkz. https://uncitral.un.org/en/texts/transportgoods-/c onventions/rotterdam_rules/status

1.5.3. Türk Hukukunda Taşıyanın Sorumluluğu

1.5.3.1. Genel Olarak

Jeopolitik konumu ve siyasi gücü dikkate alındığında Osmanlı topraklarında deniz ticaretinin taşıma alanında aktif rol oynadığı görülmektedir.¹⁸⁷ Osmanlı Devletinde önceleri deniz hukukuna ilişkin kurallar İslam Hukuku kaynaklı “*Dârü'l-Harb*”, “*Dârü'l-ahd*” ve “*Dârü'l İslam*” fikhî çerçevesinde işlemiştir.¹⁸⁸ Ticaret Hukukunda yapılan kanunlaştırmalarla bu alandaki eksiklikler tamamlanmaya çalışılmış ve 1863 yılında ilk deniz ticareti kanunumuz “*Ticaret-i Bahriye Kanunu*”, 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunu’nun ikinci kitabının tercüme edilmesiyle oluşturulmuştur.¹⁸⁹

Ticaret-i Bahriye Kanunu, zaman içerisinde değişen ihtiyaçlara cevap veremeyerek ekonomik bakımdan deniz işletmeciliğinin ihtiyaçlarını karşılayamaz hale gelmiş; bu sebeple 21.11.1929 tarihinde, 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu’nun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri iktibas edilerek 1440 sayılı “*Deniz Ticareti Kanunu*” yürürlüğe konmuştur.¹⁹⁰ Bu iktibas neticesinde 1897 Tarihli Alman Ticaret Kanunu’nda olduğu gibi taşıyanın sorumluluğunda, emredici hükümlerle olmasa dahi taşıyanın kusursuz sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerde değişiklikler yapılmış; konişmentolu taşıma hallerinde donatanın konşimentodaki beyanlarından sorumlu olacağına dair düzenlemeler getirilmiştir.¹⁹¹

¹⁸⁷ Hüseyin Topuz, *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri 1923-1980* (İstanbul: Beta Yayınları, 2010), 12 vd.; İdris Bostan, *Osmanlı Deniz Ticareti* (İstanbul: Küre Yayınları, 2019), 8.

¹⁸⁸ İlknur Uluğ Cicim, “Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi,” *Cedrus The Journal of MCRI*, IV (2016): 395, <https://doi.org/10.13113/CEDRUS/201623>. Ancak İslam Hukukunda ticarete ait kuralların azlığı ve işlenmemesi nedeniyle oluşan boşluk, Tanzimat Döneminde yapılan çalışmalarla doldurulamamış ve 1850 yılında Fransız Ticaret Kanunu’nun birinci ve ikinci bölümleri Türkçe’ye çevrilerek “*Kanunâme-i Ticaret*” oluşturularak bu eksiklik giderilmeye çalışılmıştır (Bkz. Uluğ Cicim, “Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi”, 395-396). Zaman içerisinde “*Ticaret-i Kanunname-i Hümayununa Zeyl*” ve “*Usul-i Muhakeme-i Ticaret Nizamnamesi*” çıkarılarak ticaret alanındaki eksikliklerin tamamlanması amaçlanmıştır (Uluğ Cicim, “Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi”, 396).

¹⁸⁹ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 6-7; Seven, *Sorumluluk*, 39; Uluğ Cicim, “Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi”, 396; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyatı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 28; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 12. Bu kanundaki taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler için ayrıca bkz. Uluğ Cicim, “Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi”, 401-407.

¹⁹⁰ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 7; Seven, *Sorumluluk*, 39; Uluğ Cicim, “Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi”, 396; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyatı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 28; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 12.

¹⁹¹ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 6. Bu Kanun neticesinde taşıyanın sorumluluğuna ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Hirsch, *Ticaret Hukuku*, 816-824.

1440 sayılı Kanun da çok geçmeden yetersizlik ve uluslararası düzenlemelerin gerisinde kalması gibi birtakım eleştirilere maruz kalmış ve neticesinde 01.01.1957'de 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu yürürlüğe girerek bu Kanunun Dördüncü Kitabı, 1937 tarihli değişiklikleri de içeren Alman Ticaret Kanunu'nun Dördüncü Kitabı örnek alınarak deniz ticaretine ayrılmıştır.¹⁹² Mehz Alman Ticaret Kanunu'nda 1937 yılında, uluslararası konvansiyonlara uyum sağlamak üzere yenilikler yapılmış; bu yenilikler taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemelere de yansiyarak 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na da alınmıştır.¹⁹³

1956 tarihli Kanun'un ekonomik ve teknolojik gelişmeler neticesinde ihtiyaçlara cevap veremez hale gelmesiyle 01.07.2012 tarihinde 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu yürürlüğe girerek Kanun'un Beşinci Kitabı deniz ticaretine ayrılmıştır.¹⁹⁴ Bu Kanunun 1178 ila 1192. maddeleri¹⁹⁵ taşıyanın sorumluluğuna yer vermiştir.¹⁹⁶ Bu hükümler incelendiğinde taşıyanın sorumluluğuna dair hükümlerin Lahey/Visby Kuralları'na paralel şekilde düzenlendiği görülmektedir.¹⁹⁷ Bunun yanında denizde eşya taşıma

¹⁹² Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 7; Seven, *Sorumluluk*, 40; Uluğ Cicim, "Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi", 396. Getirilen eleştiriler ve yeni kanunun hazırlık süreci için ayrıca bkz. Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku* (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1971), 52-53.

¹⁹³ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 6. 6762 sayılı Kanun'un içerdiği taşıyanın sorumluluğu hükümleri, 1937 değişikliklerini de içeren Alman Ticaret Kanunu olduğu için buradaki taşıyanın sorumluluğu sistemi Lahey Kuralları'ndaki düzenlemelerin birebir aynısı değildir. (Tahir Çağa ve Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan* (İstanbul: Beta Yayınları, 9. Baskı, 2009), 21; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 14; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 34; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 53). Lahey Kurallarının imza protokolünün vermiş olduğu yetki ile Alman Ticaret Kanunu'nda yapılan Lahey Kuralları'ndaki değişikliklerinin nedenleri için ayrıca bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 42-44; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 65, dipnot 181. 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu'ndaki taşıyanın sorumluluğuna ilişkin ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 129-215.

¹⁹⁴ İnci Deniz Kaner, *Deniz Ticareti Hukuku I, "Giriş-Gemi-Donatan-ve Donatma İştiraki-Kaptan"* (İstanbul: Filiz Kitabevi, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Birleşik 3. Baskı, 2019), 4; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 13. 6102 sayılı TTK'daki değişiklikler için ayrıca bkz. Kerim Atamer, "Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Deniz Ticareti Hukuk Reformu", İçinde *Deniz Hukuku Sempozyumu (24-25 Mart 2011)*, Editör Sami Doğru (Adana: Çağ Üniversitesi Yayınları, 2012), 130-167. Çalışmamızda Türk Hukukuna ilişkin açıklamalar 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre yapılacak olup yeri geldiğinde uluslararası konvansiyonlar ve 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu'na değinilecektir.

¹⁹⁵ Bu Kanunda hüküm bulunmayan hallerde TBK'nın ilgili hükümleri uygulanacaktır.

¹⁹⁶ Ancak 6103 sayılı Kanun gereği, 01.07.2012 tarihi öncesi meydana gelen olaylara ilişkin taşıyanın sorumluluğu 6762 sayılı Kanun'daki düzenlemelere tabi olacaktır. 6102 sayılı Kanun'da taşıyanın sorumluluğuna ilişkin değişikliklerin nedeni için bkz. 6102 sayılı TTK Gerekçesi, m. 1178-1192 hükümlerine dair genel açıklama, 324-326.

¹⁹⁷ Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyayı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 29. "Türkiye, "Konişmentolara Mutaallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Andlaşma"nın (Brüksel, 25/08/1924) (1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi) tarafıdır. Bu sözleşme, 1968 ve 1979 yıllarında tadil edilmiştir. Ayrıca 1978 yılında Hamburg'da yeni bir sözleşme kabul edilmiştir (1978 tarihli Hamburg Kuralları). Halen milletlerarası kuruluşların (CMI ve UNCITRAL gibi) katkısı ile

hukukunun ihtiyaçlarına ve uygulamadaki eksikliklere binaen Hamburg Kuralları ile getirilen değişiklikler de TTK'ya eklenerek uluslararası düzenlemelere uyum sağlanmaya çalışılmıştır.¹⁹⁸

1.5.3.2. 6098 sayılı TBK Çerçevesinde Taşıyanın Sorumluluğu

1.5.3.2.1. Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Sorumluluk

TTK m. 1228 gereği, taşıyan, yükletenin talebi halinde, yükletenin dilediği kadar konişmento düzenlemekle yükümlüdür. 1239. maddeye göre ise düzenlenen konişmento, çekince ya da belli değildir klotunu ihtiva etmiyorsa, yükün cinsi, işaretleri, koli veya parça adedi, ağırlık veya miktarı bakımından yazılı şekilde alındığına dair karine teşkil eder. Taşıyan, bu karineyi çürütme için teslim ettiği yükün ve teslim aldığı yük olduğunu ispat edecek ancak bu halde ise konişmentodaki kaydın yanlış düzenlenmesi söz konusu olacaktır.¹⁹⁹ Bu itibarla, konişmentonun yanlış düzenlenmesinden kasıt ise konişmento kayıtlarının gerçeğe uygun yazılmamış olması, yani TTK m. 1229'daki kayıtlar bakımından gerçeği ifade etmemesidir.²⁰⁰ Taşıyan ve adamlarının kusuru sonucu

yeni bir sözleşme hazırlanmaktadır. Türkiye 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesine 1955 yılında taraf olduğu gibi, ayrıca bu Sözleşmenin hükümleri 6762 sayılı Kanuna da işlenmiştir. Bu itibarla, 1968 ve 1979 yılında Brüksel Sözleşmesinde Visby ve Özel Çekme Hakkı Protokolleri ile yapılan yeniliklerin Tasarıya alınması uygun görülmüştür. 1978 tarihli Hamburg Kuralları da Türk hukuku açısından gereksinimleri karşılayabilecek yeni bazı hükümler ihtiva etmektedir. Bunlardan 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi sistemine aykırı olmayan bazılarının da milli hukuka kazandırılması kararlaştırılmıştır.” (TTK Gerekeşi, 1138 ilâ 1271 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar, 307). Benzer şekilde; “1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin sisteminin korunması ve 1968 ile 1979 tarihli Protokoller doğrultusunda tamamlanması gerekmiştir. Âkid devletlerden birinin ülkesinde düzenlenen konişmentolara 6762 sayılı Kanunun hükümleri değil, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi uygulanacağından, Tasarıda sadece 1968 ile 1979 tarihli Protokoller doğrultusunda değişiklikler yapmak yeterli olmayacaktır. 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinde değişiklik ve onlara ilâveler yapan bu metinlerin de, Anayasanın 90 ıncı maddesi çerçevesinde onaylanması gerekecektir.” (TTK Gerekeşi, m. 1178-1192 hükümlerine dair genel açıklama, 324).

¹⁹⁸ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, 385; Kara, Rotterdam Kuralları, 34; Türken, Taşıyanın Eşyanın Zıyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu, 29. “Tasarıda, 6762 sayılı Kanunun taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri, 1979 tarihli ÖÇH Protokolü ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesi esas alınarak ve bu Sözleşme ile tam bir uyum sağlanarak yeniden düzenlenmiştir. Bu hükümlerde mevcut eksiklikler ve yoruma açık hususlar ise, on yıllık bir emeğin ürünü olan ve daha modern ilişkileri hesaba katan 1978 tarihli Hamburg Kurallarından alınmak suretiyle Tasarı tamamlanmıştır.” (TTK Gerekeşi, m. 1178-1192 hükümlerine dair genel açıklama, 324). Bu değişiklikler yapılırken farklı sorumluluk sistemleri arasındaki uyumun yeterince gözetilmediğine dair eleştiri için ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, 385.

¹⁹⁹ Seven, Sorumluluk, 28. Konişmento düzenlenmesindeki olası yanlışlıklar için bkz. Gizem Yavaşbay, “Taşıyanın Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Sorumluluğu” (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, 2016), 58-66.

²⁰⁰ Kaner, Navlun Sözleşmeleri, 360. Bu maddenin HK m. 16/1-3'e tekabül ettiği, taşıyanın çekince koyarken gerekçelerini de ortaya koyması gerektiğine dair bkz. Günay, Lahey/Visby Kuralları, 121.

konişmento yanlış düzenlenmiş bu yanlışlık yükü ile ilgililerin²⁰¹ zarara uğramasına neden olmuş ise taşıyan, akdi sorumluluk gereği, yükü ile ilgililere karşı bu zarardan dolayı sorumludur.²⁰² Ancak TTK’da konişımentonun yanlış düzenlenmesine ilişkin bir tazminat borcu düzenlenmemiş olduğundan, bu ihlal neticesinde taşıyan, tazminat bakımından TBK kapsamında sorumlu olacaktır.²⁰³

1.5.3.2.2. Navlun Sözleşmesinin İfa Edilmemesinden Sorumluluk

6102 sayılı TTK ile Kanun Koyucu yalnız ileride değinilecek olan taşıyanın sorumluluğu sebeplerini düzenlemiştir; taşıyanın navlun sözleşmesini kusurlu olarak hiç ifa etmemesini ve bundan kaynaklı sorumluluğu ise düzenlememiştir.²⁰⁴ Taşıyanın gemiyi yükleme limanına getirmemesi, gemiyi yükleme limanına getirmekle birlikte yükü teslim almaması, yükü teslim almakla birlikte taşımaktan vazgeçip yükleme limanında yükü iade

²⁰¹ Kaner, yükü ile ilgilileri yükleten, taşıtan, gönderen olarak incelerken (bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 360). Seven, konişımentonun yanlış düzenlenmesinden zarara uğrayacak olan tek kişinin gönderilen olduğunu; zira bu ihlal neticesinde taşıtan ve yükletenin aldatılması söz konusu olmadığını savunur (bkz. Seven, *Sorumluluk*, 29). Bizim de bu konudaki görüşlerine katıldığımız Çağa ve Kender ise taşıyanın zarar gören konişımento hamiline karşı sorumlu olduğunu belirtmektedir (Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 95). Bunun yanında kanaatimizce, Seven şu konuda haklıdır; doğru bildirimde bulunma yükümlülüğü başlığı altında TTK m. 1145, taşıyanın navlun sözleşmesi gereğince taşıtan ve yükleten dışındaki kişilere karşı olan yükümlülük ve sorumluluklarını saklı tutarak, taşıtan ile yükletenin, eşya hakkında taşıyana tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlü olduğunu, aksi halde doğan zarardan taşıyana karşı sorumlu olacaklarını; bu yüzden zarar gören diğer kişilere karşı ise ancak kusurları varsa sorumlu olacaklarını düzenlemiştir. Bu düzenleme TTK m. 1243 gereği emredici nitelikte olduğundan aksine anlaşmalar geçersizdir. Ancak konişımentonun ciro edilebilirliği göz önüne alındığında zarar gören kimsenin gönderilenden başkası da olabileceğinden, yükü ile ilgiliden kasdedilenin zarar gören konişımento hamili olarak ifade edilmesi daha doğrudur. Okay da benzer şekilde, taşıyanın zarara uğrayan iyi niyetli konişımento hamiline karşı sorumlu olduğunu savunmaktadır (bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 212-213). Bunun yanında konişımento hamilinin aynı zamanda taşıtan olduğu durumlar için ayrıca bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 96-97.

²⁰² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 95-96. Taşıyanın yanlış konişımento düzenlemesinin bir kusur sorumluluğu olduğuna ilişkin bkz. Seven, *Sorumluluk*, 28, dipnot 51.

²⁰³ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 360. Bu sorumluluğun *culpa in contrahendo* kapsamında değerlendirilerek sözleşme öncesi kusurlu davranıştan kaynaklandığı, bu sebeple genel hükümlere göre sorumluluğun incelenmesi gerektiği yönünde bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 95-96; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 212; Seven, *Sorumluluk*, 28, dipnot 53; Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 123; Nehir Şenel, ”Türk Hukuku’na Göre Taşıyanın Konişımento İçeriğinden Sorumluluğu”, (Yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir Ekonomi Üniversitesi, 2019), 117. *Culpa in contrahendo* sorumluluğu için ayrıca bkz. Ümit Gezder, *Türk/İsviçre Hukukunda Culpa in Contrahendo Sorumluluğu* (İstanbul: Beta Yayınları, 2009), 10 vd.

²⁰⁴ 6762 sayılı eTTK m. 948/2 ve m.1235/7 düzenlemeleri hariç tutulurken (Akıncı, 340; Seven, *Sorumluluk*, 27), 1976 tarihli Sözleşme ile eTTK’daki m. 948 zımnen yürürlükten kaldırıldığından ve 6102 sayılı TTK’nın tasarısına 1235/7 hükmü alınmadığından TBK hükümleri uygulanacaktır.

etmesi gibi durumlar navlun sözleşmesinin ifa edilmemesine örnektir.²⁰⁵ Bu hallerde TTK'da hüküm bulunmadığından TBK kapsamında değerlendirilecektir.²⁰⁶

1.5.3.2.3. Taşıyanın Sorumluluğunu Doğuran Diğer Sebepler

Taşıyanın sorumluluğunun niteliği incelendiğinde, kusura dayalı akdi bir sorumluluk olduğu görülecektir.²⁰⁷ Taşıyanın sorumluluğu, TTK'nın navlun sözleşmesini düzenleyen maddeleri arasında yer almakta; sınırlı sayı ilkesine göre belli konularda²⁰⁸ hüküm ifade etmektedir.²⁰⁹ Bu sebeple TTK'nın ilgili hükümlerinin dışında kalan konularda TBK'nın akdi sorumluluğa ilişkin hükümleri uygulanacaktır. Navlun sözleşmesi, eser sözleşmesi²¹⁰ niteliğinde bir sözleşme olduğu için öncelikle TBK m. 470-486 hükümleri uygulanacak; bu maddelerde ilgili olaya uygulanacak bir düzenleme olmadığı hallerde ise TBK'nın genel hükümlerine başvurulacaktır.²¹¹ Böyle bir durumda, sorumluluğun temeli TBK'ya dayanacağından, kanundan aksi anlaşılmadıkça somut olaya TTK'nın genişletici veya kısıtlayıcı hükümleri uygulanmayacaktır.²¹² Bu sebeple taşıyanın sorumluluğuna dair TTK'da hüküm bulunmayan hallerde TBK'ya başvurulacak

²⁰⁵ Seven, *Sorumluluk*, 27. Çağa ve Kender ise TBK'nın uygulanacağı alanı genişleterek taşıyanın gemiyi zamanında hazır etmemesi, hazır etmesine rağmen eşyayı teslim almaması veya gecikmeli olarak ifa etmesi durumlarında da TTK'da hüküm olmadığı gerekçesiyle TBK hükümlerinin uygulanacağı görüşündedir (Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 131-132). Yazarlar, TTK'daki taşıyanın sorumluluğu hükümlerinin sınırlı sayıda olması münasebeti ile TTK'da düzenlenmeyen her hali TBK kapsamında değerlendirmektedirler. Bunun yanında gecikmeli ifadan kastettikleri ise gecikme yüzünden yükün ziya ve hasara uğradığı hallerin dışında meydana gelen, örneğin yükün piyasa değerinin düşmesi, gecikme nedeniyle cezai şart ödemesi veya sözleşmeyi feshetmesi gibi zararlardır (Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 131, dipnot 11). Benzer görüş için bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 361; Sözer, *Ders Kitabı*, 456. Bunun dışında taşıyan, eşyayı teslim almış ve daha sonra hiç teslim etmemişse TTK m. 1178 kapsamında sorumlu olacaktır (Seven, *Sorumluluk*, 27).

²⁰⁶ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 340; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 361; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 386; Seven, *Sorumluluk*, 27.

²⁰⁷ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 129; Sözer, *Ders Kitabı*, s. 455; Seven, *Sorumluluk*, 44-48; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 54-56; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 10-11. Kusur sorumluluğunun kapsamı için bkz. TBK m. 114, TTK m. 1179. Taşıyanın kusuru objektif kritere göre belirlenecek olup buna göre taşıyanın, TTK m. 1178/1 gereği, navlun sözleşmesini ifa ederken kendi işini nasıl yaptığından ziyade, tedbirli ve özenli bir taşıyanın göstereceği özen derecesini gösterip göstermediği kıstas alınacaktır (Sözer, *Ders Kitabı*, 455; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 56).

²⁰⁸ Taşıyanın sorumluluğunun TTK'daki düzenlenişine ilişkin bkz. Birinci Bölüm 5.3.2.

²⁰⁹ Sözer, *Ders Kitabı*, s. 455-456.

²¹⁰ Konu ile ilgili tartışmalar için bkz. Birinci Bölüm 1.2., dipnot 6.

²¹¹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 131-132; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 182; Sözer, *Ders Kitabı*, 456; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 386. Bunun yanında, şartları gerçekleştiği nispette TBK'nın haksız fiilden kaynaklı sorumluluğa ilişkin (TBK m. 49 vd.) hükümleri de taşıyanın sorumluluğunda söz konusu olabilecektir (Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku I*, 209-212; Sözer, *Ders Kitabı*, 456; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 56).

²¹² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 132. Alman Doktrinindeki aksi görüş ve hangi hallerde geçerli olmayacağına dair ayrıca bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 132-134.

ve aksi kanundan anlaşılmadıkça TTK'nın deniz ticaretine ilişkin kısıtlayıcı veya genişletici hükümleri bu hallerde uygulanmayacaktır.

1.5.3.2. 6102 sayılı TTK'da Taşıyanın Sorumluluğu

1.5.3.2.1. Genel Olarak

Taşıyanın sorumluluğu, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretine ayrılan Beşinci Kitabı'nda 1178 ila 1192. maddeler arasında ortaya konmuştur. Bu maddeler Lahey/Visby Kuralları'na paralel şekilde düzenlenerek denizde eşya taşıma hukukunun ihtiyaçlarına ve uygulamadaki eksikliklere binaen Hamburg Kuralları ile getirilen değişikliklerle de desteklenmiştir.²¹³ Bunun yanında, 6102 sayılı Kanun ile eTTK'daki taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerde birtakım değişikliklere gidilmiştir.²¹⁴

Fakat taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olarak yapılan düzenlemeler sadece TTK m. 1178-1192 arasında bulunmamaktadır. TTK, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeleri başlangıçtaki elverişsizlik ve sonraki elverişsizlik sistemi içinde iki farklı aşamada düzenlemiş olup bizim çalışmamız da bu minval üzerine ilerleyecek; konu hakkında yukarıda teferruatlı bilgi verildiği için TTK'da yapılan düzenlemelerin izahatına geçilecektir.

1.5.3.2.2. Geminin Başlangıçta Denize, Yüke ve Yola Elverişsizliği

Taşıyan, navlun sözleşmesini ifa ederken, gemiyi, denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmakla mükelleftir.²¹⁵ TTK'nın 932. maddesinde ise bir geminin hangi hallerde denize, yola ve yüke elverişli bir gemi sayılacağı belirtilmiştir.²¹⁶ Burada önemle

²¹³ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 9.

²¹⁴ Kanun Tasarısında taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen m. 1178'de değişiklik yapılma nedenleri ve yapılan değişiklikler için bkz. TTK Gereçesi, m. 1178'e dair açıklama, 324-326. Ayrıca fiili taşıyanın sorumluluğuna ilişkin yapılan düzenleme için bkz. TTK Gereçesi, m. 1191'e dair açıklama, 329.

²¹⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 174; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 184; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 53; Sözer, *Ders Kitabı*, 403; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 386; Seven, *Sorumluluk*, 19; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 222; Hepgülerler, *Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, 111; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 59. Gemiyi sefere elverişli halde bulundurma yükümlülüğü ve TTK'daki görünümü için ayrıca bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 404, dipnot 13. Multimodal taşımalarda da MTO'nun deniz yoluyla yapılan taşıma kısmından sorumluluğu, sefere elverişlilik borcu ile başladığı yönünde bkz. Bkz. Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 184.

²¹⁶ Denize elverişlilik için ayrıca bkz. 6333 sayılı Denizde Mal ve Can Koruma Hakkında Kanun m. 1. Sözer, denize, yola ve yüke elverişli gemiyi “*taşıyacağı yükün ve yapacağı seferin özellikleri ve nitelikleri dikkate alınarak, tamamı ile olağanüstü tehlikeler hariç kalmak üzere, yolculuk sırasında karşılaşılabilecek her türlü tehlikelere karşı koyarak, seferi yükü ile birlikte selamette tamamlayacak gemi*” olarak tanımlamıştır (Sözer, *Ders Kitabı*, 463). Benzer tanım için bkz. Tekin, *Taşıyanın*

belirtilmesi gerekir ki, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümü sadece sefere hazırlık sürecini değil, navlun sözleşmesinin ifa aşamalarının tamamını kapsamaktadır.²¹⁷ Ancak TTK, bu yükümlülüğü seferin başlamasından önce ve seferin başlamasından sonra olmak üzere iki ayrı aşamada düzenlemiştir.²¹⁸ Doktrinde başlangıçtaki elverişsizlik²¹⁹ olarak adlandırılan süreçte taşıyan, geminin sefere elverişli olmamasından TTK m. 1141'e sorumlu tutulacakken sonraki elverişsizlik²²⁰ olarak adlandırılan dönemde ise yüke özen gösterme borcu çerçevesinde TTK m. 1178 vd. maddelerine göre sorumlu tutulacaktır.²²¹

TTK m. 1141 kapsamında sorumluluğun başlangıcı, navlun sözleşmesinin yapıldığı anda değil; yüklemenin başlangıcı ile başlamakta ve yolculuğun başlaması ile

Sorumluluğu, 60. Elverişlilik kavramının nispiğine dair ayrıca bkz. Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 227; Kübra Yetiş Şamlı, “Lahey-Lahey/Vısby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 71/2 (2013), 483-484, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9189/115257>. Müspet hukuk bakımından mürettebatsız gemilerin sefere elverişli kabul edilemeyeceğine dair bkz. Bülent Sözer, “Teknolojik Gelişmelerin, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcunun Kapsamına ve İçeriğine Etkileri”, *İçinde Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu I*, Editör Cüneyt Süzel (İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2019), 11.

²¹⁷ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 175; Sözer, *Ders Kitabı*, 411; Seven, *Sorumluluk*, 19. Bu yükümlülük, yükün gemiye yüklenmeye başladığı ilk parça veya parti ile başlar ve varma limanında yükün tamamının boşaltılmasıyla sona erer (Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 176-177; Sözer, *Ders Kitabı*, 411; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 59). Yüklemenin başladığı an her eşya için ayrı olabilir. Bu anlamda yükleme anı her bir eşyanın ya da ilk parçasının gemiye alınması ile başlar (Bkz. Kender, “Taşıyanın Sorumluluğu”, 78).

²¹⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 175; Sözer, *Ders Kitabı*, 411.

²¹⁹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 175; Sözer, *Ders Kitabı*, 411. Yolculuğun başlangıcı, geminin denize açılmak üzere harekete başlayıp yükleme yerini terk ettiği andır ve bu an her eşya için farklı olabilir (Bkz. Kender, “Taşıyanın Sorumluluğu”, 78).

²²⁰ Sözer, *Ders Kitabı*, 411.

²²¹ Sözer, *Ders Kitabı*, 411. Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 187. TTK Gerekçesinde bu durum, “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.” şeklinde ifade edilerek iki ayrı düzenlemenin aslında birleştirilmek istendiği ancak bunun tüm maddeleri etkilemesinden endişe edildiği için vazgeçildiği açıklanmıştır (bkz. TTK Gerekçesi, 1138 ilâ 1271 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar, 307).

son bulmaktadır.²²² Bu anın dışında meydana gelen zararlar TTK m. 1141 kapsamında değildir.²²³

Doktrinde, denize, yola ve yüke elverişliliği, kusur sorumluluğuna dayanan nispi bir kavram olarak açıklanmaktadır.²²⁴ Kanun Koyucunun bu düzenlemeyi tahsisindeki amaç, planlanmış olan yolculuğun esenlikle yapılması olduğundan burada sorumluluk taşınacak yükün, yapılacak olan yolculuğun özellikleri göz önüne alınarak tespit edilecektir.²²⁵ Bu da yapılacak yolculuğun şartlarına göre her somut olay için ayrı ayrı değerlendirilecektir.²²⁶ Bu anlamda taşıyan, sadece olağan tehlikelere karşı değil olağanüstü tehlikelere karşı da taşıyanın gerekli dikkat ve özeni göstermesi ile bertaraf edilecek olan zararlardan sorumludur.²²⁷ Böyle bir durumda taşıyanın gemiyi denize, yola

²²² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 175; Rayegan Kender, “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, İçinde *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar*, Ayhan Menekşe, (Ankara: Sevinç Matbaası, 1984), 78; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 56; Sözer, *Ders Kitabı*, 408-409; Seven, *Sorumluluk*, 19. Tekin ise bu anı “yüklemenin tamamlanıp geminin yolculuğa çıkacağı an” olarak tanımlamıştır (Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 68). Ancak kanaatimizce sorumluluğun sonlandığı an, yolculuğun başlaması anıdır. Aksi takdirde gemide yükleme tamamlandığı ancak herhangi bir nedenle yolculuğa çıkılmasının geciktiği bir anda meydana gelecek olan zarar TTK m. 1141 kapsamından çıkarılmış olur ki kanaatimizce bu yanlıştır. Zira her ne kadar TTK m. 1178’de de taşıyanın sorumluluğu söz konusu olsa da sorumluluğa esas teşkil eden hüküm değişmekte; haliyle sorumluluğun şart ve neticeleri farklılaşmaktadır. Ayrıca burada yolculuktan maksat genel olarak geminin sefere çıkması değil, her bir yüke ait yolculuktur (Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 175). Bu da yüklemenin tamamlanıp yolculuğa çıkılmaya hazır olduğu andan ziyade o yük için yolculuğun başlamış olması anlamına gelmektedir. Geminin hangi anda yolculuğa başlamış sayılacağına dair ise bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 176; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 56; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 376, dipnot 232; Sözer, *Ders Kitabı*, 409; Seven, *Sorumluluk*, 19, dipnot 13.

²²³ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 388.

²²⁴ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 375; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 62, 69. Ayrıca bu borcun yan borç niteliğinde olduğuna dair bkz Sözer, *Ders Kitabı*, s. 470-471.

²²⁵ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 375; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 60.

²²⁶ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 89; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 375; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 62. Elverişliliğin değerlendirilmesinde, yolculuğun zamanı, rotası, yükün cinsi ve korunması için gereken önlemler, yolculuğun mevsimi, yolculuk yapılacak bölge gibi birçok kıstas dikkate alınacaktır (Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 55; Sözer, *Ders Kitabı*, 468-469; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 37).

²²⁷ Sözer, *Ders Kitabı*, 464; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 61. Mücbir sebep niteliğinde olan olaylar bu kapsam dışında olup ileride izah edilecektir. Zararın kapsamına ise ziya ve hasarın yanında gecikmeden kaynaklı zararlar, yükün geri alınması gibi masraflar gibi elverişsizliğin sebep olduğu her türlü zarar girmektedir (Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 318; Seven, *Sorumluluk*, 20, dipnot 18). Hatalı istif için ayrıca bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 407; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 36-38. Kanun Koyuncu’nun aradığı mutad dikkat ve özenden ziyade tedbirli bir taşıyanın azami ölçüde göstereceği dikkat ve özendir (Bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 464-465). Türkel ise deniz ticaretinde taşıyandan beklenen tedbirli bir taşıyanın özeni ve dikkati, “objektifleştirilmiş ihmâl görüşünün aradığı mesleğe özgü özen ile uyum içerisinde” şeklinde ifade etmiştir (Bkz. Doğuş Taylan Türkel, “Taşıyıcının En Yüksek Özeni Üzerine Bir İnceleme (TTK m. 876)”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 22/1 (2020): 309, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/deuhfd/issue/54409/704816>).

ve yüke elverişli halde bulundurmaması gecikme zararları da dahil bütün zararlar bakımından sorumluluğunun doğmasına sebep olacaktır.²²⁸

Teknolojik gelişmeler de elverişlilik bakımından taşıyanın sorumluluğunda değerlendirilmesi gereken bir kıstastır. Şöyle ki, teknolojik yenilikler ve ilerlemelerle eskiden kaçınılmaz olan birtakım tehlikeler bertaraf edilebildiğinden taşıyan, gemisini teknik bakımdan belirli bir seviyede tutmalıdır.²²⁹

Geminin denize, yola ve yüke elverişliliğinin tespitinde kıstaslardan biri *Uluslararası Güvenlik Yönetim Kodu* standartlarına uymasındır.²³⁰ Bu anlamda bir gemide Güvenlik Yönetim Sistemi (SMS) kurulmadığı hallerde taşıyanın sorumluluktan kurtulması mümkün değildir.²³¹

Taşıyan, TTK m. 1141/2 gereği, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilemeyeceğini ispat etmekle bu sorumluluktan kurtulur.²³² Bu anlamda Türk Hukukunda başlangıçtaki elverişlilik, bir garanti sorumluluğu değil, kurtuluş kanıtı getirme imkanının daraltılması ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur.²³³ Böylelikle

²²⁸ Kender, “Taşıyanın Sorumluluğu”, 79. Elverişsizlik, bir kaza sonucu dahi meydana gelse taşıyan, tedbirli bir taşıyanın göstereceği dikkat ve özenle keşfedilebilecek olmasına rağmen bu durumu keşfedemediği hallerde de sorumlu olacaktır (Seven, *Sorumluluk*, 20). Buradaki ispat faaliyeti için ayrıca bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 56; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 377; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 388.

²²⁹ Sözer, *Ders Kitabı*, 469; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 62. Ancak bundan kasıt geminin tamamen modern ve en yeni teçhizatla donatılması değil, özen borcunun gerektirdiği seviyede tutulmasıdır (Sözer, *Ders Kitabı*, 469; bkz. Yetiş Şamlı, “Sefere Elverişlilik”, 483).

²³⁰ Sözer, *Ders Kitabı*, 465; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 386; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 62. Uluslararası Güvenlik Kodu ile ilgili ayrıntılı bilgi ve kaynaklar için bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 62, dipnot 30,31.

²³¹ Sözer, *Ders Kitabı*, 474; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 63. “Uygunluk Belgesi” ve “Güvenlik Yönetimi Sertifikası” düzenlenmesinin geminin denize ve yola elverişliliği ilişkin karine teşkil ettiğine dair ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 386k; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 34; dipnot 81. Elverişliliğe dair belgelerin taşıyan lehine karine teşkil ettiği durumlarda ispat yükü ise yükle ilgilinin üzerindedir (Bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 389). Ancak taşıyan bu halde dahi özen borcunu yerine getirdiğini kanıtlayacaktır (bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 55, dipnot 3).

²³² Kender, “Taşıyanın Sorumluluğu”, 77; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 387; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 188. Yükle ilgili ise zararın tazminini sağlamak için geminin denize, yola ve yüke elverişli olmadığını, kendisinin zararı ile bu elverişsizliğin arasındaki illiyet bağıını ispat edecektir (Bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 56).

²³³ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 177; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 185; Sözer, *Ders Kitabı*, 472; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 388; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 226; Yetiş Şamlı, “Sefere Elverişlilik”, 488; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 69; Fethi Karamus, “Uluslararası Karayolu Eşya Taşımalarının Deniz Taşıma Üzerinde Etkileri”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, 2015), 91. Bu sebeple taşıyanın geminin sefere elverişsizliği dolayısıyla sorumlu

taşıyanın sorumluktan kurtulması, mücbir sebep niteliğindeki anormal tehlikeler haricinde, objektif kritere göre gösterilmesi gereken en üst seviyede dikkat ve özeni göstermesi ve buna rağmen elverişsizliğin tespiti söz konusu olmadığı yahut keşfi mümkün olmayan gizli kusurların bulunduğu hallerde mümkün olacaktır.²³⁴

1.5.3.2.3. Eşyanın Zıya, Hasara Uğraması veya Geç Teslimi

Taşıyan, TTK m. 1178/1 gereği, navlun sözleşmesi uyarınca taşınacak olan eşyayı, teslim aldığı andan başlayarak teslim edeceği ana kadar *özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında* meydana gelebilecek herhangi bir zararı önlemek amacıyla kendisinden beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür.²³⁵ Kanun Koyucu, maddeyi düzenlerken özellikle kelimesi ile taşıyanın özen yükümlülüğünü yukarıda sayılanlarla sınırlı tutmayıp örnekleme yolu ile açıklamıştır.²³⁶ Eşyanın iyi halde muhafazası ve gideceği yere esenlikle varabilmesi için gerekli olan tüm tedbirler bu madde kapsamında değerlendirilecektir.²³⁷ Taşındığı süre zarfında, eşyanın, taşıyan tarafından bakım ve muhafaza altına alınarak taşıyanın zilyetliğinde bulunması navlun sözleşmelerinin esaslı unsurlarından olduğu için bu özen yükümlülüğünün ihlali taşıyanın sorumluluğunu gerektirmektedir.²³⁸ İlgili düzenlemenin ikinci fıkrası uyarınca taşıyanın bu yükümünü

olduğu durumlarda taşıyan, mutlak ve muhtemel sorumsuzluk imkânlarından yararlanamayacaktır (bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 57).

²³⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 178; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 376; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 389; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 186; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 70. TTK m. 1141 hükmü, TTK m. 1243 gereği, emredici nitelikte olduğundan taşıyanın buna ilişkin sorumluluğu sözleşme yoluyla kaldırılamaz ve daraltılamaz (Sözer, *Ders Kitabı*, 476).

²³⁵ Bkz. TTK m. 1178/1.

²³⁶ Seven, *Sorumluluk*, 55; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 188; Didem Algantürk Light; “Yeni TTK Uyarınca Navlun Sözleşmelerinde Yüke İnceleme ve Bildirim”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 18/2 (2012): 518, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/-issue/48277/616351>; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 32; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 44; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 72; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 60; Örsel, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 19.

²³⁷ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 135; Seven, *Sorumluluk*, 55-56; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 32. FIO, FIOS ve FIOST kayıtlarında taşıyanın özen yükümünün görünümü için ayrıca bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 135-136; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 63-65; Seven, *Sorumluluk*, 57; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 43-45; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 47-49; Örsel, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 19.

²³⁸ Kender, “Taşıyanın Sorumluluğu”, 80.

ihlali neticesinde taşıyanın hakimiyetinde²³⁹ bulunduğu anda, eşyada meydana gelecek olan ziya, hasar yahut eşyanın teslimindeki gecikmeden taşıyan sorumludur.²⁴⁰

Taşıyanın ziya, hasar yahut geç teslimden sorumluluğunun daha iyi anlaşılması için bu kavramların açıklanması yerinde olacaktır. Eşyanın ziya, taşıyan tarafından taşıma taahhüdüne binaen teslim alınmış olan eşyanın, herhangi bir nedenle, varma limanında hak sahibine kısmen ya da tamamen teslim edilememesidir.²⁴¹ Ziya kavramı sadece eşyanın daimi olarak yok olmasını değil, değerini tamamen yitirmesi, fiziki olarak asli niteliğini kaybetmesine yol açacak şekilde değişime uğramasını ya da belirsiz bir süre taşıyanın elinden çıkmasını da kapsar.²⁴² Ancak eşyanın geçici bir süre tesliminin mümkün olmaması ise ziya sayılmaz.²⁴³

²³⁹ TTK m. 1178/3 ise eşyanın taşıyanın hakimiyetinde sayılacağını düzenlemiştir. Ancak Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları* m. 5'te olduğu gibi, ziya, hasar veya teslimde gecikmenin değil, buna sebebiyet veren olgunun eşyanın taşıyanın hakimiyetinde olduğu zaman meydana gelmiş olması gerektiğini savunmaktadır (bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 390). Lahey Kuralları'nda bu konu TTK'dan farklı düzenlenmiştir; bkz. Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 43-44. Eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu süreye ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 46-58. Multimodal taşımalarda hakimiyet anının başlangıç ve bitişi TTK m. 1178/3 taşıyanlar arası geçişte göz önüne alınacaktır (Bkz. Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 189).

²⁴⁰ Seven, yüke özen borcunun ikinci bir asli edim olduğunu savunmakta; denize dökülecek çöplerde dahi taşıyanın bu yükümlülük altında olduğunu ancak bakım ve koruma yükümlülüğünün her zaman olumlu anlamda olması gerekmediğini düşünmektedir; bkz. Seven, *Sorumluluk*, 53-54.

²⁴¹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 140; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 192; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 65; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 391; Seven, *Sorumluluk*, 82; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 30-31; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 148; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 39; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 72; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 13; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyası, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 62. Tam ziya ve kısmi ziya ayrımı için ayrıca bkz. Zeynep Demirçivi Mineliler, "Deniz Yoluyla Taşımada Yükin Ziya Ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 9/0 (2007), 960-961, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/-deuhfd/issue/46938/589015>. Ancak burada da kusur prensibi geçerli olduğundan taşıyanın kusurunun olmadığı hallerde sorumluluğundan da bahsedilemeyecektir (bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 141; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 342).

²⁴² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 141; Seven, *Sorumluluk*, 85; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 157; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 30; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 72. Yükin amacına uygun kullanım imkânının ortadan kalktığı, bir başka kimseye teslim edildiği yahut yüke el konulduğu hallerde de yük zayı olmuş sayılır (Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 139; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 192; Sözer, *Ders Kitabı*, 480; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 73).

²⁴³ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 140; Seven, *Sorumluluk*, 83; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 32; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 39; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 73. TTK m. 1178/5'e göre teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış günlük sürenin sonunda eşya zayı olmuş sayılacağından gönderilen, bu sürenin sonunda yükü teslim alarak geç teslimden kaynaklı zararının tazminini talep edebileceği gibi bunun yerine yükin zayı olmasından kaynaklı zararının tazminini de isteyebilir (bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 33; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 40; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 73).

Eşyanın hasara uğraması ise, zıyadan farklı olarak eşyanın değerinin azalmasına neden olan her türlü kötüleşmeyi ifade etmektedir.²⁴⁴ Hasarda eşyanın yok olmasından ya da amacına uygun kullanılma imkânının son bulmasından bahsedilmemekte; eşyanın tamamı ya da bir kısmında kötüleşme ya da eşya üzerinde aynı hak kısıtlamasından söz edilmektedir.²⁴⁵ Ayrıca eşyada meydana gelen geçici kötüleşme, eşyada devamlı bir değer azalmasına sebebiyet verdiği nispette hasar sayılmaktadır.²⁴⁶

Eşyanın geç teslimi ise navlun sözleşmesinde kararlaştırılan sürede yahut sözleşmede kararlaştırılmasa bile olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyanın eşyayı teslim edeceği makul süre içerisinde eşyanın gönderilene teslim edilmemesidir.²⁴⁷ Sürenin kararlaştırılmadığı hallerde makul sayılacak teslim süresinin tespiti, somut olayın tüm şartları ve denizciliğe has risklerin dikkate alınmasıyla belirlenecektir.²⁴⁸ Geç teslimde önem arz eden husus, yükte zıya ve hasar oluşmayan ancak süresi dahilinde teslim edilmeyen eşyalar bakımından taşıyanın bu hüküm ile sorumlu olmasıdır.²⁴⁹ Zira

²⁴⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 140; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 192; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 139; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 65; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 391; Seven, *Sorumluluk*, 85; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 34; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 74; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 14; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyayı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 66. Bu anlamda hasarın eşyayı tamamen kullanılmaz hale getirdiği ya da ekonomik değerini tamamen ortadan kaldırdığı hallerde zıya söz konusu olacaktır (Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 40).

²⁴⁵ Hangi hallerde yükün tamamının hasara uğramış sayılacağına dair bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 66; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 35. Aynı hak kısıtlamasının söz konusu olduğu durumda hukuki anlamda hasar oluştuğuna dair bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 481; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 74. Ayrıca müşterek avarya, deniz ödücü, kurtarma ve yardım gibi hallerden dolayı eşyanın rehin hakkıyla kısıtlanmasının hasar sayılmayacağı ancak onunla bir tutulduğuna ve buna dair ispata ilişkin bkz. Seven, *Sorumluluk*, 86.

²⁴⁶ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 141; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 66; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 35. Seven, *Sorumluluk*, 86; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 40; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 14.

²⁴⁷ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 391; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 40-41; Melda Taşkın, “Denizyoluyla Taşınan Eşyaların Geç Teslimi Halinde Yapılması Gereken Bildirime İlişkin Değerlendirmeler”, *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 10/2 (2019), 373, <https://doi.org/10.21492/inuhfd.570785>; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 41; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 76; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyayı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 69; TTK m. 1178/4.

²⁴⁸ Taşımanın güzergahı, mevsim ve hava şartları geminin teknik özellikleri gibi haller ve diğer örnekler için bkz. Emine Yazıcıoğlu, “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 22/2 (2002): 1045. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhmhob/issue/9369/117339> Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 42; Canan Özlem Ilgın Çelik, “Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7/14 (2008/2): 175-202, <https://ticaret.edu.tr/uploads/kutuphane/dergi/s14/175-202.pdf>; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 76; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 16.

²⁴⁹ Sözer, *Ders Kitabı*, 483; Yazıcıoğlu, “Geç Teslim”, 84; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 77. Ancak geç teslim sebebiyle taşıyanın sorumluluğunda da zararın varlığı arandığından geç teslim bir zarara sebep olmadıysa taşıyanın sorumluluğundan bahsedilmeyecektir (bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 77).

geç teslimle beraber zıya veya hasarın varlığı halinde taşıyanın sorumluluğu geç teslimden değil, eşyadaki zıya yahut hasardan kaynaklıdır.²⁵⁰ TTK m. 1178/5 gereği sürenin dolmasıyla eşya zayi olmuş sayılabilecektir; ancak bu halde taşıyana yazılı bildirimde bulunulmalıdır.²⁵¹

Taşıyanın kusuru neticesinde eşyada meydana gelen zıya, hasar yahut geç teslimden kaynaklı zararların tespitinde taşıyanın objektif kritere göre tedbirli taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermesi aranır.²⁵² Aksi halde meydana gelecek zarardan taşıyan sorumlu olacak ve bu sorumluluk, TTK m. 1243 gereği emredici nitelik taşıdığından, daraltılamayacak yahut ortadan kaldırılamayacaktır.²⁵³ Sorumluluktan kurtulmak için taşıyan kusursuzluğunu ispat etmek zorundadır.²⁵⁴

Ayrıca TTK m. 1178/1'in ihlali ile zarar arasında illiyet bağı bulunması gerektiğine; aksi halde taşıyanın sorumluluğunun söz konusu olmayacağına dair bkz. Seven, *Sorumluluk*, 86; Örsel, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 12. Bunun yanında geç teslimde söz konusu olan zararın dolaylı malvarlığı zararları olduğuna ilişkin bkz. Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 41.

²⁵⁰ Sözer, *Ders Kitabı*, 483; Yazıcıoğlu, "Geç Teslim", 84; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 77; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 73. Geç teslimde sürenin ne kadar aşıldığının önemi olmadığına ilişkin bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 43. Ancak bu durumda TTK m. 1178/4 hükmü saklıdır.

²⁵¹ Aksi halde bildirim yapılmayan gecikmelerde tazminat söz konusu olmayacaktır (Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 77). Muayene ve ihbar külfetine dair ayrıca bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 150-155; Algantürk Light, "Yükü İnceleme ve Bildirim", 523-524; Taşkın, "Geç Teslim", 375-382.

²⁵² Kender, "Taşıyanın Sorumluluğu", 80; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 60; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 362; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 59; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 38; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 75; Örsel, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 19. Bunun tespiti için ise ayrıca bkz. Örsel, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 19-20. Kusur kavramına ilişkin sevk ve idare kusuru ile ticari kusur ayrımı için ayrıca bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 60-74. Taşıyan yalnız kendi kusurlarından değil kendi adamları ve yardımcı şahıslar gibi birtakım üçüncü kişilerin kusurlarından da sorumlu olacağına dair bkz. Kender, "Taşıyanın Sorumluluğu", 80.

²⁵³ Sözer, *Ders Kitabı*, 477; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 75. TTK m. 1178'deki sorumluluğun devredilemeyeceğine dair ayrıca bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 31. Fakat TTK m. 1243/4'e göre taşıyanın sorumluluğunu genişleten veya ağırlaştıran kayıt ve şartlar ise geçerlidir.

²⁵⁴ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 392. Sorumluluğun ispatı ve tazminat için ayrıca bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 148-150; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 392-393; Seven, *Sorumluluk*, 129-200.

1.5.3.2.4. Yükün İzinsiz Olarak Başka Bir Gemiye Yüklenmesi ve Aktarılması

Navlun sözleşmesinde aslolan taşımanın, sözleşmede belirlenen gemi ile yapılmasıdır.²⁵⁵ TTK m. 1150'deki düzenlemeye göre taşıyan, taşıtanın iznini almadan eşyayı navlun sözleşmesiyle belirlenenden başka bir gemiye yükleyemeyecek; aksi halde meydana gelen zararlardan sorumlu olacaktır.²⁵⁶ Ancak aynı maddenin ikinci fıkrası gereği, tehlike hâlinde ve yolculuk başladıktan sonra yapılacak aktarmalarda TTK m. 1150/1 uygulanmayacaktır.²⁵⁷

Taşıyan, eşyanın kararlaştırılan gemiye yükletilmiş olması hâlinde de eşyada bu zararın meydana geleceğini ispat etmesi halinde, TTK m. 1150 kapsamında sorumlu tutulamayacaktır.²⁵⁸ Taşıtanın izni dahilinde eşyanın başka bir gemiye yüklenmesi ise bu düzenlemenin kapsamı dışındadır.²⁵⁹ Ancak burada eşyanın kararlaştırılardan başka bir gemi ile taşınacağına dair taşıtanın açık ve tereddüde yer vermeyecek rızası aranmaktadır.²⁶⁰

²⁵⁵ Kara ve hava taşımalarının aksine deniz taşımalarında eşyanın taşınacağı gemi sözleşmede ismen belirlenir (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 19; Sözer, *Ders Kitabı*, 514). Navlun sözleşmesine konan ikame klozları hakkında ayrıca bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 78.

²⁵⁶ Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 187; Şüheda Saraç, "Deniz Ticaret Hukukunda Yükleme Hazırlığı, Yükleme, Yükleme Limanı ve Yeri, Yüklemede Müddetler, Kırkambar Mukavelesinde Yüklemenin Hususiyetleri, Yükleme Masrafları, *Ankara Barosu Dergisi*, 25/4 (1968), 666-667, <http://www.ankarabarusu.org.tr/siteler/ankarabarusu/tekmakale/1968-4/1.pdf>; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 80; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 50. TTK m. 1243'e göre bu sorumluluk emredici nitelikte olduğundan ortadan kaldırılamaz yahut daraltılamaz. Bu düzenleme sadece yüklemeyi değil, sonradan başka gemiye aktarmayı da kapsar (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 20). Bunun yanında taşıyanın sorumlu olduğu zararlar bakımından herhangi bir sınırlama getirilmediğine dair bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 517.

²⁵⁷ Sözer, *Ders Kitabı*, 516; Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 237. Ancak doktrinde, TTK m. 1150/2'de düzenlenen halin zorunlu bir seçim olmasından cihetle dar yorumlanması gerektiği görüşü savunulmaktadır (Bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 515-516; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 79).

²⁵⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 22; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 50. Bu durumun diğer sorumluluk sebeplerinden kaynaklı hukuki sonuçları ortadan kaldırmayacağına ilişkin bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 79. Bu düzenleme sebebiyle taşıyanın TTK m. 1180 ve 1182 hükümlerinden yararlanabileceğine dair bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 517.

²⁵⁹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 20; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 315.

²⁶⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 20; Sözer, *Ders Kitabı*, 515; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 79. Rıza sözleşmede açıkça belirtilebileceği gibi sonradan muvafakat şeklinde de verilebilir ancak taşıma için konişmento düzenlendi ise bu muvafakat konişmentonun tüm nüshalarında yer almalıdır (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 20; Sözer, *Ders Kitabı*, 515; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 50).

1.5.3.2.5. Yükün İzinsiz Olarak Güvertede Taşınması

Taşıyan, navlun sözleşmesini ifa ederken yüke özen gösterme borcu altındadır. Buna binaen eşyayı taşıırken özen göstererek zıya, hasar ve gecikmeye maruz kalmaması için gerekli tedbirleri almak zorundadır.²⁶¹ Güvertede taşınan yükler ambarda taşınan yüklere nazaran tehlikeye daha açık durumda olduklarından zarar görme ihtimalleri artmaktadır.²⁶² Bu nedenle deniz ticaretinde teamül eşyanın ambarlarda taşınması ve taşıtanın rızası olmaksızın güvertede taşınmamasıdır.²⁶³ TTK m. 1151'de eşyanın hangi hallerde güvertede taşınacağına ve buna aykırı davranışlarda meydana gelecek sorumluluğa ilişkin düzenlemeler mevcuttur.²⁶⁴

Bu düzenlemeye göre taşıyan, eşyayı ancak yükleten ile arasındaki anlaşmanın varlığı halinde veya eşyanın güvertede taşınmasının ticari teamüle uygun ya da mevzuat gereği zorunlu olduğu durumlarda güvertede taşıyabilecek; aksi halde eşyayı güvertede taşıyamayacak yahut küpeşteye asamayacaktır.²⁶⁵

Eşya, yükletenin rızası ile güvertede taşınacak ise, buna dair rızanın varlığı, navlun sözleşmesinde açıkça konmasıyla veya yükletenin eşyanın güvertede taşınacağını bilip itiraz etmemesi ya da bunu bildiren konişmentoyu itirazsız kabul etmesi şeklindeki icazeti ile de söz konusu olabilecektir.²⁶⁶ Bu halde dahi taşıyanın yüke özen borcu devam edecektir.²⁶⁷ Eşya, ticari teamül gereği güvertede taşınacak ise, taraflar arasında yükün

²⁶¹ Sözer, *Ders Kitabı*, 508-509; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 80.

²⁶² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 52; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 51.

²⁶³ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 52; Sözer, *Ders Kitabı*, 508; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 80; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 51.

²⁶⁴ Bkz. TTK m. 1151.

²⁶⁵ Konteyner taşımacılığında eşyanın güvertede taşınacağına dair anlaşma olmasa dahi akdin ihlalinin söz konusu olmayacağına dair bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 254; dipnot 751; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 82; dipnot 79.

²⁶⁶ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 53; Sözer, *Ders Kitabı*, 510; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 81; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 51. Ancak TTK m. 1151/3 gereği yükleten ve taşıyanın eşyanın güvertede taşınması konusunda anlaşmaları hallerde bu durum denizde taşıma senedine yazılı olarak kaydedilmelidir. Aksi halde ispat yükü taşıyanın üzerindedir ve taşıyan, denizde taşıma senedini iyiniyetle iktisap eden gönderilen dâhil üçüncü kişilere karşı yükletenle yapmış oldukları anlaşmayı ileri süremeyecektir. Ayrıca doktrinde taşıtanın da yükün güvertede taşınmasına dair izin verebileceği savunulmaktadır (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 52; Sözer, *Ders Kitabı*, 510; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 80). Kaner ise rızanın yükletence verilmesi gerektiğini; ancak taşıtanın yükleten sıfatını haiz olduğu durumlarda eşyanın güvertede taşınmasına muvafakat edebileceğini savunmaktadır; bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 379. Kanaatimizce taşıtanı temsile yetkili olan yükletene verilen bu hak, navlun sözleşmesinin tarafı olan taşıtana da verilmelidir. Zira yükleten çoğu kez komisyon, vekalet gibi bir başka sözleşme ile bu temsil hakkını elde etmiş olur.

²⁶⁷ Taşıyan yine, taşımaya ilişkin tüm özeni gösterecek ve güvertedeki yükü sabitlemek, deniz ve yağmur suyundan zarar görmesini önlemek gibi birtakım tedbirleri alacaktır (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 53; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 80; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu*

ambarda taşınacağına dair bir anlaşma olmamalıdır.²⁶⁸ Aksi halde eşya teamül gereği güvertede taşınabilecek olsa dahi taşıyanın sorumluluğu söz konusu olacaktır.²⁶⁹ Eşyanın kanun gereği güvertede taşınması gereken hallerde ise yükletenin muvafakatine gerek yoktur.²⁷⁰

Taşıyan, eşyayı yukarıda açıklanan haller dışında güvertede taşıyarak yükümlülüğünü ihlal ederse TTK m. 1151/4 gereği, güvertede taşıma sebebiyle meydana gelen zıya, hasar veya geç teslimden 1178 ve 1179 uncu maddelere göre sorumlu olur.²⁷¹ Böyle bir halde taşıyanın ticari kusurundan bahsedileceği için taşıyan, 6102 sayılı Kanunda öngörülen sorumsuzluk hallerinden yararlanamayacaktır.²⁷²

1.5.3.2.6. Haklı Sebep Olmaksızın Rotadan Sapma

Navlun sözleşmesinde geminin izleyeceği rotanın belirlenmiş olduğu hallerde taşıyan²⁷³ bu rotayı takip etmekle yükümlüdür.²⁷⁴ Böyle bir belirlemenin olmadığı yolculukta ise taşıyan, eşyayı en elverişli olan makul rota ile varış limanına ulaştırmalıdır.²⁷⁵ TTK m. 1113'e göre rotanın takibi, umulmayan bir hâl neticesinde

Haller, 53). Taşıyanın özen yükümünün bu halde dahi devam ettiğine dair ayrıca bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 378.

²⁶⁸ Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 52. Ambarda taşımaya ilişkin bir anlaşmanın olmadığı ticari teamül gereği güvertede taşınacak eşyalarda yükletenin izni olmaksızın eşyanın güvertede taşınması taşıyanın sorumluluğunu doğurmayacaktır (Bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 83).

²⁶⁹ Sözer, *Ders Kitabı*, 511; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 52.

²⁷⁰ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 378; Sözer, *Ders Kitabı*, 512; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 52.

²⁷¹ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 254; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 80.

²⁷² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 53; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 53. Yükün izinsiz olarak güvertede taşınmasına dair sorumluluk TTK m. 1243'e göre emredici nitelikte olduğundan ortadan kaldırılamayacak veya daraltılamayacaktır. Bununla birlikte TTK m. 1244/1-a gereği yükün güvertede taşınacağı denizde taşıma senedinde gösterilen hallerde emredici hükümler uygulanmayacağından taşıyan bu halde sorumsuzluk kaydı koyma imkanına sahiptir (Sözer, *Ders Kitabı*, 509; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 84). Ancak güvertede taşınacağı kararlaştırılan yükün ambarda taşındığı hallerde TTK m. 1244/1-a uygulanmayacak; bu halde taşıyan sorumsuzluk kayıtlarından yararlanamayacaktır (Sözer, *Ders Kitabı*, 513).

²⁷³ Haksız sapmanın söz konusu olduğu durumlarda kaptan ve donatanın sorumluluklarına ilişkin bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 87, dipnot 93-94.

²⁷⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 55; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 377; Sözer, *Ders Kitabı*, 518; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 85; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 54.

²⁷⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 55; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 377; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 117; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 54. Her ne kadar Tekin (Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 85) taşıyanın en kısa sürede varma limanına ulaşması en uygun rota olarak ifade etse de bizim de katıldığımız görüşe göre en elverişli rota her zaman en kısa rota değildir; sürat, geleneksel olarak takip edilen yollar, sefer güvenliği gibi kıstaslarla makul rota belirlenmesi daha uygundur (Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 55; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 54-55).

engellenirse, kaptan rotayı değiştirebilir; yolculuğa ara verebilir ya da kalkma limanına geri dönebilir.²⁷⁶ Haklı sapma taşıyanın sebep olmadığı ve geminin normal seyrinde beklenemeyecek hallerde, gemiyi ve yükü tehdit eden olaylarda söz konusudur.²⁷⁷ Haklı sapmanın olduğu hallerde taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmayacak; ancak haklı sebebin varlığı taşıyan tarafından ispat edilecektir.²⁷⁸

Sözleşmede belirlenen rotadan ya da makul olan rotadan sapma, haklı nedene dayanmadığı sürece taşıyanın sorumluluğunu doğurmaktadır.²⁷⁹ Haklı sebep olmaksızın rotadan sapılması halinde taşıyan, TTK m. 1178'e tabi olarak sorumlu tutulacak fakat rotadan sapma söz konusu olmasaydı da yükte aynı zararın oluşacağını ispat edilmesi halinde sorumluluktan kurtulabilecektir.²⁸⁰ Bunun yanında gemi adamının sevk ve idare kusuru sebebiyle haklı neden olmaksızın rotadan ayrılmanın söz konusu olduğu hallerde ise taşıyan TTK m. 1180'den yaralanabilecektir.²⁸¹

1.5.3.2.7. Taşıyanın Üçüncü Kişilerin Fiillerinden Dolayı Sorumluluğu

Taşıyan, navlun sözleşmesinin tarafı olmakla birlikte, sözleşmeden kaynaklı borcunu ifa ederken birtakım kişilerden yardım almakta; bu kimselerin sebep olduğu zararlardan da TBK'nın *yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluk* başlıklı 116. maddesi uyarınca genel hükümler kapsamında sorumluluğu doğmaktadır.²⁸² Buna ek olarak genel

²⁷⁶ Bkz. TTK m. 1113.

²⁷⁷ Sözer, *Ders Kitabı*, 519; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 55. Haklı sapma sayılan haller için ayrıca bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 55; Sözer, *Ders Kitabı*, 519-522. TTK m. 1220'de kaptanın haklı nedenle rotadan sapma hali düzenlenmiştir. Bu örneklerin varlığı halinde taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmayacaktır (Bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 86). Denizde can ve mal kurtarma amacıyla sapma ve diğer haklı nedenler için ayrıca bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 119- 124. Tarafların anlaşması halinde rotadan sapma için ayrıca bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 523.

²⁷⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 56; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 124; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 55. Haklı sapmanın varlığı halinde taşıyan, yolun uzaması sebebiyle ek navlun isteyemeyecektir (Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 55 Sözer, *Ders Kitabı*, 524).

²⁷⁹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 55; Sözer, *Ders Kitabı*, 524; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 55. Sapma doktrinde seferin rotasını kasıtlı ve sebepsiz yere değiştirmek olarak tanımlanmaktadır (Sözer, *Ders Kitabı*, 518; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 55).

²⁸⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 56; Sözer, *Ders Kitabı*, 524; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 125-126; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 87; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 56.

²⁸¹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 56-57; Sözer, *Ders Kitabı*, 524; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 124; dipnot 343; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 56. Haksız sapmanın sevk kusuru teşkil etmediği; bu sebeple taşıyanın gemi adamlarının sevk ve idare kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağı yönünde bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 378.

²⁸² Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 75; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyatı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 94.

hükümlerin yanında taşıma hukuku bakımından TTK m. 1179'da özel olarak düzenlenmiştir.²⁸³

1.5.3.2.7.1 Taşıyanın Adamlarından Dolayı Sorumluluğu

6762 sayılı Kanun düzenlenirken bahsi geçen Kanun'un 1602. maddesi taşıyanın adamlarını kendi adamları ve gemi adamları olarak ayırmış; bunların verdiği zararlardan kusur sorumluluğu ekseninde taşıyanı sorumlu tutarak konuyu düzenlemiştir.²⁸⁴ Ancak 6102 sayılı TTK düzenlemesinde eski TTK'nın aksine, taşıyana yüklenemeyecek sebepler başlığı altında taşıyanın ve onun adamlarının kast veya ihmalden doğmayan sebeplerde taşıyanın sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Kanun Koyucu, maddeyi düzenlerken taşıyanın kendi adamları ve gemi adamları kavramlarını taşıyanın adamları üst başlığında birleştirmiş ve bu şahıslar bakımından da tıpkı taşıyanın şahsi kusur ve ihmalinin olmadığı hallerde sorumluluğunun söz konusu olmayacağını düzenlediği gibi bu şahıslar için de benzer bir sorumluluktan kurtulma hali ihdas etmiştir.

TTK m. 1179/2'de taşıyanın adamları, *“taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsar”* şeklinde tanımlanarak fiilî taşıyana ilişkin hükümler saklı tutulmuştur. Bu anlamda taşıyan, gemi adamlarının²⁸⁵, gemi adamlarının dışında kalan taşıyanın taşıma

²⁸³ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 75; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 94.

²⁸⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 137; Sözer, *Ders Kitabı*, 457; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 75; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 26. Kanun Koyucu'nun böyle bir düzenlemeye gitmesi ile taşıyanın gemi adamı ve kendi adamı ayrımı içine kimlerin ne surette girdiği Lahey/Visby Kuralları temel alınarak belirlenmektedir (Bkz. Burak Adıgüzel, “Eşya Taşımalarında Taşıyıcı Yardımcısı Kavramı ve Yardımcıların Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkileri”, *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 3/2 (2008): 305. https://hukukdergi.erciyes.edu.tr/Dosyalar/YIL_2008__CILT_3__SA_YI_2.pdf). Madde düzenlemesinde taşıyanın görevlileri ayırımına yer verilmemesine dair eleştiri için ayrıca bkz. Adıgüzel, “Taşıyıcı Yardımcısı”, 321, dipnot 142.

²⁸⁵ TTK m. 934. Bu anlamda taşıyan ve gemi adamları arasında hizmet ilişkisinin varlığı aranmayacağı gibi taşıyanın donatan yahut işleten olması da gerekmez (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 138; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 62; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 116; Seven, *Sorumluluk*, 103; Adıgüzel, “Taşıyıcı Yardımcısı”, 303-304; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 75; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 23; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 95. Ayrıca gemide istihdam edilmeyen ancak gemide hizmet gören müstahdem, istifçi gibi kimselerin de gemi adamları ile bir tutulması gerektiğine dair görüş için bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 363. Aksi görüş ve bu ayrımın pratikte bir önem arz etmediğine dair bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 77.

işletmesinde çalışan²⁸⁶ veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişilerin²⁸⁷ ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişilerin²⁸⁸ kusurlu fiillerinden dolayı sorumludur.²⁸⁹ Ancak adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu olmayacak; yukarıda sayılan kimselerin kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini taşıyan ispat edecektir.

Taşıyanın adamlarından dolayı sorumluluğu asli bir sorumluluk olup taşıyanın adamlarının ticari kusurlarını kapsamakta; TTK m. 1180 ise saklı kalmaktadır.²⁹⁰ Taşıyanın adamlarından dolayı sorumluluğu, adamlarının görevlerini ifa ederken kusurlu davranışları sebebiyle zararın ortaya çıktığı hallerde mümkündür.²⁹¹

²⁸⁶ Bu kimselerin fiilen taşıma işini ifa etmesi gerekmediği gibi taşıma işlerinde görevli olması da aranmaz. Bir de bu kimseler kısa veya geçici bir şekilde de istihdam edilebilecek olup TBK m. 116 kapsamında yardımcı şahıs olmaları da şart değildir. Örneğin muhasebeci, güvenlik, büro çalışanı, temizlik elemanı dahi bu kapsamda değerlendirilecektir (Bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 458; Seven, *Sorumluluk*, 103 Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 78; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 76; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 63, dipnot 198; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 24; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyai, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 96).

²⁸⁷ Taşıyanın acentesi ve broker gibi kimseler ve taşıyana yük bulan kanvassörler de bu anlamda sorumluluğun kapsamında değerlendirilir (Bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 80; Ulukaya, *Brokerin Hak ve Yükümlülükleri*, 42; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 62; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 25).

²⁸⁸ Bu düzenleme ile TBK. m. 116 anlamındaki yardımcı şahıslara ilişkin sorumluluk genel hükümlere değil TTK'ya tabi kılınmıştır. Bu ifade bağımsız akitleri de kapsadığından fiili taşıyan, bağımsız istifçiler, bağımsız taşıyıcılar gibi kimselerden de taşıyan TTK m. 1179 gereği sorumlu olacaktır (Bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 305; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 107; Sözer, *Ders Kitabı*, 461; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 116; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 80; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 25; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyai, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 97).

²⁸⁹ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 364; Sözer, *Ders Kitabı*, 458; Adıgüzel, “Taşıyıcı Yardımcısı” s. 305; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyai, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 94. Maddenin, TTK m. 1178/2 ile beraber değerlendirildiğinde taşıyanın sorumluluğunun kusur karinesine dayandığı ancak kusursuzluğun ispatının mümkün olduğuna dair bkz. Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 196.

²⁹⁰ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 364; Adıgüzel, “Taşıyıcı Yardımcısı”, 316-317; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyai, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 101. Taşıyanın aynı zamanda donatan olduğu hallerde de TTK m. 1062 gereği yolculara ve yükle ilgili kişilere karşı taşıyanın gemi adamlarından sorumluluğuna ilişkin hükümlerin uygulanacağına dair bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 365; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyai, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 95. Ticari kusura ilişkin örnekler için ayrıca bkz. Sezer Ilgın, “Taşıyanın Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusurdan Doğan Sorumluluğu”, İçinde *Deniz Hukuku Sempozyumu (24-25 Mart 2011)*, Editör Sami Doğru (Adana: Çağ Üniversitesi Yayınları, 2012), 181-185.

²⁹¹ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 365; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyai, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 101. Taşıyan, sorumluluktan kurtulmak için adamlarının kusurlu olmadığını ispatla mükelleftir.

1.5.3.2.7.2. Fiili Taşıyan ve Adamlarından Dolayı Taşıyanın Sorumluluğu

Taşımanın ifasının tamamen veya kısmen fiili taşıyana bırakıldığı hallerde, navlun sözleşmesinin tarafı olan akdi taşıyan, TTK m. 1191/1 gereği, fiili taşıyanın ve onun taşıma borcunun ifasında kullandığı ve görev ve yetki sınırı içinde hareket eden adamlarının fiil ve ihmallerinden sorumludur.²⁹² Sorumluluğun söz konusu olabilmesi ise bu kişilerin kusurlu eylem ve ihmallerinin varlığıyla birlikte, zararın işi yürütürken ortaya çıkmasına bağlıdır.²⁹³ Ancak TTK m. 1191/1’de belirtildiği üzere akdi taşıyanın, taşımayı kısmen ya da tamamen bir fiili taşıyana bırakma hakkının olup olmaması dikkate alınmayacaktır.²⁹⁴

Taşıyanın fiili taşıyan ve adamlarının fiil ve ihmallerinden sorumluluğu, taşımanın fiilen icrası başlamasa dahi, fiili taşıyanın eşyayı taşıma gayesiyle teslim alma anı ile başlar.²⁹⁵ Ancak akdi taşıyan, fiili taşıyanın ihmallerinden de sorumlu olduğu için, fiili taşıyanın eşyayı teslim almadığı ve bu sebeple bir zarar meydana geldiği hallerde de yine bu madde uyarınca akdi taşıyanın sorumluluğu ortaya çıkmaktadır.²⁹⁶

²⁹² Sözer, *Ders Kitabı*, 460; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 119; Kula Değirmenci, “Fiili Taşıyan”, 402; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 81. Fiili taşıyana ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Birinci Bölüm 3.2.1.2. Fiili taşıyan akdi taşıyanın, sözleşmeyi ifa ederken kullandığı yardımcı şahıslardan olmasına rağmen Kanun Koyucu, fiili taşıyan ve adamlarına ilişkin sorumluluğu, fiili taşıyanın taşıyan sıfatını haiz olması, yükü ilgililerin fiili taşıyana müracaat edebiliyor olması ve kanuni sorumsuzluk halleriyle sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin düzenlemelerden fiili taşıyanın da yararlanabiliyor olması sebebiyle özel olarak TTK m. 1191’de düzenlemiştir (Bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 366; Sözer, *Ders Kitabı*, 460; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 81; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 21; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 99). Fiili taşıyanın adamlarından ne anlaşılması gerektiğine dair ayrıca bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 82-83; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 179-186.

²⁹³ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 83-88; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 187; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 25. Ancak buradaki fiil ve ihmali deyiminden kusur anlaşılması gerektiği, zira hukukumuzda taşıyanın sorumluluğunun kusur prensibi üzerine inşa edildiğine dair bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 83-84; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 27; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 100. Bununla beraber Kanun Koyucu’nun hükmü düzenlerken görev ve yetki sınırı içinde hareket etmek şeklinde bir sınırlamaya gitmesi, taşıyanın fiili taşıyanın adamları üzerindeki sınırlı kontrol imkanından kaynaklandığına ilişkin olarak bkz. Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 25.

²⁹⁴ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 413; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 88.

²⁹⁵ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 88; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 136. Taşımayı üstlenmiş ancak henüz gerçekleştirmemiş bir kişinin fiili taşıyan sayılmasını doktrinde yersiz bulan görüş için bkz. Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 98-99.

²⁹⁶ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 89; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 64. Zira, TTK m. 1191/1 gereği taşımanın kısmen veya tamamen fiili taşıyana bırakıldığı hallerde taşıyan, taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam eder. TTK m. 1192 ise TTK m. 1191/1 hükmüne halel getirmemek kaydıyla, navlun sözleşmesine sorumsuzluk şartı konabileceğini düzenlemiştir. Böyle bir düzenlemenin geminin sefere elverişsizliğinden ve ticari kusurun varlığından

1.6. Sorumluluktan Kurtulma Halleri

1.6.1. Genel olarak

Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, yukarıda açıklanan uluslararası konvansiyonlardaki düzenlemeler ve Türk Hukukundaki düzenlemeler çerçevesinde meydana gelen zıya, hasar ve teslimdeki gecikmeden kaynaklı zararlardan sorumludur. Taşıyanın sorumluluğu, niteliği itibariyle kusura dayalı akdi bir sorumluluktur. Ancak TTK m. 1179/1 hükmü, kusur sorumluluğunun istisnası niteliğinde olan taşıyanın sorumluluktan kurtulma hallerini, taşıyana yüklenemeyecek sebepler bağılığı altında *“Taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu değildir. Taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü, taşıyana aittir”* şeklinde düzenleyerek taşıyanın veya adamlarının kusurunun olmadığı hallerde, taşıyanın bunu ispat etmesi ile sorumluluktan kurtulabileceğini düzenlemiştir.

Benzer şekilde birtakım hallerin varlığında taşıyan, sorumluluktan kurtulacaktır. Bu hallerin bir kısmının varlığını taşıyan ispat edecek, diğer bir kısmının varlığı halinde ise taşıyan karine gereği sorumluluktan kurtulacak ancak karinenin aksi ispat edilebilecektir.²⁹⁷ Ancak taşıyanın sorumsuzluk halleri, kusur prensibinin istisnası niteliğinde olduğundan dar yorumlanmakta; menfaat dengesi sağlanmaya çalışılmaktadır.²⁹⁸

kaynaklı zararları da kapsayacağına dair bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 461; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 78.

²⁹⁷ 6762 sayılı Kanun'un 1062 ve 1063. maddelerindeki düzenlemeden yola çıkılarak bu haller, mutlak sorumsuzluk halleri ve muhtemel sorumsuzluk halleri olarak isimlendirilmiştir. 6102 sayılı Kanun'da da 6762 sayılı Kanun'un yanında, uluslararası konvansiyonlardaki yenilikler de dikkate alınarak konu düzenlenmiştir. Bu anlamda TTK kapsamında mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri şeklinde bir başlıklandırma olmamasına rağmen, bu çalışmada sorumsuzluk halleri doktrinde yer bulan haliyle izah edilecektir. Bu bölümde taşıyanın mutlak sorumluluk halleri incelenecek, ikinci bölümde ise muhtemel sorumsuzluk halleri teferruatlı bir biçimde açıklanacaktır. Mutlak sorumsuzluk halleri incelenirken tekrardan kaçınmak adına yukarıda Birinci Bölüm 5.3.2.6 başlığı altında izah edilen rotadan haklı nedenle sapmaya ilişkin sorumluluktan kurtulma hali yukarıdaki açıklamaya atıf yapılmak suretiyle geçilecektir. Haklı nedenle rotadan sapma için ayrıca bkz. Birinci Bölüm 5.3.2.6.

²⁹⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 158; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 100; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 79.

1.6.2. Mutlak Sorumsuzluk Halleri

1.6.2.1. Geminin Sevki ve Başkaca Teknik Yönetimindeki Kusur

TTK m. 1180/1 hükmü, navlun sözleşmesine binaen yapılan taşımada meydana gelen zararın, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin sonucu meydana gelmesi haline taşıyanın yalnız kendi kusurundan sorumlu olacağı şeklinde bir düzenleme yapmıştır.²⁹⁹

Geminin sevk, geminin hareketi ile ilgili olan bütün fiilleri ifade eder.³⁰⁰ Sevk kusuru ise, geminin hareketi ile ilgili olan tedbirdeki kusur olarak tanımlanabilir.³⁰¹ Manevra hareketleri, rota belirlenmesi, radara bakılması, sesli ve ışıklı işaretlerin verilmesi, hızın ayarlanması gibi navigasyondan kaynaklı kusurlar sevk kusuru kapsamına girmektedir.³⁰² Geminin başkaca teknik yönetimi ise geminin sevkine nazaran daha belirsiz bir kavram³⁰³ olmakla beraber, özellikle gemi teçhizatının ve gemi makinalarının kullanılmasından kaynaklı, geminin navigasyonu dışında kalan, teknik idareye ve geminin yolculuğa elverişli halde bulunmasına ilişkin bütün yönetim faaliyeti

²⁹⁹ Bu hal uluslararası alanda evvela Harter Kanunu m. 192 de düzenlenmiş daha sonra bunu Lahey Kuralları 4/2 (a) takip etmiştir. Ancak ilerleyen zaman içinde teknolojik gelişmelerin ve haberleşme imkanının artmasıyla Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda bu sorumsuzluk haline yer verilmemiş fakat bu eğilim tepki çekmiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 543; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 66-67.

³⁰⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 156; Okay, *Navlun Mukaveleleri*, 217; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 394; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 60; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 200; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 95; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 68; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 30; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyai, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 149. Bu işlemler geminin navigasyonu (seyre ilişkin yönetimi) olarak isimlendirilmektedir (Bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 544; Ilgın, “Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusuru”, 173; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 101).

³⁰¹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 156; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 217; Ilgın, “Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusuru”, 180; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 200.

³⁰² Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 156; Kender, “Taşıyanın Sorumluluğu”, 82; İlknur Uluğ Cicim, “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 6/2 (2002): 6, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ahbvuhfd/issue/48134/608830>; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 83; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 101; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 68. Çatmanın sevk kusurundan kaynaklandığı haller bakımından ayrıca bkz. Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 70-73.

³⁰³ Bilhassa geminin başkaca teknik yönetiminden kaynaklı kusur ve ticari kusur ayrımı uygulamada soruna sebep olmaktadır (bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 157; Ülgener, *Sorumluluk Halleri*, 76; Ilgın, “Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusuru”, 174). Bu iki kavrama ilişkin ayırım için ayrıca bkz. Ilgın, “Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusuru”, 181-186; Feray Fırıncıoğlu, “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri” *İstanbul Barosu Dergisi*, 92/6 (2018): 258, <https://www.istanbulbarosu.org.tr/YayinDetay.aspx?ID=543&desc=Cilt:-92-Say%C4%B1:-2018/6>

olarak tanımlanabilmektedir.³⁰⁴ Teknik yönetimden kaynaklanan kusur ise geminin iyi halde muhafazasının yanında teknik yönetimine ait bu faaliyetlerdeki noksanlık neticesinde meydana gelen kusurdur.³⁰⁵ Pompalara gerekli özenin gösterilmemesi, yük tanklarının kapaklarının gevşek bırakılması, gemi teknesinin bakımı ve temizliği, balast tankının durumunun su almadan önce kontrol edilmemesi gibi seyir güvenliğini sürdürebilecek tedbirler teknik kusur kapsamına girmektedir.³⁰⁶

Sevk kusurundan bahsedilecek an geminin yolculuğa başladıktan sonra sefer halinde olduğu an iken başkaca teknik yönetime ilişkin kusur ise geminin limanda bulunduğu anda da söz konusu olabilecektir.³⁰⁷ Sevk ve başkaca teknik yönetime ilişkin kusursuzluğun belirlenmesinde, taşıyanın adamlarının kusur derecesi önemli olmadığından taşıyan, adamlarının kasten kötü sevk ve idarelerinden kaynaklı zararlardan da sorumlu olmayacaktır.³⁰⁸ Hangi hallerde TTK m. 1180/1 hükmünden yararlanılabileceği ise yine aynı hükme göre belirlenecektir. Buna göre, daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dâhil sayılmayacak; tereddüt olması durumunda ise zararın, teknik yönetiminden kaynaklı olmadığı kabul edilecektir.

³⁰⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 157; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 96; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 101; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 73. Yargıtay'ın 11. Hukuk Dairesi'nin, 08.02.1991 tarihli, 1991/444 E. ve 1991/729 K. sayılı ilamında ise geminin başkaca teknik yönetimi, *geminin seyir amacıyla yapılan işlerin dışında kalan, geminin yararı gereği onun nakil ve teçhizat ve araçlarının kullanılması* olarak tanımlanmaktadır (Naklen; Ilgın, "Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusuru", 185-186). Yüke hizmet eden tedbirler ise bu kavramın dışında kalmaktadır (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 157).

³⁰⁵ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 380; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 394; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 31; Seda Bilat, "Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğunun Sınırlandırılması" (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2008), 24.

³⁰⁶ Ilgın, "Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusuru", 184; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 88; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 73. Her ne kadar geminin sevk ve başkaca teknik yönetimi birbirinden farklı kavramlar olsa da bizim de katıldığımız düşünceye göre her iki kavramın da aynı hukuki sonuca sebebiyet verdiği göz önüne alındığında aralarında keskin bir ayırım yapılması gerekmeyecektir (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 157; Sözer, *Ders Kitabı*, 554; Ilgın, "Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusuru", 181; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 97; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 67).

³⁰⁷ Seven, *Sorumluluk*, 114-115; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 200; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 97; Bolca, 74. Teknik kusurun başlangıçtaki elverişsizlikten ayırt edilmesi için ayrıca bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 100-103.

³⁰⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 156; Ülgener, *Sorumluluk Halleri*, 76; Sözer, *Ders Kitabı*, 547; Ilgın, "Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusuru", 180; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 394; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 84; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 68-69.

Taşıyan, kendi kusuru olmaksızın³⁰⁹, gemi adamlarının, geminin sevk ve başkaca teknik yönetimden kaynaklı zararlarından sorumlu değildir. Ancak bu zarar, ticari kusurdan yahut geminin yolculuğa başlamasından evvel ortaya çıkan bir teknik kusurdan kaynaklanmaktaysa taşıyan, TTK m. 1180/1'den yararlanamayacaktır.³¹⁰ Bunun yanında taşıyanın TTK m. 1180'deki sorumsuzluk halinden yaralanması kendi kusursuzluğunun yanında zararın, sevk ve başkaca teknik yönetimden kaynaklandığını ispat etmesine bağlıdır.³¹¹

1.6.2.2. Yangın

TTK m. 1180/1 hükmü, tıpkı geminin sevk veya başkaca teknik yönetimine ilişkin kusurda olduğu gibi yangından kaynaklı zararlar bakımından da taşıyanın yalnız kendi kusurundan sorumlu olacağını düzenlemiştir.³¹² Ancak yangından kasıt, görünür bir ateşin yahut alevin ortaya çıkmasıdır.³¹³ Bu anlamda duman, aşırı ısınma, kızışma gibi durumlar yangın olarak nitelendirilemeyecek; ateş veya alevin bulunmadığı hallerde meydana çıkan zararlarda taşıyan TTK m. 1180 hükmünden yararlanamayacaktır.³¹⁴

³⁰⁹ Taşıyanın kendi kusuru, adamlarını seçme, eğitme, yönlendirme ve talimat vermede yetersizlikten kaynaklanabileceği gibi taşıyanın kaptana özel talimat vermesiyle ya da gemiyi bizzat kendisi sevk ettiği hallerde de ortaya çıkabilecektir (Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 156; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 109; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 101; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 75; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 31; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyai, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 154-155).

³¹⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 158; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 84; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 10; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 69; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyai, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 153.

³¹¹ Ilgın, "Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusuru", 186; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 67.

³¹² Yangına ilişkin uluslararası konvansiyonlardaki düzenlemeler için ayrıca bkz. Lahey Kuralları m. 4/2 (b), Hamburg Kuralları m. 5/4 ve Rotterdam Kuralları m. 17/3/f.

³¹³ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 158; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 87; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 381; Sözer, *Ders Kitabı*, 550; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 396; Seven, *Sorumluluk*, 165; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 105; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 96; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 102; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 81; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 33; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyai, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 155.

³¹⁴ Ayrıca yangını söndürmek amacıyla yapılan faaliyetler ve yangının dumanı sebebiyle ortaya çıkan dolaylı zararlar da TTK m. 1180 kapsamında değerlendirilecektir (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 158; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 88-89; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 396; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 96; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 102; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 82; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyai, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 156). Buna ek olarak yangın nedeniyle geminin bazı fonksiyonlarının çalışmaz ve bu durum zarara sebebiyet verirse, taşıyan yine sorumluluktan kurtulacaktır (Bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 551).

Yangından kaynaklı kusursuzluğun belirlenmesinde, taşıyanın adamlarının kusur derecesi önemli olmadığından taşıyan, adamlarının kasten çıkardıkları yangından veya kasten almadıkları önlemlerden dolayı çıkan yangın kaynaklı zararlardan da sorumlu olmayacaktır.³¹⁵

Taşıyan, bu düzenlemeye göre adamlarının kasıtlı davranışları ile ticari kusur sayılan davranışlarından kaynaklanan veya başlangıçtaki elverişsizlikten yahut kendi kusurundan kaynaklanmayan yangın sebebiyle ortaya çıkan zarardan sorumlu değildir.³¹⁶ Hüküm düzenlenirken, süre bakımından bir sınırlama getirilmediği için, taşıyan, yükün teslim alınmasından teslim edilmesine kadarki zaman diliminde meydana gelebilecek olan yangın sebepli zararın sorumluluğundan kurtulabilecektir.³¹⁷ Bunun yanında taşıyanın TTK m. 1180'deki sorumsuzluk halinden yararlanması yukarıda izah edilen hallerin yanında zararın, yangından kaynaklandığını ispat etmesi ile mümkündür.³¹⁸

1.6.2.3. Denizde Kurtarma

TTK m. 1181 *“Taşıyan, müşterek avarya hâli hariç, denizde can ve eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Teşebbüs, sadece eşya kurtarmaya yönelikse, aynı zamanda makul bir hareket tarzı oluşturması gerekir.”* şeklinde bir düzenleme yaparak eTTK aksine denizde kurtarmaya ilişkin sorumsuzluk halini mutlak sorumsuzluk nedeni olarak düzenlemiştir.³¹⁹ Bu düzenleme incelendiğinde, müşterek avarya hariç, gerek denizde can kurtarma gerekse eşya kurtarma yahut buna teşebbüs içeren fiiller nedeniyle meydana gelen zararlarda,

³¹⁵ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 222; Kender, “Taşıyanın Sorumluluğu”, 84; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 396; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 81.

³¹⁶ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 159; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 222; Seven 167, Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 96-97; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 103; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 83-87. Düzenlemede yangının sebeplerinin ele alınmadığı, yalnızca yangından kaynaklı sorumluluğun düzenlendiği göz önüne alındığında bu hallerde de sorumluluğun doğmayacağı kabulü gerekir (Bkz. Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 203).

³¹⁷ Bu sebeple taşıyan, başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanmayan, eşyanın yüklenmesi sırasında karada meydana gelen yangından dahi sorumlu olmayacağını öne sürebilir (Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 158; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 222; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 88, Seven, *Sorumluluk*, 166; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 81; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 106; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 96; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 82; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 33; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 156).

³¹⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 159; Ilgın, “Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusuru”, 186; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 35.

³¹⁹ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 232; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 112; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 89.

makul hareket tarzının varlığı halinde taşıyanın bu zarardan sorumlu olmayacağı görülecektir.³²⁰ Denizde kurtarma, genel olarak rotadan ayrılma şeklinde gerçekleşmekteyse de her zaman böyle olmadığını belirtmek gerekir.³²¹

6102 sayılı TTK, denizde kurtarmaya ilişkin bu maddesi ile taşıyanın sadece tehlikedeki kişi ve eşyaya ilişkin kurtarma sonucunu değil, kurtarmaya teşebbüsünü de sorumluluğun ortadan kalkması için yeterli görmektedir. Bu anlamda, teşebbüsün faydalı bir sonuç doğurması aranmadığından başarılı olamayan bir kurtarma teşebbüsünde dahi taşıyanın bu sorumsuzluktan yararlanması mümkündür.³²²

Teşebbüsün, denizde eşya kurtarmaya yönelik olduğu hallerde, Kanun Koyucu makul bir hareket tarzının varlığını aramaktadır.³²³ Kurtarmaya ilişkin faaliyetin, makul olup olmadığı ise, somut olayın özelliklerine göre değerlendirilerek objektif bir inceleme

³²⁰ Konunun uluslararası konvansiyonlardaki düzenleniş sekline ilişkin ayrıca bkz. Lahey Kuralları m. 4/2/1, Hamburg Kuralları m. 5/6, Rotterdam Kuralları m. 17/3/1 ve 17/3/m. 6102 sayılı TTK'daki hüküm, Hamburg Kuralları'ndaki düzenleme temel alınarak oluşturulmuştur.

³²¹ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 135; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 112; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 113. Denizde can veya eşya kurtarma amacıyla rotadan sapılması halinde taşıyan, rotadan sapma bakımından TTK m. 1220'den, rotadan sapma dışındaki önlemlerde ise TTK m. 1181'den yararlanacaktır. TTK m. 1220'de, TTK m. 1181'in aksine eşyaya yönelik makul hareket şartı aranmadığından TTK m. 1220'nin daha geniş bir koruma sağladığına, bu farkın temel sebebinin ise ilgili maddelerin farklı konvansiyonların temel alınarak düzenlenmesi olduğuna ilişkin olarak bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 119.

³²² Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 135; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 113; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 204; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 113; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 90; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Ziyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 162.

³²³ Bu husus madde gerekçesinde, "Can kurtarmaya yönelik bir teşebbüste onun makul olup olmadığı önem taşımaksızın bundan doğan zararlardan taşıyan sorumlu tutulamaz. Buna karşılık, taşıyanın, bir ücret karşılığında yaptığı mal kurtarma teşebbüsünden doğan zararı tazmin etme yükümlülüğü bu teşebbüsün makul bir hareket teşkil etmesi şartına bağlanmıştır" şeklinde ifade edilmiştir. (Bkz. TTK Gerekçesi, 327). Eşya bakımından makul hareket tarzı sınırlamasının getirilmesi ise ticari gaye ve kurtarma yardım ücretini elde etmek amacıyla sorumsuzluk halinin kötüye kullanılmasını önlemek olarak kabul edilmektedir (Bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 113; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 114; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 91). Ancak 4922 sayılı Kanun'un 14. maddesi, kaptana, kendi gemisi, gemi adamları ve yolcusunu ciddi bir tehlikeye atmaksızın düşman dahi olsa can tehlikesi içinde olan kimselere yardımda bulunma ödevi yüklemiştir. Aynı Kanun'un 24. maddesi ise bu yükümlülüğü yerine getirmeyen kaptanın için 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu m. 98 uyarınca cezalandırılacağını düzenlemiştir. Bizim de katıldığımız düşünceye göre, makul olma kriteri ise ispatı zor ve kapsamı belirsiz bir kavram olması hasebiyle taşıyanın sorumluluk riskinden çekinmesine neden olmaktadır (Bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 113; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 115-116).

yapılacaktır.³²⁴ Bu anlamda, kurtarma teşebbüsünün gemi ve yük üzerinde oluşturduğu risk dikkate alınarak, yapılacak hareketin eşya ile orantılı olması gerekecektir.³²⁵

Denizde kurtarmaya ilişkin sorumsuzluk eTTK'nın aksine, mutlak sorumsuzluk sebebi olarak ayrı bir hükümle düzenlendiğinden, taşıyan, oluşan zararın denizde can kurtarma yahut makul nitelikte eşya kurtarmadan yahut buna teşebbüsten kaynaklandığını ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir.³²⁶ Zarar gören ise, zıya, hasar ya da gecikmenin denizde kurtarma fiillerinden kaynaklı olmadığını ya da eşya kurtarma fiilinin makul olmadığını ispat ederek taşıyanın TTK m. 1181'den yararlanmasını engelleyebilir.³²⁷

1.6.2.4. Eşyanın Cins ve Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi

Taşınmak üzere teslim edilen eşyanın cins ve değerinin doğru bildirilmesi, buna ilişkin rizikoların doğru tespiti ve gerekli tedbirlerin alınmasının yanında navlunun hesaplanması ve sorumluluk sınırının belirlenmesinde önemlidir.³²⁸ Böyle bir yanlış bildirim dürüstlük kuralına aykırılık teşkil etmekle beraber taşıyana zarar verecektir.³²⁹ Kanun Koyucu, bu durumu göz önüne alarak TTK m. 1186/5'te yükletenin, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirdiği durumlarda taşıyanın, her hâlde³³⁰, eşyanın zıya veya hasarından sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir.³³¹ Ancak maddenin lafzına bakıldığında “yükleten” kelimesi kullanılması sebebiyle yükleten sıfatını haiz

³²⁴ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 113; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 205; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 115; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 105.

³²⁵ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 113; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 115; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 91.

³²⁶ Zira 6102 sayılı TTK, hükmü düzenlerken Hamburg Kuralları'na benzer şekilde hüküm ihdas ettiğinden taşıyan, artık sorumsuzluk karinesinden yararlanamayacak; zıya, hasar veya geç teslimin yukarıda sayılan haller sebebiyle ortaya çıktığını kendisi ispat edecektir (Bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 382). Ancak taşıyan, kendisinin ya da fiillerinden sorumlu olduğu üçüncü kişilerin kusuru olup olmadığını ispatla yükümlü değildir (Bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 113). Buna ek olarak, düzenlemenin Hamburg Kuralları temel alınarak oluşturulmasının TTK m. 1181 ile TTK m. 1220 ile kesişmesine ve çelişmesine sebep olduğuna dair ayrıca bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 112, 119).

³²⁷ Bu halde ise taşıyanın, sorumluluktan kurtulmak için kendisinin ya da fiillerinden sorumlu olduğu üçüncü kişilerin kusuru olmadığını ispat etmesi gerekecektir (Bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 114).

³²⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 171-172; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 155; Sözer, *Ders Kitabı*, 506; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 129-130.

³²⁹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 173; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 130; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 168.

³³⁰ Hükmün kapsamına TTK m. 1178, TTK m. 1141, TTK m. 1062 gibi deniz hukukundan kaynaklanan sorumluluk halleri girecektir (Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 135).

³³¹ Konunun uluslararası konvansiyonlardaki düzenlenişi için ayrıca bkz. Lahey Kuralları m. 4/5/4. Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları'nda ise buna ilişkin düzenleme yapılmamıştır.

olmayan taşıtanın kasten yanlış bildirimde bulunması halinde, taşıyanın sorumluluktan kurtulamayacağı belirtilmektedir.³³²

Hüküm, kasten yanlış bildirim halinde taşıyanı sorumluluktan kurtarmakta; yükletenin kastının olmadığı ya da ağır kusurlu olduğu durumlarda taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldırmamaktadır.³³³ Ayrıca, taşıyanın, gerçeğe aykırılığı bildiği hallerde de taşıyanın sorumluluğu devam edecektir.³³⁴ Bunun yanında, beyan edilen değer ve gerçek değer arasında cüzi bir farkın bulunması halinde, taşıyanın bu sorumluluk halinden yararlanamayacağı kabul görmektedir.³³⁵

TTK m. 1186/5 düzenlemesi, sadece eşyanın zıya ve hasarından söz ettiği için, teslimdeki gecikmeye sebep olan eşyanın cins veya değerinin kasten yanlış bildirilmesi mutlak sorumsuzluk sebepleri arasında yer almayacaktır.³³⁶ Bunun yanında doktrinde, gerçeğe aykırı beyanın eşyanın cins ve değerine ilişkin olması gerektiği, bu anlamda marka, miktar, koli veya ünite sayısı ve ağırlığına ilişkin gerçeğe aykırı beyanların bu madde kapsamında değerlendirilmeyeceği görüşü yer bulmaktadır.³³⁷

Taşıyan, TTK m. 1186/5 hükmünü yalnız yükletene karşı değil, iyiniyetli konişmento hamilleri de dahil olmak üzere üçüncü şahıslara karşı da ileri

³³² Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 129-130; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 107, dipnot 156; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 93, dipnot 359. Kanunun lafzına bakıldığında gecikme zararlarının da hükmün dışında tutulduğuna dair bkz. Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 93, dipnot 360; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 170. Ancak, özellikle kırkambar ve kısmi yolculuk charteri sözleşmelerinde, eşyanın cins veya değerinin kasten bildirilmesi sebebiyle geminin limandan çıkamadığı hallerde ya da bu bildirimin sebep olduğu diğer gecikme hallerinde taşıyan, diğer taşıtanlara karşı sözleşmeden kaynaklı yükümlülüğünü gereği gibi ifa edememiş olacaktır. Hükmün konmasındaki amaç, taşıyanı korumak ve kötü niyetli davranışı cezalandırmak olarak değerlendirildiğinde düzenleme bu haliyle eksik kalmaktadır. Bu sebeple kanaatimizce, taşıyanın kasten yanlış bildirim nedeniyle meydana gelen gecikmelerde de korunmaya ihtiyacı olduğundan bu hükmün gecikme zararlarını da kapsayacak şekilde genişletilmesi gerekmektedir. Şamlı, hükme benzer eleştirileri getirerek gecikme zararlarını bakımından taşıyanın sorumlu olduğunu düşünmektedir (bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 136). Sözer ise TTK m. 1186/5'in navlun sözleşmesinden doğan tüm borçları bertaraf ettiğini düşünmektedir (Bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 507).

³³³ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 173; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 156; Sözer, *Ders Kitabı*, 506; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 94.

³³⁴ Ancak buradaki bilme, özen sorumluluğu ya da basiretli tacir olarak bilmeyi gerektirmenin ötesinde objektif iyiniyet kuralı çerçevesinde gerçekten bilme olarak yorumlanmalıdır (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 174; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 156; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 134; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 95).

³³⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 174; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 156; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 132.

³³⁶ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 397; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 134.

³³⁷ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 130; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 107, dipnot 157; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 92.

sürebilecektir.³³⁸ En nihayetinde taşıyan, kasıtlı olarak eşyanın cins ve değerinin yanlış bildirildiğini ispat ile sorumluluktan kurtulacaktır; ancak yükletenin bu bildirimden taşıyanın haberi olduğunu ya da kastının olmadığını ispatı halinde ise taşıyan TTK m. 1186/5'ten yararlanamayacaktır.³³⁹



³³⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 173-174; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 157; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 136; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 172. Şamlı, düzenlemenin amacı ve öngördüğü yaptırımın göz önüne alındığında yanlış bildirimin denizde taşıma senedinde yer alması gerektiğini, aksi halde her türlü bildirimin TTK m. 1186/5 kapsamına gireceğini, bunun hükmün kapsamını haklı gerekçe olmaksızın genişletmek olduğunu savunmaktadır (Bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 133).

³³⁹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 174; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 158. Yükle ilgilinin uğradığı zararlar kasten yanlış bildirim arasında illiyet bağının olması aranmayacaktır (Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 136; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 172).

İKİNCİ BÖLÜM

MUHTEMEL SORUMSUZLUK HALLERİNİN ORTAYA ÇIKIŞI, ULUSAL VE ULUSLARARASI KAYNAKLARDA TAŞIYANIN MUHTEMEL SORUMSUZLUK HALLERİ

2.1. Genel Olarak

Taşıyan, navlun sözleşmesini ifa ederken kusur prensibi ekseninde gerek kendi fiillerinden gerekse adamlarının ve fiili taşıyan ile onun adamlarının kusurlu davranışlarından kaynaklanan geminin başlangıçta elverişsizliğinden, eşyanın zıya ve hasara uğramasından veya geç tesliminden, yükün izinsiz olarak başka bir gemiye yüklenmesi ve aktarılmasından, yükün izinsiz olarak güvertede taşınmasından, haklı sebep olmaksızın rotadan sapmadan sorumludur. Ancak yukarıda izah edildiği gibi birtakım sorumsuzluk hallerinin varlığında, taşıyanın sorumluluğu bertaraf edilmekte; bu hallerin bir kısmında taşıyan üzerine ispat külfeti yüklenmekte, taşıyanın sorumsuzluğuna karine teşkil eden bir kısım hallerde ise ispat külfeti yer değiştirmektedir. Türk Hukukunda, sorumsuzluğa ilişkin geminin sevki ve başkaca teknik yönetimindeki kusur, yangın, denizde kurtarma, eşyanın cins ve değerinin kasten yanlış bildirilmesi ve haklı nedenle rotadan sapılması hali taşıyanın mutlak sorumsuz olduğu haller olarak kendini göstermektedir. Bu hallerde ispat yükü taşıyan üzerindedir.

Taşıyanın muhtemel sorumsuzluk halleri ise hem uluslararası konvansiyonlarda hem de Türk Hukukundaki düzenlemelerde, denizde eşya taşıma fiilinin riskleri göz önüne alınarak taşıyanı korumak maksadıyla konulmuş sorumsuzluk hallerinden ibarettir.

Gerek uluslararası konvansiyonlarda gerekse hukukumuzda muhtemel sorumsuzluk hallerine yer verilmesinin en önemli nedenlerinden biri, deniz ve denizcilikte çok sık rastlanan, önceden tahmin edilmesi güç olan ve kolayca

önlenemeyecek bazı durumlar karşısında taşıyanın sorumluluğunun nasıl belirleneceğini düzenlemektir.³⁴⁰ Sayılan bu hallerde, taşıyan ve adamlarının iradeleri dışında meydana gelen zararlar söz konusu olduğundan denizciliğin ilk yıllarından beri taşıyanı kayıtsız ve şartsız bu zararlardan sorumlu tutmak doğru görülmemiş ve taşıyanı sorumluluktan kurtaracak haller ihdas edilmiştir.³⁴¹

2.2. Muhtemel Sorumsuzluk Hallerinin Ortaya Çıkışı ve Uluslararası Konvansiyonlardaki Yeri

2.2.1. Muhtemel Sorumsuzluk Hallerinin Ortaya Çıkışı

Taşıyanın muhtemel sorumsuzluğuna ilişkin düzenlemelere yalnız günümüz hukukunda değil milattan önceki tarihlere tekabül eden deniz ticaretine ilişkin kaynaklarda dahi rastlanmaktadır.³⁴² Bu tarihlerde taşıyan niteliğindeki kaptanın sorumsuzluğu özellikle hırsız ve korsanların yağmaları, fırtına ve geminin su alması gibi hallerdendir.³⁴³ Ortaçağ ve ilerleyen süreçte de sorumsuzluk hukuku bakımından Roma

³⁴⁰ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 6.

³⁴¹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 6.

³⁴² Gürten, “Receptum Nautarum”, 324, 326; Merve Altınbaş, “Deniz Ticaret Hukukunun Gelişimi ve Türk Hukukuna Etkileri”, *Nişantaşı Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 7/2, (2019), 65, <https://dergipark.org.tr/pub/nisantasisbd/issue/53986/677934>.

³⁴³ Roma kaynakları içinde önemli bir yere sahip olan ve ortaçağa kadar uygulanan Rodos Denizcilik Yasalarında bu durum yerini “*Şayet kaptan gemiyi soyulacağı ya da korsanlığa maruz kalacağı bir yere götürürse, yolcular tarafından da bu yerin yanlış bir yer olduğu kaptana kanıtlanırsa ve de gemi (kaptanın getirmiş olduğu bu yerde) yağmalanırsa, kaptan soyguna uğramış olan kişilerin zararlarını karşılasın. Ancak kaptanın tanıklığında yolcular geminin bir yere götürülmesini sağlarlar da geminin başına (orada) bir şey gelirse, bütün sorumluluğu yolcular üstlensin.*” şeklinde bulmuştur (Bkz. Erkan Kurul, “Periplus, Periegesis ve Denizcilik Yasaları Özelinde Antikçağdan Ortaçağa Akdeniz Denizcilik Yazım Geleneğine Örnekler”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi, 2016), 230). “*Şayet bir gemi keten veya ipek taşıyorsa, kaptan bir fırtına tarafından oluşan dalgaların su taşımasıyla mallara herhangi bir zarar gelmesin diye iyi bir kaliteye sahip olan tenteleri gemide bulundursun. Şayet gemi yine de su alırsa, kaptan derhal güvertede malı olanlara mallarını geminin başka bir bölümüne taşımalarını söylesin. Şayet yolcular yine de mallarına zarar gelmiş olduğu konusunda kaptana açık bir beyanatta bulunurlarsa, kaptan tayfa ile beraber bunun sorumluluğunu üstlensin. Ancak kaptan geminin su aldığı ve de malların yer değiştirilmesi gerektiğini tayfalarla birlikte önceden bildirmişse ve gemide malları yüklü bulunanlar mallarının yerlerini değiştirmeyi ihmal etmişlerse, hem kaptan hem de gemiciler cezasız kalsınlar.*” (Bkz. Kurul, “Akdeniz Denizcilik Yazım Geleneği”, 246). Ayrıca hasar, geminin batmasından, umulmayan halden kaynaklanıyor ise gemicinin bir exceptio sunma hakkı bulunmaktadır (Bkz. Ayiter, “Receptum Nautarum”, 323). Böylelikle Roma Hukukunda da taşıyanın meydana gelen ziya veya hasardan sorumlu olduğu ancak mücbir sebeplerin varlığı ve ispatının taşıyanı sorumluluktan kurtardığı söylenebilir (Bkz. Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 34). Bunun yanında doktrinde Roma Hukukunda deniz yoluyla yapılan taşımada eşyanın güvende olacağına ilişkin akdedilen receptum'un, sorumluluğu artırmaktan öte, sorumluluğu sınırlandırmak için yapıldığını; böylece gemi işletenin, yalnızca receptum'un akdedildiği hallerde custodia'dan sorumlu olacağı söylenmiştir (Bkz. Reinhard Zimmermann, *The Law of Obligations, Roman Foundations of the Civilian Tradition* (New York: Oxford University Press, 1996), 518, aktaran Gürten, “Receptum Nautarum”, 278).

Hukuku'nun etkileri ortadan kalkmamış ve yapılan kodifikasyonları etkilemiştir ancak taşıyanların denizcilik sektöründe belirleyici taraf olması sebebiyle sözleşmelerde taşıyan lehine sorumsuzluk anlaşmaları yer bulmuş; taşıyanın sorumluluğuna gitmek neredeyse imkansız hale gelmiştir.³⁴⁴ Taşıyan lehine konulan bu kayıtlar özellikle İngiltere'de kendini göstermiş ve başta deniz tehlikeleri sebebiyle meydana gelen zararlardan doğan sorumlulukta kullanılan bu kayıtlar daha sonra yangın, deniz kazaları gibi hallerde de konulmaya başlanmıştır ve bu sayı giderek artmıştır.³⁴⁵

Zamanla diğer Kara Avrupa ülkelerindeki taşıyıcılar da sözleşmelere bu şekilde şartlar koymuş ve sorumsuzluk kayıtları tüm dünyada yayılmaya başlamıştır. Böylece muhtemel sorumsuzluk halleri olarak niteleyeceğimiz birtakım hallerin varlığında sorumluluktan kurtulmak için konan bu kayıtlar zaman içinde güç dengesinin eşitsizliğinden yararlanılarak daha da artırılmış ve sorumluluk sistemini neredeyse fiilen ortadan kalkmıştır. Sözleşmenin tarafları arasında zamanla oluşan bu eşitsizlik, navlun miktarının azaltılmasına sebebiyet verdiğinden ve yük sahipleri ortaya çıkan zararlarını sigorta şirketinden karşıladıklarından sorumsuzluk kayıtlarına karşı sessiz kalmışlardır.³⁴⁶ Ancak bu durum taşıtanlardan ziyade koniştmetolara dayanarak işlem yapan bankalar ve sigortacıları olumsuz etkilemiş ve sorumsuzluk şartlarının bu denli genişletilmesine karşı en büyük tepki yüküle ilgililer ve bu camiadan gelmiştir.³⁴⁷

Deniz ticaretindeki gelişmeler, tarifeli seferlerin artması, taşınan yüklerin değer ve miktarındaki artış gibi birçok etmen donatanları beraber hareket etmeye itmiş; bu doğrultuda yapılan konferanslar neticesinde Süveyş Kanalı'nı kullanan İngiliz donatanları, donatan ve adamlarının navigasyon ve gemi idaresinden kaynaklı zararlardan sorumlu olmayacağına ilişkin sorumsuzluğun bulunduğu standart bir koniştmento oluşturmuşlardır.³⁴⁸ 1882 yılına gelindiğinde ise ILA (International Law

³⁴⁴ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 169; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 3. Ayrıca zaman içinde taşıma kapasitesinin artması ve bu sebeple taşıyıcının gösterdiği özeni gösterememesi, taşıyanın hukuki sorumluluğuna ilişkin daha çok soruna yol açmış; Roma Hukuku'ndan kaynaklı ağır sorumluluk yükümü tartışılmaya başlanmış, en nihayetinde 20. yüzyıla gelindiğinde kusur sorumluluğu ilkesi baz alınarak düzenlemeler yapılmıştır (Bkz. Burak Adıgüzel, *Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)* (Ankara: Adalet Yayınları, Genişletilmiş ve Güncellenmiş 3. Baskı, 2020, 6).

³⁴⁵ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 169; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 33.

³⁴⁶ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 169.

³⁴⁷ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 169. Bu dönemde ABD ulusal ve uluslararası deniz ticaretinin çok gelişmemiş olması ve donatanlara karşı ihracatçıların, sigortacıların ve bankacıların daha üstün durumda bulunmasının Kanun'un hazırlanmasında etken olduğuna dair bkz. Seven, *Sorumluluk*, 32, dipnot 70.

³⁴⁸ Ülgener, *Sorumluluk Halleri*, 32.

Association) bu konişmentoyu örnek olarak taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlik ve yolculuk sırasındaki kusurları sebebiyle meydana gelen zararları önlemek adına gelişmiş bir konişmento düzenlenmesini sağlamıştır.³⁴⁹ Ancak zararın deniz tehlikeleri, isyan, savaş gibi olaylardan meydana geldiği durumlar ise sorumluluğun kapsamı dışında tutularak bu zararlara yükle ilgilinin katlanacağı düzenlenmiştir.³⁵⁰ Buradan da çıkarıldığı üzere, Rodos Yasaları'nda dahi düzenlenen ve incelememizde muhtemel sorumsuzluk halleri olarak isimlendirilen sorumsuzluk halleri, deniz yolu ile eşya taşımalarının her anında kendisine yer bulmuş; düzenlemelerin uluslararası nitelik kazanması ile de uygulaması yaygınlaşmıştır.

2.2.2. Uluslararası Düzenleme ve Konvansiyonlardaki Yeri

Navlun sözleşmesi bakımından taşıyanın sorumluluğunun kusur prensibine göre belirlenmesinin asıl olmasına karşın, taşıyanın sorumlu olmayacağına dair konan sorumsuzluk şartları menfaat dengesi ve riskin paylaştırılmasını bozduğundan buna karşı uluslararası boyutta önlem alınması gerekmiş ve aradan süre geçtikçe teknoloji ve deniz ticaretindeki gelişmelerin etkisiyle de bu önlemlerin değişmesi gerekmiştir. Hazırlanan uluslararası düzenleme ve konvansiyonlar, taşıyana birtakım sebeplerin varlığı halinde sorumluluktan kurtulma hakkı vermiş ancak o zamanki durumun gereklerine ve ihtiyaçlara göre bu sorumsuzluk sebepleri artırılmış veya azaltılmış yahut ispat külfeti yer değiştirilmiştir.

2.2.2.1. Harter Kanunu

Deniz ticaretinin aktif olduğu ve Common Law sisteminin benimsendiği ülkelerde, her ne kadar taşıyanın sorumluluğuna ilişkin katı kurallar benimsense de özellikle İngiliz Mahkemelerinin sorumluluğu sözleşme serbestisi prensibi çerçevesinde yorumlaması ve düzenlemelerin emredici nitelikte olmaması, taşıyanların gerek navlun sözleşmesi gerekse konşimentolara sorumsuzluk kayıtları eklemelerine yol açmıştır.³⁵¹ Taşımaya ilişkin şartları belirlenmiş bir sözleşmenin olmadığı durumlarda dahi taşıyan

³⁴⁹ lgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 32.

³⁵⁰ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 32.

³⁵¹ Akan, *Taşıyanın Yüke zen Yükümlülüğünün İhlali*, 4; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 3, dipnot 11. Konişmentolara bu şekilde bir sorumsuzluk kaydı konması taşıyanın aynı zamanda yüke gelen zarar bakımından sorumsuzluğu gönderilene karşı da ileri srebilmesine olanak sağlamakta; taşıyanın sorumsuzluğunu ileri sürebileceği alanı genişletmektedir (Bkz. Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 33).

“Act of God”, “King’s Enemies” ve “ayıplı yük” hallerinde sorumluluktan kurtulmaktaydı.³⁵² Bunun yanında konvansiyonların oluşturulmadığı zamanlarda dahi İngiliz Hukukundan farklı olarak Amerikan Hukukunda taşıyanın kusurlu olduğu hallerde, sözleşmeye sorumsuzluk şartı konulmasına müsaade edilmemiş; ancak İngiliz hukukunun sözleşmenin olmadığı hallerde taşıyanı sorumsuz kabul ettiği şartlar minvalinde sorumsuzluk alanı oluşturulmuştur.³⁵³ Ancak ABD’nin o tarihlerde ticaret filosunun zayıf olması ve deniz ticaretinde İngiliz Hukukunun hakim olması gibi nedenlerle sorumluluğun emredici nitelikte olmasını engellemiştir.³⁵⁴

Sorumsuzluk klozları ile taraflar arasında bozulan menfaat dengesinin yeniden sağlanması ve riskin paylaştırılması amacıyla yapılan ilk uluslararası düzenleme olan 1893 tarihli Harter Kanunu³⁵⁵ ile taşıyanın sorumluluğu emredici hükümler altına alınmış ve kanuna aykırı olarak konulan her türlü kayıt ve şart batıl kabul edilmiştir.³⁵⁶ Kanun, taşıyana, yüke özen göstermede, bilhassa malın yükleme, istif, muhafaza gibi hallerde gerekli özenin gösterilmesi, malı iyi halde teslim etme ve geminin yola, yüke, denize elverişli halde bulundurulması gibi birtakım yükümlülükler yüklemiş; bu gibi durumlardan kaynaklı zararlardan taşıyanı sorumlu tutmuştur.³⁵⁷

Harter Kanunu, taşıyanı kusurlarından sorumlu tutarken birtakım hallerin varlığında sorumluluğun ortadan kalkacağına da dair düzenlemiştir. Bu haller Kanunun “seyir hataları, deniz tehlikeleri ve doğal afetler için sorumluluğun sınırlaması” başlıklı üçüncü bölümünde “Amerika Birleşik Devletleri’ndeki herhangi bir limana veya herhangi bir limandan mal veya mülk taşıyan herhangi bir geminin sahibi, söz konusu gemiyi insanlı, donanımlı bir şekilde tedarik ederek her açıdan denize elverişli yapmak için gerekli özeni gösterecektir. Gemi, gemi sahibi veya sahipleri, acentesi veya kiracıları, söz konusu geminin seyrüsefer veya yönetimindeki hatalardan veya hatalardan kaynaklanan hasar veya kayıplardan, denizin veya diğer gezilebilir suların tehlikelerinden, doğal afetlerden veya halkın düşmanlarından veya taşınan şeyin özünde

³⁵² Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 4; Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 25.

³⁵³ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 4-5.

³⁵⁴ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 170; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 5.

³⁵⁵ Bkz. Birinci Bölüm, 5.2.1

³⁵⁶ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 89-90; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 170; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 1; Taha Rafik Achrafi, “Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri” (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi, 2018), 8.

³⁵⁷ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 170.

var olan kusur, kalite veya kusurdan veya paketin yetersizliğinden veya yasal süreç kapsamında ele geçirilmesinden veya malların göndericisinin veya sahibinin, acentesinin veya temsilcisinin eylemi veya ihmali veya denizde can veya mülkü kurtarmaya veya kurtarmaya teşebbüs etmekten veya bu tür bir hizmeti sunarken yapılan bir sapmadan sorumlu tutulmayacaktır³⁵⁸.” şeklinde düzenlenmiştir.

Bu anlamda Harter Kanunu, gemi sahibi veya sahiplerinin yanında, bunların acente, kiracıları ve geminin kaptanını;

- Geminin seyrüsefer veya yönetimindeki hatalardan veya hatalardan kaynaklanan hasar veya kayıplardan,

- Denizin veya diğer suların tehlikelerinden,
- Doğal afetlerden,
- Halkın düşmanlarından,
- Taşınan şeyin özünde var olan kalite veya kusurdan,
- Paketin yetersizliğinden,
- Yasal süreç kapsamında ele geçirilmesinden,

- Malların göndericisinin veya sahibinin, bunların acentesinin veya temsilcisinin eylemi veya ihmaliinden,

- Denizde can veya mal kurtarma veya kurtarmaya teşebbüs etmekten,
- Bu tür bir hizmeti sunarken yapılan haklı bir sapmadan,

meydana gelen zararlardan dolayı sorumlu tutmamıştır.

³⁵⁸ SECTION 3: “Limitation of liability for errors of navigation, dangers of the sea and acts of God; If the owner of any vessel transporting merchandise or property to or from any port in the United States of America shall exercise due diligence to make the said vessel in all respects seaworthy and properly manned, equipped, and supplied, neither the vessel, her owner or owners, agent, or charterers, shall become or be held responsible for damage or loss resulting from faults or errors in navigation or in the management of said vessel nor shall the vessel, her owner or owners, charterers, agent, or master be held liable for losses arising from dangers of the sea or other navigable waters, acts of God, or public enemies, or the inherent defect, quality, or vice of the thing carried, or from insufficiency of package, or seizure under legal process, or for loss resulting from any act or omission of the shipper or owner of the goods, his agent or representative, or from saving or attempting to save life or property at sea, or from any deviation in rendering such service.” (Francis Bowes Sayre, A Selection Of Cases On The Law Admiralty, (New York: The Lawyers Co-Operative Publishing Company Rochester Second Printing, 1929), 654-655).

Anılan maddede yer alan “*Amerika Birleşik Devletleri'ndeki herhangi bir limana veya herhangi bir limandan mal veya mülk taşıyan herhangi bir geminin sahibi*” ifadesi ile Harter Kanunu'ndaki sorumsuzluğa ilişkin düzenlemenin hangi taşımalara uygulanacağı da belirtilmiştir. Buna göre düzenlemenin uygulanabilmesi için taşımanın ABD'de bulunan herhangi bir limana yapılması ya da ABD'de bulunan herhangi bir limandan yapılmış olması gerekmektedir.³⁵⁹

Harter Kanunu bilhassa taşıyanın sorumsuzluk klotlarını kullanarak sorumluluktan kurtulmasını kısıtlamak maksadıyla düzenlenmesine rağmen, bunun yanında, taşıyana, yüke özen borcunu ihlali ile meydana gelecek zararlardan sorumlu olacağını; bu anlamda gerekli ekipman, teçhizatları tedarik ederek ve gemiyi her açıdan denize elverişli halde bulundurma görevini yüklemesi açısından önemlidir. Buna ek olarak Kanun, sorumsuzluk hallerini açık bir şekilde düzenleyerek taşıyanın hangi hallerde sorumsuzluğu öne sürebileceğini ortaya koymuş; böylece sorumsuzluğun sınırları daha net bir biçimde ortaya çıkarmış ve bu durum daha sonra akdedilmiş olan uluslararası nitelikteki konvansiyonlara da temel oluşturmuştur.³⁶⁰

2.2.2.2. La Haye Kuralları

ABD'de çıkarılan Harter Kanunu, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin emredici nitelikte düzenlemeler yapmasına rağmen sorumluluğun sınırlandırılması, ödenecek tazminat miktarının belirlenmesi, zararın ihbar edilmesi, zamanaşımı ve ispat konularına değinmemiş; uygulamada meydana gelen sorunlar sebebiyle yeniden düzenlenmeye ihtiyaç duymuştur.³⁶¹ Bunun yanında Kanunun kabulü, denizcilik sektörünü etkilemiş ve diğer ülkelerde de Harter Kanunu paralelinde düzenlemeler yapılması gündeme

³⁵⁹ Ancak ABD'de bulunan limanlar arasındaki eşya taşımalarında Harter Kanunu uygulanırken ABD limanları ile yabancı limanlar arasında yapılan eşya taşımaları COGSA'nın uygulandığına dair bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 13-14.

³⁶⁰ Görüldüğü üzere Kanun düzenlemesi sorumsuzluk hallerini düzenlerken herhangi bir ayırma gitmemiş; mutlak sorumsuzluk halleri ve inceleme konumuz olan muhtemel sorumsuz hallerini tek bir düzenleme altında toplamıştır. Bunun yanında Harter Kanunu, Yeni Zelanda, Avustralya ve Kanada gibi ülkelere örnek tekil etmiş; hatta Kanada da 1910 tarihinde yürürlüğe giren Su Yoluyla Eşya Taşıma Kanununda da Harter Kanununda olduğu gibi taşıyanın sorumsuzluk halleri kanuni istisnalar olarak düzenlenmiş ve bu Kanun bir bütün olarak Lahey Kuralları için bir model teşkil etmiştir (Bkz. Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 28).

³⁶¹ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 12.

gelmiştir.³⁶² 1921 yılına gelindiğinde ILA tarafından düzenlenen kongre neticesinde düzenlenen Lahey Kuralları³⁶³ olarak adlandırılan belge oluşturulmuştur.³⁶⁴

Düzenleme, taşıyanı kusur prensibi ekseninde, eşyanın gemiye yüklenmesinden boşaltılmasına kadarki süre zarfında meydana gelecek zıya ve hasardan sorumlu tutmuş; başlangıçtaki elverişsizlik ve özen yükümlülüğünü düzenlenmiş taraflar arasındaki menfaat dengesini göz önüne alarak sorumsuzluk kayıtlarını sınırlandırmıştır.³⁶⁵ Bunun yanında Harter Kanununda olduğu gibi birtakım hallerin varlığında taşıyanı sorumluluktan kurtarmıştır. Ancak Kongre’de alınan kararlar bağlayıcı özelliğe sahip olmadıklarından tavsiye niteliğinde kalmış ve uluslararası alanda istenen amacın elde edilebilmesi için 1924 tarihinde Brüksel Konvansiyonu yapılarak Brüksel’de Konışementoya Mûteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme kabul edilmiştir.³⁶⁶

İlk uluslararası konvansiyon olma niteliğini taşıyan Lahey Kurallarının 3. maddesinde taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiş; aynı maddenin 2. fıkrasında ise taşıyanın sorumlu tutulmayacağı halleri düzenleyen 4. madde hükümleri saklı tutulmuştur.³⁶⁷

İnceleme konumuz olan muhtemel sorumsuzluk halleri bakımından bu maddenin ikinci fıkrası oldukça önemlidir. Zira, 4. maddenin 2. fıkrası, aşağıda sayılan hallerde, meydana gelen zarardan taşıyan ve geminin sorumlu olmadığını belirtmiştir. Bu düzenlemeye göre taşıyan ve gemi,

³⁶² Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 33.

³⁶³ Bkz. Birinci Bölüm, 5.2.2

³⁶⁴ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 171; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 33; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 2; Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluk*, 104; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 35.

³⁶⁵ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 33; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 8; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 4, dipnot 12. Bu sınırlama sebebiyle taşıyan, aşağıda bahsedilen sorumsuzluk hallerinin olmadığı durumlarda, taşıdığı eşyanın bir nevi sigortacısı hükmündedir (Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 133).

³⁶⁶ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 33; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 2; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 3-4; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 24; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 35.

³⁶⁷ Saklı tutulan 4. maddenin ilk fıkrası geminin sefere elverişliliği bakımından hangi hallerde taşıyan ya da geminin zarardan sorumlu olmadığı ortaya konarak, elverişsizliğin varlığı halinde taşıyan tarafından tedbirli bir taşıyanın göstereceği gerekli dikkat ve özenin gösterildiğini ancak yine de eksikliğin yolculuğun başlangıcından önce keşfedilemediğini ispat etmek ile sorumluluğun ortadan kalkacağı açıklanmıştır (Bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 9).

“a) Seyrüsefer esnasında veya geminin idaresinde, kaptan, gemici, kılavuz veya nakliyecî memurlarının hareketleri, ihmal veya hatalarından;

b) Nakliyecinin hata veya ihmali yüzünden ileri gelmemiş olmak üzere bir yangından;

c) Denizde veya seyrüsefere elverişli diğer sulardaki muhatara, tehlike veya kazalardan;

d) Arzi ve semavi afetlerden (Aete de Dieu);

e) Harp dolayısıyla vukua gelen hallerden;

f) Amme düşmanlarının hareketlerinden;

g) Prens, yetkili makam veya halk tarafından yapılacak tevkif veya cebir, veya adlî makamlarca yapılacak el koyma hareketlerinden;

h) Karantina tahdidatından;

i) Yükleticinin veya mal sahibi ile acentesinin veya mümessilinin hareket veya ihmallerinden;

j) Her ne sebeple olursa olsun, işlerin, grev, lokavt veya tasfiyeler sebebiyle kısmen veya tamamen tatil edilmesinden;

k) Karışıklık veya isyan hareketlerinden;

l) Denizde can veya mal kurtarılması veya buna teşebbüsten;

m) Hacim veya ağırlığın fire vermesinden veya gizli bir özürden, malın kendisine has bir mahiyet ve özründen vukua gelecek kayıp veya hasardan;

n) Ambalaj kifayetsizliğinden;

o) Markaların kifayetsizliği veya fenalığından;

p) Makul bir dikkat ve itinaya rağmen gözden kaçan gizli özürlerden;”

meydana gelen zararlardan sorumlu değildir.³⁶⁸ Aynı maddenin 4. fıkrası, *“Denizde can ve mal kurtarmak üzere yapılacak her hangi bir rota değişikliği ve mâkul*

³⁶⁸ Maddenin neden bu denli uzun düzenlendiği, bazı istisnalar arasındaki belirsizlik, hazırlık çalışmalarında tartışılan diğer hususlar ve eleştiriler için bkz. Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 133-135. 6102 sayılı Kanun’da da 6762 sayılı eTTK’da olduğu gibi taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin

sebeplere istinat edecek bir rota değişikliği, işbu Sözleşmeyi veya Nakliye Mukavelesini ihlâl mahiyetinde telâkki edilmeyecek ve nakliyeciyi, bu yüzden ileri gelecek hiçbir kayıp veya hasardan mesul tutulmayacaktır” diyerek yukarıda sayılan hallere ek olarak denizde can ve mal kurtarmak üzere yapılacak rota değişikliklerini sorumsuzluk hallerine dahil etmiştir. Böylelikle, Lahey Kurallarının 10. maddesi gereği, konişmentolu taşımalarda yukarıda sayılan hallerin sebep olduğu zararlardan taşıyan sorumlu olmayacaktır.³⁶⁹ Bunun yanında Lahey Kurallarında gecikme zararları ayrıca düzenlenmediği için sadece yükte meydana gelen zıya ve hasar nedeniyle meydana gelen zararlarda taşıyan bu sorumsuzluk hallerinin varlığını iddia edebilecektir.³⁷⁰

Lahey Kuralları incelendiğinde, taşıyanın sorumluluğunu daha çok taşıyanın sorumsuzluğu üzerinde durarak istisnaları düzenlemek şeklinde ortaya koyduğu görülmektedir.³⁷¹ Bu haller katalog şekilde oluşturularak taşıyanın hangi hallerde zarardan sorumlu olmadığı açıkça ortaya konduğundan düzenlemede sayılan hallere yenisinin eklenemeyeceği söylenebilecektir.³⁷² Yani Konvansiyonda taşıyanın muhtemel sorumsuzluk halleri, *a* ve *b* bentlerinde düzenlenen geminin sevk ve idaresinde taşıyanın ve adamları ile görevlilerinin kusuru ile ilgili olan birinci grup, *c* ve *p* bentleri arasında düzenlenen ve mücbir sebep olarak nitelendirilebilecek hallerle ilgili olan ikinci grup ve *q* bendinde düzenlenen ve zararın sebebinin yukarıdaki istisnaların hiç birine isnat

düzenlemenin Lahey Kuralları’ndaki maddeden farklı düzenlendiği görülmektedir. Kanun Koyucu, LK’nın m. 4/2 düzenlemesini LK m. 4/2-q bendini TTK m. 1179, LK m. 4/2-a ve b bentlerini TTK m. 1180, LK m. 4/2-l bendini TTK m. 1181, LK m. 4/2-c ve p de dahil olmak üzere bu bentleri ise TTK m. 1182 olarak dört maddeye ayırarak maddeleştirmiştir (Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 135; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 139-140). Bu maddenin kökeninin İngiliz Hukukundaki exception clauses’lar olduğuna dair bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 159. Bunun yanında hazırlanmış olan listenin düzenleme tarzı ve içeriğine ilişkin hatalar için bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 75-76.

³⁶⁹ Ancak 10. maddede akit devletlerde düzenlenen konişmentoya hangi şartlarda Lahey Kurallarının uygulanacağı belirtilmemiş ve imza protokolü ile akit devletlere doğrudan kanun kuvveti vererek hükümleri iç hukuka almalarının yanında hükümlere ayrı düşmeyecek ve kendi hukuk sistemlerine uyacak şekilde değiştirmelerine müsaade edildiğinden kanunlar ihtilafı ortaya çıkmıştır. Visby Kurallarında ilgili maddede değişiklik yapılmış olsa da kanunlar ihtilafı sorunu kesin bir şekilde çözülmemiştir. Ayrıntılı bilgi için bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 17-19; Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluk*, 107-109. LK m. 10 ve LVK m. 5’e ilişkin eleştiriler için ayrıca bkz. Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 39-43.

³⁷⁰ Lahey Kurallarında taşıyanın sorumluluğunun sadece zıya ve hasarı kapsadığına, gecikme zararlarının bu Konvansiyonda düzenlenmediğine dair bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 9.

³⁷¹ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 39; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 125, dipnot 37. Bu düzenleme sebebiyle doktrindeki Lahey Kurallarının esasında taşıyanın sorumlu olmadığına dair karine teşkil ettiğine dair görüş için bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 126.

³⁷² Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 95; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 125, dipnot 38.

edilemediği ve taşıyanın hatasının bulunmadığı ispat etme koşulu ile ilgili olan üçüncü grup olarak ayrılabilir.³⁷³

Lahey Kurallarında taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin düzenlemede, Harter Kanunu'nun etkisi görülmektedir. Bu doğrultuda Lahey Kurallarında sorumsuzluk halleri, Harter Kanununa nazaran genişletilmiş, hükmün son fıkrasına ise ispata ilişkin düzenleme eklenmiştir.³⁷⁴ Lahey Kurallarında böyle bir düzenlemenin yer alması, doktrinde, Lahey Kurallarının uzlaştırmacı tutumu sebebiyle taşıyan lehine bir taviz olarak nitelendirilmiştir.³⁷⁵

Taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerini öne sürebileceği an ise Lahey Kurallarının 1. maddesinde, yükün gemiye yüklendiği andan geminin boşaltıldığı ana kadar geçen süre olarak belirlenmiştir.³⁷⁶ Konvansiyonun 7. maddesinde, taraflara düzenlemelerin uygulama alanını yüklemekten önce ve boşaltmadan sonrayı kapsayacak şekilde genişletme imkanı verilmiş olduğundan böyle bir genişletmenin varlığı halinde, taşıyan, yukarıda izah edilen sorumsuzluk sebeplerini bu safhalar bakımından da öne sürebilecektir.³⁷⁷

Lahey Kurallarının ilerleyen süreçte güncelliğini yitirmesi, bilhassa düzenlemelerin konteyner taşımacılığında yetersiz kalması, zararı ihbar süresinin kısıtlılığı, koli-parça başına belirlenen sorumluluk sınırının enflasyon sebebiyle değerini kaybetmesi gibi aksaklıklar sebebiyle doktrinde Visby Kuralları olarak adlandırılan “Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi’nin Tadiline Dair Protokol” kabul edilmiştir.³⁷⁸ Visby Kuralları ile yapılan değişiklikler temel sorumluluk rejimi ve taşıyanın sorumsuzluk sebepleri bahsinde Lahey

³⁷³ Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 135; Achrafi, “Rotterdam Kuralları”, 10. Ancak bu son halde ispat yükü, bu halden faydalanmak isteyen kimseye düştüğünden taşıyanın muhtemel sorumsuzluk halleri içerisinde sayılmamakta, taşıyanın lehine bir sorumsuzluk karinesi anlamına gelmemektedir.

³⁷⁴ Türk Hukukundaki düzenlenişin aksine Lahey Kuralları da tıpkı Harter Kanunu gibi sorumsuzluk hallerini tek bir çatıda toplamıştır.

³⁷⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 155.

³⁷⁶ Ancak bu düzenlemenin açık olmadığı, yüklemenin ne zaman yapılmış sayılacağına belli olmadığı, Visby Kurallarında da buna ilişkin bir düzenlemenin bulunmadığına dair bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 7.

³⁷⁷ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 8. Bunun yanında Lahey Kurallarının 10. maddesi ve Visby Kurallarında bu maddeye ilişkin yapılan değişiklik için ayrıca bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 8.

³⁷⁸ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 33; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 2; Seven, *Sorumluluk*, 35; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 28.

Kurallarını değiştirmemiştir.³⁷⁹ Zira, Visby Kuralları daha çok ymllklerin mali sınırları ile ilgilidir.³⁸⁰

Visby Kuralları bakımından taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin olan dzenlemeler sınırlıdır. şöyle ki, Protokolün 3. maddesinin 1. fıkrası gereğince meydana gelen zıya ve hasar bakımından taşıyan, gerek akdi gerek akit dışı sorumlulukta, sorumsuzluk halleri ve sorumluluğun sınırlanmasına ilişkin kurallardan yararlanabilecektir.³⁸¹ Yani taşıyan yalnız akit sorumluluğunda değil akit dışı sorumlulukta da meydana gelen zararın Lahey Kuralları 4/2’de sayılan hallerden olduğunu öne sürerek sorumluluktan kurtulabilecektir. Benzer şekilde Protokolün 3. maddesinin 2. fıkrası uyarınca, yükün zıya ve hasarından dolayı taşıyanın adamına karşı dava açıldığı hallerde, bu kimse tıpkı taşıyan gibi sorumsuzluk hallerine ve sınırlamalara dayanabilecektir.³⁸² Böylece Visby Kuralları ile sorumsuzluk sebeplerinde herhangi bir değişiklik yapılmasa da sorumsuzluktan faydalanma hakkı akit dışı sorumluluğu da kapsayacak şekilde genişletilmiş; taşıyanın adamları da sorumsuzluğu iddia edebilecek kişiiler içine dahil edilmiştir.

Lahey Kurallarının kabulünde, imza eden devletlere konvansiyonu doğrudan kanun kuvveti vererek uygulayabilme hakkı tanınmasının yanında, Konvansiyon hükümlerine aykırı düşmemek şartıyla maddeleri değiştirerek i hukuklarına alabilme imkanı verildiğinden birçok devlet taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin düzenlemeleri kendi iç hukuklarına aynen ya da konvansiyon hükümlerine aykırı olmayacak bazı değişiklikler yaparak dahil etmiştir. Böylece protokolü imza eden devletler arasında taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin istisnalar hakkında yeknesaklık sağlanamasa da benzerlik sağlanmıştır.³⁸³

³⁷⁹ Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 121; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 41. LVK’nın hazırlık çalışmalarında LK m. 4/2’nin her bir düzenlemesi tek tek tartışılmış, bu düzenlemeye karşı eleştiriler getirilmiş, ancak bu istisnaların örf ve adet hukuku olarak uzun yıllar uygulanması göz önüne alınarak madde metninde değişiklik yapılmamıştır (Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 133). Ayrıca denizde eşya taşıınmasına ilişkin oluşturulan birliğin tehlikeye dseceği endişesi ile sorumluluk sisteminin tartışma dışında bırakıldığına dair bkz. Yetiş şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 7.

³⁸⁰ Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 121. Visby Kurallarıyla yapılan değişiklikler için ayrıca bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 128-129; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 41-44.

³⁸¹ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 383, dipnot 509; Akan, *Taşıyanın Yüke zen Ykmllğnn İhlali*, 10; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 43.

³⁸² Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 383, dipnot 509; Akan, *Taşıyanın Yüke zen Ykmllğnn İhlali*, 10-11; Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 33; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 42.

³⁸³ Doktrinde bu imkanın ulusal kaynaklarda taşıyanın sorumluluğuna ilişkin farklı düzenlemelere sebebiyet verdiği; bu anlamda denizde eşya taşıma hukuku alanında bir birlik sağlamaktan ziyade

Konvansiyonun imza protokolünün birinci maddesi, imza eden devletlere LK m. 4/2 düzenlemesinin a ve b bentleri dışındaki kısmı için, taşıyanın ve adamlarının kusurlarını ispat eden yükü ile ilgilinin zararının, tazmin edileceğine ilişkin bir rezerv koyma hakkı vermiştir.³⁸⁴ Böylece bu düzenlemeyle bu hakkı kullanan imza eden devletlerin, LK m. 4/2/c-p düzenlemesiyle kusursuz sayılan taşıyanın, kusurlu olduğunu zarar gören yükü ile ilgilinin ispatlaması halinde, taşıyanı meydana gelen zarardan sorumlu tutması mümkün kılınmıştır.³⁸⁵

2.2.2.3. Hamburg Kuralları

Visby Kurallarının dar bir çerçevede kalması ve uygulamadaki aksaklıklara çözüm olmaması nedeniyle Lahey Kurallarının geniş bir şekilde elden geçirilmesi ve modern deniz taşımacılığının gereksinimlerini karşılamak amacıyla 1978 tarihinde Hamburg Kuralları kabul edilmiş; bu düzenlemede de daha önceki düzenlemeler gibi taşıyanın sorumluluğunu kusur karinesi temelinde düzenlemiştir.³⁸⁶

Hamburg Kuralları ve Lahey Kuralları arasındaki temel farklardan biri Hamburg Kurallarının, Lahey Kurallarından farklı olarak sorumsuzluk sisteminde bir değişikliğe gitmiş olmasıdır. Şöyle ki, Hamburg Kuralları ile taşıyanın kendi adamları ile gemi adamlarının sevk ve idare kusurundan dolayı sorumsuz sayıldığı sistem terk edilmiştir.³⁸⁷ Hamburg Kurallarında taşıyanın sorumsuzluğu, Lahey Kurallarının aksine ayrıntılı listelenmemiş; sorumsuzluğa ilişkin düzenleme 2. Bölümün 5. paragrafında birkaç kalem ile sınırlı kalmıştır.³⁸⁸ İlgili Bölüm, Lahey Kurallarının 4. maddesinde yer alan sorumsuzluk hallerini bünyesine almayarak taşıyanın sorumluluğunu artırma yoluna gitmiştir.

benzerlik sağladığına ilişkin ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 382; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 7; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 5, dipnot 18; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 27.

³⁸⁴ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 24.

³⁸⁵ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 24-25.

³⁸⁶ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 45; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 23.

³⁸⁷ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 45; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 24. Taşıyanın şahsi kusurundan kaynaklanmayan yangın ve kendi adamları ile görevlilerinin teknik kusurundan sorumsuzluk ilkeleri, modern taşımacılık koşullarındaki değişim ve yelkenli devrinden kalmaları göz önüne alınarak Konvansiyona eklenmemiştir (Bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 67; Pamuk, “Rotterdam Kuralları”, 29).

³⁸⁸ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 384.

Hamburg Kurallarının 2. Bölümünün 5. Paragrafında taşıyanın sorumluluğunun sebepleri düzenlenmiş; buna ek olarak yangın³⁸⁹, canlı hayvan taşınması, can veya eşya kurtarma hallerinde taşıyanın sorumluluğunun nasıl oluştuğuna dair hükümler ortaya konmuştur. Ancak bu hallerde taşıyanın sorumsuzluğunun mutlak sorumsuzluk halleri olarak mı yoksa muhtemel sorumsuzluk halleri olarak mı değerlendirileceği açık değildir. Kanaatimizce, bu düzenleme ile ayrık tutulan yangın, canlı hayvan taşınması, can ve eşya kurtarma için alınan tedbirler ve buna bağlı rota değişiklikleri muhtemel sorumsuzluk halleri olarak değerlendirilmelidir.³⁹⁰

Düzenleme kapsamında, yangın bakımından ispat külfetinin ters çevrilmiş olması ve taşıtanın kusuru ispatının oldukça güç olmasının sorumsuzluk ilkesini pratik olarak değiştirmedir³⁹¹; yangından doğan sorumsuzluğu, taşıyanın muhtemel sorumsuzluğu haline getirdiği söylenebilir.³⁹² Benzer şekilde taşıyanın, canlı hayvan taşınması ile can ve eşya kurtarmada da kendisinin veya adamlarının kusursuzluğunu değil sadece zarar ile olay arasındaki illiyet bağıını ispat etmesi gerekecek; zarar bakımından taşıyanı sorumlu tutmak isteyen zarar gören, taşıyan ve adamlarının kusurunu ispat edecektir.³⁹³ Bu anlamda kanaatimizce Hamburg Kurallarında birtakım şartların varlığıyla beraber yangın, canlı hayvan taşınması, can ve eşya kurtarma için alınan tedbirler ve buna bağlı rota değişiklikleri, taşıyanın sorumluluğunun istisnası niteliğinde düzenlenmiştir. Doktrindeki diğer görüşlerin³⁹⁴ aksine Hamburg Kurallarında düzenlenen bu durumları

³⁸⁹ Bu düzenlemede yangına ilişkin ispat külfetinin yer değiştirdiğine; yükle ilgilinin üzerine alındığına dair bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 46; Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluk*, 130.

³⁹⁰ Yangın bakımından benzer görüş için bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 46. Bu hallerde gerçekleştirilecek ispat dağılımı için bkz. Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluk*, 130-131; Pamuk, “Rotterdam Kuralları”, 33-34.

³⁹¹ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 104.

³⁹² Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 18.

³⁹³ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 105, 113 dipnot 322; canlı hayvan taşınması için bkz. Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 142.

³⁹⁴ Hamburg Kurallarında muhtemel sorumsuzluk hallerinin düzenlenmediğine dair bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 155; dipnot 77; Pamuk, “Rotterdam Kuralları”, 27. Doktrindeki bu yorum kanaatimizce, muhtemel sorumsuzluk hallerinin Harter Act ve Lahey/Visby Kurallarında olduğu gibi kapsamlı olmaması; deniz ve deniz yolculuğunun tehlikeleriyle eşyaya ilişkin eksikliklerin sorumsuzluk hallerine dahil edilmemesi olarak yorumlanmalıdır. Doktrinde Ülgener de Hamburg Kurallarında muhtemel mesuliyetsizlik hallerinin düzenlendiğini belirterek Konvansiyonun 5. Bölüm 4a, 5, 6, 7. maddelerini muhtemel sorumsuzluk başlığında incelemiştir (Bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 17-19). Buna ek olarak Günay ise Hamburg Kurallarındaki düzenlemeyi mutlak ve muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin liste yerine genel nitelikte bir düzenleme olarak yorumlamıştır (Bkz. Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 34). 6102 sayılı TTK gerekçesinde de benzer şekilde, muhtemel sorumsuzluk halleri bakımından Hamburg Kurallarında kaza kavramı bakımından hakim geniş takdir yetkisi göz önüne alındığında LK’dan pek de farklı olmadığı belirtilmiştir (bkz. TTK Gerekçesi, 321).

muhtemel sorumsuzluk hali olarak nitelendirmemizin sebebi, bu hallerde sorumsuzluğun taşıyanın kusurundan ziyade, o halin kendine has tehlikelerinden kaynaklanması, kusura ilişkin ispat külfetinin yer değiştirmesi ve bu hallerin taşıyanın sorumluluğunun emredici niteliğine istisna teşkil etmesidir.³⁹⁵ Zira muhtemel sorumsuzluk hallerini diğer hallerden ayıran unsurlar bu izah edilen durumlardan ibarettir.

Bunun yanında Hamburg Kurallarında, Lahey Kurallarının aksine gecikme zararları bakımından da taşıyan sorumlu tutulmuş ve fiili taşıyan kavramına yer verilmiştir.³⁹⁶ Konvansiyonda, fiili taşıyan ve akdi taşıyanın sorumluluğu müteselsil sorumluluk olarak düzenlenmiştir. Böylece fiili taşıyan da Lahey Kurallarına göre çok sınırlı olan bu hallerden akdi taşıyan gibi yararlanabilecektir.³⁹⁷ Bu sebeple Hamburg Kuralları taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerini daha sınırlı düzenlemiş olmasına rağmen gecikme zararları ve fiili taşıyan kavramlarıyla da bu haller bakımından sorumsuzluk hallerinin uygulanacağı alanı genişletmiştir.

Konvasiyon'da 5. Bölüm/7. maddesi barındırdığı düzenleme ise taşıyan ve adamlarının kusur veya ihmalleriyle beraber sorumsuzluk halleri niteliğindeki durumların zarara sebebiyet verdiği hallerde taşıyanın bu kusur ve ihmal ölçüsünde sorumlu olduğunu düzenlemekte; bu maddenin hüküm ifade etmesini ise taşıyanın iddia ettiği sorumsuzluk halini ispatına bağlamıştır.³⁹⁸ Böylece taşıyanın kendisinin ve adamlarının kusur veya ihmalleriyle beraber zarara sebep olan durumu ispatı ile taşıyana kısmi bir koruma sağlanmakta ve bu kısımdan ileri gelen zarara zarar gören yükü ile ilgili katlanmaktadır.

2.2.2.4. Rotterdam Kuralları

Hamburg Kurallarının beklenen ilgiyi görmemesi ve güncel ihtiyaçların karşılanması amacıyla 2009 yılında meydana getirilen Rotterdam Kuralları³⁹⁹, Hamburg

³⁹⁵ Hamburg Kuralları m. 5/1'in LK m. 4/2-q benzeri bir düzenleme olduğu, ilgili sorumsuzluk hallerinden yararlanmak isteyen kişinin ispat külfetini yerine getirmesi gerektiği yönünde bkz. Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 166.

³⁹⁶ Gecikme zararlarına ilişkin düzenlemenin aslında taşıyana ek bir külfet getirmediğine, hatta onun lehine olarak genel hükümler kapsamında sınırsız olarak sorumlu olmasının önüne geçerek sorumluluğu belirli bir miktar ile sınırlandırdığına dair bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 46.

³⁹⁷ HK m. 10/2. Zira fiili taşıyanın Hamburg Kurallarında özel olarak düzenlenmesiyle sorumluluğun kapsamı ve şartlarına açıklık getirilmiş, fiili taşıyanın lehine düzenleme yapılmıştır (Bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 138-139).

³⁹⁸ Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 19.

³⁹⁹ Bkz. 1. Bölüm 5.2.5.

Kurallarının aksine 17. maddesinin 3. fıkrasında taşıyanın sorumsuzluk hallerini, Lahey Kurallarından daha ayrıntılı biçimde listelemiştir.⁴⁰⁰ Bu düzenlemeye göre taşıyan, aşağıda sayılan hallerden birinin veya birkaçının zarara neden olduğunu veya katkı sağladığını ispatla sorumluluğun tamamından veya bir kısmından kurtulacaktır;

“(a) Doğal Felaketler;

(b) Deniz veya başka gezinilebilir su kaynaklı riskler, tehlikeler veya kazalar;

(c) Savaş, düşmanlık, silahlı çatışma, korsanlık, terörizm, isyan ve halk ayaklanması;

(d) Karantina kısıtlamaları; alıkoyma, tutuklama veya el koyma da dahil olmak üzere, hükümetler, resmi makamlar, yöneticiler veya insanların müdahaleleri veya bunlar tarafından oluşturulan ve taşıyana veya 18. maddede bahsedilen herhangi bir kişiye atfolunabilir olmayan engeller;

(e) Grevler, lokavtlar, iş durdurmalar veya iş engellemeler;

(f) Gemide yangın⁴⁰¹;

(g) Durum tespiti sırasında tespit edilemeyen gizli kusurlar;

(h) Taşıtan, belge üzerindeki taşıtan, idare eden taraf veya taşıtan veya belge üzerindeki taşıtanın 33. veya 34. maddeler uyarınca fiillerinden sorumlu olacağı başka herhangi bir kişinin fiili veya ihmali;

(g) Taşıyan veya ifa eden taraf, bu faaliyeti taşıtan, belge üzerindeki taşıtan veya alıcı adına ifa etmediği sürece, 13. maddenin, 2. fıkrası uyarınca, bir anlaşmaya göre ifa edilen yükün yükleme, elleçleme, istifleme veya boşaltma işlemleri⁴⁰²;

⁴⁰⁰ Bu durumun yeni Kurallara ilişkin müzakerede önemli tartışma konularından biri olma niteliği taşıdığı, Çalışma Grubunun Lahey/Visby Kurallarındaki katalog listenin muhafaza edilmesi görüşünde olduğu ve bu neticede katalog savunmaların Rotterdam Kurallarında yer bulduğuna ilişkin bkz. Kara, *Rotterdam Kuralları*, 190.

⁴⁰¹ Rotterdam Kuralları, Lahey/Visby Kurallarının aksine yangında taşıyanın sorumsuzluğu bakımından taşıyanın şahsi kusur veya ihmalden kaynaklanmamış olma şartını çıkarmış ancak taşımada deniz ayağı olması ve yangının gemide meydana gelmesi şartlarını eklemiştir (Bkz. Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 75; Pamuk, “Rotterdam Kuralları”, 36). Zarar gören, yangının taşıyan veya eylemlerinden sorumlu olduğu kimselerin kusurundan kaynaklandığını ispat ederse istisna geçerli olmayacak ve taşıyan sorumlu olacaktır (Bkz. Kara, *Rotterdam Kuralları*, 193).

⁴⁰² RK ile özellikle diğer Konvansiyonlarda olmayan konteyner içine özenli bir biçimde istifleme, bağlama ve sabitleme gibi yükümlülükler yüklendiğine, taşıtanın taşıyana karşı yükümlülüklerinin açıkça düzenlendiğine dair bkz. Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 35.

(h) *Yüklerin içsel kusuru, kalitesi veya gizli kusurlarından doğan miktarında gerçekleşen azalma veya başka bir kayıp veya hasar;*

(k) *Taşıyan tarafından veya taşıyan adına gerçekleştirilmemiş paketleme veya işaretlemedeki yetersizlik veya kusur durumu;*

(l) *Denizde hayat kurtarma veya hayat kurtarmaya teşebbüs etme;*

(n) *Çevreye zarar verilmesini önlemeye veya önlemeye teşebbüs etmeye yönelik makul önlemler veya*

(o) *Taşıyanın, 15. ve 16. Maddeler uyarınca kendisine verilen yetkiler uyarınca gerçekleştirdiği fiiller.”*

Görüldüğü üzere Rotterdam Kuralları, Hamburg Kurallarında olduğu gibi sevk ve idare kusurunu taşıyanın sorumsuzluk sebebi olarak görmemiş; ancak Lahey Kurallarında 4. maddede düzenlenen sorumsuzluk hallerine özellikle düşmanlık, silahlı çatışma, terörizm, tehlikeli madde taşınmasındaki bazı haller ve çevre kirliliği gibi birtakım eklemeler yaparak bu halleri listeleme yoluna gitmiştir.⁴⁰³

Rotterdam Kurallarının yürürlüğe girmesiyle, Sözleşmeye taraf bir ülkeden veya taraf bir ülkeye yapılan, uluslararası nitelikte ve deniz ayağı bulunan taşımalarda uygulanacak olması muhtemel sorumsuzluk hallerinin geniş bir uygulama alanı bulacağını göstermektedir.⁴⁰⁴ Bunun yanında taşıyan Konvansiyonun 12. maddesi uyarınca, sorumsuzluk hallerine ilişkin iddiasını, eşyanın teslim alındığı veya teslim edildiği yerde bir otoriteye tesliminin zorunlu olduğu haller dışında, her nerede olursa olsun eşyanın teslim alınmasından teslim edilmesine kadar olan sürede ileri sürebileceğinden, sorumsuzluk hallerine ilişkin düzenlemenin uygulama alanının bu anlamda da geniş olduğu görülmektedir.⁴⁰⁵

⁴⁰³ Sevk ve idare kusurunun sorumsuzluk hallerinden çıkarılmış olmasının Konvansiyonun 18. maddesi ile taşıyanın sorumluluğunun genişletilmesine ve 14. maddeyle taşıyana sürekli bir gözetim görevi verilmesini gerektirdiğine dair bkz. Kara, *Rotterdam Kuralları*, 191. Sorumsuzluk halleri bakımından Rotterdam Kurallarının, daha önceki konvansiyonlardan farklı olarak ortaya koyduğu durumlar için bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 162-164.

⁴⁰⁴ Rotterdam Kurallarının uygulanabilmesi için gerekli şartlara dair bkz. Kara, *Rotterdam Kuralları*, 43-61.

⁴⁰⁵ Kara, *Rotterdam Kuralları*, 167; Achrati, “Rotterdam Kuralları”, 43-44. Zira bu dönem taşıyanın sorumlu olduğu dönem olup bu dönemin dışında taşıyanın sorumluluğundan yahut sorumsuzluğundan bahsedilemeyecektir. Taşıyanın sorumlu olduğu döneme ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Kara, *Rotterdam Kuralları*, 167-171. Konvansiyondaki bu düzenlemenin taşıyanı, terminalde yükü depolamaktan nakliye hizmetlerine kadar tüm süreçten sorumlu tutacağına ve bu şekilde bir

2.3. Türk Hukukunda Muhtemel Sorumsuzluk Halleri

2.3.1. Tarihi Gelişim

Jeopolitik konumu ve devletin yüzyıllar boyu süren geniş egemenlik alanı sayesinde deniz ticaretinde aktif rol oynayan Osmanlı Devleti, muhtemel sorumsuzluk halleri niteliğindeki durumlar söz konusu olduğunda İslam Hukukuna başvurmaktaydı.⁴⁰⁶ İslam Hukukunda da mezheplere göre farklılıklar olmasına karşın genel olarak korunulması ve sakınılması mümkün olmayan hallerde taşıyanın sorumlu olmayacağı görüşü hakimdir.⁴⁰⁷ Taşıyanın kusurunun olmadığı semavi-göksel afetler, rüzgarlar, denizdeki dalgalanmalar, yangın, düşman saldırıları, rotanın kaybedilmesi işgal, el koyma gibi durumlar taşıyanın sorumlu olmadığı hallere örnektir.⁴⁰⁸

Zamanla değişen ihtiyaçlar ve hukuk alanında yapılan reformlar sebebiyle özellikle Fransız Hukukundan yapılan tercümeler bu alanı da etkilemiş ve nihayetinde 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunun tercümesi olan 1863'te Ticaret-i Bahriye Kanunumuz çıkarılmıştır.⁴⁰⁹ Muhtelif kanunlar incelendiğinde, bu dönemde de bazı hallerin taşıyanı sorumluluktan kurtardığı söylenebilmektedir.⁴¹⁰ Böylece dönemin muhtemel sorumsuzluk hali düzenlemelerinde Fransız Hukukunun etkisi görülmektedir.

1929 tarihinde, değişen ihtiyaçlar göz önüne alınarak 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu'nun deniz ticaretiyle ilgili hükümleri iktibas edilmesi suretiyle 1440 sayılı “Deniz Ticareti Kanunu” yürürlüğe konmuştur. 1929 tarihli Kanun, her ne kadar 1897

sorumluluk düzenlemesinin Konvansiyonun çoklu taşımacılık sistemini benimsemesi nedeniyle artış gösterdiğine dair bkz. Kula Değirmenci, “Çoklu Taşımacılığın Yeri”, 88.

⁴⁰⁶ Ancak bu tarihlerde uygulanan deniz ticareti kanunlarına dair farklı görüşler bulunmaktadır. Kalpsüz, bu konudaki görüşleri, şer’i hükümler uygulanmıştır diyenler, deniz adetleri niteliğindeki kurallar fıkıh hükümleri ile düzenlenmiştir diyenler ve Bizans Dönemindeki Basilika uygulanmıştır diyenler olarak toparlamıştır (Bu görüşü savunan yazarlar için bkz. Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 47-48; Yazarın görüşü için ayrıca bkz. Kalpsüz, *Deniz Ticareti Hukuku*, 48-49).

⁴⁰⁷ Muhammet Abdülmecit Karaaslan, *İslam Deniz Ticaret Hukuku*, (İstanbul: Hikmetevi Yayınları, 2019), 183.

⁴⁰⁸ Sorumsuzluk sebepleri ve ispatı mezheplere göre değişmekte olup ayrıntılı bilgi için bkz. Karaaslan, *İslam Deniz Ticaret Hukuku*, 183-186.

⁴⁰⁹ Uluğ Cicim, “Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi”, 396.

⁴¹⁰ Ticaret-i Bahriye Kanunun temelini oluşturan 1807 Fransız Ticaret Kanunu taşıyanın kusur sorumluluğunu ortaya koymuş ve mücbir sebep, varna limanına konulan abluka, grev gibi hallerin taşıyanı sorumluluktan kurtaracağı, bu hallerde navlun sözleşmesinin son bulacağına ilişkin düzenlemelere yer vermiştir. Bunun yanında Fransız Medeni Kanunundaki adi hukuk müeyyideleri de sorumluluğun yaptırım kısmında kullanılmıştır. (Taşıyanın borçları ve sorumluluğuna ilişkin bkz. Albert Wahl, *Deniz Ticareti Hukuku Nazari ve Ameli*, çev. Kazım Berker (Ankara: Adalet Bakanlığı Yayınları, 1948), 196-211; Sorumsuzluk hallerine ilişkin örnekler ve bu halin sonuçları için ayrıca bkz. Wahl, *Deniz Ticareti Hukuku*, 212-216.

tarihli Alman Ticaret Kanunun bir tercümesi olsa da deniz ticaretine ilişkin düzenlemelerin çoğu 1861 tarihli Alman Ticaret Kanununun bir yansımasıdır.⁴¹¹ Mehaz Kanun, taşıyanın sorumluluktan kurtulmasını mücbir sebebin ispatına bağlı kılan bir sistem kabul etmiştir⁴¹². Bu dönemde uygulanan Deniz Ticaret Kanunumuz, taşıyanın muhtemel sorumluluğunu emredici nitelikte açık bir şekilde düzenlemediğinden, konişmentonun 4-6 numaralı şartları ile taşıyanı sorumsuzluktan kurtulabilmekteydi.⁴¹³

Muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin olarak özel olarak bahsedilmesi gereken durumlardan biri de Türk Hukukundaki düzenlemenin mehazı olan 1897 tarihli Alman Ticaret Kanununun, 1937 yılında tadil edilerek Lahey Kurallarını Alman Hukukuna yansıtmış olmasıdır.⁴¹⁴ Almanya, Lahey Kurallarının imza protokolünün birinci maddesinin tanıdığı yetki ile Konvansiyonun taşıyanın sorumsuzluk hallerine ilişkin m. 4/2 düzenlemesini aynen kabul etmemiş; düzenlemeyi mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri olarak ayırarak iki ayrı maddede düzenlemiş ve yapılan tadilde düzenlemenin son bendine yer vermemiştir.⁴¹⁵ Böylece Alman Hukukunda, mutlak sorumsuzluk hallerini ihtiva eden HGB m. 607/II'de taşıyan, sadece kendi kusuru için sorumlu tutulurken, muhtemel sorumsuzluk hallerini ihtiva eden HGB m. 608'de aksi ispat edilebilir bir karine niteliğinde özel bir düzenleme yer almıştır.⁴¹⁶

1440 Sayılı Deniz Ticaret Kanunumuzun yürürlüğe girmesinden kısa süre sonra yeni bir kanun yapma gereği ortaya çıkmış ve mehaz Kanundaki 1937 değişiklikleri de göz önüne alınarak 01.01.1957'de 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu yürürlüğe girmiştir.⁴¹⁷ Böylece sorumsuzluk halleri bakımından Türk Hukuku, mehaz Alman Hukukunda

⁴¹¹ Atamer, *Deniz Ticareti I*, 233-234.

⁴¹² Hatta 1861 tarihli Kanunda bu durum oldukça sert düz düzenlenmiş, 1897 tarihli Kanunda ise bir nebze yumuşatılmıştır (Bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 84-85).

⁴¹³ Bu hallere örnek olarak deniz hasar ve tehlikeleri, yangın, abluka, korsan faaliyetleri, dezenfektasyon, grev gibi haller sayılabilir. Bu hallere ilişkin geniş bilgi ve taşıyanın sorumlu sayılacağı hafif kusur haricinde kalan hallerde bu durumun 818 sayılı eTBK m. 100/3 düzenlemesine aykırı olduğuna ilişkin bkz. Hirsch, *Ticaret Hukuku*, 819-820.

⁴¹⁴ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 70, 87.

⁴¹⁵ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 87; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 21. Böylelikle HGB 607/II mutlak sorumsuzluk hallerini, HGB 608 ise muhtemel sorumsuzluk hallerini düzenleyen maddeler şeklini almıştır. Ancak LK m. 4/2/c-p bentleri de aynen iktibas edilmeyerek liste kısaltılmış ve açık bir hale getirilmiştir (Bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 88). Bu şekilde bir ayrıma gitmenin nedeni ise LK m. 4/2'deki geniş kapsamın haricinde, HGB 608'de izah edilen deniz tehlikelerine ilişkin durumların uzun yıllar boyu kullanılıyor olması, LK m. 4/2/c-p'deki düzenlemelerin tesadüfi olaylar sonucunda ortaya çıkması ve kusur unsurunun bulunmamasıdır (Bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 21, 23).

⁴¹⁶ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 23-24 .

⁴¹⁷ Bkz. Birinci Bölüm, 5.3.1

olduğu gibi ikili bir ayrıma gitmiş ve taşıyanın sorumluluğunu, mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri olarak ayırarak iki farklı hükümde düzenlemiştir.⁴¹⁸ Bu ayırım neticesinde eTTK m. 1062’de düzenlenen mutlak sorumsuzluk sisteminde taşıyan, kusursuzluğu ispatla yükümlü iken eTTK m. 1063’te düzenlenen muhtemel sorumsuzluk sistemi tıpkı mehzaz Kanunundaki düzenlemede olduğu gibi taşıyan lehine aksi ispat edilebilir bir karineye yer vermiştir.⁴¹⁹ 6267 sayılı eTTK m. 1063/1’deki muhtemel sorumsuzluk hallerinin sıralandığı liste, katalog şeklinde sınırlı olarak düzenlenmiştir.⁴²⁰ Böylelikle 6762 sayılı Ticaret Kanununda muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin düzenlemenin kaynağının Lahey Kuralları m. 4/2 olduğu söylenebilecektir. Fakat her ne kadar kaynak LK olsa bile bu Kanunun yürürlüğe girmesiyle, hukukumuzda muhtemel sorumsuzluk halleri, 1937 tarihli değişiklikleri barındıran Alman Ticaret Kanunu’na benzer şekilde düzenlenmiş, LK m. 4/2’deki düzenlemeden bu yönüyle ayrılmıştır.⁴²¹

2.3.2. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununda Muhtemel Sorumsuzluk Hallerinin Düzenlenişi

2.3.2.1. Genel Olarak

Kabulünün üzerinden zaman geçen ve bu süreçte ekonomik ve teknolojik anlamda ihtiyaçlara cevap veremeyen 6762 sayılı eTTK’nın değiştirilmesi fikri gündeme gelmiş ve yapılan hazırlıklar neticesinde 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe giren 6102 sayılı Türk

⁴¹⁸ Lahey Kuralları istisnai bir şekilde Türk Hukukuna iki kez dahil edilmiştir; ayrıntılı bilgi için bkz. Birinci Bölüm 5.2.2. Konvansiyonun 6469 sayılı Kanun ile tasdikinde imza protokolündeki rezerv hakkı kullanılmadığından ilk kabul ile eTTK’daki muhtemel sorumsuzluk halleri arasında fark ortaya çıkmış ve bu haliyle eTTK’daki düzenleme ile Konvansiyondaki düzenleme, sorumluluğun şeklini tayin bakımından birbirinin tersi şeklini almıştır (Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 25-26).

⁴¹⁹ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 73, 95. 6762 sayılı Kanunun 1062/2 ve 1063 olarak düzenlediği mutlak muhtemel sorumsuzluk hallerinin HGB’nin 1937 tarihli değişikliğine paralel olarak düzenlendiği, bu hallerin LK’da tek bir maddede yer aldığı, bu sebeple sorumsuzluk hallerinin ispatı bakımından LK’da herhangi bir ayırım olmadığı yönünde bkz. Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 285. Bu haller deniz yoluyla yapılan taşımalarda tipik bazı zarar verici haller olarak belirtilen; gerek LK’de gerekse eTTK’da taşıyanın, asıl olarak sorumsuz olduğu, yükü ile ilgili ise kusuru ispat ile yükümlendirildiği durumlardır (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 159).

⁴²⁰ Bu sebeple mehzazda olduğu gibi LK m. 4/2’nin q bendine 6762 sayılı Kanunda yer verilmemiş; doktrinde, düzenlemenin yeteri kadar geniş olduğu, özellikle deniz tehlikeleri kavramının çeşitli nitelikteki olayları kapsayabileceği belirtilmiştir (Bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 95).

⁴²¹ Lahey Kurallarının iç hukukumuzda Alman Hukukuna uygun olarak alındığına dair bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 70. Bunun yanında eTTK m. 1063 düzenlemesi, sadece yükün zıya ve hasara uğraması halinde hüküm ifade etmekte; gecikme zararları da dahil olmak üzere diğer zararları kapsamamaktadır. Gecikmenin zıya veya hasara neden olduğu hallerin eTTK m. 1063 kapsamında olduğu, zıya ve hasara neden olmadığı hallerde ise eTBK m. 102’ye dahil olduğuna dair bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 6-7.

Ticaret Kanunumuz, 6762 sayılı Kanun m. 1603'te düzenlenen muhtemel sorumsuzluk hallerini birtakım farklılıklarla bünyesine almıştır. 6102 sayılı TTK incelendiğinde, LK m. 4/2'den farklı olarak tıpkı mehaz HGB ve eTTK'da olduğu gibi taşıyanın sorumsuzluk hallerini ayırdığını ve bu doğrultuda zarara, geminin sevki ve başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sebep olduğu halleri m. 1180'de düzenlendiği görülür.⁴²² İnceleme konumuz olan muhtemel sorumsuzluk halleri ise TTK m. 1182'de “*Taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı hâller*” başlığı altında sınırlı sayıda düzenlenmiştir.

Hamburg Kuralları, Lahey Kurallarının aksine muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin listeleme şeklinde bir düzenleme yapmamışken 6102 sayılı TTK tasarısında bu yöndeki eğilim dikkate alınmayarak Lahey Kurallarındaki listeleme sistemi korunmuştur.⁴²³ Düzenleme incelendiğinde 6762 sayılı eTTK m. 1063 hükmünün sadeleştirildiği ve birkaç değişiklikle kabul edildiği görülmektedir.⁴²⁴ Muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin olarak böyle bir düzenlemenin yapılmasının nedeni taşıyan ve adamlarının kusurlu olmadığı denizciliğin bazı tipik zarar verici tehlikelerine karşı taşıyanın sorumlu olmayacağını ortaya koymaktır.⁴²⁵ Hükmün taşıyanı sorumluluktan kurtarabilmesi için ise meydana gelen tehlikelerin taşıyanın ya da fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusurundan kaynaklanmaması gerekir.⁴²⁶

⁴²² TTK m. 1180'de düzenlenen haller ile TTK m. 1182'de düzenlenen haller arasında sorumluluk bakımından ispat külfeti ve kusur açısından farklar bulunmaktadır. Şöyle ki; TTK m. 1180'de düzenlenen mutlak sorumsuzluk hallerinde taşıyan sorumluluktan kurtulmak için meydana gelen zararın, fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin geminin sevki ve başkaca teknik idaresindeki hareketleri sonucu veya kendi kusurundan kaynaklanmayan yangın sebebiyle meydana geldiğini ispat etmesi gerekir. Benzer şekilde TTK m. 1181'de düzenlenen denizde kurtarma, TTK m. 1186/5'te düzenlenen eşyanın cins ve değerinin kasten yanlış bildirilmesi hallerinde de ispat külfeti taşıyan üzerindedir. TTK m. 1182'de düzenlenen muhtemel sorumsuzluk hallerinde ise taşıyan sadece listede sayılan hal veya hallerin meydana geldiğini ve zararın bu nedenle oluştuğunu ortaya koyacaktır (İspata ilişkin geniş bilgi için bkz. Üçüncü Bölüm, 3.3). Kusur bakımından ise mutlak sorumsuzluk hallerinde taşıyan, şahsi kusurunun bulunmadığı yangın ve fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin teknik ve notik kusurları sebebiyle ortaya çıkan zararlardan sorumlu olmayacaktır. TTK m. 1182'deki hallerde ise meydana gelen zararın taşıyanın sorumluluğunda olmadığı karine olarak düzenlenmiş ancak zarar gören yükle ilgilinin karineyi çürütmesi ile taşıyanın sorumluluğu yeniden gündeme gelecektir (Ayrıntılı bilgi için bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 4-5).

⁴²³ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 220.

⁴²⁴ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 220.

⁴²⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 159; Kender, “Taşıyanın Sorumluluğu”, 84; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 381; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 83; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 100.

⁴²⁶ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 160; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 83; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 101.

Düzenleme incelendiğinde sıralanan halleri kusursuz ifa engelleri, eşyaya ilişkin ifa engelleri ve yükü ile ilgili neden olduğu ifa engelleri olarak üç farklı grupta toplamak mümkündür. Kusursuz ifa engelleri hükmün a-d bentleri arasında düzenlenen halleri, eşyaya ilişkin ifa engelleri hükmün f bendini, yükü ile ilgili neden olduğu ifa engelleri ise hükmün e,g ve h bentlerini kapsamaktadır.⁴²⁷

Muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin kanuni düzenleme taşıyanın navlun sözleşmesine ilişkin yükümlülüklerini ortadan kaldırmamaktadır.⁴²⁸ Örneğin, taşıyan, başlangıçta geminin sefere elverişli olmasını sağlamakla yükümlüdür. Benzer şekilde taşıyanın özen yükümlülüğü, yükün izinsiz şekilde güvertede taşınmaması, taşıyanın üçüncü kişilerin fiillerinden kaynaklı sorumluluğu devam etmektedir. Bu anlamda TTK m. 1182 hükmünde yer alan haller, taşıyanı, özen yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispat külfetinden kurtarmakta; zarara uğrayan yükü ile ilgili bu maddede düzenlenen karineyi çürütmesi ile birlikte ise hükmün taşıyan lehine sağladığı karine ortadan kalkmaktadır.

2.3.2.2. 6762 Sayılı eTTK ile 6102 Sayılı TTK Düzenlemeleri Arasındaki Farklılıklar

Esasen 6762 sayılı eTTK m. 1063 ile 6102 sayılı TTK m. 1182'deki taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin düzenleme arasında önemli bir farklılık olmasa da yeni kanun ile beraber ilgili madde gerek dil gerekse içerik olarak birtakım değişikliklere uğramıştır. Bu anlamda düzenlemeler arasında göze çarpan ilk farklılık eTTK m. 1063/1 ile TTK m. 1182/1 arasındadır. 6762 sayılı eTTK m. 1603/1 "*Taşıyan aşağıdaki sebeplerden ileri gelen zararlardan mesul değildir*" şeklinde düzenlenmişken TTK m. 1182/1 ise "*Zararın aşağıdaki sebeplerden ileri gelmesi hâlinde taşıyan ve adamları, kusursuz sayılır*" demektedir. Bu değişiklik ile beraber düzenleme, maddenin devamında sayılan haller sebebiyle meydana gelen zararlarda kusura ilişkin ispat yükünü

⁴²⁷ Bunun yanında doktrinde hükmün iki ana başlıkta toplanabileceği; düzenlemenin a ve d bentleri arasında sayılan durumların kusursuz ifa engelleri niteliğinde olduğu, e ve h bentleri arasında yer alan ifadelerin ise alacaklının sebep olduğu ifa engelleri olarak nitelendirildiği savunulmaktadır (Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 227; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 174). Ancak kanaatimizce f bendinde yer alan düzenleme ise eşyanın kendine has özelliklerinden, kendiliğinden eksilmesinden yahut gizli ayıplarından kaynakladığı için ayrı bir başlıkta incelemek daha uygun olacaktır. Bunun yanında bu ayrım pratikte sonuç bakımından fark yaratmamakta, zarara bu hallerden herhangi birinin veya birkaçının sebep olduğu durumlarda taşıyan sorumluluktan kurtulmaktadır.

⁴²⁸ Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 176.

yer değiştirmektedir.⁴²⁹ Böylece maddenin devamında yer alan istisnai durumlardan bir veya birkaçının mevcudiyeti, taşıyanın zarardan sorumlu olmadığına dair bir karine ortaya çıkarmakta ve yüküle ilgilinin bu karineyi çürütmek üzere, kendisine düşen ispat faaliyetini gerçekleştirememesi ile taşıyan sorumluluktan kurtulmaktadır.⁴³⁰ Bu değişiklikle beraber düzenlemenin esas işlevinin, hükümde yer alan durumların varlığı halinde taşıyanı doğrudan sorumluktan kurtarmaktan ziyade ispat yükünün yer değiştirmesi olduğu vurgulanmıştır.⁴³¹

6102 sayılı TTK, meydana gelen zararlar bakımından eTTK'dan farklı olarak taşıyanın geç teslimden kaynaklı sorumluluğunu da düzenleyerek daha geniş bir sorumluluk alanı kabul ettiğinden sorumluluğun istisnası niteliğindeki muhtemel sorumsuzluk halleri gecikme zararları bakımından da gündeme gelecektir. Yani taşıyan, eşyada meydana gelen zıya ve hasar zararlarının yanında gecikme zararları bakımından da TTK m. 1182 düzenlemesinden yararlanabilecektir.⁴³²

6762 sayılı eTTK ile 6102 sayılı TTK'da muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin düzenlemeler arasındaki bir diğer fark eTTK m. 1063/f. 1 b. 5'te görülmektedir. eTTK m. 1063'teki “*yükletenin veya yükün sahibiyle acentasının veya mümessilinin hareket veya ihmallerinden*” kaynaklanan taşıyanın sorumsuzluğu, TTK'da daha farklı ifade edilerek “*Yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının*

⁴²⁹ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 221; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 174; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 108, dipnot 159.

⁴³⁰ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 221; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 36, dipnot 38. Fakat bu değişiklik doktrinde eleştirilmiş ve böyle bir değişikliğin “borcun doğmayacağı” şeklinde yanlış bir yoruma sebebiyet verebileceği, TTK m. 1182/1'in ise taşıyanı borçtan kurtarmaktan ziyade, taşıyanın zarardan sorumlu tutulmaması gayesiyle düzenlendiği belirtilmiştir. Zira bu fıkreye göre TTK m. 1182/1 sorumluluğuna ilişkin olduğundan maddenin devamında sayılan haller borcu ortadan kaldırmamakta fakat taşıyanın sorumluluğunu etkilemektedir (Bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 555).

⁴³¹ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 221.

⁴³² Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 228; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 174-175.

fiil veya ihmalleri” şekline dönüşmüştür.⁴³³ Böylece muhtemel sorumsuzluk halleri bakımından taşıyanın lehine olacak şekilde bir değişiklik yapılmıştır.⁴³⁴

6102 sayılı TTK’da, eTTK m. 1063/f. 1 b. 6’da yer alan denizde kurtarma, münferiden TTK m. 1181’de düzenlenmiş olduğundan TTK m. 1182’ye alınmamıştır.⁴³⁵ Bunun yanında, LK’da düzenlenmesine rağmen HGB ve eTTK’da yer almayan ambalaj ve işaretlerin yetersizliği 6102 sayılı TTK m. 1182/f.1 7 ve 8’ de muhtemel sorumsuzluk halleri olarak sayılmıştır. Fakat bu durum eski dönemden farklı bir yenilik getirmemekte; ambalaj ve işaretlerin yetersizliğinin açıkça ve ayrıca düzenleme içinde yer almasını sağlamaktadır.⁴³⁶ Zira TTK’dan önce de eTTK düzenlemesinde açıkça yer almamasına rağmen ambalaj ve işaretlerin yetersizliği eTTK m. 1063/f.1 b.5 kapsamında değerlendirilmekte ve bu hallerin varlığında taşıyanın sorumluluktan kurtulmaktaydı.⁴³⁷

TTK m. 1182/2’de ise birinci fıkrada yer alan hallerin ortaya çıkmasına taşıyanın sorumluluğunu doğuracak bir olayın sebebiyet verdiği hallerde taşıyanın sorumluluktan kurtulamayacağı hüküm altına alınmıştır. Bunun yanında eTTK m. 1063/3 de aynı şekilde bu durumu, tehlikenin meydana gelmesi hali olarak düzenlendiğinden sorumsuzluk hali niteliğindeki olayın taşıyanın kusurundan kaynaklandığı hallerde, her iki düzenlemede de taşıyanın sorumlu olduğu öngörülmüştür. Benzer şekilde TTK m. 1182/3 düzenlemesi eTTK m. 1063/2’nin dil olarak sadeleştirilmiş hali olarak karşımıza çıkmaktadır.

2.3.2.3. Düzenlemenin Hüküm İfade Ettiği An

TTK m. 1182 düzenlemesinin hüküm ifade ettiği an, taşıyanın bu düzenlemeden yararlanabileceği anı belirlemek konusunda önemlidir. Bu anlamda TTK m. 1182/1’de

⁴³³ Ancak eTTK’da açıkça taşıtan ve yükle ilgilinin adamlarının zikredilmemesi bu kimselerin fiil ve ihmallerinden dolayı taşıyanın sorumluluktan kurtulamayacağı anlamına gelmemektedir (Bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 227). Hatta taşıtanın fiil ve ihmallerinin de eTTK m. 1063/1-5 düzenlemesinde benzer şekilde düzenlemenin kapsamında olduğuna dair bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 131; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 227, dipnot 667. Ayrıca bu düzenleme, eşyanın yüklenmesi ve istiflenmesi anında taşıtan ve yükleten ve bu kişilerin adamlarının fiilleri dolayısıyla zarar görmesi hallerini de kapsamaktadır (Bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 227, dipnot 667).

⁴³⁴ eTTK zamanında da her ne kadar düzenlemede yer almasa da taşıtanın fiil ve ihmallerinin de düzenleme kapsamında yer almaktadır (Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 131; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 227, dipnot 667). 6102 sayılı TTK ile taşıtan, yükleten ve eşya malikinin sorumlu oldukları kişiler daha net bir şekilde ortaya konmuştur.

⁴³⁵ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 227; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 36, dipnot 37. Denizde kurtarma için ayrıca bkz. Birinci Bölüm 6.2.3.

⁴³⁶ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 228.

⁴³⁷ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 447-448; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 228; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 132-134; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 228.

bentler halinde sıralanan nedenler hangi anda ortaya çıkar ve taşıyanı sorumluluktan kurtarır sorusu hükmün koruma sağladığı anın belirlenmesiyle cevaplanabilir. Ancak madde metni incelendiğinde buna ilişkin düzenlemeye yer vermediği görülür.

Taşınacak eşyanın zilyetliğinin taşıyana geçmesinden eşyanın teslimine kadar geçen sürede TTK m. 1182/1'de sayılan haller nedeniyle meydana gelen zararlarda muhtemel sorumsuzluk halleri söz konusu olacak ve taşıyan TTK m. 1182 düzenlemesinden yararlanabilecektir.⁴³⁸ Örneğin, henüz yolculuk başlamadan önce, gemi limanda yükleme yaparken yahut yolculuğun sonlandığı fakat boşaltma limanında yüklerin boşaltıldığı anda aniden başlayan fırtınanın neden olduğu zararlar bakımından taşıyan TTK m. 1182/1-(a) bendi uyarınca sorumluluktan kurtulacaktır.⁴³⁹ Benzer şekilde geminin yolculuk devam ederken taşıyan ve adamlarının bir kusuru olmaksızın arızalanması sebebiyle bir ara limanda tamire alındığı, bu süre zarfında karantina uygulamaları nedeniyle limandan çıkamayıp eşyanın zarara uğradığı halde de TTK m. 1182/1-(b) bendi uyarınca taşıyanın sorumluluğu gündeme gelmeyecektir.

Bunun yanında deniz yolunun kullanıldığı direk taşıma yöntemleri bakımından muhtemel sorumsuzluk hallerinin cari olup olmadığının ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir. İki ya da daha fazla deniz yolu taşımasının yapıldığı zincirleme taşımalar bakımından taşıyan muhtemel sorumsuzluk hallerinden yararlanacaktır.⁴⁴⁰ Zincirleme taşımadan farklı olarak birden fazla taşıma yönteminin kullanıldığı kombine taşımalarda taşımanın deniz ayağı kısmında taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler şamil olduğundan, taşımanın deniz yolu ile gerçekleştirilen kısım için muhtemel sorumsuzluk hallerinin uygulanacağı söylenebilir.⁴⁴¹ Multimodal taşımalarda ise kombine taşımaların aksine deniz yolu taşımasının kullanımı bir zorunluluk değildir ve bu sebeple taşıma yöntemlerinden birinin deniz yolu olmadığı taşımalarda, ilgili düzenlemenin uygulanması

⁴³⁸ Taşıyanın sorumluluğunun eşyanın teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar geçen sürede cari olduğu yönünde bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 32.

⁴³⁹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 29.

⁴⁴⁰ Zincirleme taşımalar aynı tip taşıma yöntemi kullanılarak tek bir taşıma sözleşmesi ya da sözleşme dizisi ile yapılan ve sözleşme taraflarınca taşımanın tek iş olarak kabul edildiği taşımalar (Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 36). Zincirleme taşımalarda taşıyan kavramının kapsamı ve sorumluluğa ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Deniz, “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”, 181-184.

⁴⁴¹ Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 33. Kombine taşımalara ve taşıyanın sorumluluğuna ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. İnci Deniz, “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”, İçinde *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu*, Editör Ayhan Menekşe, (Ankara: Sevinç Matbaası, 1984), 175, 184-192.

mümkün değildir.⁴⁴² Deniz yolunun taşıma yöntemlerinden biri olarak kullanıldığı multimodal taşımalarda ise sorumluluk, zararın meydana geldiği yerin bilinip bilinmemesine göre TTK m. 902 ve 903. maddeleri uyarınca belirlenecektir.

2.3.2.4. Düzenlemenin Kapsamı

Taraflar arasında akdedilen navlun sözleşmesi gereği yüklerin gemiye yüklendiği andan varma limanında teslim edildiği ana kadar geçen süre zarfında meydana gelen tüm olaylar ve bu olaylar neticesinde meydana gelen zararların TTK m. 1182/1 kapsamında değerlendirilmesi mümkün değildir.⁴⁴³ Bu sebeple düzenlemenin kapsamının açıkça ortaya konması ve hangi hallerde taşıyanın bu düzenlemeden yararlanacağını belirli olması gerekmektedir.

TTK m. 1182/1 düzenlemesinde bahsedilen zarar kavramı, aynı fıkranın bentlerinde düzenlenen birtakım haller sebebiyle meydana gelen bütün zıya ve hasarları karşılamaktadır.⁴⁴⁴ Bunlar dışında kalan sair zararlar ise bahsedilen zarar kavramının dışındadır.⁴⁴⁵ Gecikme zararları ise TTK düzenlemesiyle hükmün kapsamına dahil edildiğinden bu haller sebebiyle meydana gelen gecikmeden kaynaklı zararlar da buradaki zarar kavramının içinde yer alır.⁴⁴⁶ Yani eşyanın zıya veya hasara uğramasına neden olan gecikme hallerinde taşıyan TTK m. 1182 düzenlemesinden yararlanarak sorumluluktan kurtulacaktır. Örneğin, TTK m. 1182/1-(a) bendinde yer alan nitelikte bir fırtınanın geminin ilerlemesine engel olduğu ve bu sebeple geminin bir ara limana sığındığı zaman zarfında eşyada zıyanın meydana geldiği halde taşıyan TTK m. 1182/1'den yararlanacaktır.

TTK m. 1182/1'de belirtilen haller, tıpkı eTTK m. 1063/1'deki gibi sınırlı sayıda düzenlendiği için bu bentte yer almayan herhangi bir durum muhtemel sorumsuzluk hali

⁴⁴² Multimodal taşımalara ilişkin ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 24 vd.

⁴⁴³ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 29.

⁴⁴⁴ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 29.

⁴⁴⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 160; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 83.

⁴⁴⁶ Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 108, dipnot 158; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 103, dipnot 409. Fakat eTTK döneminde gecikme zararları da tıpkı sair zararlar gibi hükmün dışında tutulduğundan eTTK düzenlemesinin uygulama bulduğu gecikme zararlarında taşıyan muhtemel sorumsuzluk hallerinden yararlanamaz (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 160; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 83).

niteliğinde olmayacaktır.⁴⁴⁷ Bu sebeple düzenlemede yer almayan haller bakımından ispat külfeti genel kurala tabidir.

2.3.3. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanundaki Düzenlemenin İçeriği

2.3.3.1. Kusursuz İfa Engeli Niteliğindeki Sorumsuzluk Halleri

2.3.3.1.1. Denizin veya Gemi İşletmesine Elverişli Diğer Suların Tehlike ve Kazaları

2.3.3.1.1.1. Hüküm İle İlişkilendirilen Kavramlar

TTK m. 1182/1 düzenlemesinin a bendi, denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazalarının neden olduğu zararlar bakımından taşıyanın sorumlu olmayacağını belirtmektedir. Madde düzenlemesi, sadece denizde meydana gelen tehlike ve kazaları değil, gemi işletmesine elverişli olan diğer sularda meydana gelen deniz olaylarını da kapsar niteliktedir. Böylece taşıyan, nehir ve göl üzerinde yapılan taşımalarda da bu nitelikteki bir deniz olayından kaynaklı oluşan zararlarda TTK m. 1182 hükmüne dayanabilecektir.⁴⁴⁸ Benzer şekilde gemi limanda ya da yüzer havuzda iken TTK m. 1182/1-(a) bendi kapsamında bir deniz olayının zarara neden olduğu hallerde de bu hükmün korumasından yararlanabilecektir.⁴⁴⁹

Denizin veya gemi işletmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları kavramı doktrinde genel olarak *deniz tehlikeleri* olarak nitelendirilmiştir.⁴⁵⁰ Deniz tehlikeleri kavramından, denize has, tesadüfi, taşıyan veya adamlarının öngöremeyeceği ve herhangi bir tedbirle önlenemeyecek; taşınan eşyanın ziya veya hasara uğramasına veya taşımanın gecikmesine bağlı olarak eşyada zararın meydana gelmesine neden olabilecek tehlikeler

⁴⁴⁷ Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 208; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 36. Bu hallere yenileri eklenemez ve sayılan haller maddenin düzenleniş amacının dışında geniş yorumlanamaz (bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 555; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 109; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 105).

⁴⁴⁸ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 29. Yalnızca gemilerin rahatça gidebileceği nehir, liman ve iç suların bu kapsamda olduğu yönünde bkz. Muhammet Güner, “Uluslararası Sözleşmelerde Deniz Yolu ile Eşya Taşımada Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, 2019, 140. Bunun yanında TTK m. 931’teki tanımdan cihetle deniz ve geminin işletilmesine elverişli diğer sular ifadesi yerine “su” ifadesinin kullanılmasının yeterli olacağı yönünde bkz. Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 153.

⁴⁴⁹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 29. Bunun yanında yüzen veya sürüklenen marinalara bindirmenin de denize has tehlike ve zararlardan olduğu yönünde bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 444.

⁴⁵⁰ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 444; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 224; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 83.

anlaşılır.⁴⁵¹ Bu tehlikeleri diğer tehlikelerden ayıran ise bu tehlikelerin, denize has olması veya denizde seyrin sonucunda meydana gelmesidir.⁴⁵² Deniz tehlikesi kavramı, doğrudan zararların yanı sıra dolaylı zararları da kapsar niteliktedir.⁴⁵³ Örneğin, denizde meydana gelen bir deprem sonucu deniz suyu ivme kazanarak seyir halindeki geminin karaya oturmasına neden olmuş ve bu sebeple kurtarma esnasında geçen sürede taşınan eşyalar zıya uğramış ise taşıyan TTK m. 1182/1-1'e dayanabilecektir.⁴⁵⁴

Bir olayın deniz tehlikesi olarak nitelendirilebilmesi için ortaya konan tehlikenin, normal şartlar altında meydana gelişinden farklı olması ve taraflar arasında akdedilmiş navlun sözleşmesini ifaya elverişli olan gemiye veya geminin taşıdığı eşyaya zarar verecek veya taşımanın belirlenen sürede gerçekleşmesini ortadan kaldıracak nitelikte

⁴⁵¹ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 225; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 28; Sözer, *Ders Kitabı*, 556; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 208. Doktrinde deniz tehlikesi kavramının neye karşılık geldiği farklı şekillerde açıklanmış; bir kısım yazarlar, deniz tehlikesi kavramını genel bir tarif yaparak ortaya koyarken birtakım yazarlar ise deniz tehlikesi kavramının farklı şekil, etki ve sonuçları bulunduğu cihetle genel bir tarifi bu kavramı karşılamayacağını belirtmiştir (Bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 27-28; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 97). Common Law sisteminde de benzer hadise yaşanmış, birtakım yazarlar genel ve edebi tanımlar yaparken bir kısım yazarlar ise bir durumun deniz tehlikesi sayılıp sayılamayacağını tespit etmek için özellikle yolculuğun yeri ve zamanının önemli olduğunu vurgulayarak daha spesifik kıstaslar ortaya koymuştur (Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 83-85).

⁴⁵² Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 97; Sözer, *Ders Kitabı*, 556; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 208. Fakat tekrar etmek gerekir ki TTK'nın düzenlediği sistem yalnızca denizi değil gemi işletmesine elverişli olan diğer sularda meydana gelen deniz olaylarını da kapsamaktadır. Bu doğrultuda diğer sular ve sularda seyrin sonucunda meydana gelen tehlikeler de bu kapsamdadır.

⁴⁵³ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 444; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 222, dipnot 652; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 107, dipnot 432. Doktrinde aksi bir görüş, bahsi geçen tehlikenin denize özgü olması gerektiğini, bu sebeple denizde meydana gelen patlama, yangın gibi olayların deniz tehlikesi kabul edilemeyeceğini, fırtına, karaya oturma, çatma gibi olayların denize özgü olabileceğini ifade etmiştir (bkz. Schoenbaum, Thomas J, *Admiralty and Maritime Law, Hornbook Series*, (Minnesota: West Academic Publishing, 1998), 586, naklen Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 83). Türk doktrininde ise Okay benzer görüştedir ve dolaylı zararların bu kapsamda olmadığını savunur (Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 225). Fakat böyle bir sınırlama kanaatimizce yerinde değildir. Zira denizin altında meydana gelen bir doğa olayı ya da hava muhalefeti denizin hareketlerini etkileyebilmekte ve dolaylı olarak deniz tehlikesi niteliğinde bir tehlikeye sebebiyet verebilmektedir. Bu sebeple dolaylı zararlar da bu kapsamda değerlendirilmeli ve bunlardan kaynaklanan haller de deniz tehlikesi sayılmalıdır. Yargıtay da benzer şekilde rıhtım inşası sırasında artan sivri demir ve süngerleşmiş sivri taşların civardan geçen gemilerin hareketleri sonucu oluşan dalgalar etkisiyle rıhtımın suyun altında kalan kısmında sivrilikler oluşturduğu ve bu sivriliklerin gemiyi yaraladığı bir olayda, bu hadisenin dışardan görülmesinin mümkün olmadığını belirterek meydana gelen zarardan taşıyanın sorumlu olmadığına dair verilen yerel mahkeme kararını onamıştır (Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 03.06.1976, E. 1976/2985, K. 1976/2981, Karar için ayrıca bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 87, dipnot 330). Dolaylı zararların da doğrudan zarar gibi korunduğuna dair açıklamalar ve uluslararası mahkeme kararları için ayrıca bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 70-73. İngiliz Hukukunda deniz tehlikesini bertaraf etmek için alınan tedbirlerin sebep olduğu zıya ve hasarın da deniz tehlikesi içinde değerlendirildiği yönünde bkz. Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 153.

⁴⁵⁴ Merkezi kara olan bir depremin benzer etkilerle zarar doğurması halinde de TTK m. 1182/1-b'nin gündeme gelebileceği yönünde bkz. Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 209, dipnot 238.

olması gerekir.⁴⁵⁵ “Normal şartlar altında meydana gelme” ifadesinden anlaşılması gereken ise meydana gelen tehlikenin önceden öngörülecek nitelikte olmaması anlaşılmalıdır.⁴⁵⁶ Yani burada kastedilen, meydana gelen olayın daha önce hiç yaşanmamış olması değil alışılmışın dışında olmasıdır.⁴⁵⁷ Bu yüzden rüzgar, fırtına, lodos gibi genel olarak görülebilen doğa hadiseleri de deniz tehlikesi olabilir. Buradaki kıstas ise bu olayların şiddetinin alışılmış şeklinden farklı olmasıdır.⁴⁵⁸ Bu itibarla deniz tehlikesi kavramının belirlenmesinde söz konusu deniz olayının alışılmamış, beklenmeyen, tesadüfi bir nitelikte olması oldukça önemlidir. Aksi takdirde önceden tahmini mümkün olan olaylar sebebiyle meydana gelen zararlardan taşıyan sorumlu olacaktır.⁴⁵⁹ Ayrıca deniz tehlikesinin varlığı, taşıyanı özen yükümlülüğünden kurtarmadığından taşıyanın veya adamlarının özen yükümlülüğü devam etmektedir.⁴⁶⁰ Deniz tehlikesi ile beraber taşıyanın veya adamlarının ihmal veya kusurunun söz konusu olduğu hallerde ise ileride ayrıntılı olarak bahsedileceği üzere TTK m. 1183 hükmü gündeme gelecektir.

⁴⁵⁵ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 28. Yetiş Şamlı’nın da katıldığı bir görüşe göre ise TTK m. 1182/1 de düzenlenen hallerin taşıyanın kusuru olmaksızın, tesadüfi hallerden kaynaklı durumlar olduğunu vurgulanmaktadır. Bu görüşe göre deniz tehlikesi kavramının tespitinde, öngörülebilirlikten ziyade taşıyanın, üzerine düşen özen yükümlülüğünü yerine getirmesine rağmen zararı engelleyemiyor oluşu belirleyici olmalıdır. Böylelikle, değerlendirme somut şartlar göz önüne alınarak ve olağanüstülük ya da öngörülemezlik yerine karşı konulamazlık kriterinin dikkate alınması daha yerinde olacaktır (Bu görüş ve görüşü destekleyen ve aksi görüşte olan diğer yazarlar için bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 222-223, dipnot 652).

⁴⁵⁶ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 28; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 106. Zira denizin olağan nitelikteki etkileri muhtemel sorumsuzluk halleri kapsamında değerlendirilmeyecektir (bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 223, dipnot 652).

⁴⁵⁷ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 38; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 107. Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 5.12.1983 tarihli, 1983/5397 E. 1983/5458 K. sayılı ilamında zararın deniz tehlikesi dolayısıyla oluştuğu ortaya konarak taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu olmadığına ilişkin verilen kararı onanmıştır (Yargıtay 11. HD. 5.12.1983 T., 1983/5397 E., 1983/5458 K. <https://www.kazanci.com.tr/> 13.12.2021). Benzer şekilde Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 14.10.2004 tarihli, 2004/633 E. 2004/9859 K. sayılı ilamında “...gemi kaptanının deniz protestosunda geminin dokuz şiddetinde rüzgara maruz kaldığının belirtildiği, meteorolojik bulguların deniz protestosunu teyit ettiği, taşıyanın TTK’nun 1063/1’inci maddesi hükmü gereğince hasardan sorumlu tutulamayacağı...” belirtilerek taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu olmamasına kadar verilmiştir (Yargıtay 11. HD. 14.10.2004 T. 2004/633 E. 2004/9859 K. <https://www.kazanci.com.tr/> 13.12.2021).

⁴⁵⁸ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 38; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 87-88.

⁴⁵⁹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 38; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 209.

⁴⁶⁰ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 85-86. Zira taşıyanın sorumluluktan kurtulması için sadece bahsi geçen deniz tehlikesinin varlığı yetmemektedir; taşıyan tehlikeden korunmak maksadıyla mevcut ve makul olan tüm önlemleri almakla mükelleftir (Bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 88). Bu durum ise taşıyanın özen yükümlülüğünün devam ettiğini göstermektedir.

Ortaya çıkan zararın, maddede geçen deniz tehlikesi sebebiyle meydana gelmesi için ise bu olayın, denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların fiziksel özelliklerinden doğmuş olması ya da denizde seyrin sonucunda meydana gelmesi gerekmektedir.⁴⁶¹ Doktrinde bu durum, deniz tehlikesinin, denize özgü olması gerektiği şeklinde açıklanır.⁴⁶² Bu sebeple meydana gelen zarara tabii güçlerin etkisinin olup olmadığı araştırılacak ve ancak böyle bir etkinin varlığı halinde bahsi geçen düzenleme hüküm ifade edecektir.⁴⁶³ Bu anlamda geminin terlemesi, güneşin tesiri, eşyanın yüklenmesi, istifi, boşaltılması gibi taşımaya has tehlikeler deniz tehlikesi kapsamında değerlendirilemez.⁴⁶⁴ Mesela, yükün yanlış istiflendiği bir taşıma sırasında normal şartlar altında oluşabilecek bir fırtına meydana gelir ve yükler dağılarak zarara uğrar ise taşıyan sorumluluktan kurtulamaz.

TTK m. 1182/1-a'da yer alan düzenleme tipik deniz tehlikelerini kapsamaktadır. Tipik deniz tehlikesi ise söz konusu tehlikenin denize veya deniz yolculuğuna özel olması ve bu tehlikenin gemiyi ya da gemide bulunan yükü denizde bulunmaları sebebiyle tehdit etmesidir.⁴⁶⁵

2.3.3.1.1.1.1. Mücbir Sebep ve Tehlike ve Kaza

Mücbir sebep kavramı, uzun yıllardır hukuk sistemlerinde yer bulan ve deniz ticareti ile de yakından ilgili olan bir kavramdır.⁴⁶⁶ Mücbir sebep, kaçınılması ve bertaraf

⁴⁶¹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 31. Bu düzenlemeden yararlanabilmek için geminin normal rotasında seyretmesi gerektiği yönünde bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 225.

⁴⁶² Bu görüşe göre denizde meydana gelen alev ve yangın gibi durumlar denize özgü kabul edilmeyerek deniz tehlikesi kavramı dışında bırakılmaktadır bkz. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, 586 (Naklen, Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 84). Fakat kanaatimizce denize özgümlük dar yorumlanmamalı ve denizde meydana gelen doğa olaylarının denizde seferi etkileyebileceği göz önüne alınarak bu gibi dolaylı zararlar da deniz tehlikesi sayılmalıdır. Burada önemli olan bahsi geçen olayın, denize özgü bir tehlikeye dolaylı olarak sebep olmasıdır. Common Law sisteminin uygulandığı mahkemelerce bu yönde kararlar verilmiştir. Örneğin, Kay V Wheeler davasında ((1867) LR2 CP 302) farelerin taşınan eşyayı kemirerek eşyaya vermiş olduğu zararlar denize özgü olmadıklarından cihetle deniz tehlikesi sayılmamış; bunun aksine Hamilton V Pandorf davasında ((1887) 12 AC 518) farelerin boruları kemirerek deniz suyunun içeri girmesine neden olduğu zararlar ise bu hadise deniz tehlikesi kapsamında sayılmıştır (Mahkeme kararları için ayrıca bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 85; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 104).

⁴⁶³ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 31. İngiliz mahkemeleri de deniz tehlikesinin var olup olmadığını çoğu zaman rüzgarın hızı, coğrafi konum, zaman, öngörülebilirlik, süreklilik ve gemide ya da yakın mesafede bulunan diğer gemilerde meydana gelen zarar kıstasları ile tespit etmektedir (Bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 86).

⁴⁶⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 160, dipnot 91; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 31; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 108-109.

⁴⁶⁵ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 222, dipnot 652.

⁴⁶⁶ Mücbir sebep kavramının temeli, Roma hukukundaki *cui reisti non potest* olarak nitelendirilen *karşı konulamayan olay*'dır. (Bkz. Abdullah Pulat Gözübüyük, *Hukuki Mesuliyet Bakımından Mücbir*

edilmesi mutlak şekilde imkansız; öngörülmesi ve karşı konulması mümkün olmayan olaylardır.⁴⁶⁷ Tanımdan da ortaya çıktığı üzere bir olayın mücbir sebep olarak nitelendirilmesi için birtakım unsurları barındırması gerekmektedir.

Bir olayın mücbir sebep olarak nitelendirilmesi için evvela zararı doğuran bir olay meydana gelmelidir. Çünkü mücbir sebep her zaman harici bir olayın eseridir.⁴⁶⁸ Bu olay fırtına, yıldırım düşmesi sonucu oluşmuş bir yangın gibi doğal bir sebepten kaynaklanabileceği gibi savaş, genel grev gibi beşeri bir sebepten de kaynaklanabilir.⁴⁶⁹ Hatta mücbir sebebin tek bir olaydan kaynaklanması şart olmadığından birden çok olay da mücbir sebep niteliğinde olabilir.⁴⁷⁰ Önemli olan olayın mücbir sebep niteliğinde olmasıdır. Zira mücbir sebep nispi bir kavram olduğundan aynı olay mevcut şartlara,

Sebepler ve Beklenmeyen Haller (Ankara: Elif Matbaacılık, Genişletilmiş 3. Baskı, 1977), 22). Roma hukukunda yıldırım, fırtına, haydutların saldırısı gibi karşı konulamayan birtakım haller mücbir sebepler olarak sayılmıştır (Bkz. Gözübüyük, *Mücbir Sebep*, 24. Roma hukukunda mücbir sebep kavramına dair ayrıntılı bilgi için bkz. Hale Şahin, *Mücbir Sebep Nedeniyle Borcun İfa Edilememesi* (Ankara: Yetkin Yayınları, 2020), 53-57. Mücbir sebep kavramı Roma hukukundan sonraki dönemde objektif teori ve sübjektif teori olarak iki farklı görüşle ortaya konmuştur. Sübjektif teori, sorumlu ve borçlu kişiyi esas olarak bir olayın mücbir sebep olarak değerlendirilmesi için mevcut şartlar göz önüne alınarak ortaya konması gereken azami özen gösterilse bile sonucu önlemenin mümkün olmamasını aramaktadır. Objektif teori ise olayın gerçekleşme tarzı ve şiddetini göz önüne alarak beklenmeyen hali açık şekilde aşan ve sorumlunun işletme ve faaliyet alanından kaynaklanmayan her olayı mücbir sebep olarak nitelemektedir (Teorilere ilişkin bkz. Gözübüyük, *Mücbir sebep*, 29-41; Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 628; Şahin, *Mücbir Sebep*, 58-64).

⁴⁶⁷ Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop, *Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler* (İstanbul: Filiz Kitabevi, 7. Baskı, 1993), 1003; Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 628; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 32; Didem Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku* (İstanbul: Oniki Levha Yayıncılık, 2011), 50. Tanımdan da anlaşılacağı üzere mücbir sebep ve umulmayan, beklenmeyen hal arasında birtakım farklar bulunmaktadır. Bunların ilki, mücbir sebebin umulmayan hale oranla daha büyük yoğunlukta olması ve mutlak kaçınılmazlık arz etmesidir. Bir diğer fark ise mücbir sebebin sorumlunun işletme ve faaliyetinin dışında gerçekleşen bir olay olması, umulmayan halin ise işletme ve faaliyet için de bir olayı da kapsamadır. İki kavram arasındaki son fark ise mücbir sebebin daima illiyet bağıını kesmesi, umulmayan halin ise her zaman tek başına illiyet bağıını kesmeyerek bazı durumlarda zararı doğuran ortak sebeplerden biri olmasıdır (Bkz. Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 628-629). Mücbir sebepte kaçınılmazlığın mutlak, umulmayan halde ise nispi olduğu yönünde bkz. Mertol Can, *Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi*, (Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1998), 27. Mücbir sebep ve beklenmeyen hal ayrımı için ayrıca bkz. Şahin, *Mücbir Sebep*, 76-79.

⁴⁶⁸ Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop, *Borçlar Hukuku*, 1004; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 32; Şahin, *Mücbir Sebep*, 77.

⁴⁶⁹ Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 629; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 32; Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, 51; Şahin, *Mücbir Sebep*, 93-94. Doktrinde mücbir sebebin kaynağı bakımından farklı görüşler bulunmaktadır. Bir görüşe göre sadece tabiat olayları mücbir sebep olarak nitelendirilebilmekte iken (Bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 33) günümüzde hakim olan ve bizim de katıldığımız görüşe göre ise tabiat olaylarının yanında, beşeri, hukuki, sosyal olaylar gibi içinde insan faktörü olan hadiseler de mücbir sebep olarak nitelendirilebilmektedir (Bkz. Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 629; Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop, *Borçlar Hukuku*, 1004; Şahin, *Mücbir Sebep*, 93).

⁴⁷⁰ Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 630; Şahin, *Mücbir Sebep*, 95.

zamana, sorumlunun işletme ve faaliyet çeşidine, vuku bulduğu yere, hukuki ilişkiye göre farklı şekilde nitelendirilebilir.⁴⁷¹

Bir olayın mücbir sebep olarak nitelendirilebilmesi için ikinci şart mücbir sebep kaynağının, sorumlunun sorumluluk alanı içinde bulunmamasıdır.⁴⁷² Yani mücbir sebebin geminin dışında ortaya çıkan bir olaydan kaynaklanması gerekir.⁴⁷³ Üçüncü şart ise kaçınılmazlık unsurunun varlığıdır. Yani olay, nadir olarak vukuu bulan olaylardan olmalı ya da normalde olan halinden daha ağır bir şekilde meydana gelmeli ve önceden öngörülemediği gibi olaya karşı koyma imkanı da bulunmamalıdır.⁴⁷⁴ Örneğin, kasırga bölgesinde her zamanki bilinen şekliyle meydana gelen bir kasırga mücbir sebep niteliği taşımazken normalde kasırga görülmeyen bir bölgede alışılmışın dışında meydana gelen bir kasırga mücbir sebep niteliğinde olabilecektir. Bunun yanında kaçınılmazlık kavramı, mücbir sebep bakımından öngörülemezlik ve karşı konulmazlık kavramlarını da kapsar.⁴⁷⁵ Bu unsurlara ek olarak mücbir sebep nedeniyle borcun ihlali söz konusu olmalı ve bu zararlar olay arasında illiyet bağı bulunmalıdır.⁴⁷⁶ Mücbir sebep niteliğindeki olaylarda da kusur veya ihmal mücbir sebep iddiasını bertaraf etmektedir.⁴⁷⁷

Deniz tehlikesi kavramı ise denizin kendine has özelliğinden kaynaklanan tehlikeleri karşılamaktadır.⁴⁷⁸ Bir deniz tehlikesinin muhtemel sorumsuzluk halleri niteliğinde sayılması için bu tehlikenin, önceden öngörülemezlik ve bilinmesi

⁴⁷¹ Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop, *Borçlar Hukuku*, 1004; Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 631; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 32; Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, 51; Şahin, *Mücbir Sebep*, 94. Bu yüzden bir olayın önceden mücbir sebep ya da beklenmeyen hal olarak nitelendirilmesi yanıltıcı olabilir. Örneğin, patlayıcı madde taşıyan bir aracın kaza sonucu alev alması mücbir sebep sayılamazken tarlaya düşen uçak nedeniyle ekinlerin alev alması mücbir sebep sayılabilecektir.

⁴⁷² Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 630; Şahin, *Mücbir Sebep*, 96.

⁴⁷³ Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, 51. Fakat bu hallerde dahi kusur prensibi göz ardı edilmemektedir.

⁴⁷⁴ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 32. Kaçınılmazlık unsurundan kasıt; alınabilecek her türlü tedbirin alınması ve özenin gösterilmesine rağmen sadece borçlu tarafından değil başka kimselerce de zararın önlenememesidir (Şahin, *Mücbir Sebep*, 100). Bunun yanında öğretilde ve uygulamada mücbir sebebin olağanüstü nitelikte olması gerektiği, bundan kastedilenin ise öngörülemezlik unsuru olduğuna dair bkz. Şahin, *Mücbir Sebep*, 103.

⁴⁷⁵ Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 631. Kaçınılmazlık kavramına ilişkin doktrindeki tartışmalar ve görüşler için ayrıca bkz. Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 631-633.

⁴⁷⁶ Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 631; Şahin, *Mücbir Sebep*, 103-115. Bunun yanında kusur prensibinin gereği mücbir sebebin bir kusurun sonucu olmaması gerekmektedir (Gözübüyük, *Mücbir Sebep*, 85).

⁴⁷⁷ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 89.

⁴⁷⁸ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 33; Sözer, *Ders Kitabı*, 556.

gerekmeyecek nitelikte yani tesadüfi olması gerekir.⁴⁷⁹ Bu durum sadece seyrüsefer sırasında değil, yükleme ve boşaltma safhalarında da kendini gösterir.⁴⁸⁰ Burada bahsedilen tesadüfilik unsuru ile dünya üzerinde ilk defa meydana gelmeyi ya da daha önce hiç görülmemeyi değil, alışılmışın dışında olma kast etmektedir.⁴⁸¹ Böylelikle sis, fırtına, rüzgar, lodos gibi birçok doğa olayı, deniz tehlikesi kapsamında değerlendirilecektir. Önemli olan kıstas bu olayların daha önce hiç gerçekleşmemiş olması değildir. Örneğin denizde fırtına, çeşitli denizlerde her gün meydana gelebilecek bir tehlikedir. Meydana gelen bir fırtınayı, muhtemel sorumsuzluk halleri bağlamında deniz tehlikesi olarak nitelendirme sebebi ise fırtınanın sefer esnasındaki geçiş sırasında daha önceden tahmin edilemeyecek nitelikte olması ve taşıyanın, üzerine düşen özen yükümlülüğünü yerine getirmesine rağmen zararı engelleyemiyor oluşudur.⁴⁸²

Deniz tehlikeleri bakımından tesadüfilik unsuru incelenirken denizin kendine has özelliklerinin göz ardı edilmemesi gerekir.⁴⁸³ Gerçekten öyle bazı bölgeler vardır ki, söz konusu tehlike, o bölgede ve zamanda deniz tehlikesinin muhtemel sorumsuzluk hallerinden sayılmasının önüne geçer. Bu anlamda yolculuğun yeri ve zamanı oldukça

⁴⁷⁹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 58; Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 252. Bunun yanında bir tehlikenin deniz tehlikesi sayılabilmesi için mücbir sebep niteliğinde olması gerekmediği yönünde bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 556; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 208.

⁴⁸⁰ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 65. Yükleme ve boşaltma gibi işlemlerin icrası dolayısıyla ortaya çıkan durumların denize has nitelikte olmadığı ve bu yüzden deniz tehlikesi sayılamayacağı yönünde bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 556. Benzer şekilde yükleme ve boşaltma safhalarının kanunun lafzı dışında kaldığı ve bu safhalar bakımından hükmün uygulanamayacağı yönünde bkz. Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 209.

⁴⁸¹ Aksi halde hiçbir olay tesadüfi olamayacaktır (Bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 58).

⁴⁸² Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 222-223, dipnot 652; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 58-59. Bunun yanında yazar, bir geminin deniz yüzeyinin altında bulunan kayalara çarpmasını, kayaların üzerinde bulunan gemi enkazına çarpmayı, sis veya bunun gibi nedenlerle rotadan çıkarak kayalara çarpma ve oturmayı da muhtemel sorumsuzluk halleri niteliğinde deniz tehlikelerinden değerlendirmiştir (Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 63-64). Fakat günümüzde teknolojiye gelişmeler gerek deniz üzerini gerek deniz altını bilmemize olanak sağladığından somut olaylardaki tesadüfilik unsurunun varlığı bizim için kıstas olacaktır. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin 10.10.2018 tarihli, 2017/101 E. ve 2018/6208 K. sayılı ilamında da ilk derece mahkemesinin vermiş olduğu, gemi adamlarının seyir sırasında geminin sert hava koşullarında sefere devam etmesini kusur olarak nitelendirmediği ve geminin yakalandığını fırtınayı eTTK m. 1063/1-1 uyarınca sorumsuzluk hali olarak kabul ettiği kararını onanarak bu durum ortaya konmuştur (Yargıtay 11. HD. 10.10.2018 T, 2017/101 E, 2018/6208 K, <https://karararama.yargitay.gov.tr/-YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/13.12.2021>).

⁴⁸³ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 59. Gemiye yıldırım düşmesi, dolu yağması, kar tipisinin meydana gelmesi gibi mutad ve her yerde gerçekleşen tehlikelerin denize has nitelikte olmadığı için deniz tehlikesi sayılamayacağı yönünde bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 556.

önemlidir.⁴⁸⁴ Örneğin, muson yağmurlarının etkili olduğu bir bölge ve zamanda yapılacak olan taşımada, bu sebepten kaynaklanan bir zarar veya gecikme muhtemel sorumsuzluk hallerinin gündeme geleceği bir deniz tehlikesi sayılmayacaktır.⁴⁸⁵ Bu durum, muson yağmurlarının etkili olduğu zamanların ve bölgelerin önceden tahmin edilebilir olması yahut buna ilişkin rapor ve bilgilerin ulaşılabilir olmasından kaynaklanmakta; bu ise tesadüfilik unsurunu ortadan kaldırmaktadır. Ancak muson yağmurlarının mevsimi dışında veya alışılmış şiddetinin dışında seyri halinde tesadüfilik unsuru gündeme geleceğinden TTK m. 1182/1-a’da yer alan nitelikte bir deniz tehlikesi kabul edilebilir.⁴⁸⁶

Tesadüfilik unsurunu ortadan kaldıran bir diğer durum ise kusurun söz konusu olmasıdır. Taşıyanın kusunun varlığı halinde TTK m. 1182/2’de de belirtildiği üzere taşıyan sorumluluktan kurtulamayacaktır.⁴⁸⁷ Örneğin, taşıyan, denize elverişli olmayan bir gemi ile sefere çıkar ve gemi bu sebeple denizden kaynaklı tehlikelere dayanamaz ise taşıyan, TTK m. 1182/1-a düzenlemesinden yararlanamaz.⁴⁸⁸ Bunun yanında günümüzde gelişen teknoloji ve meteorolojik bilgilerin anında ulaşılabilir nitelikte olması tesadüfilik

⁴⁸⁴ Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 107. Bu durum Common Law sisteminin uygulandığı ülke doktrinlerinde de benzer şekilde ortaya konmuştur (bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 84).

⁴⁸⁵ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 60-61.

⁴⁸⁶ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 61.

⁴⁸⁷ Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin, 22.12.2010 tarihli, 2020/7285 E. ve 2010/13119 K. sayılı ilamında “...Mahkemece, geminin yolculuğu sırasında fırtınaya maruz kalması ve fırtınanın meydana geldiği kuzey yarım kürenin mevsim koşulları itibarıyla yolculuğun olağan koşullarda olmadığı, bu nedenle olayın TTK’nun 1063/1. maddesi kapsamında değerlendirilmesi gerekeceği, yolculuk sırasında karşılaşılan fırtına sebebiyle denizin tehlike ve kazalarından yüke gelen hasardan taşıyıcının sorumlu tutulamayacağı gerekçesiyle, davanın reddine dair verilen kararın davacı vekilince temyizi üzerine karar Dairemizce bozulmuş, mahkemece bozmaya uyularak yapılan yargılama sonucunda alınan bilirkişi raporu doğrultusunda olayda geminin 7-8 bofor şiddetinde havaya maruz kaldığı yolunda delil bulunmadığı, gemi kaptanının ifadesinde geçen 2 gün şiddetli yağmur olayının kabul edilmesi halinde dahi hasarın gemi ambar kapaklarının sızdırmaz nitelikte olmaması nedeniyle ambara su girmiş olabileceği, gemi kaptanının Savona limanında gece ambar kapakları üzerinde biriken çığ damlacıklarının sabah kapaklar açıldığında ambara akması neticesinde ıslanmanın meydana geldiğini beyan ettiği bu durum kabul edilse dahi gemi adamı olan kaptanın üzerindeki suyu temizlettirmeden ambar kapaklarını açtırmak suretiyle tedbirli bir kaptanın göstereceği özeni göstermediği ve dava konusu yükün hasarlanmasına sebebiyet verdiği ve bu durumda da davalı donatanın TTK’nun 1061 ve 1062. maddeleri hükümlerine göre dava konusu zarardan sorumlu olduğu ve yine ambar kapaklarının sızdırmaz nitelikte olmaması nedeniyle de davalı donatanın TTK’nun 1019.maddesi uyarınca dava konusu zarardan sorumlu olacağı, zarar tespiti bakımından ekspertiz raporunun benimsenmesinin gerektiği gerekçeleriyle...” şeklinde bozulma sonrası verilen kararı benimsemiş fakat belirlenen hasar miktarı yönünden kararı bozmuştur (Yargıtay 11. HD. 22.12.2010 T. 2020/7285 E. 2010/13119 K. <https://www.kazanci.com.tr/> 13.12.2021).

⁴⁸⁸ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 59; Sözer, *Ders Kitabı*, 556. Fakat ortaya çıkan zarar ile baştaki imkansızlık arasında uygun illiyet bağı yoksa taşıyanın, elverişsizlik nedeniyle zarardan sorumlu tutulması mümkün değildir (Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 108).

unsurunu önemli ölçüde etkilemekte; bilgiye kolay ve çabuk ulaşım, tedbirlerin alınmasını kolaylaştırarak tehlikeye maruziyeti azaltmaktadır.⁴⁸⁹

Her ne kadar mücbir sebep kavramı ile deniz tehlikesi kavramı benzermiş gibi görünse de kapsamı bakımından birbirinden ayrılmaktadırlar.⁴⁹⁰ Türk-Alman Hukuk sisteminde, mücbir sebep kavramına muhtemel sorumsuzluk halleri sisteminde ayrıca yer verilmemiştir.⁴⁹¹ Bunun sebebi ise deniz tehlikesi kavramının bazı mücbir sebepleri de kapsar nitelikte olmasıdır.⁴⁹² Yani mücbir sebep niteliğinde olan bir olayın TTK m. 1182/(a) düzenlemesi kapsamında yer alıp almaması somut olayın deniz tehlikesi kapsamına dahil olan mücbir sebepler içinde yer almasına bağlıdır.⁴⁹³ Deniz tehlikesi kavramı dışında kalan bir mücbir sebep nedeniyle ortaya çıkan zararlarda, taşıyan, TTK m. 1182/1'e dayanamayacağından genel ispat düzenlemesi uyarınca zararın kendisinin veya adamlarının kast veya ihmallerinden doğmadığını ispatla mükelleftir.⁴⁹⁴ Örneğin, yıldırım

⁴⁸⁹ Bu durum, istisnalar haricinde, tabiat olaylarının vukua gelmesindeki tesadüfîlik unsunu ortadan kaldırmaktadır (Bkz. Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 61-62). Böyle bir halde tabiat olaylarının meydana geleceği daha öncelerde öğrenilebilmekte ve taşıyana tedbir alma imkanı sağlamaktadır.

⁴⁹⁰ Özellikle İngiliz ve Amerikan Hukuklarında mücbir sebep kavramı ile deniz tehlikesi kavramı birbirine daha yakın bir anlam ifade etmektedir. Bu ülkelerde deniz tehlikesi, mücbir sebebi de kapsamakta; yani mücbir sebepten daha geniş bir anlam ifade etmektedir (Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 34). Akan da benzer şekilde deniz tehlikesini, common law sisteminde mücbir sebep savunmalarından biri olarak aktarmıştır (Bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 83). Bu ülkelerde deniz tehlikeleri, denize özgü olan şiddetli, alınacak herhangi bir tedbirle önlenemeycek tehlikeleri ifade etmekte kullanılmakta, bu tehlikelerin olağanüstü nitelikte olması önemli görülmektedir (bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 88). Bu yüzden yolculuğun olağan tehlikelerinden olmasına rağmen şiddetli dalgalar bu sistemde deniz tehlikesi olarak yorumlanır. Fakat bu kavram sınırsız değildir; belirli bölgelerde, önceden tahmin edilebilen şiddetli rüzgar veya fırtınalarda taşıyanın, gemisini bu şartlara hazır hale getirmesi gerekmektedir (Bkz. Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 36-37).

⁴⁹¹ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 444; Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 34; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 141. Gerek İngiliz Hukukunda gerekse LK'da mücbir sebep kavramı *Act of God* terimi ile ortaya konmuş ve olayın meydana gelişinde insan faktörü olmayan fırtına, buzlanma, şiddetli rüzgar gibi sebeplerle ortaya çıkan zararlar sorumsuzluk hali olarak bu başlık altında yer almıştır. Türk-Alman Hukukunda mücbir sebebe karşılık gelen ve LK 4/2-d düzenlemesinde yer alan *Act of God* terimine sorumsuzluk halleri kapsamında yer verilmemiştir (Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 154-155). Buna ilişkin Türk doktrinindeki eleştiriler için bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 444.

⁴⁹² Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 34.

⁴⁹³ Bu sebeple TTK m. 1182/1'de düzenlenen haller içinde yer almayan olaylar hakkında muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin karine ortaya çıkmaz (Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 34; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 109).

⁴⁹⁴ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 444; Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 154; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 109, 141. Zarar veren ya da borçlu, mücbir sebebi ispat ile meydana gelen zarardan sorumlu olmaz; kusurun başladığı yerde mücbir sebep sona erer (Bkz. Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 634). Mücbir sebebin varlığını iddia ederek sorumluluktan kurtulmak isteyen kimse bunu ispatla mükelleftir (Eren, *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, 1456; Şahin, *Mücbir Sebep*, 95; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 444.).

düşmesi, don olayı gerçekleşmesi gibi denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların kendine has özelliğinden kaynaklanmayan olaylar mücbir sebep sayılabilir ve sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyan, ancak, zararın, kendisinin veya adamlarının kast veya ihmalden kaynaklanmadığını ispat ile sorumluluktan kurtulabilir.⁴⁹⁵

2.3.3.1.1.2. Mürettebatsız Gemiler ve Tehlike ve Kaza⁴⁹⁶

İnsansız deniz araçları, diğer insansız araçlar gibi özellikle otonomluk seviyeleri ve insan-makine ilişkileri çerçevesinde tanımlanan, insansız yüzey araçları ve insansız sualtı araçları olarak gruplandırılabilen ve bunun yanında insan-makine ilişkisi çerçevesinde de uzaktan kumandalı deniz araçları ve tamamen otonom deniz araçları olarak ayrılabilen deniz araçlarıdır.⁴⁹⁷ Mürettebatsız gemiler⁴⁹⁸ yapay zeka veya yüksek standartta otomasyon sistemine sahip olan ve esas alınan teknoloji modeline göre çeşitlendirilen ve karadaki merkezin bu gemi çeşitlerine göre görev tanımının değiştiği deniz araçlarıdır.⁴⁹⁹ Otonom gemi operasyonu ise yapay zeka ve gelişmiş yazılımlar

⁴⁹⁵ Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 154. Bu hallerde zarar ve kusur arasındaki illiyet bağının kesildiğinin TBK uyarınca ortaya konarak taşıyanı sorumluluktan kurtarılabilmesine dair bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 34; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 109.

⁴⁹⁶ Her ne kadar mürettebatsız gemi başlığı denizin veya gemi işletmesine elverişli suların tehlike ve kazaları başlığı altında incelenmiş olsa da TTK m. 1182 düzenlemesinde yer alan hallerin tamamı kanaatimizce bu gemilere de uygulanabilecektir. Zira bu gemiler aşağıda bahsedileceği üzere gemi sıfatını haiz olduklarından şartların sağlanması ile düzenlemenin sağladığı karineden yararlanabilir. Örneğin, mürettebatsız gemiler de mahkemelerin el koyma kararlarına konu olabilecek yahut mürettebatsız gemi ile yapılan taşımada da eşyada gizli ayıp yahut ambalaj yetersizliği söz konusu olabilecektir, taşıyan böyle bir halin varlığında TTK m. 1182’ye başvurabilecektir.

⁴⁹⁷ Mustafa Yılmaz, “Deniz Ticareti Hukukunda Otonom Gemiler”, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, 2021, 7-8.

⁴⁹⁸ Gerek Türk hukukunda gerekse diğer hukuklarda oldukça yeni nitelikteki mürettebatsız gemilerin isimlendirilmesinde, ulusal ve uluslararası kaynaklarda henüz tam anlamıyla bir mutabakat sağlanamamış, bu tür gemiler için uluslararası nitelikteki bazı eserlerde insansız gemi ya da otonom gemi kavramları da kullanılırken Türk doktrininde bunların yanında mürettebatsız gemi kavramı da kullanılmaktadır. Türk doktrininde yer bulan mürettebatsız gemi kavramı, bu tür gemilerde de bazı görevlerin yerine getirilmesinde insan faktörünün bulunması fakat bu kişilerin mürettebat-gemi adamı niteliğinde olmaması göz önüne alınarak savunulmaktadır (Bkz. Sözer, “Teknolojik Gelişmelerin Sefere Elverişliliğe Etkisi”, 7-8; İnsansız gemi kavramının otonom gemi kavramını da içine alan üst bir kavram olduğu yönünde bkz. Fevzi Fırat Gözüyeşil, “Denizde Çatışmanın Önlenmesine Dair Uluslararası Kurallar Bağlamında İnsansız ve Otonom Gemilerde İyi Gemicilik İlkesi ve Gözcülük Görevi” *Adalet Dergisi*, 66, (2021), 197, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/adaletdergisi/issue/62377/940013>; Ayrıntılı bilgi ve uluslararası nitelikteki örgüt ve komitelerin isimlendirmeleri için ayrıca bkz. Mustafa Yılmaz, “Otonom Gemiler”, 7, dipnot 1).

⁴⁹⁹ Mürettebatsız gemi çeşitleri ve bu çeşitlere göre karadaki merkezin gemi üzerindeki etkisi için bkz. Sözer, “Teknolojik Gelişmelerin Sefere Elverişliliğe Etkisi”, 8-10. Otonom gemilere ilişkin tanımlar ve otonom gemi projelerine dair ayrıntılı bilgi için bkz. Yılmaz, “Otonom Gemiler”, 7-35. Doktrinde bazı yazarlar ise deniz aracının kullanılış amacına göre bir ayırım yaparak insansız su üstü araçlarını ticari amaçlar dışında bilimsel ve askeri amaçlarla kullanılan araçlar, insansız gemileri ise ticari olarak yük taşımacılığında kullanılan, teknolojik altyapısına göre uzaktan kumandalı ya da otonom

sayesinde geminin seyri, sevk ve idaresinden sorumlu mürettebat-gemi adamı olmaksızın, geminin suda seyretmesidir.⁵⁰⁰

Deniz hukuku bakımından bu gemilerin gemi niteliğine haiz olup olmadığı, personelinin gemi adamı sayılıp sayılamayacağı, ulusal ve uluslararası nitelikteki hükümlerin bu gemilere de uygulanıp uygulanmayacağına ilişkin konular gündemde olmakla birlikte taşıyanın muhtemel sorumsuzluğu açısından TTK m. 1182/1-1 düzenlemesinin bu tür gemilere de uygulanıp uygulanmayacağı, uygulanacak ise gemide mürettebat bulunmamasının deniz tehlikeleri karşısında ne gibi bir etkisi olacağı konumuz bakımından önemlidir. Zira bir aracın gemi niteliğini haiz olması için insan unsurunun varlığı şart olmadığı için bu tür deniz araçlarının da gemi olarak nitelendirilmesi uygun olacaktır⁵⁰¹ fakat bu halde dahi taşıyanın sorumluluğunun nasıl tespit edileceği net değildir. Her ne kadar bu gemilerde geminin içerisinde alışlagelmiş bir mürettebatın varlığı söz konusu olmasa da bu gemiler, geminin teknolojik yapısına göre karadaki merkezden yönetilir ya da denetlenir.⁵⁰² Uzaktan kumandalı gemilerde geminin seyri, sevk ve idaresi karadaki merkezde bulunan operatör tarafından yapılırken tamamen otonom olan gemilerde karadaki merkez sadece denetleyici kontrol yapmaktadır.⁵⁰³

Gerek uzaktan kumandalı gemiler gerekse tamamen otonom gemiler, yeşil taşımacılık sağlayarak yakıt tüketimi, çevre kirliliği ve insan hatalarından kaynaklanan deniz kazalarını önlemek maksadıyla gündemdedir.⁵⁰⁴ Fakat bunun aksine geminin içinde yeterli donanıma sahip mürettebatın bulunmaması, bazı tehlikelerin bertaraf edilmesini

seyredebilen deniz araçları olarak ayırmışlardır (bkz. Fırat Bolat, Özgün Koşaner, “İnsansız Gemilerin Güncel Statüleri”, *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*, 23, (2021), 342-343, <https://doi.org/10.31590/ejosat.870875>.

⁵⁰⁰ Yılmaz, “Otonom Gemiler”, 9.

⁵⁰¹ Sözer, “Teknolojik Gelişmelerin Sefere Elverişliliğe Etkisi”, 11. Uluslararası sözleşmeler bağlamında otonom gemilerin gemi niteliğine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Yılmaz, “Otonom Gemiler, 35-vd; Bolat ve Koşaner, “İnsansız Gemiler”, 350-351. Doktrinde özellikle taşıyanın muhtemel sorumsuzluğu bahsi için önem arz eden Lahey Kuralları m. 1/d ve Rotterdam Kuralları m. 1/25’te otonom gemilerin de gemi niteliğinde olduğuna dalalet etmekte, Hamburg Kurallarında ise gemiye ilişkin tanım yer almamasına rağmen otonom gemilerin Hamburg Kuralları minvalinde gemi niteliğinde sayılabileceği belirtilmiştir (bkz. Yılmaz, “Otonom Gemiler”, 53, 55, 56).

⁵⁰² Yılmaz, “Otonom Gemiler”, 68.

⁵⁰³ Sözer, “Teknolojik Gelişmelerin Sefere Elverişliliğe Etkisi”, 10; Yılmaz, “Otonom Gemiler”, 68. Bu gemilerin otonomi düzeyleri ve sınıflandırmaları için ayrıca bkz. Bolat ve Koşaner, “İnsansız Gemiler”, 347.

⁵⁰⁴ Nur Jale Ece, “Uluslararası Ticaretin Geleceği İnsansız Gemiler: Gzft Analizi Ve Hukuki Boyutları”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 10/2, (2018), 279, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/deudfd/issue/41022/495774>; Kara, “Yapay Zeka”, 28-29.

engelleyebilir hatta yapay zeka ve yazılımdan kaynaklanan aksaklıklar, bu tarz tehlikeleri önlemeye imkan vermeyebilir.⁵⁰⁵ Örneğin, uzaktan kumandalı bir gemi ile yapılan taşıma faaliyeti sırasında, karadaki merkezden yönetilen ve denize özgü bir tehlikeye yakalanan bir geminin, yazılımda gerçekleşen bir aksaklık nedeniyle karadaki merkez ile iletişim kurmadığı, hatta merkezin geminin deniz tehlikesine maruz kaldığını bilemediği bir varsayımda, geminin içerisinde kalifiye mürettebat olmaması sebebiyle alınabilecek önlemler alınamayarak taşıyanın sorumluluğunu gerektiren bir zarar doğabilecektir.⁵⁰⁶

Kanaatimizce taşıyanın ya da karadaki merkezde yer alan operatörün kusurunun bulunmadığı, öngörülemez, tesadüfi olan deniz tehlikeleri bakımından ise geminin mürettebatsız gemi olması, taşıyanın TTK m. 1182/1-1 düzenlemesine dayanmasını engellemeyecektir. Zira burada zarara sebebiyet veren olay geminin mürettebatsız olması sebebiyle deniz tehlikesine karşı koyamaması değil, gemide mürettebat olsun olmasının meydana gelen tesadüfi ve alışılmışın dışındaki deniz tehlikesinin bir zarar doğurmasıdır. Örneğin, meydana gelen şiddetli fırtına sebebiyle geminin karaya oturduğu bir olayda, karaya oturma eylemi geminin eksikliğinden ya da taşıyanın kusurundan kaynaklanmayıp fırtınanın bir sonucu olarak meydana geldiğinden taşıyan TTK m. 1182/1-1'in varlığını öne sürebilecektir.

⁵⁰⁵ Bilhassa yazılım ve programlamanın bu kadar yoğun olduğu bir sistemde siber saldırıların etkisi göz ardı edilemez. Yapılan son araştırmalar, tanker, konteyner, yolcu gemileri ve süper yatlarda kullanılan sistemlere kolayca sızılabilceğini, geminin yakıt sistemi, dümen donanımının ele geçirilebileceğini, gemideki makinaların, navigasyon sisteminin, radarının uzaktan devre dışı bırakılabileceğini göstermiştir (Bkz. Hacı Kara, “Gemilerde Yapay Zeka Kullanımı ve Buna Dair Hukuki Sorunlar”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 10/1, (2020), 27, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sduhfd/issue/55039/755470>

⁵⁰⁶ Doktrinde birçok yazarca, uzaktan kumandalı gemiler bakımından karadaki merkez operatörün üstlendiği görevin nitelik itibarıyla geleneksel gemilerdeki kaptanın görevine karşılık geldiği savunulmaktadır (Doktrindeki görüşler için bkz. Yılmaz, “Otonom Gemiler”, 70, dipnot 293. Sözer ise karadaki merkezde yer alan personelin, gemi adamı olarak nitelendirilmesini eleştirmiştir (bkz. Sözer, “Teknolojik Gelişmelerin Sefere Elverişliliğe Etkisi”, 11-12). TTK m. 934’te yer alan tanım, karadaki merkezdeki personeli tam olarak karşılamasa da kanaatimizce TTK m. 1179/2 sebebiyle karadaki merkezde yer alan personel taşıyanın sorumluluğunu gündeme getirebilecek kimselerden sayılabilir. Bu örnekte taşıyan, seyir esnasında denizin tehlikelerine diğer arızı riskleri bertaraf edebilecek bir gemi sağlayamadığı için deniz tehlikesi sebebiyle ortaya çıkan zarardan sorumlu olacaktır. Burada bahsedilen durum aslında sefere elverişsizlik olarak da yorumlanabilir ve bu elverişsizliğin başlangıçta olup olmaması ya da seyir devam ederken meydana gelmesi incelenebilir. Kopitoff v Wilson davasında da mahkeme “...seyir sırasında denizin tehlikeleriyle ve diğer arızı risklerle karşılaşabilecek ve bunların altından kalkabilecek durumda” olan bir gemi sağlaması zorunluluğu olduğu...” vurgusunu yapmıştır Kopitoff v Wilson (1876) 1 QBD 377, at p 380 (Mahkeme kararı için bkz. Bolat ve Koşaner, “İnsansız Gemiler”, 350).

2.3.3.1.1.2. Tehlike ve Kazaların Muhtemel Sorumsuzluk Hali Olması Bakımından Sınırları

Akdedilen navlun sözleşmesine binaen yapılan taşımada, zarara veya gecikmeye sebebiyet veren durumun deniz tehlikesi sayılabilmesi evvela fiziki bir olay veya olayların meydana gelmesi gerekir.⁵⁰⁷ Bahsedilen olay veya olaylar, rüzgar, geminin karaya bindirmesi veya oturması, buz istilası, başka bir gemiye ait enkaza çarpma, ambarlara giren deniz suyunun eşyalara zarar vermesi ya da yolculuğun iptaline veya gecikmeye sebep olması, geminin deniz hayvanlarına çarpması gibi çok farklı şekillerde ortaya çıkabilir.⁵⁰⁸ Önemli olan somut olayın denizin kendi özelliklerinden kaynaklanan, tesadüfi, taşıyan veya adamlarının öngöremeyeceği ve herhangi bir tedbirle önlenemeyecek; normal şartlar altında meydana gelişinden farklı olarak taşınan eşyanın zıya veya hasara uğramasına veya taşımanın gecikmesine bağlı olarak eşyada zararın meydana gelmesine neden olmasıdır.

Yukarıda bahsedildiği gibi deniz tehlikesi kavramının kapsamı değerlendirilirken yolculuğun yeri ve zamanı da önem taşımaktadır. Şöyle ki, deniz tehlikesi sayılabilecek bir olayın meydana geldiği yer ve meydana gelme zamanı olayın deniz tehlikesi sayılıp sayılamayacağını tespitinde yardımcı olmaktadır. Zira bu durum, meydana gelen deniz tehlikesinin tesadüfi olup olmadığını ortaya koymaktadır. Örneğin, Kuzey Atlantik'te, şubat ayında meydana gelen fırtına deniz tehlikesi niteliğinde olamayacakken, temmuz ayınca Marmara Denizi'nde meydana gelecek bir fırtına deniz tehlikesi olarak kabul edilebilecektir.⁵⁰⁹

2.3.3.1.1.2.1. Geminin Sefere Elverişsizliği

TTK m. 1182/1 düzenlemesinde yer alan sorumsuzluk halleri, taşıyanın veya adamlarının kusurunun bulunduğu ya da sorumluluğunun söz konusu olduğu durumlarda taşıyanı sorumsuzluktan kurtarmaz. Bu durumun en tipik örneği ise TTK m. 1141'de düzenlenen taşıyanın, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğünü ihlal ettiği durumlardır.

⁵⁰⁷ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 39.

⁵⁰⁸ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 444; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 40; Sözer, *Ders Kitabı*, 556.

⁵⁰⁹ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 84; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 106, dipnot 427.

Geminin yolculuğun başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli olmadığı ve yolculuk sırasında bu elverişsizliğin zarara ya da gecikmeye sebep olduğu durumlarda, meydana gelen olay deniz tehlikesi niteliğinde olsa bile taşıyan, TTK m. 1182/1-a düzenlemesinden yararlanamayacaktır.⁵¹⁰ Örneğin, ambar kapaklarında oluşan aşınma sonucu ambarlara giren deniz suyunun eşyaya zarar verdiği bir durumda taşıyan, bu halin bir deniz tehlikesi olduğunu öne süremeyecektir.⁵¹¹ Sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyan, TTK m. 1182/1-a düzenlemesinin sağladığı karineden yararlanamayacağından deniz suyunun ambarlara girip eşyaya zarar vermesine, önleyemeyeceği, tedbirli bir taşıyanın yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olduğunu ispat etmekle yükümlüdür.⁵¹²

Taşıyan, geminin başlangıçta sefere elverişli olmadığı fakat zararın veya gecikmenin bu sebepten değil de bir deniz tehlikesinden kaynaklandığı hallerde taşıyan TTK m. 1182/1-a düzenlemesinden yararlanabilir. Örneğin, ambar kapaklarının pas ve çürüme sonucu yolculuğun başlangıcında sefere elverişli olmadığı fakat meydana gelen zararın bundan değil de geminin karaya oturmasından kaynaklandığı ve karaya oturma olayında kusurun söz konusu olmadığı bir durumda, taşıyan muhtemel sorumsuzluk hallerinden yararlanarak sorumluluktan kurtulur.⁵¹³

Geminin yolculuğun başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli olduğu fakat denize açıldıktan sonra durumun değiştiği hallerde taşıyanın gemiyi sefere elverişli bulundurma yükümlülüğünü ihlal ettiğinden söz edilemez. Sefere elverişsizliğin deniz tehlikesi sebebiyle ortaya çıktığı hallerde taşıyan TTK m. 1182/1-a düzenlemesinden yararlanabilecektir. Zira düzenlemenin amaçlarından biri budur. Bunun yanında sefere elverişsizliğin teknik kusur, yangın gibi mutlak sorumsuzluk hallerinden kaynaklandığı durumlarda taşıyan bu durumlara ilişkin düzenlemelerden yararlanabilecek; sefere

⁵¹⁰ Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 209. Bir geminin sefere elverişli olup olmadığının tespitinin yapacağı yolculuğa ve ondan karşı konması beklenen tehlikenin nevine göre değişeceği, gelişen teknolojinin geminin sefere elverişliliğini etkilediği yönünde bkz. Can, *Sona Erme*, 35-36. Taşıyanın bu hale dayanabilmesi için geminin sefere elverişli olduğunu ispat etmesine gerek olmadığı, bu husustaki bir eksikliğin zararın bu elverişsizlik dolayısıyla meydana geldiğini ispat etmeksizin taşıyanı sorumlu tutmaya yetmeyeceği yönünde bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 225.

⁵¹¹ Bu durum ambarlara giren deniz suyunun ne şekilde içeri girdiğinin bilinmediği hallerde de geçerlidir. Çünkü normal şartlar altında sefere elverişli bir gemide ambarlara su girmesi olanaklı değildir (Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 41-42).

⁵¹² Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 42.

⁵¹³ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 43.

elverişsizlik halinin kendisinin ya da adamlarının kast veya ihmallerinden doğmadığı hallerde ise bu durumu ispatla sorumluluktan kurtulabilecektir.

Yolculuk öncesinde sefere elverişliliğin ihlal edildiği hallerin yanında deniz tehlikesi niteliğinde bir olayın da zarara ya da gecikmeye sebebiyet verdiği veya zararı artırdığı durumlarda TTK m. 1183 düzenlemesi gündeme gelecek ve TTK m. 1182/1-a düzenlemesi şartların oluştuğu nispette taşıyanı sorumluluktan kurtaracaktır. Bu halde taşıyan, kendisinin ya da adamlarının kusuru nispetinde ve zarardan veya teslimdeki gecikmeden sorumlu olacaktır. Ancak kısmi sorumluluktan yararlanmak isteyen taşıyan, kusura bağlanamayacak kısmı ispatla mükelleftir. Bunun yanında mutlak sorumsuzluk halleri arasında yer alan ve yolculuk başladıktan sonra sefere elverişsizliğe yol açan bir durumla beraber TTK m. 1182 kapsamındaki bir deniz kazasının birlikte zarara veya gecikmeye neden olduğu hallerde, taşıyan her iki sorumsuzluk haline de başvurabilir. Fakat TTK m. 1182/1-a düzenlemesi ispat bakımından taşıyan lehine bir karine öngördüğünden taşıyanın bu hale dayanması daha lehinedir.

2.3.3.1.1.2.2. Çatma

Çatma, en az iki sabit veya hareketli geminin, seyir kurallarına uymaması ya da bir manevra yapması veya yapmaması sonucu çarpışmasıdır.⁵¹⁴ Haksız fiilin özel bir hali niteliğindeki çatma kusurlu çatma, kusursuz çatma ve kıyas yoluyla çatma şeklinde ayrılabilir.⁵¹⁵ Çatma genel olarak sevk kusurundan kaynaklanır.⁵¹⁶ Böyle bir halde ise

⁵¹⁴ Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 329. Doktrinde yer alan diğer çatma tanımları için ayrıca bkz. Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, 15. Çatmanın söz konusu olabilmesi için çatışmaya karışan araçların gemi niteliğini haiz olması, birden çok gemi arasında hükmen ya da fiilen bir çarpma ya da zarar meydana gelmesi ve söz konusu gemilerden birinin diğerinin hizmetinde bulunmaması gerekir (Çatmanın unsurları için bkz. Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, 15-23). Bu sebeple çarpma sonucu kıyıda zarar gören eşya ve gemi tanımına girmeyen nesneler bu kapsamda değerlendirilmeyecek; TTK m. 1062 ve diğer ilgili hükümler uygulama alanı bulacaktır (Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 329; Fevzi Topsoy, *Çatma Hukuku (İstanbul: Legal Yayıncılık, 2017)*, 14).

⁵¹⁵ Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 330-332. Çatma, haksız fiilin özel bir görünümü niteliğinde olduğu için sözleşme dışı, hukuka aykırı, kusurlu bir davranışla ortaya çıkan zararın tazmini gerekmektedir. TTK düzenlemesinde çatmanın haksız fiil sorumluluğuna ilişkin bir düzenleme bulunmadığından genel hüküm niteliğinde olan TBK m. 49 uygulama alanı bulur. Bu minvalde çatmadan doğan sorumluluğun tespitinde hukuka aykırı fiil, kusur, illiyet bağı ve zarar çatmanın unsurlarının yanında ayrıca incelenir. Çatmada haksız fiilin görünümü için bkz. Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, 26-55.

⁵¹⁶ Yanlış rota takibi, aşırı hız, hızın kesilmesi, yanlış manevra, hatalı gözcülük gibi haller sevk ve idaredeki kusur olarak kabul edilir ve bu hallerde taşıyanın sorumluluğunun doğabilmesi, TTK m. 1180 gereği yalnız kendi kusurunun varlığına bağlıdır (Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, 31). Kusur ise her türlü kast ve ihmali içinde barındırmaktadır. Çatmada kusur incelemesi teknik ve fenni bilgi gerektirdiğinden Denizde Çatışmayı Önleme Kuralları ve denizcilik örf ve adetleri bilinmesi gerekmektedir; tespit uzmanlarca yapılmalıdır (Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, 32-33).

TTK m. 1180 düzenlemesi uygulama alanı bulur ve bu düzenlemeye göre taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumlu tutulur.⁵¹⁷

Çatmaya bir deniz tehlikesinin sebep olduğu haller ise inceleme konumuz bakımından önem arz etmektedir. Zira deniz tehlikesinin niteliği, somut olaya uygulanacak düzenlemenin değişmesine sebep olacaktır. Çatmaya taşıyanın ve adamlarının kusuru olmaksızın bir deniz tehlikesinin sebep olduğu durumlarda taşıyan TTK m. 1182/1-a düzenlemesini öne sürebilecektir. Bu durum ise denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazalarının bir sorumsuzluk hali olmasının sonucudur. Kanun koyucu, bu düzenleme ile deniz tehlikesinin neden olduğu çatmada, sırf bu sebeple eşyada meydana gelen zarar ve teslimdeki gecikmeyi TTK m. 1182/1-a kapsamına dahil ederek taşıyana sorumluluktan kurtulma imkanı sağlamıştır.⁵¹⁸ Bunun yanında deniz tehlikesi sayılan mücbir sebepler de bu düzenlemeye dahildir. Böyle bir halde de taşıyan TTK m. 1182/1-a hükmünü öne sürerek sorumluluktan kurtulacak; zarara, ispat külfetini yerine getiremeyen zarar gören katlanacaktır.⁵¹⁹

TTK m. 1182/1-a düzenlemesi, çatma olayında kusuru olmayan gemi bakımından gündeme gelecektir.⁵²⁰ Çatmanın kusurlu olması halinde ise TTK m. 1288 gereği, zarara, çatmaya sebep olan kusurlu taraf katlanacaktır. Çatmaya, sefere elverişsizlik, ticari kusur, özen yükümlülüğünün ihlali gibi taşıyanın kusurlu davranışının sebep olduğu ispat edilen haller, TTK m. 1288 kapsamında değerlendirilecek ve TTK m. 1182’de yer alan karine çürütülmüş olacaktır.⁵²¹

Deniz tehlikesi niteliğinde olmayan umulmayan hal ve mücbir sebepler bakımından ise TTK m. 1287/1 gündeme gelecektir. TTK m. 1287/1’de umulmayan hal ve mücbir sebepten kaynaklanan kusursuz çatma ve neden ileri geldiği anlaşılmayan çatmada özel bir düzenlemeye yer verilmiştir. Bu düzenleme ile doğal risk karşısında

⁵¹⁷ Çatma veya karaya oturmanın sevk ve idare kusurundan kaynaklandığı hallerde TTK m. 1182 değil TTK m. 1180 uygulama alanı bulacaktır (Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 84; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 106, dipnot 423).

⁵¹⁸ Muhtemel sorumsuzluk halleri içerisinde yer almayan ve sorumluluğun söz konusu olduğu çatma olaylarındaki zarara ilişkin ayrıca bkz. Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, 36-49.

⁵¹⁹ Kara, *Deniz Ticareti Hukuku*, 330-331. Deniz tehlikesi niteliğinde bir olay neticesinde ortaya çıkan çatma halinde, kusuru olmayan taşıyan, zararın deniz tehlikesinden kaynaklandığını ortaya koyarak düzenlemenin sağladığı karineden yaralanacağından ispat hususu için ayrıca bkz. Üçüncü Bölüm, 3.3.2.

⁵²⁰ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 45.

⁵²¹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 46-47.

herkesin uğradığı zarara katlanması beklenmekte ve zarara uğrayan kişinin bu sebeple tazminat isteyemeyeceği ortaya konmaktadır.⁵²² Fakat bu düzenleme taşıyanın, diğer gemi ve yüke ilişkin sorumsuzluğuna ilişkin olduğundan taşıyanın kendi gemisinde bulunan yüke ilişkin sorumluluğu, taşıma sözleşmesi kapsamındaki akdi ilişki çerçevesinde çözüme kavuşturulacaktır.⁵²³ Böyle bir halde taşıyan, üzerine düşen ispat külfetini yerine getirmek kaydıyla sorumluluktan kurtulacaktır.

Çatmaya deniz tehlikesiyle beraber tek taraflı ya da iki taraflı kusurun sebebiyet verdiği hallerde ise TTK m. 1183 gereği, taşıyan, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin sadece belirtilen kusura bağlanabilen kısmından sorumlu olacak; kusura bağlanamayacak kısmı ise kendisi ispat edecektir.

2.3.3.1.1.2.3. Ticari Kusur ve Baratarya

Deniz tehlikelerinin sınırları belirlenirken irdelenmesi gereken bir diğer konu ticari kusurdur. Zira ticari kusurun varlığı ve bunun ispatı, taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin düzenlemeden yararlanmasına engel olmaktadır.⁵²⁴ Alınan önlemlerin deniz tehlikesini bertaraf etmek için mi yoksa ticari kusuru ortadan kaldırmak için mi yapıldığının tespiti, zarara kimin katlanacağını belirler.⁵²⁵ Çünkü ticari kusur varlığı muhtemel sorumsuzluk hallerinden yararlanmayı ortadan kaldırır. Pek tabidir ki, zarara veya teslimdeki gecikmeye ticari kusur ve deniz tehlikesi beraber neden oldu ise taşıyan TTK m. 1183 gereği kusura bağlanamayacak kısmı ispat ile sadece kusura bağlanabilen kısmından sorumlu olacaktır.⁵²⁶

Baratarya, kaptan ve diğer gemi adamlarının, gemiye veya içinde taşınmakta olan eşyaya kasıtlı olarak verdikleri zarardır.⁵²⁷ Kaptanın şahsi amaçlarla rotadan sapması, taşınan eşyayı çıkarları doğrultusunda sebepsiz satması, geminin kaptan tarafından kaçakçılık için kullanılması gibi haller baratarya niteliğindedir ve bundan kaynaklanan

⁵²² İzveren, Franko ve Çalık, *Deniz Ticaret Hukuku*, 228; Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, 61.

⁵²³ Algantürk Light, *Denizde Çatma Hukuku*, 62.

⁵²⁴ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 48; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 209.

⁵²⁵ Örneğin, deniz tehlikesi olarak kabul edilen ambar buğusunun kötü istif sebebiyle ya da geminin havalandırma sisteminin bozuk olması sebebiyle ortaya çıkması halinde, durum ticari kusur kapsamında değerlendirilecektir. Ambar buğusuna ilişkin dava örnekleri için ayrıca bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 48-50.

⁵²⁶ Ticari kusurun var olduğu bir zararda, deniz tehlikesinin etkisi ne olursa olsun muhtemel sorumsuzluk hallerine dayanılmayacağına ilişkin görüş için bkz. Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 209.

⁵²⁷ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 54.

zararlardan taşıyanın sorumluluğu söz konusu değildir.⁵²⁸ Rotadan sapma sonucu oluşan zararın, kaptanın bilgisizliğinden kaynaklandığı haller ya da kaptanın taşıyan ya da donatan tarafından verilen emirlere uyması sebebiyle ortaya çıkan zararlar ise baratarya sayılmamaktadır.⁵²⁹ Örneklerden de anlaşıldığı üzere bir zararın baratarya olarak nitelendirilip nitelendirilmeyeceği, taşıyana yüklenecek bir kusurun olup olmamasına bağlıdır. Taşıyanın sorumlu olacağı bir kusurun varlığı zararın baratarya olarak kabul edilmesini engellemektedir. Bunun yanında, kaptan ya da diğer gemi adamlarının bile isteye gemiye ya da taşınan eşyaya zarar verdiği, taşıyanın kusurunun bulunmadığı zararlar ise baratarya olarak nitelendirilmekte ve taşıyanı sorumluluktan kurtarmaktadır.

2.3.3.1.1.2.4. Sapma

Yukarıda⁵³⁰ teferruatlı biçimde izah edildiği üzere sapmanın haklı nedenle yapılmış olduğu hallerde, taşıyan, meydana gelen zarardan sorumlu tutulmayacaktır. Fakat bunun için sapmanın haklı bir sebepten kaynaklandığı taşıyan tarafından ispat edilmelidir.⁵³¹ Sappmaya deniz tehlikesi niteliğinde bir olayın sebebiyet vermesi hali ise konumuz bakımından önemlidir. Çünkü deniz tehlikesi niteliğinde bir olay sebebiyle zuhur eden sapma halinde taşıyan TTK m. 1182/1-a'nın sappmaya sebep olduğunu ortaya koyarak sağlanan karineden yararlanacak ve aksini ispat zarar gören üçüncü kişiye düşecektir. Karinenin aksinin ispat edilemediği, deniz tehlikesi nedeniyle haklı sapmanın söz konusu olduğu durumlarda taşıyan, meydana gelen zıya, hasar ya da teslimdeki gecikmeden sorumlu olmayacaktır.⁵³²

2.3.3.1.2. Harp Olayları, Karışıklık ve Ayaklanmalar, Kamu Düşmanlarının Hareketleri, Yetkili Makamların Emirleri veya Karantina Sınırlamaları

TTK m. 1182 düzenlemesinin barındırdığı ikinci sorumsuzluk hali ise b fıkrasında *“Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları”* şeklinde belirtilmiştir. Bu düzenleme

⁵²⁸ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 55. Baratarya, LK'nın 3. bölümü, 8. maddesi ile geçersiz sayılmıştır (Bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 102, dipnot 156).

⁵²⁹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 55.

⁵³⁰ Bkz. Birinci Bölüm, 5.3.2.6.

⁵³¹ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 56; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 124; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 55.

⁵³² Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 52. Zira sapma hali bizatihi muhtemel muhtemel sorumsuzluk halleri arasında yer almaz. Muhtemel sorumsuzluk hallerinin dolaylı olarak sappmaya sebep olduğu hallerde ise bu sebeple ortaya çıkan zıya, hasar ve teslimdeki gecikmeden kaynaklı zararlarda taşıyanın sorumsuzluğu gündeme gelebilecektir.

genel itibariyle, denizin veya diğer suların kendine has özelliklerinden ziyade bir başka güç ve otoriteye bağlı nedenlerden kaynaklanan zıya, hasar ve teslimdeki gecikme durumunda taşıyanın sorumluluğunu düzenler. Fıkarda yer alan durumlar, taşıyan ve adamlarının aksiyon almasını etkileyen ve dışarıdan kaynaklanan birtakım durumlardır. Bu haller özellikle seyrüsefere çıkmanın çok riskli veya imkansız olduğu durumları ifade eder.⁵³³ Sayılan düzenlemede yer alan durumların varlığı halinde taşınan eşyanın zıya veya hasara uğraması yahut teslimin gecikmesi halinde taşıyanın sorumlu olmadığı söylenebilecektir.

2.3.3.1.2.1. Harp Olayları

Konunun kapsamının belirlenmesinde evvela harp olayları tabirinden ne anlaşılması gerektiğinin ortaya konması gerekmektedir. Harp olayları, iki veya daha fazla devletin, çeşitli sebeplerden dolayı, aralarında resmi bir şekilde savaş ilan ederek veya etmeyerek birbirine karşı, sivil hareketler de dahil olmak üzere kuvvet kullanmaları olarak tanımlanabilir.⁵³⁴ Benzer şekilde iç savaşlar da harp olayları kapsamına değerlendirilir.⁵³⁵ İç savaş ile bir ülke sınırları içinde meydana gelen ve çoğunlukla süreklilik arz eden, organize, geniş çaplı ve silahlı kuvvetleri içeren çatışmalar kast edilmektedir.⁵³⁶ Harp olayları niteliğinde bir durumun varlığından söz edilebilmesi için resmi şekilde ilan edilmesine gerek yoktur.⁵³⁷ Bu anlamda devletler hukuku kapsamında bir savaştan söz edilmese dahi organize gruplar arasında ortaya çıkan her türlü çatışma da bu kapsamda değerlendirilebilir.⁵³⁸ Bu doğrultuda TTK m. 1182/1-b'nin gündeme

⁵³³ Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 209.

⁵³⁴ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 74-75; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 89. Tanım bakımından devletler hukuku bağlamında resmen savaş ilan edilmiş olmasının gerekli olmadığı yönünde bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 557; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 110.

⁵³⁵ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 445; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 75; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 89; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 178.

⁵³⁶ Binnur Özkeçeci-Taner, “İç Savaş”, *Güvenlik Yazıları*, 12 (2019): 1, DOI: 10.13140/RG.2.2.31973.14567. İç savaşlar ile ilgili ayrıntılı bilgi ve iç savaşları diğer çatışma türlerinden ayıran unsurlar için ayrıca bkz. Özkeçeci-Taner, “İç Savaş”, 1 vd.

⁵³⁷ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 225; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 445; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 160, dipnot 92; Sözer, *Ders Kitabı*, 557; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 89. Benzer şekilde sivil hedeflerin eyleme dahil olup olmamasının da sonucu değiştirmeyeceği yönünde bkz. Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 178.

⁵³⁸ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 445; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 225; Sözer, *Ders Kitabı*, 557; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 223, dipnot 653.

gelebilmesi için zıya, hasar ya da teslimdeki gecikmeden kaynaklanan zararın, savaş ortamı içinde ya da savaşın oluşturduğu tehlikelere bağlı olarak oluşması lazımdır.⁵³⁹

Bunun yanında, devletlerin veya devlet dışı aktörlerin, belli amaçlar için düzenli veya düzensiz mücadele taktiklerini karıştırarak hem gizli hem de açıkça etkileşime girdiği hibrit savaş olarak tanımlanan haller de bu bakımdan önemlidir.⁵⁴⁰ Farklı savaş türlerinin aynı anda kullanıldığı bu türün en önemli unsurlarından biri terörizmdir.⁵⁴¹ İleride değinileceği üzere terörizm karışıklık ve ayaklanmalar kategorisinde yer alsada günümüzde terör faaliyetleri de harp olayları veya iç savaş ile beraber heterojen nitelikte ortaya çıkabilmektedir.⁵⁴² Bu bakımdan hibrit savaş halleri de harp olayları kapsamında değerlendirilmelidir.

Çoğuz kez seyrüsefer halinde bulunan ve taşıma fiilini gerçekleştiren ticaret gemileri, bahsedilen bu savaş olaylarından etkilenebilmektedir.⁵⁴³ Örneğin, böyle bir durumda bu gemiler savaş esnasında fiziki bir saldırıya maruz kalabilmekte yahut savaşın bulunduğu ara liman ve boşaltma limanlarına giriş çıkışların sekteye uğraması söz konusu olarak gemide taşınan eşyada zıya ve hasar ya da eşyanın tesliminde gecikme meydana gelebilmektedir.⁵⁴⁴ TTK m. 1182/1-b düzenlemesinin, savaş halinde bulunan taraflara ait

⁵³⁹ Sözer, *Ders Kitabı*, 557; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 178. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 11.12.2003 tarihli, 2003/5632 E. 2003/11746 K. sayılı ilamında davalının iç savaştan dolayı Cibuti'ye dönülemediği, yüke mahalli makamlarca el konulduğu, bu sebeple zarardan sorumlu olmayacağı yönündeki savunmasına karşı “...davaya konu yükün Massawa limanındaki depolara boşaltılmasında Eritre resmi makamlarının rolü olduğuna dair bir kanıt bulunmadığı, boşaltmadan altı ay sonra el konularak halka dağıtıldığı, TTK'nun 1063/2 nci maddesindeki hallerin mevcut olmadığı ,davalı taraf konişmento hükümleri gereğince dosdoğru Cibuti limanına gitmek ve süre ne olursa olsun tahliyeyi orada tamamlamak zorunda olmadığını savunmuş ise de, bu savunmanın kabul edilemeyeceğini, çünkü Massawa limanının Eritre ile Etiyopya arasındaki savaş nedeniyle uygun bir liman olmadığı gibi, davalının tahliye bitmeden limanı terketme nedeninin Massawa limanında gemiye tahsis edilen rıhtıma süresinde yetişmek olduğu ve davalı taşıyanın tekrar Cibuti limanına gelmeyerek verilen kararı yerine getirmediği, bu nedenle doğan zarardan davacılar karşı sorumlu bulunduğu...” şeklinde verilen ilk derece mahkeme kararını esas yönünden benimsemesine rağmen usuli başka sebeplerden dolayı kararı bozmuştur (Yargıtay 11. HD. 11.12.2003 T. 2003/5632 E., 2003/11746 K. <https://www.kazanci.com.tr/> 13.12.2021).

⁵⁴⁰ Osman Ağır ve Meram Tatlı, “Bir Hibrit Savaş Yöntemi Olarak Terör ve Suriye İç Savaşı”, *Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 8 (2020): 37, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/aksos/issue/58719/798366>. Hibrit savaş tanımları ve ortaya çıkışına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Salih Bıçakçı, “Hibrit Savaş”, *Güvenlik Yazıları*, 33 (2019): 2 vd., DOI: 10.13140/RG.2.2.32236.10883.

⁵⁴¹ Ağır ve Tatlı, “Hibrit Savaş Yöntemi”, 40.

⁵⁴² Ağır ve Tatlı, “Hibrit Savaş Yöntemi”, 40. Bu durum sebebiyle meydana gelen zararda TTK m. 1182'nin uygulama alanı bulacağı ortadadır. Her iki durum da aynı fıkra altında düzenlendiğinden taşıyan TTK m. 1182/1-b'ye dayanarak sorumluktan kurtulabilecektir.

⁵⁴³ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 75.

⁵⁴⁴ 2022 yılının önemli olaylarından biri olan Rusya-Ukrayna Savaşı sebebiyle Ukrayna limanlarında yükleme ve boşaltma yaparken belirli bir süre limanda mahsur kalan gemiler bakımından zıya, hasar ve teslimdeki gecikmeden kaynaklı zararlar bu çerçevede değerlendirilecektir.

kuvvetlerin saldırısı sonucu geminin batması, geminin bir denizaltı marifetiyle torpilleri ve yüklerin zıya ve hasara uğraması, geminin ve içindeki eşyanın müsadere edilmesi gibi savaşın asıl sonucu olan doğrudan zararları kapsadığından şüphe yoktur.⁵⁴⁵ Bu anlamda tipik bir savaş tehlikesi niteliğindeki bir durumun zıya, hasar ve teslimin gecikmesine neden olarak zarar doğurması halinde bu düzenleme uygulama alanı bulacaktır.⁵⁴⁶ Bunun yanında, dolaylı zararlar bakımından ise ayırım yapmak yerinde olacaktır. Şöyle ki, meydana gelen zarar ve savaş arasında bir illiyet bağı yoksa taşıyan bu düzenlemeden yararlanamayacaktır. Örneğin, savaş mahallinden geçen bir gemi ile bir savaş gemisi arasında çatma olayı meydana gelirse bu durum savaşın bir sonucu olmadığından TTK m. 1182/1-b kapsamında sayılmayacaktır.⁵⁴⁷ Fakat savaş sonucunda düşman saldırısından kaçmak amacıyla rota değiştirilen ve bu sebeple teslimde gecikme yaşanan olayda bu durum dolaylı zarar sayılacak ve taşıyan bu düzenlemeden yararlanacaktır.⁵⁴⁸

TTK m. 1182/1-b düzenlemesi, yalnızca bir savaşta taraf olan devlet bandırası taşıyan gemiler bakımından değil bahsi geçen harp olaylarına taraf olsun olmasın, bu harpten etkilenen tüm gemilerin yararlanabileceği bir düzenlemedir.⁵⁴⁹ Kanaatimizce,

⁵⁴⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 160, dipnot 92; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 77; Sözer, *Ders Kitabı*, 557. Benzer şekilde Rusya-Ukrayna arasında gerçekleşen savaş neticesinde Karadeniz’de sürüklenen mayınların gemiye ve içindeki eşyaya vereceği zararlar da bu kapsamda değerlendirilecek ve taşıyan TTK m. 1182/1-b’den yararlanabilecektir.

⁵⁴⁶ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 225; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 223, dipnot 653; Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 157.

⁵⁴⁷ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 77.

⁵⁴⁸ Okay ise harbin tehlikelerinden sakınmak için geminin rota değiştirmesi gibi örnekler sebebiyle ortaya çıkacak zararların harbin doğrudan zararı olduğunu ortaya koyarak dolaylı zararların bu kapsamda olmadığını savunmaktadır (Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 225-226). Dolaylı zararların bu kapsamda olmadığına dair ayrıca bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 445.

⁵⁴⁹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 76-77. Ülgener, savaş halinde bulunan tarafın bandırasını taşıyan bir geminin ve içindeki eşyanın bu savaş neticesinde zarara uğramasını savaş halinin başlangıcına göre ayırarak incelemiştir. Yazara göre, tarafların, savaş halini bilerek navlun sözleşmesini akdetmeleri halinde yük ile ilgili ispat yükümlülüğünü yani taşıyan ve adamlarının kusurlarını ispat edemeyeceğini belirtmektedir. Bunun yanında sefere başlanmasından sonra gemi, savaş bölgesine girdiğinde savaş halinin ortaya çıkması durumunda ise taşıyanın yapabileceği bir şey olmadığını; fakat yük ile ilgili tarafından bunun aksinin ispat edilebileceğini; savaşın geminin yolculuğa başlamasından sonra fakat gemi bölgeye girmeden önce başlaması halinde ise taşıyanın sorumluluğunun yük ile ilgili kusur ve ihmalinin ispatına bağlı olduğunu açıklamaktadır. (Bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 75-76). İngiliz hukukunda da bir davada Yüksek Mahkeme benzer şekilde yük ile ilgili bilgisi ve onayı olmadan savaşın bulunduğu rota üzerinde yolculuğa devam edilmesini yükümlülük ihlali olarak değerlendirerek zarardan taşıyanı sorumlu tutmuştur (Karar için bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 91, dipnot 341). Kanaatimizce bu sayılanların her biri aynı sonucu doğurmaktadır. Bu sebeple savaş halinde olan bir devletin bandırasını taşıyan bir gemi ve içindeki eşya, savaş dolayısıyla zarara konu olduğunda taşıyan TTK m. 1182/1-b düzenlemesinden yararlanır. Bu düzenleme aksi ispat edilebilir bir karine teşkil ettiğinden yük ile ilgili taşıyanın ve fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusur ve ihmali ispat ile

bölgede savaşın varlığının bilinip bilinmemesi ya da geminin, savaşın tarafı olan bir devletin bandırasını taşımasından ziyade taşıyan ya da fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusur ve ihmallerinin var olup olmadığı ve bunun yükü ilgili tarafından ispat edilip edilmediği taşıyanın sorumluluğunu veya sorumsuzluğunu belirlemek için kullanılacak kıstastır. Taşıyanın veya fiillerinden sorumlu olduğu kimselerinin kusur veya ihmalinin olmadığı, tipik bir harp tehlikesi sonucu eşyada zıya, hasar veya teslimde gecikme meydana gelen hallerde bundan kaynaklı zararlar bakımından TTK m. 1182/1-b gündeme gelecek ve taşıyan bu zararlardan sorumlu olmayacaktır.⁵⁵⁰

2.3.3.1.2.2. Karışıklık ve Ayaklanmalar

Karışıklık; keşmekeş, keşmekeşlik, karışık olma durumunu ifade etmek için kullanılırken ayaklanma ise başkaldırı olaylarını tanımlamak için kullanılır ve devlet sisteminde kısmen veya tamamen devrimci bir değişim arayan faaliyetlerdir.⁵⁵¹ Burada ayırıcı unsur olayların büyük gruplar tarafından değil de daha küçük gruplar tarafından yapılması ve iç savaş haline dönüşmemesidir.⁵⁵² TTK m. 1182/1-b düzenlemesindeki karışıklık kavramı ise geminin rotası üzerinde bulunan bir devletin sınırları içerisinde, devlete karşı girilen ve iç savaş niteliğinde olmayan hukuka aykırı nitelikteki karışıklıkları ifade eder.⁵⁵³ Ayaklanma terimi ile de daha geniş bir alan içinde, daha geniş gruplar tarafından, geçici olarak meydana getirilen terör benzeri şiddet olayları kastedilmektedir.⁵⁵⁴ Bu anlamda her iki terim de halkın küçük veya büyük bir bölümünün, huzuru ve toplumsal düzeni bozacak faaliyetlerde bulunarak şahıslara ve mallara zarar verici eylemler gerçekleştirmesi olarak açıklanabilir.⁵⁵⁵

Karışıklık ve ayaklanma hadiseleri incelenirken terörizme ayrıca değinmek gerekir. Terör, askeri olmayan ve devlete bağlı bulunmayan bir kuruluş tarafından, bir ulus devletin

bu karineyi çürütebilir. İngiliz hukukunda tarafsız bir devletin tabiiyetinde bulunan gemiler bakımından söz konusu olan “King’s enemies” ve “act of war” klostları için ayrıca bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 76.

⁵⁵⁰ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 160, dipnot 92; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 89. Taşıyanın savaşın risklerini bile bile o bölgede faaliyet göstermesi halinde TTK m. 1182/1-b düzenlemesinden yararlanamayacağı yönünde bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 226; Sözer, *Ders Kitabı*, 557; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 178; Güner, “Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu”, 141. Rotterdam Kuralları’nda da kusurlu bir şekilde savaş bölgesine gönderilen gemiler bakımından bu düzenlemenin uygulama alanı bulmayacağı yönünde bkz. Kara, *Rotterdam Kuralları*, 192.

⁵⁵¹ Ağır ve Tatlı, “Hibrit Savaş Yöntemi”, 41; TDK Sözlük, (20.11.2021), <https://sozluk.gov.tr/>

⁵⁵² Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 95; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 179.

⁵⁵³ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 78; Sözer, *Ders Kitabı*, 557.

⁵⁵⁴ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 78; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 95.

⁵⁵⁵ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 445; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 223, dipnot 654.

temsilcilerine karşı yapılan herhangi bir saldırı olarak tanımlanabilir.⁵⁵⁶ Şöyle ki, terörizm stratejik ve siyasi amaçlar doğrultusunda, bu amaçlarına ulaşmak için orantısız bir şekilde güç kullanarak şiddete başvuran ve bireylerde, toplumda, devletlerde ve uluslararası örgütlerde korku oluşturan faaliyetlerdir.⁵⁵⁷ Savaş tekniği niteliğinde olmayan terör faaliyetleri, karışıklık ve ayaklanma kategorisinde değerlendirilerek bu sebeple zararın meydana geldiği hallerde taşıyanın, TTK m. 1182/1-b düzenlemesinden yararlanma imkanı doğmaktadır.⁵⁵⁸ Fakat çok kere terör eylemlerini kamu düşmanlarının hareketleri olarak değerlendirmek de mümkündür. Her iki halde de terör eylemleri TTK m. 1182/1-b düzenlemesinin kapsamında yer aldığından pratikte bir fark olmayacak ve taşıyanın sorumsuzluğu gündeme gelecektir.

Karışıklık ve ayaklanma olaylarının TTK m. 1182/1-b kapsamında değerlendirilmesi için olaylara sebebiyet verenlerin büyük gruplar halinde olmaları zorunlu değildir.⁵⁵⁹ Hatta iç savaş niteliğindeki büyük olaylar neticesinde meydana gelen zararlar harp olayları niteliğinde olduğu için bu başlıkta yer almayacaktır. Örneğin, bir ulus devlette meydana gelen terör olayları çerçevesinde ufak bir grubun, sabotaj amacıyla bir taşıma gemisine bomba koyması ve bu neticede taşınan eşyalarda zarar meydana gelmesi halinde, taşıyan terör eylemleri sebebiyle muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin düzenlemeden yararlanabilecektir.⁵⁶⁰ Benzer şekilde, teröristler tarafından geminin kaçırılması halinde ortaya çıkan zararlardan ve teslimdeki gecikmeden taşıyan sorumlu olmayacaktır.

2.3.3.1.2.3. Kamu Düşmanlarının Hareketleri

Kamu düşmanları kavramı gerek doktrinde gerekse uluslararası konvansiyonlarda tam olarak tanımlanmış ve netlik kazanmış bir kavram değildir. Türk hukukundaki düzenlemenin ana temelini oluşturan Lahey Kurallarında da kavram ortaya konamamış; konvansiyonun hazırlık çalışmalarında dahi bu konuya açıklık getirmenin zor olduğu belirtilerek bu kavramın Harter Kanunundan alındığı ve korsanlar anlamına gelebileceği

⁵⁵⁶ Ağır ve Tatlı, “Hibrit Savaş Yöntemi”, 40. Terörizme ilişkin doktrinde yer alan diğer tanımlar ve ayrıntılı bilgi için bkz. Emre Öktem, *Terörizm İnsancıl Hukuk ve İnsan Hakları*, (İstanbul: Derin Yayınları, 2011), 37-50; terörizmin deniz haydutluğu ile benzerlik ve farklılıkları için ayrıca bkz. Çalık, *Deniz Haydutluğu*, 33-35.

⁵⁵⁷ Can, *Sona Erme*, 55; Çalık, *Deniz Haydutluğu*, 33-34.

⁵⁵⁸ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 78; Sözer, *Ders Kitabı*, 557. Hibrit savaşta olduğu gibi savaşın tekniği olarak ortaya çıkan terör eylemleri ise harp olayı niteliğindedir. Bunun yanında terör eylemleri karışıklık niteliğinde olup ayaklanmadan farklıdır. Terörizm ve ayaklanmanın farkları için bkz. Ağır ve Tatlı, “Hibrit Savaş Yöntemi”, 41-42. Fakat her iki halde de terör faaliyetleri TTK m. 1182/1-b kapsamında olduğundan sonuç değişmemekte; taşıyan sorumluluktan kurtulmaktadır.

⁵⁵⁹ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 445; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 78.

⁵⁶⁰ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 78-79.

tartışılmıştır.⁵⁶¹ Bunun yanında, Russell v. Niemann davasında ise kamu düşmanları kavramı ile savaş halinde olan başka bir ulus veya yabancı bir ülkenin hükümeti kastedilmiştir.⁵⁶²

Türk doktrininde ise kamu düşmanı kavramı, yağmalama gibi gemi veya eşyaya karşı yapılan kasti hareketlerden kaynaklı zıya, hasar ve teslimdeki gecikmelerin sebep olduğu zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağı şeklinde yorumlanmıştır.⁵⁶³ Böylece sadece korsanlık ve deniz haydutluğundan kaynaklanan olayların değil, bu nitelikte olmayan faaliyetlerin de bu minvalde değerlendirilmesiyle bendin kapsamının genişletildiği söylenebilir. Bu anlamda gemi bordasında bulunan gemi adamları veya yolcular tarafından bu nitelikte yapılan bir olaylar da TTK m. 1182/1-b’de düzenlenen kamu düşmanlarının hareketlerinden sayılabilecek; bunun yanında korsan veya deniz haydudu olmayan hariçten gelen şahısların fiilleri de bu kapsamda değerlendirilecektir.⁵⁶⁴ Üstelik bu nitelikteki saldırıların gemiye ya da eşyaya karşı yapılmış olması da sonucu değiştirmeyecektir.⁵⁶⁵ Hırsızlık ise bu kapsamda değerlendirilmemektedir.⁵⁶⁶

⁵⁶¹ Lahey Kuralları Hazırlık Çalışmaları Metni, 408, (Erişim Tarihi: 09.06.2021), <https://comitemaritime.org/publications-documents/travaux-preparatoires/> ; Ülgener ise bu bendin kabul amacının, *act of public enemies* sorumsuzluk kaydının konişmentolarda daima kullanılıyor olması olduğunu belirtmektedir (bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 79). Bu anlamda Lahey Kurallarında deniz haydutluğu ve korsanlık kavramları *act of public enemies* bendi altında değerlendirilmiştir. Fakat İngiliz Hukukunda bu haller deniz tehlikesi olarak nitelendirilmektedir. Biz de çalışmamızda Lahey Kurallarının gerek Tür hukukuna gerekse mehz Alman hukukuna etkisini göz önüne alarak korsanlık ve deniz haydutluğu başlığını bu minvalde değerlendirerek kamu düşmanlarının hareketleri bölümünde inceledik. Ayrıntılı bilgi için bkz. İkinci Bölüm, 3.2.6.1.3.1. Fakat önemle belirtmek gerekir ki TTK m. 1182/1 düzenlemesi sonuç itibarıyla taşıyanın sorumluluğunu aynı nispette ortadan kaldırdığından sonuç itibarıyla bir farklılık ortaya çıkmamaktadır. Doktrindeki farklı ayırım için bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 56-57, 79-80.

⁵⁶² Russell v Niemann, (1864) 17 C.B. (N.S.) 163, (dava için bkz. E.T: 31.01.2022, <https://vlex.co.uk/vid/russell-and-others-v-806733381>). Benzer tanım için bkz. Dictionary Of Shipping Law, E.R. Hardy Ivamy, (London: Butter Worths, 1984), 129. Bu terimin İngiliz Hukukunda yer alan “kralın düşmanları” teriminden kaynaklandığı, tanımının ise eşyanın zorla alınması, eşyanın ve geminin tahrip edilmesi, bloküs ve ambargo gibi hareketleri kapsadığı yönünde bkz. Fariman Tekil, *Deniz Hukuku 1. Cilt*. (İstanbul: Ermete Matbaası, 1987), 125.

⁵⁶³ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 226; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 56. Ancak bu yorumda dahi hırsızlık olayları bendin kapsamı dışında tutulmuştur bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 79. Kamu düşmanlarının hareketleri ifadesinin iç savaş hali de dahil olmak üzere, terörü de içine alan her türlü kavgacı eylemi barındırdığına dair bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 90.

⁵⁶⁴ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 445; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 79.

⁵⁶⁵ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 445.

⁵⁶⁶ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 224, dipnot 655. Fakat basit hırsızlık halini aşan ve toplu yağmalama sayılabilecek nitelikteki faaliyetler ise bu kapsamda değerlendirilebilecektir (Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 111). Silahlı soyguncuların da kamu düşmanı sayılacağı yönünde bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 226.

2.3.3.1.2.3.1. Deniz Haydutluğu ve Korsanlık

Deniz haydutluğu ve korsanlık kavramları, kaynağını İngiliz Hukukunda bulan ve aynı hukuk düzenince taşıyanı sorumluluktan kurtaran sorumsuzluk hallerindendir⁵⁶⁷. İngiliz Hukukuna göre bu kavramlar kamu düşmanlarının hareketlerinden ayrı tutulmakta; deniz tehlikesi olarak yorumlanmaktadır.⁵⁶⁸ Russell v. Niemann davasında da bu durum ortaya konarak aynı davada bir geminin korsanlar tarafından ele geçirilmesinin deniz tehlikesi niteliğinde olduğu belirtilmiştir.⁵⁶⁹ Türk hukukunda ise bu kavramlar tıpkı Alman hukukunda olduğu gibi deniz tehlikesi değil, müstakil olaylar şeklinde değerlendirilmektedir.⁵⁷⁰ Lahey Kurallarının hazırlık çalışmalarında da kamu düşmanlarının hareketleri kavramı ile korsanlık eylemleri bağdaştırılmıştır.⁵⁷¹ Biz de çalışmamızda deniz haydutluğu ve korsanlık eylemlerini bu başlık altında değerlendirmeyi uygun gördük.⁵⁷² Fakat her halde bu kavramlar TTK m. 1182 kapsamında olduğundan pratikte bu tartışmanın önemi yoktur; böyle bir durumda taşıyan, aynı düzenlemeyi öne sürebilecektir.

Eski çağlardan beri kullanılmakta olan deniz haydutluğu ve korsanlık kavramları özellikle nitelik ve hukuki sonuçlar bakımından birbirinden farklı kavramlar olup her iki durum da açık denizlerde bayrak devletinin yargı yetkisinin istisnası niteliğindedir.⁵⁷³

2.3.3.1.2.3.1.1. Deniz Haydutluğu Kavramı

Doktrinde, deniz haydutluğu kavramı, örf ve adet kuralları ve uluslararası nitelikteki andlaşmalar çerçevesinde, denizlerde gemilere yönelik, özel menfaat elde

⁵⁶⁷ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 56.

⁵⁶⁸ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 56; İngiliz Hukukunda korsanlık ve deniz tehlikesi kavramlarının *Queen’s enemies* kavramının içinde yer almadığına dair bkz. Dictionary Of Shipping Law, 129.

⁵⁶⁹ English Reports Full Reprint, *Common Pleas*, Vol. 144, 72. <https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.engrep/engrg0144&id=70&collection=engrep&index=>

⁵⁷⁰ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 80.

⁵⁷¹ Lahey Kuralları Hazırlık Çalışmaları Metni, 408.

⁵⁷² Benzer görüş için bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 160; Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 445; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 90; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 224, dipnot 655; Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 157.

⁵⁷³ Ahmet Hamdi Topal, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri”, *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 1 (2010), 101-102, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/auhfd-/issue/42498/512> 011; Yargı yetkisinin istisna olduğu yönünde bkz. Yusuf Aksar, *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II* (Ankara: Seçkin Yayınları, 5. Baskı, 2019), 79. Deniz haydutluğu ve korsanlık terimlerinin ne zaman ve nasıl ayrıldığına dair bkz. Ali Özçelik, “Batı Anadolu Menşeli Bir Akdeniz Geleneği: Deniz Eşkırıyalığı ve Devlet Güdümlü Korsanlık”, *Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi*, 6 (2020), 123-124, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/tarihvegunce/issue/52412/686776>

etmek amacıyla yapılan yağma ve hırsızlık faaliyetleri şeklinde tanımlanmaktadır.⁵⁷⁴ Deniz haydutluğunun ayırıcı unsuru, açık denizlerde, herhangi bir devletle bağlantısı bulunmayan özel şahısların, özel amaçlarla, kendi gemi ve mürettebatı ile başka gemi, eşya veya yolculara karşı şiddet uygulaması, yağma ve hırsızlık faaliyetlerinde bulunmasıdır.⁵⁷⁵ Bu anlamda siyasi bir amaç uğruna işlenen fiiller deniz haydutluğu olarak değerlendirilmeyecektir.⁵⁷⁶ Uluslararası nitelikteki 1958 tarihli Cenevre Sözleşmeleri kapsamındaki Açık Deniz Sözleşmesinin 15. maddesi ile 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 101. maddesi de tahdidi olmayacak şekilde birtakım fiillerin deniz haydutluğu niteliğinde olduğunu düzenlemiştir.⁵⁷⁷ 1982 tarihli BMDHS'nin 101. maddesi *Deniz haydutluğunun Tanımı* başlığı ile şu şekilde düzenlenmiştir;

“Aşağıda sayılan fiillerden herhangi biri deniz haydutluğunu teşkil eder;

⁵⁷⁴ Yusuf Aksar, *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II*, 80; Tacettin Çalık, *Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Somali Deniz Haydutlarıyla Mücadele Yöntemleri*, (Ankara: Adalet Yayınevi, 2017), 5-6. İngiliz Hukukunda deniz haydutluğu, kamu düşmanlarından farklı bir anlamda kullanılmakta; kamu düşmanları “Queen’s enemies” olarak isimlendirilmektedir. Kamu düşmanlarının hareketleri, gemi veya taşınan eşyaya karşı yapılan kasıtlı hareketleri karşılamaktadır (Bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 56). Kamu düşmanlarının hareketlerine ilişkin ayrıca bkz. İkinci Bölüm, 3.2.6.1.3.

⁵⁷⁵ Nur Jale Ece, “Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi”, *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2/2 (2010), 2, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/deudfd/issue/4585/62764>; Çalık, *Deniz Haydutluğu*, 35-36. Burada yer alan açık deniz unsuru oldukça önemlidir. Açık deniz, hiçbir devletin egemenlik alanına girmeyen, bütün devletler bakımından serbesti ilkesinin gündemde olduğu deniz alanlarını ifade eder (bkz. Can, *Sona Erme*, 50).

⁵⁷⁶ Bekir Evin, “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı ve Şiddet Faktörü”, *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 1/1, (2012), 127, <https://doi.org/10.28956/gbd.239713>

⁵⁷⁷ Yakın tarihte devletlerin deniz alanları üzerindeki egemenlik alanı sorunları, teknolojik gelişmeler sonucu denizin korunması ihtiyacının artması ve denizde bulunan doğal kaynakların işletilebilir hale gelmesi gibi birçok faktör uluslararası anlamda örf ve adet kurallarının üzerinde birtakım andlaşmaların yapılmasını gerekli kılmıştır. 1950’li yıllara gelindiğinde Birleşmiş Milletler öncülüğünde 1958 tarihli Cenevre Sözleşmeleri olarak bilinen ve uluslararası nitelikte dört adet sözleşmeden oluşan çok taraflı sözleşme kabul edilmiştir. İlerleyen süreçte Cenevre Sözleşmesinin eksikliklerini tamamlamak ve ortaya çıkan yeni sorunları çözüme kavuşturmak maksadıyla bir dizi Konferanslar gerçekleştirilmiş ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi paket halinde kabul edilmiştir. 1994 tarihinde ise Sözleşmenin XI. Kısımının Uygulanmasına ilişkin 1994 Andlaşma kabul edilmiş ve 1982 tarihli BMDHS’nin ayrılmaz bir parçası haline getirilmiştir. Aralık 2021 tarihi itibarıyla 1982 tarihli BMDHS’ne 168 hukuk kişisi taraftır. Bu sözleşmenin kabulü 1958 tarihli Cenevre Sözleşmelerini ortadan kaldırmamıştır. 1958 tarihli Cenevre Sözleşmeleri de taraf olan ülkeler bakımından geçerliliğini sürdürmektedir. Türkiye ise bu Andlaşmaların hiç birini kabul etmediğinden sadece deniz hukukunun örf ve adet kuralları ile bağlıdır. Ne var ki bu andlaşmaların birçok hükmü örf ve adet kuralları niteliğini kazandığından birçok düzenleme Türkiye için de geçerlidir. Ayrıntılı bilgi için bkz. (Yusuf Aksar, *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II*, 26-29).

(a) *Bir özel geminin veya bir özel uçağın mürettebatı veya yolcuları tarafından:*

(i) *Açık denizde, bir gemiye veya uçağa veya bunlardaki kişi veya mallara karşı;*

(ii) *Hiç bir devletin yetkisine tabi olmayan bir yerde, bir gemiye veya uçağa, kişilere veya mallara karşı, kişisel amaçlarla işlenen her türlü yasa dışı şiddet veya alıkoyma veya yağma fiili;*

(b) *Gemiye veya uçağa deniz haydudu gemi veya uçak niteliğini veren olaylara ait bilgisi olmak kaydıyla bir geminin veya bir uçağın kullanılmasına isteyerek katılma fiili;*

(c) *a) ve b) fıkralarında tanımlanan fiillerin işlenmesini teşvik eden veya bunları kolaylaştırmak üzere işlenen her fiil”.*⁵⁷⁸

Aynı Sözleşmenin 102. Maddesinde ise “*Mürettebatının isyan ederek denetimini ele geçirdiği bir savaş gemisi, bir devlet gemisi veya bir devlet uçağı tarafından işlenen 101. maddede tanımlanmış deniz haydutluğu fiilleri, özel bir gemi veya uçak tarafından işlenen fiillerle bir tutulur*” denerek bu şekilde gerçekleştirilen faaliyetleri de deniz haydutluğu olarak nitelemiştir.⁵⁷⁹

⁵⁷⁸ https://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_e.pdf Article 101, 60-61. BMDHS’nin çevirisi için ayrıca bkz. <https://denizmevzuat.uab.gov.tr/uploads/pages/uluslararası-sozlesmeler/denizhukuku.pdf> Madde 101. Bunun yanında konu, 1958 tarihli Cenevre Sözleşmeleri de benzer şekilde düzenlenmiştir (Konunun Cenevre Sözleşmeleri’ndeki düzenlenişi için bkz. Çalık, *Deniz Haydutluğu*, 40-42). Fakat aynı gemiye veya uçağa yahut böyle bir gemi veya uçakta bulunan kişilere ve mallara karşı işlenen fiiller deniz haydutluğu değil gemide ayaklanma olarak değerlendirilir (Yusuf Aksar, *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II*, 81). Geçmişte harp hukuku kurallarına riayet etmeyen harp gemilerinin deniz haydudu sayılıp sayılamayacağı tartışılmış ve harp hukuku kurallarına aykırı saldırı gerçekleştiren harp gemilerinin de deniz haydutluğu fiili işlemiş gibi muamele görecekları birtakım kanunlar ile düzenlenmiştir (bkz. Can, *Sona Erme*, 53). Deniz haydutluğu çeşitleri için ayrıca bkz. Ece, “Deniz Haydutluğu”, 3-4.

⁵⁷⁹ Günümüzde, her devletin, gerek örf ve adet kuralları gerekse uluslararası nitelikteki çoklu andlaşmalar çerçevesinde, açık denizde veya bir devletin yargı yetkisine tabi bulunmayan herhangi bir yerde deniz haydutluğu niteliğindeki fiil veya fiillere karşı önlem alma hakkı ve yükümlülüğü bulunmaktadır. Bu durum 1958 tarihli Cenevre Sözleşmeleri kapsamındaki Açık Deniz sözleşmesinin 14. maddesinde ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesinin 100. maddesinde ifade edilmiştir. Her iki Andlaşma da benzer minvalde düzenlenmiş ve bu kapsamda her devlete açık denizde veya bir devletin yargı yetkisine tabi bulunmayan herhangi bir yerde deniz haydutluğunu bastırmak, cezalandırmak için mümkün olan azami ölçüde işbirliği yapma yükümü yüklemiştir. 1982 tarihli Sözleşmenin 105. maddesi, her devlete, açık denizde veya hiçbir devletin yetkisine tabi olmayan herhangi bir yerde, deniz haydudu bir gemiyi veya uçağı yahut deniz haydutluğu fiilleri sonucunda ele geçirilmiş olan ve deniz haydutlarının elinde bulunan bir gemiye ve mallara el koyabilme, içindeki kişileri yakalayabilme yetkisi verir. Fakat bu yetki sınırsız değildir; bahsi geçen Sözleşmenin 106. maddesi, yeter sebep olmadan yapılan keyfi el koymalarda, el koyan devleti, geminin veya uçağın tabiiyetinde bulunduğu devlete karşı el koymadan doğan zarar ve kayıplardan sorumlu tutmaktadır.

2.3.3.1.2.3.1.2. Korsanlık Kavramı

Korsanlık kavramı ise, deniz haydutluğundan farklı olarak korsan denilen kimselerin tabii oldukları devletler tarafından verilen yetki belgesine dayanarak ve harp hukuku kurallarına riayet ederek diğer devletlerin gemilerine saldırımları, gemiyi tahrip etmeleri veya gemiyi ele geçirmeleri şeklindeki faaliyetleridir.⁵⁸⁰ Bu gemiler özel kişilerin idaresinde olan ve barış zamanında ticaret gemisi olarak faaliyette bulunan, savaş zamanlarında ise müsadere, izin belgesi alarak savaşın bir parçası haline gelen ve başta ticaret gemilerininin zaptı olmak üzere düşman devlet gemilerine karşı savaş faaliyeti yürüten gemilerdir.⁵⁸¹ Bu anlamda korsanlık, bir bayrak altında, belirli bir birliğe ve otoriteye bağlı olarak sürdüren eylemleri karşılamaktadır ve korsan gemileri özel kişilere ait olması hasebiyle savaş gemilerinden farklı olduğu gibi bir otoriteye bağlı olarak edindiği izin sayesinde de deniz haydutlarından ayrılmaktadır.⁵⁸² Korsanlar her ne kadar devletin lehine kullandığı bir güç olsalar da 1856 Paris Beyannamesi ile korsanlık faaliyetleri yasaklandığından bu tarihten itibaren özel kişilerin idaresinde bulunan gemilerce denizde gerçekleştirilen bu faaliyetler deniz haydutluğu niteliğindedir.⁵⁸³

2.3.3.1.2.3.1.3. Uygulanacak Hüküm

Deniz haydutluğu ve korsanlık niteliğindeki eylemlerden kaynaklanan zıya, hasar ve teslimdeki gecikme taşıyanın sorumlu olmadığı haller arasında sayılmaktadır.⁵⁸⁴ Deniz haydutluğu ve korsanlık kavramları arasındaki fark, uygulanacak hükmü değiştirmemekte; her iki hal de TTK m. 1182/1-b'nin gündeme gelmesine neden olmaktadır. Bu anlamda her iki kavram da taşıyana düzenlemenin ortaya koyduğu karineden faydalanma imkanı sağlamaktadır. Örneğin, geminin fidye istemek maksadıyla alıkondduğu bir kaçırma eylemi sonucu taşınan eşyaların zıya ya da hasara uğraması veya teslimin gecikmesi sebebiyle bir zararın meydana geldiği olayda taşıyan, geminin

Böyle bir durumda taşıyanın sorumluluğu gündeme gelebilecek ve ilgili devlet zarardan sorumlu olacaktır.

⁵⁸⁰ Can, *Sona Erme*, 59; Topal, “Deniz Haydutluğu”, 102; Çalık, *Deniz Haydutluğu*, 6. Bir başka değiş ile korsanlık, bir devlete bağlı olarak, ondan bir yetki alarak diğer devletlere ait gemilerin ticaretini aksatmak ve gerek kendilerine gerekse bağlı oldukları devlete ekonomik çıkar sağlamak amacıyla kullanılan bir savaş türüdür (Ayrıntılı bilgi için Bkz. Çalık, *Deniz Haydutluğu*, 26 vd).

⁵⁸¹ Topal, “Deniz Haydutluğu”, 102, 103; Evin, “Deniz Haydutluğu”, 121.

⁵⁸² Çalık, *Deniz Haydutluğu*, 26.

⁵⁸³ Korsanlığın yasaklanma nedenleri için bkz. Evin, “Deniz Haydutluğu”, 122-123.

⁵⁸⁴ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 56. İngiliz hukukunda konunun deniz tehlikesi sınırlarında değerlendirildiği, Türk-Alman hukukunda ise müstakil bir sorumsuzluk hali teşkil ettiğine dair ayrıca bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 57.

kaçırıldığını ve zarara bunun sebebiyet verdiğini öne sürerek sorumluluktan kurtulabilir. Kaçırma fiilini korsanların ya da deniz haydutlarının gerçekleştirilmesi arasında bir fark yoktur.⁵⁸⁵ Bunun yanında teknolojik gelişmelerle birlikte deniz haydutları geminin GPS sistemini kontrol etme, geminin seyrini etkileyecek ekipmanları *hackleyerek* fidye isteme gibi siber saldırı yöntemlerini de kullanmaktadır.⁵⁸⁶ Böyle bir saldırının varlığı da taşıyanı sorumluluktan kurtarır.

2.3.3.1.2.4. Yetkili Makamların Emirleri

Yetkili makamların emirleri, geminin, yolculuğun başlangıcından sonuna kadar geçen süre zarfında, gerek yükleme ve boşaltma limanlarında gerekse yolculuğun rotasında yetkili olan devlet makamlarının emirlerini ifade eder. Ara limanlardaki yetkili makamlar da bu kapsamda değerlendirilir. Bu anlamda yetkili makamların emirleri, geminin tabi olduğu ülkenin yetkili makamları olabileceği gibi bir başka ülkenin yetkili makamları da olabilir.⁵⁸⁷ Bu sebeple geminin tabi olduğu devlete düşman olan veya olmayan bir başka devletin yetkili makamları tarafından yolculuğa cebri müdahale yapılması da yetkili makamların emirleri niteliğindedir.⁵⁸⁸ Herhangi bir devlet tarafından yetkilendirilmeyen, resmi nitelikte olmayan şahıs veya kuruluşların emir ve kararları bu düzenlemenin kapsamında yer almaz.⁵⁸⁹

Bir devlete ait idari makamların emir ve kararları doğrultusunda geminin kendisine yahut içindeki eşyaya el konması, bunların müsadere edilmesi ya da taşınan eşyanın ülkeye giriş-çıkışı veya taşınması yasak olması, abluka gibi hallerde, bu sebeplerle doğacak olan zararlar ve teslimdeki gecikmeler TTK m. 1182/1-b niteliğindedir.⁵⁹⁰ Deniz müsadere mahkemelerinin vermiş olduğu kararlar da bu

⁵⁸⁵ Fakat burada daha önce de belirttiğimiz gibi korsanlık 1856 Paris Beyannamesi ile yasaklandığından bu şekildeki eylemlerin tamamının deniz haydutluğu olarak değerlendirilmesi yerinde olacaktır.

⁵⁸⁶ Didem Algantürk Light, “Siber Tehlikelerin Denizcilik Sektörüne Etkisi”, *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*, 25/2, (2019), 1132-1133, <https://dergipark.org.tr/tr/-pub/maruhad/issue/51063/665513>.

⁵⁸⁷ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 226.

⁵⁸⁸ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 90.

⁵⁸⁹ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 121; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 112.

⁵⁹⁰ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 80; Sözer, *Ders Kitabı*, 557; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 224, dipnot 656; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 210; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 179. Benzer şekilde Liverpool’de Buenos Aires’e taşınan sığır yükünün bulaşıcı hastalık nedeniyle varma limanında kabul edilmediği ve yükün başka bir gemiye nakledilerek Montevio’da tahliye edildiği olayda, bu sebeple ortaya çıkan zararın yetkili makamların el koyması olarak değerlendirildiği yönünde bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 90, dipnot 341.

niteliktedir.⁵⁹¹ Benzer şekilde yetkili makamların emirleri sebebiyle ortaya çıkan dolaylı zararlar da bu kapsamda değerlendirilir.⁵⁹² Örneğin, taşıyanın, müsadereye ya da ambargoya maruz kalmamak için başka bir limana girmesi ve bu sebeple oluşan gecikme sonucu eşyada zıya halinin ortaya çıkması hadisesinde taşıyan TTK m. 1182/1-b düzenlemesinden yararlanabilecektir.⁵⁹³

Gemide taşınan eşyanın, taşınması veya giriş-çıkışı yasaklı olan mallardan olması hali ise ayrıca incelenmelidir. Zira bu halde, sadece limanda oluşan zarar veya bu sebeple ortaya çıkan teslimdeki gecikme değil, eşyanın bu mallardan olduğunun anlaşılması ile yolculuğun yarıda kesilmesi dolayısıyla ortaya çıkan zararlar ve teslimdeki gecikme halleri de bu kapsamda değerlendirilecektir.⁵⁹⁴

Yetkili makamların vermiş olduğu her emir ve karar ile taşıyanın sorumluluğu ortadan kalkmadığı gibi bu sebeplerden kaynaklı her hal de taşıyanı sorumluluktan kurtarmaz.⁵⁹⁵ Örneğin, taşıyanın, yetkili makamların emirleri dolayısıyla ortaya çıkan zararlardan sorumlu olmaması için kendisinin veya başta kaptan olmak üzere gemi adamlarının bu zarar ve teslimdeki gecikmeden dolayı kusuru olmaması gerekir.⁵⁹⁶ Taşıyan, seferin devamı sırasında yetkili makamlarca eşyaya el konulacağını ya da müsadere edileceğini biliyor ve buna rağmen hareket ediyorsa kusursuzluk halinden yararlanamayacaktır.⁵⁹⁷ Benzer şekilde, ileride değinileceği üzere kişisel borç ilişkileri sebebiyle ortaya çıkan gemi ve eşya haczinde ya da devlete ait idari makamlardan bağımsız, bu konuda yetkilendirilmemiş şahıs ve kuruluşların vermiş olduğu emir ve kararlar sebebiyle ortaya çıkan zararlarda ve teslimdeki gecikmelerde TTK m. 1182/1-b düzenlemesi uygulanamaz.⁵⁹⁸ Gemi veya eşya haczinin yetkili makamların emirleri

⁵⁹¹ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 446; Sözer, *Ders Kitabı*, 557.

⁵⁹² Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 446; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 224, dipnot 656; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 112.

⁵⁹³ Sözer, *Ders Kitabı*, 557, dipnot 321.

⁵⁹⁴ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 80.

⁵⁹⁵ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 81.

⁵⁹⁶ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 226; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 81. Aslında bu durum sadece yetkili makamların emirleri için değil diğer sorumsuzluk halleri için de geçerlidir fakat burada ayrıca belirtilmesinin sebebi, taşıyanın özellikle ticari kusuru veya ihmali dolayısıyla yetkili makamların alacağı önlemlerin taşıyanı sorumluluktan kurtarmayacağını ortaya koymaktır (Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 112). Bu sebep dolayısıyla verilen emirler, eşyada zıya, hasar veya teslimin gecikmesine sebebiyet verecek olur ise taşıyan, sorumluluğunu bertaraf için, yetkili makamların vermiş olduğu emirleri öne süremeyecektir.

⁵⁹⁷ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 227; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 111, dipnot 458.

⁵⁹⁸ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 81-82.

arasında yer almaması ise gemi ve eşya haczinin özel borç ilişkisinden kaynaklanması; bunun karşısında yetkili makamların emir ve kararlarının ise kamu hukukuna dair tasarruflar olmasıdır.⁵⁹⁹

2.3.3.1.2.5. Karantina Sınırlamaları

Karantina sınırlamaları, salgın ve bulaşıcı hastalıklar gibi durumlar sebebiyle alınan tedbirleri ifade etmektedir.⁶⁰⁰ Bu anlamda sağlık sebebiyle gemiye, gemide bulunan kişi ve eşyalara karşı alınacak tedbirler bu kapsamdadır.⁶⁰¹ Bunun yanında kimyasal ve radyoaktif unsurlar sebebiyle alınan önlemler de bu kapsamda değerlendirilir.⁶⁰² Burada kastedilen tedbirler hükümet tarafından alınan önlemlerdir.⁶⁰³ Karantina kısıtlamaları münferiden geminin kendisi için olabileceği gibi, taşınan eşya ve yolcular yahut gemi adamları hakkında da olabilir.⁶⁰⁴ Aynı şekilde bu sınırlamalar taşıma ile ilgili olan tüm limanlar için de söz konusu olabilir. Örneğin, karantina sınırlamaları sebebiyle geminin yükleme veya boşaltma limanına giremediği hallerde, bu sebeple ortaya çıkan zıya, hasar ve teslimin gecikmesi hadiselerinde taşıyan bu zarardan sorumlu tutulmayacaktır.⁶⁰⁵ Benzer şekilde ara limanlar bakımından da durum böyledir. Geminin yolculuğun devamı için ya da eşya yükleyip boşaltmak için bir ara limana girmesi gereken hallerde, karantina kısıtlamaları nedeniyle gemi bu limana giremez ve bu sebeple ortaya taşıyanın sorumluluğunun söz konusu olabileceği bir zarar meydana gelir ise taşıyan, TTK m. 1182/1-b'ye dayanabilecektir. Bu durum hali hazırda gemide yüklü olan eşyalar için söz konusu olabileceği gibi gemiye yüklenmesi planlanan eşyaların yükleme limanından alınamaması sebebiyle zarara uğraması veya teslimlerinin gecikmesi hadiselerini de

⁵⁹⁹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 85.

⁶⁰⁰ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 83; Sözer, *Ders Kitabı*, 558; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 91. Karantinadan kasıt ise bulaşıcı bir hastalığın yayılmasını önleme amacıyla belirli bir alan veya bölgenin giriş çıkışların sınırlandırılması ya da engellenmesi gibi birtakım sağlık önlemleri ile kontrol altına alınmasıdır (Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 252, dipnot 272).

⁶⁰¹ Sözer, *Ders Kitabı*, 558; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 224, dipnot 657. Bu halin yetkili makamların emirlerinin özel bir kategorisi niteliğinde olduğu yönünde bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 446.

⁶⁰² Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 210.

⁶⁰³ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 91. Karantinanın aslında sağlık otoriteleri tarafından verilen bir izolasyon süreci olduğuna dair bkz. Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 179.

⁶⁰⁴ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 83; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 91-92.

⁶⁰⁵ Hatta böyle bir halde taşıyan, eşyanın mavnalara boşaltılması durumunda mavna ücreti ve buna bağlı diğer masraflar bakımından da sorumlu tutulamayacaktır (bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 92).

kapsar. Bu anlamda taşıyanın sorumluluğu, karantina kısıtlamaları nedeniyle ortaya çıkan zararlarda ve bu sebeple meydana gelen teslimdeki gecikmelerde TTK m. 1182/1-b fıkrasının son düzenlemesi uyarınca ortadan kalkabilecektir. Karantina uygulaması, taşıyanın kusuru nedeniyle ortaya çıkmış ise taşıyanın sorumsuzluğunun gündeme gelmesi mümkün değildir.⁶⁰⁶

2.3.3.1.3. Mahkemelerin El Koyma Kararları

TTK m. 1182/1-c düzenlemesi ile taşıyan, kişisel borç ilişkilerinden kaynaklanan ve nihayetinde bu özel borç ilişkisi çerçevesinde devletin yargı mercii vasıtasıyla gemiye ya da gemi içinde taşınan eşyaya el konulması sebebiyle ortaya çıkan zarar ve teslimdeki gecikmelerden sorumlu olmamaktadır.⁶⁰⁷ Bu durum ise mahkemelerin vermiş olduğu haciz kararlarının yetkili makamların vermiş olduğu emir ve kararlardan ayrıldığı noktadır. Zira TTK m. 1182/1-b’de yer alan yetkili makamların emirleri kamu hukukundan kaynaklı tasarrufları içine alırken TTK m. 1182/1-c düzenlemesi ise özel borç ilişkilerinden kaynaklanan el koymaları ifade etmektedir.⁶⁰⁸ Fakat her iki halde de taşıyan sorumluluktan kurtulmaktadır. Bu başlık altında düzenlenen ve mahkemeler tarafından alınacak önlemler gemiye ve gemide taşınan eşyaya yönelik tüm yargısal faaliyetleri kapsamaktadır.⁶⁰⁹

2.3.3.1.3.1. Gemiye ilişkin Mahkeme Kararları

Navlun sözleşmesine konu olan gemi, ticaret hukuku ve icra-iflas hukukuna göre, alacaklıyı korumak adına birtakım geçici hukuki korumalara ve icrai işlemlere konu olabilmektedir. Böyle bir durumda gemiye el konulması gibi taşıma sözleşmesini ifayı engelleyen bazı durumlar yaşanabilmekte; bu sebeple taşınan eşya zarara uğrayabilmekte

⁶⁰⁶ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 227; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 112-113.

⁶⁰⁷ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 84. Akan ise bu bent ile el koymanın, devlet veya hükümet tarafından değil de varma limanı mahkemeleri kararları doğrultusunda yapıldığı hallerin kast edildiğini belirtmiştir (bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 90). Kanaatimizce sadece varma limanı mahkemeleri değil gerek yolculuğun başlangıcında yükleme limanı, gerek ara limanlar gerekse varma limanı mahkemelerinin vermiş olduğu kararlar bu kapsamda değerlendirilmeli ve bu sebeple ortaya çıkan ziya, hasar ve teslimdeki gecikme zararlarından taşıyan sorumlu tutulmamalıdır. Ayrıca İngiliz Hukukunda da benzer şekilde geminin ve içindeki eşyanın haczinde taşıyanın sorumlu olmadığı fakat Amerikan Hukukunda tartışma olduğuna ve bu konuda farklı kararların verildiğine ve karar örneklerine dair bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 88, dipnot 134.

⁶⁰⁸ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 85; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 113.

⁶⁰⁹ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 224, dipnot 658.

veya teslim süresi içinde eşya teslim edilemeyerek gecikme ortaya çıkabilmektedir. Bu hallerde aslında mahkeme kararına konu olan gemidir fakat verilen kararlar eşyayı da etkilemektedir⁶¹⁰.

Kanun koyucu, geminin bu gibi durumlara konu olduğu hallerde, bu halin ortaya çıkmasında kusuru olmayan taşıyanı sorumluluktan kurtarmış ve gemiye ilişkin mahkeme kararlarından kaynaklanan zarar ve teslimdeki gecikmeler TTK m. 1182/1-c kapsamında değerlendirilmiştir. Taşıyanın kusurunun olduğu ve bu kusurun da yükle ilgililer tarafından ispat edilebildiği hallerde ise taşıyan ortaya çıkan zarardan ve teslimdeki gecikmeden sorumlu olacaktır.⁶¹¹ Örneğin taşıyan kusuru ile borcunu ödemeyip geminin haczine neden olmuş ya da hacze süresinde itiraz etmemiş veya gerekli teminatı yatırmamış ve bu sebeple ortaya bir zarar çıkmışsa TTK m. 1182/1'in düzenlediği karine bu halin ispatı ile çürütüleceğinden taşıyanın sorumluluğu gündeme gelecektir.⁶¹²

Burada ayrıca taşıtanın kusuruna da değinmek gerekir. Zira, gemi hakkında icraya konu bir takibin yapıldığını bilen ya da bilmesi gereken taşıtan buna rağmen navlun sözleşmesini akdeder ise bu durumda icrai işlemler sebebiyle ortaya çıkacak olan zararda taşıyanın sorumlu olduğunu iddia edemeyecektir.

⁶¹⁰ Örneğin 23 Mart 2021 tarihinde Süveyş Kanalı'nı kapatan The Ever Given isimli dev konteyner gemisi, 29. Mart 2021'de kurtarıldıktan sonra Süveyş Kanalı Yönetimi tarafından bir göle demirlenmiş ve soruşturma tamamlanıp tazminatlar ödenene kadar gemiye el konulduğu duyurulmuştu. Bu süre zarfında geminin taşıdığı yaklaşık 9 milyar dolar civarında değeri olan 20.000 nakliye konterneri ve onların içinde yer alan eşyalar gemiye el konulması hadisesinden etkilenmiştir (Olaya ilişkin geniş bilgi için bkz. Daniel Van Boom ve Sean Keane, "Ever Given leaves Egypt's Suez Canal: Everything to know", cnet.com, 07.06.2021, (Erişim Tarihi:26.08.2022), <https://www.cnet.com/s/cience/ever-given-leaves-egypt-suez-canal-everything-to-know/>). Gemi dört ay kadar Mısır'da Mur Gölü'nde tutulmuş ve bu süre zarfında taşınan eşyaların bir kısmı kullanılamaz hale gelmiş, bir kısmı gecikme sebebiyle artık kendisinden beklenen amaca hizmet edemez olmuştur ("Backtobasix Yayınları sahibi Evelijn Leemreis, gemide 71 bin 145 okul günlüğü bulunduğunu ve malların çok azının satmaya elverişli olduğunu belirtti.", "Yamaha firmasının 3 bin motor parçasının da gemide olduğunu belirten Goedhart, firmanın, Avrupa'daki tedarikçilerine motorları ulaştırmak için bu parçaları beklediğine dikkati çekti.", bu örnekler ve diğer firma ifadeleri için bkz. Selman Aksünger, "Süveyş Kanalı'nda deniz trafiğini sekteye uğratan "Ever Given" gemisi 4 ay sonra Rotterdam'a vardı", aa.com, 29.07.2021, (Erişim Tarihi: 27.08.2022), <https://www.aa.com.tr/tr/dunya/suveys-kanalinda-deniz-trafigini-sekteye-ugratan-ever-given-gemisi-4-ay-sonra-rotterdama-vardi/2318022>

⁶¹¹ Alınan yargısal önleme taşıyanın kusuru ile neden olduğu hallerde bu bende dayanılamayacağı yönünde bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 224, dipnot 658.

⁶¹² Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 227; Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 89; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 113.

2.3.3.1.3.1.1. Geminin İhtiyati Haczi

İhtiyati haciz, bir alacağın zamanında ödenmesini garanti etmek maksadıyla mahkeme kararı ile borçlunun malvarlığına geçici olarak el konulmasıdır.⁶¹³ Bu anlamda ihtiyati haciz, alacaklıyı korumak adına, gemiye ilişkin verilebilecek geçici hukuki korumalardandır.⁶¹⁴ Zira gemiye ihtiyati haciz konması, gemi sahibi olan borçlunun mal kaçırmaya imkanını bertaraf etmek maksadıyla yapılır.⁶¹⁵

Gemiye ilişkin ihtiyati haciz uygulaması, alacaklı ve gemi malikinin dışında, geminin kiracısı, yükleteni, taşıyanı, gemi adamlarını, yolcuları ve liman işletmesi gibi birçok kişinin hak ve çıkarlarını etkileyebilmektedir.⁶¹⁶ Çoğu kez ihtiyati haciz yeni bir sefere başlamayı önlemekte veya başlanmış olan seferin yarıda kesilmesine neden olabilmektedir. Bu ise gerek daha başta eşyanın gemiye yüklenmesinde gerekse taşınmaya başlanan eşyanın zıya ve hasara uğramasına veya teslimin gecikmesine neden olabilmektedir. Bu halde, gemiye ihtiyati haciz konmasında ya da bu haczin kaldırılması konusunda yapılacak işlemler bakımından kusuru olmayan taşıyan, TTK m. 1182/1-c düzenlemesi ile ortaya çıkan zarardan sorumlu olmayacaktır. İhtiyati haczin infazının doğal sonucu olan geminin seferden men edilmesi, taşınacak eşyalar üzerinde bir zarar doğmasına sebep olmuş ise taşıyan sorumluluktan kurtulabilecektir.⁶¹⁷ Ancak ihtiyati haczin konmasında veya kaldırılmasında taşıyanın kusuru var ise taşıyanın sorumluluğu ortadan kalkmaz. Örneğin, ihtiyati haczin kaldırılabilmesi bir durumda, taşıyan süresinde ihtiyati hacze itiraz etmez ya da teminat göstererek haczi kaldırmazsa TTK m. 1182/1-c düzenlemesi ile sorumluluktan kurtulamaz.⁶¹⁸ Fakat bu halde dahi taşıyan, ihtiyati

⁶¹³ Murat Atalı ve İbrahim Ermenek, *İcra ve İflas Hukuku*, (Ankara: Seçkin Yayınevi, 2019), 239.

⁶¹⁴ Deniz İcra Hukukuna ilişkin düzenlemeler TTK m. 1350-1400 arasında özel hüküm niteliğinde düzenlenmiştir. TTK'da hüküm bulunmayan hallerde ise İİK uygulama alanı bulacaktır. TTK'daki cebri icraya ilişkin özel hükümler için ayrıca bkz. Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 323-374; Geminin haczine ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Ayfer Kahraman, "Geminin Haczi", Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, 2019, 19 vd. Gemilerin ihtiyati haczi, TTK m. 1352 vd. maddelerinde düzenlenmiştir. Burada hüküm bulunmayan hallerde ise TTK m. 1351/1 uyarınca İİK'da yer alan taşınırlara ilişkin hükümler gemilerin ihtiyati haczine de uygulanacaktır. Fakat TTK ve İİK'nın açıkça istisna tuttuğu hallerde taşınmazlara ilişkin hükümler uygulama alanı bulur (Ayrıntılı bilgi için bkz. Kerim Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV*, (İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019), 167-168).

⁶¹⁵ Aksi halde donatan gemiyi bir daha o limana uğratmayarak alacaklının tahsil imkanını ortadan kaldırabilir (bkz. Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 85).

⁶¹⁶ Bu sebeple çıkar dengesinin korunmaya çalışıldığı ve İİK m. 257/1'den farklı olarak geminin ihtiyati haczi müessesinde her türlü alacağın değil, TTK m. 1352'de sayılan deniz alacakları bakımından ihtiyati haciz uygulanabileceğini yönünde bkz. Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV*, 169.

⁶¹⁷ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV*, 237.

⁶¹⁸ Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 89. İtiraz hakkı yalnız taşıyana ait olmayıp gemi maliki ve taşıyanın ayrı kişiler olduğu hallerde gemi maliki, konişmento hamilleri, gönderilen,

tedbirden geç haberdar olmuşsa ya da teminat gösterme gücüne sahip değilse, bu olaylardan doğan zarardan kendisini sorumlu tutmak doğru olmayacaktır.⁶¹⁹

2.3.3.1.3.1.2. Geminin İcrai Haczi

TTK düzenlemesinde bir paranın ödenmesine ilişkin olan deniz alacakları bakımından cebri icra takipleri geminin ihtiyati haczi ile başlar fakat alacaklı, dilerse ihtiyati haciz talep etmeden doğrudan ilamsız takip yoluna başvurabilir.⁶²⁰ Bunun yanında TTK m. 1379'a göre gemi üzerinde kanun rehin hakkına sahip olan kimseler de kanuni rehin haklarından feragat ederek haciz yoluyla ya da kambiyo senetlerine özgü usullerle takip yapabilirler.⁶²¹ Resmi şekilde yapılan ya da kredi güvencesi olarak verilen gemi ipoteği, tescilli bir mahkeme kararına dayanan tersane sahibinin kanuni ipoteği, deniz alacağının ilam niteliğindeki belgelere dayandığı hal ve hallerde İİK m. 34- m. 41 arasında düzenlenen hükümler uygulanır ve alacaklı parasal deniz alacakları bakımından ilamlı icra yolunu kullanabilir.⁶²² İşte bu gibi yollar vasıtasıyla geminin cebri icra yoluyla resmen haczedildiği ve gemiye el konulduğu hallerde bu prosedür nedeniyle eşyada meydana gelen zıya ve hasar ile teslimdeki gecikmeler sebebiyle ortaya çıkan zarardan taşıyan sorumlu olmayacak, bu zararlara yükü ilgili katlanacaktır.⁶²³ Örneğin, bir deniz alacağı için doğrudan ilamlı icra takibi yoluna gidilen ve kesinleşen takip sonucu geminin haczedildiği bir olayda taşıyan, bu sebeple ortaya çıkan zararlardan TTK m. 1182/1-c ile kurtulabilir. Fakat taşıyan, imkanı olmasına rağmen ödeme süresi içinde borcu ödemez ve henüz sonuçlanmayan dava bakımından icranın geri bırakılmasına ilişkin karar almaz ise sorumluluktan kurtulamaz.

2.3.3.1.3.1.3. Geminin İhtiyati Tedbiri

İhtiyati tedbir, dava konusu bir mal bulunan ve dava konusu olan uyuşmazlığın, bu mal üzerindeki aynı hakka ilişkin olduğu durumlarda, davacının dava konusu malı elde etmesi ve bu anlamda takibin sonucunun güvence altına alınması için başvuru yapılan geçici

yükleten gibi geminin seferiyle ilgili diğer kimseler de bu itirazları yapabilir (bkz. Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV*, 253), fakat bu halde dahi taşıyanın kusuru ortadan kalkmayacağı için sorumluluğu gündeme gelebilecektir. Taşıyanın ihtiyati tedbirden geç haberdar olduğu durumlarda ise onun haberi olmadan itiraz işlemlerinin bir başka kimse tarafından yapılması da sorumluluğunu ortadan kaldırır.

⁶¹⁹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 89.

⁶²⁰ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV*, 288.

⁶²¹ Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV*, 293-294.

⁶²² Atamer, *Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV*, 321-327.

⁶²³ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 87.

nitelikteki hukuki himaye tedbiridir.⁶²⁴ Her ne kadar ihtiyati tedbir, bir yargılamada dava konusu üzerinde geçici hukuki koruma yollarından biri olsa da deniz alacakları bakımından TTK m. 1353/1 hükmü gemi üzerine ihtiyati tedbir konulabilmesini engellemektedir.⁶²⁵ Bu düzenlemeye göre deniz alacakları bakımından gemi üzerine ihtiyati tedbir konulması ya da başka bir surette geminin seferden menedilmesi istenememektedir. Doktrinde ihtiyati tedbir yasağının, mal veya hakkın muhafazası ve yedimeine tevdi edilmesi gibi tedbirleri kapsadığı, gemiye el konulmasına ya da seferden men edilmesine sebep olmayan ihtiyati tedbirlerin ise cari olduğu, zira bu hallerde ihtiyati tedbir yoluyla geminin seferden alıkonmasının mümkün olmadığı savunulmaktadır.⁶²⁶ Bu sebeple geminin seferden alıkonmasına sebep olacak ihtiyati tedbir konması mümkün olmadığından taşıyanın bunu öne sürerek sorumluluktan kurtulması söz konusu değildir. Seferden alıkonmasına sebep olmayan ihtiyati tedbir kararları bakımından ise bu ihtiyati tedbirin zarara sebep olup olmamasına göre taşıyanın bu düzenlemeye başvurup başvuramayacağı belirlenebilir. Buna göre bu ihtiyati tedbirin zarara sebep olduğu durumlarda taşıyan TTK m. 1182/1-c'ye dayanarak sorumluluktan kurtulabilecek; zarara sebebiyet vermesinin mümkün olmadığı hallerde ise bu hükme dayanamayacaktır. Örneğin, hacizli geminin üçüncü kişilere devrini engellemek için alınacak bir ihtiyati tedbir geminin seferini etkilemeyecek, bu sebeple eşya üzerinde bir zarar doğmayacaktır. Taşıyan, böyle bir tedbirin varlığını öne sürerek ortaya çıkan zarardan sorumlu olmadığı iddia edemeyecektir.

2.3.3.1.3.2. Eşyaya İlişkin Mahkeme Kararları

Cebri icra yolu ile gemiye değil de içinde taşınacak ya da taşınmakta olan eşyaya ilişkin birtakım geçici hukuki korumaların veya icrai faaliyetlerin söz konusu olması mümkündür. Bu hallerde de tıpkı gemiye ilişkin mahkeme kararlarında olduğu gibi kusuru olmayan taşıyan, TTK m. 1182/1-c gereğince eşyanın uğradığı zarardan ve teslimdeki gecikmeden sorumlu olmayacaktır. Fakat bu halde evvela geminin içindeki eşyayı ayırmak gerekmektedir. Zira icrai faaliyet neticesinde ortaya çıkan zarar, el

⁶²⁴ Mehmet Ali Aksoy, “Gemilerin İhtiyati Haczi”, *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*, 123 (2016): 262. <http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/m2016-123-1562>

⁶²⁵ Aksoy, “Gemilerin İhtiyati Haczi”, 260. Deniz alacakları bakımından sadece gemilerin ihtiyati tedbir yolunun kapatıldığı, bu alacaklar bakımından gemileri konu almayacak şekilde ihtiyati tedbir yolunun kullanılabileceği yönünde bkz. Aksoy, “Gemilerin İhtiyati Haczi”, 262.

⁶²⁶ Barış Peker, “Türk Hukukunda Gemilerin İhtiyati Haczi”, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi, 2010), 71; Aksoy, “Gemilerin İhtiyati Haczi”, 262-263.

konulan eşyada olabileceği gibi gemide taşınan diğer eşyalar üzerinde de meydana gelmiş olabilir. Bu ayrım her ne kadar taşıyanın sorumluluğu etkilemese de tazminat hukuku bakımından sorumluluğun tespitinde önemlidir.⁶²⁷

Taşıyanın sebep olmadığı bir nedenden ötürü el konulan eşyada meydana gelen zıya, hasar ve teslimdeki gecikmeden kaynaklı zararlarda taşıyan bu sebeple ortaya çıkan zararlardan sorumlu değildir.⁶²⁸ Benzer şekilde aynı anda gemide taşınan diğer eşyaların, yürütülen cebri icra faaliyeti nedeniyle zarara uğradığı ya da bu sebeple teslimin gecikmesinden kaynaklı zararların ortaya çıktığı hallerde taşıyan bu zararlardan da sorumlu olmayacaktır.⁶²⁹ Fakat her iki halde de taşıyanın şahsi borcu gibi sebeplerle gemiye ve içindeki eşyalara el konulduğu, yani taşıyanın kusurunun bulunduğu hallerde, durumun yükü ilgili tarafından ispat edilmesiyle bu karine çürütülmüş olur ve taşıyan meydana gelen zararlardan sorumlu olur.⁶³⁰

2.3.3.1.4. Grev, Lokavt Veya Diğer Çalışma Engelleri

TTK m. 1182/1-d düzenlemesi, grev, lokavt ve diğer çalışma engellerinden kaynaklanan zıya, hasar ve teslimdeki gecikmelerin sebep olduğu zararlarda, taşıyanın sorumlu olmayacağını ortaya koymuştur. 6356 Sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunun 58/1. maddesinde grev “*işçilerin, topluca çalışmamak suretiyle işyerinde faaliyeti durdurmak veya işin niteliğine göre önemli ölçüde aksatmak amacıyla, aralarında anlaşarak veya bir kuruluşun aynı amaçla topluca çalışmamaları için verdiği karara uyarak işi bırakmaları*” olarak tanımlanmıştır. Aynı Kanunun 59/1. maddesinde ise lokavt “*İşyerinde faaliyetin tamamen durmasına neden olacak tarzda, işveren veya işveren vekili tarafından kendi kararıyla veya bir kuruluşun verdiği karara uyarak, işçilerin topluca işten uzaklaştırılması*” olarak tanımlanmıştır. Diğer çalışma engellerinin ne olduğuna dair adı geçen Kanunda bir düzenleme olmasa da doktrinde bu haller, grev ve lokavtın dışında kalan ve daha geçici nitelikte olan haller olarak

⁶²⁷ Çünkü el konulan yükte meydana gelen zıya, hasar ve teslimdeki gecikmeler sebebiyle yükü ilgilinin, şartların varlığı ile beraber dava hakkını kullanabileceği kişiler daha sınırlıdır. Yani, bu halde yükü ilgili, taşıyan ya da haksız yere cebri icra yolunu kullanan kimselere karşı tazminat hakkını kullanabilecekken el konulan yükün dışındaki eşyalar bakımından diğer yükü ilgililer ise el konulan eşyanın yükü ilgisine de bu dava hakkını yöneltebilecektir.

⁶²⁸ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 88; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 180.

⁶²⁹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 88; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 180.

⁶³⁰ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 88; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 180.

açıklanmıştır.⁶³¹ Gemide çalışacak yeterli sayıda işçinin olmaması, gemi adamlarının mevcut bir saldırı dolayısıyla yolculuğa çıkmayı reddetmeleri gibi örnekler grev ve lokavtın dışında kalan fakat yine de taşıyanın sorumluluğunu etkileyen diğer çalışma engeli niteliğinde sayılabilecek durumlara örnek verilebilir.⁶³² Grev, lokavt ve çalışma engellerinin taşıyanı sorumluluktan kurtarması için bu durumun sadece gemi adamları üzerinde olması gerekmez. Bunun yanında liman çalışanları gibi taşıyanın adamı sayılacak kimseler üzerinde gerçekleşen bu şekildeki engeller de taşıyanı sorumluluktan kurtaracaktır.⁶³³

Grev, lokavt ve diğer çalışma engelleri içinde yer alan bir durumun, TTK m. 1182/1-d niteliğinde olabilmesi için evvela dolaysız olarak geminin yükleme ve boşaltma işlemlerini engellemesi gerekir.⁶³⁴ Yani grev, lokavt veya çalışma engeli olarak anılan durumların zarara direk etki etmesi taşıyanı sorumluluktan kurtarması için gerekmektedir.⁶³⁵ Bunun yanında taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için bölgedeki tüm işçilerin eylemlere katılması gerekmemekte; eylemin, sözleşmenin ifasını önemli bir şekilde engellemesi yeterli görülmektedir.⁶³⁶ Bu hallerin dolaylı olması halinde ise taşıyan, sayılan sebepleri öne sürerek sorumluluktan kurtulamamaktadır.⁶³⁷ Bunun yanında grev, lokavt ve diğer çalışma engellerinin muhtemel sorumsuzluk halleri niteliğinde sayılabilmesi için eşyada zıya, hasar ya da teslimde gecikme meydana gelerek ortaya bir zarar çıkmalıdır.⁶³⁸ Bu anlamda bahsi geçen engeller

⁶³¹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 91.

⁶³² Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 446-447; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 91-92; Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 252, dipnot 274; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 110, dipnot 169; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 114.

⁶³³ Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 210.

⁶³⁴ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 92; Güner, “Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu”, 142. Kanaatimizce grev, lokavt ve çalışma engeli sadece yükleme ve boşaltma işlemlerini değil, yolculuğun tamamında sözleşmenin ifasını engelleyebilecek nitelikte olabilir. Örneğin, yolculuğun devamı sırasında, gemi adamlarının greve başvurusu sebebiyle, düzenli olarak havalandırılması gereken bir eşya havalandırılmaz ve bu sebeple zarar meydana gelirse, taşıyan yine bu maddeden yararlanabilecektir. Benzer şekilde grevin, meydana gelen zarara doğrudan neden olması gerektiği yönünde bkz. Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 181. Grev, lokavt ve diğer çalışma engelinin sorumsuzluk hali olarak nitelendirilmesinin sözleşmenin ifasına önemli bir engel çıkarması gerektiği yönünde bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 227.

⁶³⁵ Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 210.

⁶³⁶ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 227; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 93; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 181.

⁶³⁷ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 92. İşçilerin kolera endişesi ile iş başı yapmaması, kömür madenlerinde gerçekleşen grev sonucunda limanda meydana gelen yığılmalar neticesinde zarar ortaya çıkması gibi hallerde taşıyanın zarardan sorumlu tutulduğuna dair mahkeme kararları için ayrıca bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 92. Fakat yazar, grevin dolaylı bir şekilde zıya veya hasara sebep olması halinde dahi taşıyanın sorumluluktan kurtulması gerektiğini, gecikme halinde ise eBK’nın uygulanacağını öne sürmektedir (bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 93).

⁶³⁸ Bu zararın ekonomik değer kayıpları gibi zararlar olamayacağı yönünde bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 93.

nedeniyle ortaya çıkan her zarar veya gecikme durumunda taşıyanın sorumluluğunun ortadan kalkmayacağı söylenebilir.

Grev, lokavt ya da diğer çalışma engellerinin taşıyanı sorumluluktan kurtarması için taşıyanın sayılan hadiselerin meydana gelmesinde kusurunun olmaması gerekir.⁶³⁹ Taşıyanın, bu hallerin ortaya çıkışında doğrudan kast veya ihmalinin söz konusu olduğu hallerde TTK m. 1182/1-d uygulanamayacağından taşıyanın ya da adamlarının kusurlu fiilinin ispatı halinde, taşıyan meydana gelen zarardan sorumlu olacaktır.⁶⁴⁰ Örneğin, navlun sözleşmesi yapılmadan önce taşıyan, gemi adamlarının ödemelerini yapmayarak greve neden olmuş ve buna rağmen sözleşmeyi akdederek taşınan eşya zıya uğramasına sebebiyet vermiş ise TTK m. 1182/1-d düzenlenmesinden yararlanamaz. Bunun yanında taşıyanın, bu düzenlemeden yararlanmak maksadıyla eylemleri teşvik etmesi, eylemleri sona erdirmeye imkanı olmasına rağmen bunu yapmaması, eylemleri sona erdirmek için gerekli çabayı göstermemesi hallerinde de taşıyan meydana gelen zararları karşılamakla yükümlüdür.⁶⁴¹ Fakat taşıyanın kusurunun olmadığı bir nedenden dolayı grev riskinin mevcut olduğu bir halde, taşıyan navlun sözleşmesini akdeder ve yolculuk başladıktan sonra grev meydana gelir ise bu halde taşıyan, meydana gelen zarar ve gecikmeden sorumlu olmayacaktır.⁶⁴²

Grev, lokavt ya da diğer çalışma engellerinin varlığı taşıyana, eşyanın korunması için birtakım yükümlülükler yükleyebilecektir. Örneğin, boşaltma limanında meydana gelen grev sebebiyle eşyaların anlaşılan sürede boşaltılamadığı ve bir süre daha gemide muhafaza edilmek zorunda kaldığı bir halde, taşıyanın eşya üzerindeki özen yükümlülüğü bu süre zarfında da devam etmektedir.⁶⁴³ Benzer şekilde boşaltmanın gerçekleştirilemeyerek eşyanın daha uzun süre gemide kaldığı bir durumda, taşıyan eldeki imkanlar doğrultusunda eşyanın zarara uğramaması ya da zararın artmaması için gerekli tedbirleri almalıdır. Aksi takdirde kendi kusurları sebebiyle ortaya çıkan kısım için sorumluluğu gündeme gelebilecektir.

⁶³⁹ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 447; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 227; Kender, “Taşıyanın Sorumluluğu”, 131; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 93; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 93; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 114. Bu anlamda grev, lokavt ve diğer çalışma engellerinin doğal risk kategorisinde olduğuna dair bkz. Tekil, *Deniz Hukukuna Giriş*, 117.

⁶⁴⁰ Kender, “Taşıyanın Sorumluluğu”, 131.

⁶⁴¹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 93-94; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 181. Doktrinde, Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 3.12.1979 tarihli kararına binaen ancak yasal olmayan grevlerin mücbir sebep niteliğinde olduğu, yasal grevlerin ise bu minvalde sayılmayacağı belirtilmiştir (bkz. Kender, “Taşıyanın Sorumluluğu”, 131, Yargıtay 11. HD. 03.12.1979 T. 1979/5533 E. 1979/5488 K. www.corpus.com 31.01.2022). Grev ile meydana gelen zarar arasında uygun illiyet bağının var olmadığı hallerde de taşıyanın sorumluluğunun devam edeceği yönünde bkz. Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 114.

⁶⁴² Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 93; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 93.

⁶⁴³ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 94.

Bunun yanında grev, lokavt ya da diğer çalışma engelleri nedeniyle eşyanın boşaltılmadığı hallerde taşıyan, durumu yükle ilgililere bildirmelidir. Bu halde ise taraflar, ortaya çıkabilecek masraf ve ekonomik faktörleri göz önüne alarak eşyanın uygun bir limanda boşaltması veya taşıyanın zararı önlemek ya da azaltmak hususunda başka tedbirler alması konusunda anlaşabilirler.⁶⁴⁴ Bu yüzden, yükle ilgiliye haber edilmeksizin, grev olduğu bilinen bir limana uğranarak teslimin gecikmesine ve bu sebeple zararın ortaya çıkmasına sebebiyet veren taşıyanın sorumluluğu gündeme gelebilecektir.⁶⁴⁵

2.3.3.2. Yükle İlgilinin Neden Olduğu Sorumsuzluk Halleri

Kural olarak taşıyan, kusur sorumluluğu şümulünde meydana gelen zıya, hasar ve teslimdeki gecikmeden sorumlu iken TTK m. 1182/1-e,g ve h bentlerinde düzenlenen ve yükle ilgilinin davranışlarından kaynaklanan sonuçlardan sorumlu değildir. Bu haller de tıpkı diğer sorumsuzluk halleri gibi şartların sağlanması ile beraber taşıyanı ortaya çıkan zıya, hasar ve teslimdeki gecikmelerden kaynaklanan zararları tazmin yükümlülüğünden kurtarır.

2.3.3.2.1. Yükleten, Taşıtan ve Eşyanın Maliki ile Bunların Temsilcilerinin ve Adamlarının Fiil veya İhmalleri

Kanun Koyucu, taşıma sözleşmesi çerçevesinde taşıtan ve yükletene de birtakım yükümlülükler yüklemiştir. Bu yükümlülüklerden biri de taşıyana, eşya hakkında tam ve doğru beyanda bulunma yükümlülüğüdür ve bu yükümlülüğün ihlali ortaya çıkan zarara kimin katlanacağını belirlenmesinde önemlidir.⁶⁴⁶ Taşıyan, TTK m. 1182/1-e gereği, yükletenin, taşıtanın, eşyanın malikinin ve bu kimselerin temsilci ve adamlarının fiil veya ihmallerinin neden olduğu zıya, hasar ve teslimdeki gecikmelerden sorumlu değildir. Her ne kadar TTK m. 1182/1-g ve h bentlerinde yer alan sorumsuzluk halleri de yükle ilgilinin fiil ve ihmallerinden kaynaklansa da bu bentte yer alan fiil ve ihmaller, eşyanın cinsi, niteliği veya değerinin koniementoda yanlış gösterilmesinden kaynaklanan zararları

⁶⁴⁴ Koniemento ile boşaltma limanı olarak belirlenen limanda, grev, lokavt ve çalışma engelini söz konusu olması halinde eşyanın, en uygun limana boşaltılması hususunda düzenleme yapılmasının mümkün olduğu ve bu halde boşaltmanın yapılabilmesi için masraflar ve ekonomik faktörler göz önüne alınarak yükle ilgililer için uygun liman belirleneceği yönünde bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 94. Kanaatimizce uygunluğun sadece yükle ilgili bakımından değil, gemi ve taşıyan diğer eşyalar bakımından taşıyan için de aranması gerekmektedir.

⁶⁴⁵ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 224, dipnot 659.

⁶⁴⁶ Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 253.

karşılacaktır.⁶⁴⁷ Bu düzenleme ile kötü niyetli yükle ilgiliye bir yaptırım öngörülerek yanlış beyanlarından kaynaklanan zararlar kendisine yüklenmiş ve taşıyan, yükün nitelik ve değerini de göz önüne alarak tedbir planı yapmaya yönlendirilmiştir.⁶⁴⁸

Yükle ilgililerin malın cins ve niteliğini olduğundan farklı gösterdikleri durumlarda taşıyan ve adamları, eşyanın mevcut durumundan haberdar olmadıkları için eşyayı gerekli şartları sağlamayan veya yanında bulunmaması gereken eşyaların bulunduğu bir ambara istifleyebilirler ya da eşyaya, onun cins ve niteliğinden kaynaklanan gerekli özeni gösteremeyebilirler.⁶⁴⁹ Bu hallerde yükle ilgilinin kusuru söz konusu olduğu için meydana gelen zararlardan taşıyan sorumlu değildir.

Bunun yanında yükleme ve istif işlemlerinin yükleten veya taşıtan tarafından yapıldığı hallerde, zararın bu sebeple ortaya çıkması halleri de taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldırır niteliktedir.⁶⁵⁰ Örneğin, taşıyanın haberi olmaksızın, yükletenin kaçak veya tehlikeli eşyayı gemiye yükleyerek zıya ve hasarın ortaya çıkışına veya teslimin gecikmesine sebep olduğu durumlar da bu bent kapsamında değerlendirilecektir.⁶⁵¹

⁶⁴⁷ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 228; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 96; Sözer, *Ders Kitabı*, 559; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 210-211; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 110, dipnot 170. Bendin eşya ile ilgili yanıltıcı beyanları düzenlediğine dair benzer görüş için bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 225, dipnot 660. Bunun yanında yükün değerinin olduğundan düşük veya yüksek belirtilmesinin de aynı şekilde yorumlanacağı, fakat bu halde gerçek değer ile yanlış bildirilen değer arasında hatırı sayılı bir fark olması gerektiği yönünde bkz. Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 182. 6102 sayılı TTK m. 1186/5’e göre yükletenin eşyanın cins ve değerini kasten yanlış bildirimde bulunması halinde taşıyan, her halde eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin zıya ve hasar dolayısıyla sorumlu olmayacaktır. Bu hal her ne kadar zıya ve hasarı kapsasa da gecikme zararlarını dışarıda bırakır. Ayrıca yanlış bildirimin kasten olmasını aradığı için kasten olmayan yanlış bildirimlerde taşıyanı sorumluluktan kurtarmaz. Benzer şekilde sadece yükletenden bahsedildiği için taşıtan ve bunların temsilci ve adamlarının yapmış olduğu yanlış bildirimlerde bu düzenleme hüküm ifade etmeyecektir. TTK m. 1186/5 ile TTK m. 1182/1-e bendi arasındaki farklar için ayrıca bkz. Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 115.

⁶⁴⁸ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 228-229; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 97.

⁶⁴⁹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 96; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 211; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 182.

⁶⁵⁰ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 448; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 228; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 225, dipnot 660; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 183. Bu halde dahi kaptanın nezaret yükümlülüğünün söz konusu olduğu ve bunun ihmalinin taşıyanın sorumluluğunu gerektirebileceği yönünde bkz. Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 115. TTK m. 1182/1-e’nin konteyner taşımacılığı için de geçerli olduğu fakat özellikle mühürlü konteyner bakımından sadece mührün bozulmamış olmasının taşıyanı sorumluluktan kurtarmaya yetmeyeceği yönünde bkz. Nihal Koşer, “Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Konteynere Uygulanacak Hukuki Rejim”, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, (Ankara Üniversitesi, 2015), 90-91.

⁶⁵¹ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 92. Taşıtan ve yükletenin, harp kaçağı eşyayı ya da ithali, ihracı veya transit olarak geçirilmesi yasaklanmış eşyayı yüklediği veya yükleme sırasında hüküm ifade eden mevzuata aykırı hareket ettiği haller bu kapsamda değerlendirilir ve TTK m. 1182-e düzenlemesi gündeme gelebilir (Bkz. Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 253-254).

Taşıyanın haberi olmaksızın kaçak veya tehlikeli eşya taşınmasına sebep olan taşıtan veya yükleten, bu sebeple ortaya çıkacak zararlar bakımından taşıyana karşı sorumludur; gemide taşınan eşyalar bakımından ise ancak kusurları var ise sorumlu tutulabilecektir.⁶⁵² Fakat kanaatimizce bu halde dahi taşıyan, kendisine yüklenebilecek bir kusur bulunmadığı için diğer zarar görenler bakımından da TTK m. 1182/1-e düzenlemesine dayanabilecektir.⁶⁵³ Zira yükleten veya taşıtanın fiillerinden kaynaklanan bu hal muhtemel sorumsuzluk hali niteliğindedir ve taşıyanı sorumluluktan kurtarır.

Taşıyanın, yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri dolayısıyla meydana gelen zarar ve teslimdeki gecikmelerden sorumlu olmaması için eşyaya özen gösterme yükümlülüğünü yerine getirmesi ve söz konusu fiil ve ihmalin yükle ilgili tarafından biliniyor olması gerekmektedir.⁶⁵⁴ Yükle ilgilinin de bu durumu bilmediği varsayımında ise taşıyan ve tacir olan yükle ilgili bakımından TTK m. 18/2, tacir olmayan yükle ilgililer bakımından ise TMK m. 2 gündeme gelecektir. Bu anlamda, yükle ilgilinin kast veya ihmalinin olmadığı bir durumda, meydana gelen zarar ve teslimdeki gecikme bakımından taşıyanın, konişmentoda yer alan tüm kayıtları bildiği varsayıldığından konişmentoda yer alan kayıtlar bakımından sorumluluğu gündeme gelebilecektir. Fakat konişmentoda yer almayan ve taşıyanın bilmediği veya bilmesi gerekmediği durumlar bakımından ise artık taşıyanın sorumluluğundan bahsetmek mümkün olmayacaktır.

2.3.3.2.2. Ambalajın Yetersizliği

Taşıyan, eşyanın taşınması sırasında gerekli dikkat ve özeni göstermekle mükelleftir. Malın cins ve niteliğinden kaynaklı olarak ambalajlı olarak ya da kendisine özgü özel bir ambalaj ile taşınması gerekirken, yükle ilgilinin buna riayet etmeden malı taşınmak üzere teslim etmesi yükle ilgilinin fiil ve ihmalleri kapsamındadır.⁶⁵⁵ Böyle bir

⁶⁵² Böyle bir hal sebebiyle gemide taşınan diğer eşyaların zıya veya hasara uğraması ya da teslimlerinin gecikmesi gündeme gelir ve ortaya bir zarar çıkarsa taşıtan veya yükleten kusuru nispetinde diğer zarar görenlere karşı da sorumlu olurlar (Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 254). Kaçak veya tehlikeli nitelikteki eşyanın taşınması sebebi ile meydana gelen zarar, bu eşyanın üzerinde ortaya çıkarsa kanaatimizce taşıyan bu zarardan sorumlu değildir; fakat bundan bağımsız olarak taşıyanın sorumlu olduğu bir eylem neticesinde bu nitelikteki eşya üzerinde bir zararın doğması halinde ise taşıyanın kusur sorumluluğu gündeme gelebilecektir. Yani eşyanın kaçak ya da tehlikeli nitelikte olması taşıyanın kusur sorumluluğunu ortadan kaldırmayacaktır.

⁶⁵³ Aksi yönde bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 225, dipnot 660.

⁶⁵⁴ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 92.

⁶⁵⁵ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 99; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 212. Ambalaj ile içerisine yerleştirilen, konan veya sarılan eşyayı, dış etkenlerden gelecek zararlara karşı koruyan,

sebeple ortaya çıkacak zarar ise yükle ilgilinin neden olduğu sorumsuzluk hallerinden olduğu için yükle ilgilinin kusuru ile yakından alakalıdır.⁶⁵⁶ Yükle ilgilinin bu nitelikteki kusur veya ihmali TTK m. 1182/1-g düzenlemesine taşıyanı sorumluluktan kurtarmaktadır.

Taşıyanın, TTK m. 1182/1-g düzenlemesine dayanabilmesi için ilk olarak ambalajlanmış bir eşya olmalı ve ikinci olarak söz konusu zarar, yeterli bir ambalajlama ile bertaraf edilebilecek nitelikte olmalıdır.⁶⁵⁷ Yeterli bir ambalajlamadan kasıt, eşyanın taşınmaya uygun bir hale sokulması, paketlenmesi, sarılması gibi faaliyetlerle koruma altına alınmasıdır.⁶⁵⁸ Bu anlamda konteyner ve koli gibi kavramların yeterli ambalajlama sayılıp sayılmayacağını incelemek gerekir. Konteyner ve palet benzeri taşıma gereçleri, eşyayı bir araya getiren, birçok kez aynı amaçla kullanıma elverişli olan ve yükleme, boşaltma, istif gibi taşıma işlemlerinde kullanılabilen, yüklenmiş durumuyla birim yük niteliğinde olan ve ekonomik değer taşıyan araçları ifade eder.⁶⁵⁹ Bunun yanında ambalajlama bakımından LCL konteyner, TTK m. 1182/1-g anlamında ambalaj değilken FCL konteyner, bu bent anlamında ambalaj olarak değerlendirilir.⁶⁶⁰ Fakat konteyner

bunun yanında içindeki eşyanın dışarıya tesirini engelleyen zarf, kap, koli gibi araçlar kastedilirken ambalajlama ile eşyanın bu nitelikteki araca konması yahut sarılması eylemi kastedilmektedir (bkz. Koşer, “Konteyner Taşımacılığı”, 96).

⁶⁵⁶ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 228; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 96; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 185.

⁶⁵⁷ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 226, dipnot 664. Eşyanın ambalajlanmadan teslim edildiği hallerin de bu kategoride yer aldığına dair aksi görüş için bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 228; Sözer, *Ders Kitabı*, 559; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 185.

⁶⁵⁸ Ambalajlama ile eşyanın, tamamen sarılmış olması, eşyanın tamamen paketlenmiş olması gerektiği yönünde bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 96. Buna ek olarak değişik tür araçlarla yapılacak taşımalarda ambalajın aktarmaya uygun şekilde olması gerektiği yönünde bkz. Burak Adıgüzel, *Karayollarında Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu*, (Ankara: Adalet Yayınları, Genişletilmiş 2. Baskı, 2012), 170.

⁶⁵⁹ Hepgülerler, *Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, 19; Örsel, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 69.

⁶⁶⁰ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 226, dipnot 664. LCL konteyner geminin ambarı gibi değerlendirildiği, FCL konteyner ise gemi ambarından ziyade ambalaj niteliğinde olduğu yönünde Hepgülerler, *Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, 26, dipnot 39. Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin, 27.06.2019 tarihli, 2018/3460 E., 2019/4978 K. sayılı ilamında da “...taşıma belgesinde FCL/FCL ibarelerine yer verilip taşımanın konteynerin yükleten tarafından tamamen doldurulduktan sonra taşıyana mühürlü durumda teslim edilmiş olduğunun anlaşıldığı, bu durumda taşıyanın mühürlenmiş olan konteyneri açarak konteyner içindeki istifleme ve kontrol yükümlülüğünün bulunmadığı, her ne kadar ekspertiz raporunda konteynerin belli bir yükseklikte ve zemine hızlıca bırakılması veya benzeri ani ve sert biçimde maruz kalması suretiyle konteyner içinde istif edilmiş emtianın ezilmesi - çizilmesi sonucu meydana gelmiş olabileceği kanısına varıldığı belirtilmiş ise de dosyaya ibraz edilen bilirkişi raporunda, dosyadaki mevcut belge ve fotoğraflardan konteynerin dış kısmında aldığı bir darbe sonucu konteyner içine doğru oluşan bir çökme görülmeyp aksine dışa doğru ombilasyon oluştuğu ve hasarın paletler içi istifleme ve sabitleme kaynaklı

içinde sabitleme, sıkıştırma ve diğer koruma faaliyetleri bakımından sorumluluk yine yükü ilgilinin üzerinde olduğundan eşyanın konteyner içinde zarar görmeyecek şekilde teslimi gerekmektedir.⁶⁶¹ Koli ise denizcilik çevrelerince eşyanın özelliğine göre değişmekle beraber, eşyanın tamamını çepeçevre örtmese dahi, taşıma sırasında eşyayı belirli ölçüde muhafaza edecek şekilde eşyanın bir bütün teşkil edebilmesi için yeterli kabul edilen bir koruma içine alınmasıdır.⁶⁶² Bu anlamda yeterli bir koruma sağlayamayacak muhafaza işlemi koli niteliğinde olmayacağından taşıyanın sorumsuzluğu gündeme gelebilecektir.⁶⁶³

TTK m. 1182/1-g kapsamında ambalajın yeterli olup olmadığı ise ambalajın, deniz taşımacılığının barındırdığı olağan tehlikelere karşı eşyayı korumaya elverişli olup olmadığına bakılarak belirlenir.⁶⁶⁴ Ambalajın yeterli olup olmadığının tespitinde taşınan eşyanın cins ve niteliği, yolun uzunluğu ve durumu, hava şartları gibi unsurlar da dikkate alınmalıdır.⁶⁶⁵ Eşyanın yolculuğun şartlarına ve ticari teamüllere uygun olarak ambalajlandığı hallerde ambalaj yetersizliğinden söz edilemez.⁶⁶⁶ Doktrinde ve çeşitli ülke kararlarında benimsendiğine göre eşyanın ambalajının deniz taşıması bakımından yeterli, fakat hırsızlığa müsait bir nitelikte olduğu hallerde ise taşıyan hırsızlık eylemi neticesinde ortaya çıkan zarardan sorumludur.⁶⁶⁷

olduğunun tespit edildiği, konteyner içi yükleme ve istifin taşıtan tarafından yapıldığı ve konteyner içi yüklemenin piyasadaki uygulama ile teamüllere uygun olmadığı kanaatine varıldığı...” belirtilerek TTK 1182/1-e bendi uyarınca konteyner içi yüklemelerden kaynaklı zararlardan taşıyanın sorumlu tutulamayacağına ilişkin Bölge Adliye Mahkemesinin vermiş olduğu kararı onamıştır (Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 27.06.2019 T., 2018/3460 E., 2019/4978 K., <https://karararama.yargitay.gov.tr/-Yargitay/BilgiBankasi/IstemciWeb/> 13.12.2021).

⁶⁶¹ Kara taşıtları ile yapılan taşımalarda benzer yorum için bkz. Adıgüzel, *Taşıyıcının Sorumluluğu*, 170.

⁶⁶² Ek olarak, koliden bahsedebilmek için eşyanın hacim ve ağırlığının önemli olmadığı, dökme yükün bütün olarak koli kabul edilmeyeceği fakat sandık, fiç, varil, çuval ile taşınan yüklerin koli niteliğinde olabileceği, kabın kendisinin taşıma eşyası olduğu ve kolilemenin yükü ilgili tarafından yapılması gerektiği aksi halde taşıyan tarafından yapılan muhafaza işleminin koli sayılmayacağı yönünde bkz. Ergon Çetingil, “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”, *İçinde Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu*, Editör Ayhan Menekşe, (Ankara: Sevinç Matbaası, 1984), 139-140.

⁶⁶³ Çetingil, “Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu”, 40.

⁶⁶⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 160, dipnot 93; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 226, dipnot 664; Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 162; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 110, dipnot 172; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 118-119.

⁶⁶⁵ Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 212.

⁶⁶⁶ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 97.

⁶⁶⁷ Görüşü benimseyen yazarlar ve kararlar için bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 101-102.

Yetersiz ambalajlama dolayısıyla meydana gelen zararlar bakımından taşıyanın sorumsuzluğunun gündeme gelebilmesi, taşıyan veya adamlarının kusurunun olmamasına bağlıdır.⁶⁶⁸ Bunun yanında, düzenlenen konişmentoda, yetersiz ambalajlamaya ilişkin bir kayıt bulunmayan hallerde, taşıyan, gözle görülebilecek eksikliklerden kaynaklanan zararlar bakımından bu düzenlemeden yararlanamaz.⁶⁶⁹ Fakat gözle görülemeyen yetersizlikler TTK m. 1182/1-g düzenlemesi kapsamında yer aldığından taşıyan, gerekli dikkat ve özeni gösterse dahi bu yetersizlikleri tespit edemeyeceğı için sorumluluktan kurtulacaktır.⁶⁷⁰

Taşıyanın, ambalajlanarak kendisine teslim edilmiş eşya hakkında ambalajın yeterli olup olmadığını tespit etme yükümü yoktur. Zaten taşıyanın göstermek zorunda olduğu dikkat ve özen yükümlülüğü kendisine böyle bir sorumluluk yüklememektedir. Taşıyan gözle görülebilecek bir yetersizliğı fark ettiğı zaman konişmentoda bu durumu kayıt altına alacaktır. Gözle görülemeyen durumlarda ise bu durumu tespit yükümü olmadığından zarara katlanmak zorunda değildir. Örneğın, taşıyan, tahta sandıklara yerleştirilerek kendisine teslim edilen değerli hediyeelik eşyaların bu sandıklara konmadan önce köpük kauçuk gibi içten destek sağlayacak bir önlem ile korunma altına alınıp alınmadığını araştırmak zorunda değildir. Fakat bu tahta sandıkların kırık olduğu ve bu halin eşyanın taşınması bakımından zarar doğuracağı yolculuk başlamadan istif aşamasında tespit edilir ve bu durum konişmentoda kayda alınmazsa taşıyan, TTK m. 1182/1-g düzenlemesinden yararlanamayacaktır.⁶⁷¹

Bunun yanında ambalaj yetersizliğinin, gemide taşınan diğere eşyalara zarar vermesi halinde ise taşıyanın dikkat ve özen yükümlülüğünü yerine getirip getirmediğıne bakılır. Taşıyan, TTK m. 1178 gereğı eşyanın yükletilmesi, istif, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermiş lakin ambalaj yetersizliğı sefer sonuna kadar fark edilmemiş ise diğere eşyalarda meydana gelen zarardan sorumlu olmayacaktır.⁶⁷² Buna karşı ambalajın yetersizliğı sefer devam ederken bir şekilde fark edilmiş ancak buna karşı önlem alınma imkanı olmasına rağmen bu

⁶⁶⁸ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 228; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliğı”, 100, dipnot 153.

⁶⁶⁹ Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 212; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 119.

⁶⁷⁰ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliğı”, 99.

⁶⁷¹ Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyayı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğı*, 186.

⁶⁷² Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliğı”, 101.

önlemler alınmamış ise taşıyan gereken özeni göstermediği için zarardan sorumlu olacaktır.⁶⁷³ Ambalaj yetersizliğinin seferin devamında anlaşıldığı fakat önlem alma imkanının bulunmadığı hallerde ise taşıyanın kusurundan söz edilemeyeceği için meydana gelen zarar bakımından taşıyanın sorumluluğundan söz edilemeyecektir.⁶⁷⁴

2.3.3.2.3. İşaretlerin Yetersizliği

Eşyanın işaretlenmesi, yük ile ilgili tarafından yapılan ve taşınacak eşyanın diğer eşyalardan ayrılabilmesi ve eşyanın aidiyetinin belirlenebilmesi için geometrik şekil, baş harf, logo gibi birtakım sembollerin ambalaj üzerinde yer almasıdır.⁶⁷⁵ Bu işaretleme, eşyanın kendisinde veya ambalajında yer alabilir; istenen şekilde yapılabilir.⁶⁷⁶ Eşyanın işaretlenmesi ile eşya diğerlerinden ayırt edilerek hangi malın kime ait olduğu tespit edilmekte, teslimat sırasında bu işaretlerden yararlanılmakta, eşyanın gemide konması gereken yer ve yükleme-boşaltma için söz konusu olacak gereklilikler tespit edilmektedir.⁶⁷⁷

İşaretlerin yetersiz olduğu her durum taşıyanı sorumluluktan kurtarmamaktadır. İşaretlerin yanlış olması, gerçeği yansıtmaması, konişmentoda yer alan kayıtlardan farklı olması hadiselerinde ise taşıyan bu sebeple meydana gelen zararlardan ve gecikmelerden sorumludur.⁶⁷⁸ Zira taşıyan, eşya teslim alındığında gerekli özen ve dikkati göstererek görünebilecek, dışardan bakış ile tespit edilen yanlışlıkları konişmentoya kayıt edecektir.

TTK m. 1182/1-h bendinde düzenlenen sorumsuzluk hali, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığında sağlam bir şekilde işaretlendiği fakat sonradan bu işaretlerin nem, deniz suyu, aşınma gibi dış etkenlerle silindiği yahut fark edilmez hale geldiği durumlardan kaynaklanan zararları kapsamaktadır.⁶⁷⁹ Bu anlamda yeterli bir

⁶⁷³ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 101; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 119.

⁶⁷⁴ Bu zararlardan taşıyanın sorumlu olacağına dair görüş için bkz. Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 212-213.

⁶⁷⁵ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 98; Koşer, “Konteyner Taşımacılığı”, 98.

⁶⁷⁶ Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 213.

⁶⁷⁷ Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 213.

⁶⁷⁸ İşaretlerin yetersizliğinin farklı bir kavram olduğu yönünde bkz. Koşer, “Konteyner Taşımacılığı”, 99. Zira konişmento, taşıyanın veya onu temsil eden bir kimsenin düzenlediği ve burada yer alan kayıtların doğruluğunu kabul ettiği bir denizde taşıma senedidir (bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 103).

⁶⁷⁹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 103. Zira yolculuk öncesinde kolaylıkla görünebilen nitelikteki yetersizliklerde taşıyan, eşyayı bu şekilde kabul ettiği ve durumu konişmento ile kayıt altına almadığı için sorumluluktan kurtulamayacaktır. Buna karşın temiz konişmento düzenlenen taşımalarda, taşıyanın TTK m. 1181/1-h düzenlemesine dayanabilmesinin, yetersiz işaretleme haricen görünebilir nitelikte olmadığına ortaya koymasına bağlı olduğu yönünde bkz.

işaretlemeyen bahsedebilmek için işaretlerin yükleme sırasında eşyanın üzerinde bulunmasının yanında sefer boyunca dış faktörlerden etkilenmeyecek nitelikte yerleştirilmiş olması gerekir.⁶⁸⁰ Benzer şekilde işaretlemeyen istenen sonucun alınabilmesi için işaretin ambalaj üzerindeki yerinin bilinmesi ve kolayca seçilmesi gerekir.⁶⁸¹ Bununla beraber işaretlerin silinmesi, okunamayacak hale gelmesinde taşıyanın veya adamlarının kusurunun olmaması gerekir. Aksi halde taşıyanın sorumluluğu gündeme gelebilecektir. İşaretlerin yetersizliğinden kaynaklanan zıya ve hasar, genel olarak eşyanın tanımlanamaması ve bu sebeple olması gerekenden farklı tedbirlere maruz kalması ya da bu sebeple kaybolması hallerinde kendini gösterir. Örneğin, belli bir sıcaklık derecesinde taşınması gereken eşyalar, işaretlerin silinmesi sebebiyle diğer eşyalardan ayırt edilemez ve bu sebeple gerekli sıcaklık derecesine sahip ambarda taşınmayarak hasara uğrarsa, bu halin ortaya çıkışında kusuru olmayan taşıyan sorumluluktan kurtulur. Benzer şekilde işaretlerin yetersizliği sebebiyle eşyanın yanlış bir limanda boşaltılması hadisesinde de taşıyanın sorumluluğundan söz edilemeyecektir.⁶⁸²

2.3.3.3. Eşyaya İlişkin Sorumsuzluk Halleri

2.3.3.3.1. Hacim veya Tartı İtibarıyla Kendiliğinden Eksilme veya Eşyanın Gizli Ayıpları ya da Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği

Taşıma sözleşmesi çerçevesinde gemiye yüklenen eşyalar, yolculuğun devamı sırasında herhangi bir dış sebep olmadan eksilebilir. Bunun yanında yüklenen eşyanın gizli ayıplarından ya da eşyanın kendine has durumları nedeniyle taşınan eşyada zarar meydana gelebilir ya da sırf bu sebeplerden teslim gecikebilir. TTK m. 1182/1-f bendinde bu gibi hallerin taşıyanı sorumluluktan kurtaracağı düzenlenmiştir. Çoğu kez eşyaya ilişkin sorumsuzluk hallerinde zıya ve hasardan kaynaklı zararlardan bahsedilebilirken teslimde gecikmeden söz edilemez. Zira bu haller, eşyanın kendinden kaynaklanan zararları kapsamaktadır. Genellikle eşyanın kendiliğinden eksilmesi ya da gizli ayıbı sebebiyle bozulması hadisesi teslimin gecikmesine neden olmaz. Fakat bu halin geminin

Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 227, dipnot 665; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 120.

⁶⁸⁰ Sözer, *Ders Kitabı*, 560; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 120. Aksi halde taşıyanın sorumluluğunun ortadan kalkacağı yönünde bkz. Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyai, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 187.

⁶⁸¹ İşaretleme yapılırken dikkat edilecek hususlar için bkz. Seven, *Sorumluluk*, 65.

⁶⁸² Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 227, dipnot 665; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 110, dipnot 173; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 120.

rotasını değişmesini gerektirerek ya da limandan çıkmasına engel olarak yolculuğın uzamasına neden olduğu halde, teslimdeki gecikme zararları da bu kapsamda değerlendirilebilir.

2.3.3.3.1.1. Hacim veya Tartı İtibarıyla Kendiliğinden Eksilme

Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme, eşyanın doğal özelliğinden, kendi yapısından kaynaklanan veya mutad taşınma şeklinden kaynaklı olarak akma, kuruma, büzüşme gibi sebeplerle yükleme anında teslim alınan miktar ile boşaltma anında teslim edilen miktar arasında fark olmasıdır.⁶⁸³ Yolculukta, eşyanın cins ve niteliği itibarıyla kendisinden ileri gelen, dış bir etkiden kaynaklanmayan eksilmeleri ifade eden fire bu niteliktedir.⁶⁸⁴ Bu anlamda taşınan bazı eşyaların, kendiliğinden, belirli oranda buharlaşması ile ağırlık kaybetmesi ya da yükleme ve boşaltma esnasında birtakım eşyalarda meydana gelen eksilmeler de bu kapsamda değerlendirilmektedir.⁶⁸⁵ Fakat eşyada dökölme veya saçılma gibi sebeplerle meydana gelen azalmalar olağan bir özen ile ortadan kaldırılabilecek nitelikte ise fireden bahsedilemez.⁶⁸⁶ Uygulamada, bazı yükler bakımından fire değerlendirmesinin bir standart ile yapılabilmesi için belli oranlar tayin edilmiştir.⁶⁸⁷ Örneğin, petrol taşımacılığında % 5 oranında bir eksilme milletlerarası deniz ticareti teamüllerine göre fire kabul edilebilir sayılırken dökmeli ve torbalı yüklerde bu oran % 2 şeklinde değerlendirilmiştir.⁶⁸⁸ Yargıtay'ın 11. Hukuk Dairesi'nin 14.10.1985 tarihli, 5116 E. ve 5262 K. sayılı kararında da dökme halindeki sülfirik asidin %2 oranında fire vermesi teamülden sayılmıştır.⁶⁸⁹ Örneklerden de anlaşıldığı üzere makul

⁶⁸³ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 398, dipnot 529.

⁶⁸⁴ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 232; Adıgöznel, *Multimodal Taşımalar*, 211; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 115; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyayı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 183.

⁶⁸⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 160, dipnot 93a; Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 109; Sözer, *Ders Kitabı*, 559; Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 253.

⁶⁸⁶ Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 161.

⁶⁸⁷ Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 253; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyayı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 184.

⁶⁸⁸ Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 109.

⁶⁸⁹ "Mahkemece, bilirkişi raporuna dayanılarak söz konusu yükün gemi ile taşınması sırasında % 2 fire vereceğinin teamülden olduğu, buna göre noksan çıkan miktarın bu fire payı içerisinde kaldığı, davacının talep hakkı bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir." (Yargıtay 11. HD. 14.10.1985 T. 1985/5116 E., 1985/5262 K. <https://www.kazanci.com.tr/> 13.12.2021). Karar için bkz. Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 108; Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 253, dipnot 277. Fakat meydana gelen fire hadisesi, her halde taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldırmamaktadır. Örneğin, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 30.05.1983 tarihli, 2645 E. ve 2811 K. sayılı ilamında naylon torba ile taşınan suni gübre ve paletle ambalajlanmış ateş tuğlasında meydana gelen eksilmeler, kendiliğinden eksilme sayılmamıştır (Karar için bkz. Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel

görünen firenin taşıyanı sorumluluktan kurtaracak nitelikte olduğu, bu oranlar üzerindeki miktarların ise fire sayılmayacağı söylenebilecektir.⁶⁹⁰ Benzer şekilde çimento, gübre, gibi yapısı itibariyle eksilme ya da fireye konu olmayacak eşyalar bakımından miktar azalması durumu ise bu kategoride değerlendirilemeyecektir.⁶⁹¹

Sefer başlangıcında gemiye yüklenen eşyaların, seferin devamı sırasında herhangi bir dış sebep olmaksızın, eşyanın aslından kaynaklı olarak hacim bakımından veya tartı itibariyle eksilmesi halinde, taşıyan meydana gelen bu eksilmeden sorumlu olmayacaktır.⁶⁹² Zira bu hallerde taşıyan, gerekli özeni gösterse dahi eksilmenin ortaya çıkışı kaçınılmaz olarak yorumlanmakta ve taşıyana bir kusur atfedilmemektedir. Fakat özen yükümlülüğü dahilinde önüne geçilebilmesi mümkün olan eksilmeler TTK m. 1182/1-f kapsamında yer almayacaktır.⁶⁹³

Mesuliyetsizliği”, 109, dipnot 165; Benzer karar için bkz. Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyatı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 184-185).

⁶⁹⁰ Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 212. Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 09.09.2019 tarihli, 2019/2728 E., 2019/5111 K. sayılı ilamında taşınmak üzere yüklenen buğdayın boşaltma sırasında eksik çıkmasına dair açılan davada “buğday yükünün dökme yük olduğu, gemiye yüklenmesi ve taşınması sırasında fire vermesinin mümkün olduğu, değişik iş dosyasında kantar fişlerine göre eksik teslim edilen yük miktarı olan 192 MT’nin İstanbul Ticaret Odası’nın dökme buğday yükü için kabul ettiği fire ve zayıat oranı tespitleri bilirkişi heyetince de esas alınarak bu oranın %1 olarak belirlendiği, dolayısıyla eksik teslim edilen yük miktarının dökme buğday yükü için belirlenen fire oranında olduğu, bu nedenle TTK 1182/1. fıkra uyarınca davalı taşıyanın eksik teslim edilen yük nedeniyle sorumluluğunun bulunmadığı gerekçesiyle” meydana gelen zarar bakımından taşıyanın sorumlu olmadığına dair verilen karar onanmıştır (Yargıtay 11. HD. 09.09.2019 T., 2019/2728 E., 2019/5111 K. <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/> 13.12.2021).

⁶⁹¹ Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 116, dipnot 484. Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 15.05.1984 tarihli 1984/2559 E. ve 1984/2851 K. sayılı ilamında kağıt torbalarla taşınan çimento yükü bakımından eksilmeden kaynaklı zarara ilişkin açılan davada “...Mahkemece bu malın 14 torbasının istif, boşaltma, sapanlama gibi muhtelif işlemlerle de patlamasının mümkün olacağı ve teamüle göre bu miktarın fire sayılmasının uygun olacağı görüşüyle dava reddedilmiştir. Oysa torbalar içinde taşınan çimento TTK’nun 1063/f-7 maddesinde sayılan hacim veya tartı itibariyle kendiliğinden eksilen yahut malın kendisine has tabii cins ve mahiyetinden ziyana uğrayan emtiadan bulunmamaktadır...Kaldı ki malların kötü ambalajlandığı da davalı tarafından ispat edilmemiştir. Bu durumda çimentoların gemide taşıma sırasında kağıt torbaları yırtılmak suretiyle akarak zayı olduğu anlaşıldığına ve TTK’nun 1061. maddesi gereğince taşıyıcının taşıma esnasında malın telef olmaması için gerekli tedbiri almak görevi bulunduğuna göre noksan teslim alınan maldan sorumlu tutulması gerekir...” demek suretiyle ilk derece mahkemesince verilen karar bozulmuştur (Yargıtay 11. HD. 15.05.1984 T. 1984/2559 E., 1984/2851 K. <https://www.kazanci.com.tr/> 13.12.2021). Benzer şekilde Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 21.03.1985 tarihli, 1985/1289 E. ve 1985/1567 K. sayılı ilamında da “...konşimentoda taşınan gübre için herhangi bir rezerv kaydı yoktur. Ayrıca taşınan gübre, doğal yapısı ve niteliği gereği kendiliğinden eksilen bir mal da değildir. Bu gübrenin naylon torba içinde olması ve torbaların sayılması olanağı bulunması nedeniyle firenin kabul edilmesi düşünülemez” denerek ilk derece mahkemesinin taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin olarak vermiş olduğu karar bozulmuştur (Yargıtay 11. HD. 21.03.1985 T., 1985/1289 E., 1985/1567 K. <https://www.kazanci.com.tr/> 13.12.2021).

⁶⁹² Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 107; Sözer, *Ders Kitabı*, 559; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 211; Koşer, “Konteyner Taşımacılığı”, 94.

⁶⁹³ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 231; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 116.

Eşyada meydana gelen eksilmenin taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldırması için evvela eksikliğin meydana gelmesinde taşıyanın sorumlu olduğu bir kusurun bulunmaması gerekir. Örneğin, taşıyanın kusurunun bulunmadığı eşyanın buharlaşması veya kuruması, eşyanın sıvılık oranının azalması, paslanması veya kırılması gibi olaylar nedeniyle meydana gelen eksilmelerde TTK m. 1182/1-f maddesi uygulanabilecektir.⁶⁹⁴ Kanaatimizce, taşıyanın sorumlu olmadığı bir sızma sonucu, sızan eşyanın eksilmesi hali ise hacim veya tartı itibarıyla eksilme kapsamında değerlendirilmeyecektir.⁶⁹⁵ Her ne kadar sızma sonucu eşyanın hacim ve tartı itibarıyla eksilmesi söz konusu olsa da bu durumun yükletenin kusurundan, eşyanın ayıbından ya da eşyanın cins ve niteliğinden kaynaklanması daha muhtemeldir. Zira sızma hali, kendiliğinden bir sebep olmaksızın değil, taşıyanın ya da yükletenin kusurundan ileri gelmektedir.

2.3.3.3.1.2. Eşyanın Gizli Ayıpları

Navlun sözleşmesi çerçevesinde gizli ayıp, eşyanın, taşıyana teslimi sırasında var olan, eşyayı, normal şartlar altındaki cins ve tabii özelliklerinden ayıran ve haricen yapılan muayene ile tespit edilemediği için ilk bakışta fark edilemeyen kusur veya eksikliklerdir.⁶⁹⁶ Bu anlamda taşınmak üzere yüklenen eşyanın, gizli ayıp niteliğinde, gözle görülemeyecek bazı kusur ve eksiklikler barındırması halinde, bu kusur ve eksikliklerden kaynaklanan zararlardan TTK m. 1182/1-f gereği taşıyan sorumlu olmayacaktır.⁶⁹⁷ Gözle görülememekten kasıt ise yolculuk öncesi, taşınacak olan eşyaların gerekli test ve kontrollerinin yapılarak yükümlülüklerin yerine getirilmesine rağmen ayıpların tespitinin mümkün olmamasıdır. Muayene ile tespit edilebilecek bir ayıp var fakat muayene yapılmadığı için bu durum ortaya çıkmamış ise taşıyanın bu

⁶⁹⁴ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 448-449; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 107-108; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 225, dipnot 661; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 110, dipnot 171.

⁶⁹⁵ Benzer şekilde bu sızma sonucu, gemide taşınan diğer eşyaların hacim ve tartı itibarıyla eksilmesi hali de bu kapsamda değerlendirilmemelidir. Zira bu halde de meydana gelen eksilme kendiliğinden değil bir dış etki ile meydana gelmektedir. Taşıyanın kusurundan kaynaklanan bir sızma hadisesinde ise genel kural gereği, taşıyan, sorumluluktan kurtulmak için eşyanın taşınma, istiflenme ve boşaltılmasında dikkatli bir taşıyanın sarf etmesi gereken özeni gösterdiğini ispat ile mükelleftir (Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 108, dipnot 163). Fakat bu halde dahi meydana gelen eksilme kendiliğinden meydana gelmiş olmadığından bu minvalde değerlendirilmeyecektir.

⁶⁹⁶ Sözer, *Ders Kitabı*, 559; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 225, dipnot 662; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 211; Koşer, “Konteyner Taşımacılığı”, 94.

⁶⁹⁷ LK m. 4/2-p düzenlemesinde yer alan gizli ayıp kavramının yalnız eşyanın gizli ayıbını değil, aynı zamanda taşımayı yapan gemi ve gemi haricindeki vinç gibi tesisatın gizli ayıplarını da kapsadığı, bu sebeple eTTK ve TTK’da yer alan düzenlemenin LK’dan farklı olduğu yönünde bkz. Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 164.

düzenlemeden yararlanması mümkün değildir. Zira, bu anlamda üzerine düşen yükümlülükleri ihmal ederek gerekli kontrolleri sağlamayan ya da sağlamasına rağmen durumu kayıt altına almayan taşıyanın sorumluluğu bertarafı mümkün değildir.⁶⁹⁸

Örneğin, taşıyan, taşınmak üzere gemiye yüklenen elektronik eşyaların ambalaj ve işaretlerini kontrol etmiş, eşyaya zarar vermeyecek şekilde, istif, taşıma ve boşaltma işlemlerini gerçekleştirmiş fakat taşınan eşya üretiminden kaynaklı bir kusur nedeniyle yolculuğun şartlarına dayanamayarak (nem, sarsıntı gibi) zarara uğramış ise bu halde zarardan taşıyan sorumlu olmaz. Benzer şekilde, gemiye yüklenen dondurulmuş tavuk paketlerinin, yükleme öncesi bozulmuş olduğu fakat ürünlerin dondurulmuş olması sebebiyle bu halin yapılan kontroller neticesinde ortaya çıkmadığı durumda, taşıyan tespiti mümkün olmayan bozulmadan dolayı sorumlu olmayacaktır.

Eşyada mevcut olan gizli ayıpların, taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldırabilmesi evvela, bahsi geçen ayıp nedeniyle taşıtan veya yükle ilgilinin bir zarara uğramasına bağlıdır.⁶⁹⁹ Eklemek gerekir ki, eşyada gizli ayıpların var olduğu fakat bu ayıpların zıya, hasar veya teslimde gecikmeye neden olarak bir zarar meydana getirmediği hallerde taşıyan, eşyada gizli ayıpların olduğunu öne sürerek TTK m. 1182/1-f düzenlemesine başvuramaz. Benzer şekilde gizli ayıp ile geminin elverişsizliği arasında var olan illiyet bağı, taşıyanın bu düzenlemeden yararlanmasına engeldir.⁷⁰⁰

2.3.3.3.1.3. Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği

Taşınmak üzere gemiye yüklenen eşyalar, yolculuğun devamı sırasında, gerek taşıyanın gerekse taşınan eşyanın bir kusuru olmaksızın, kendi cins ve nitelikleri gereği zıya ve hasara uğrayabilirler.⁷⁰¹ Meydana gelen zarara, taşıyanın kusuru olmaksızın, eşyanın kendi cins ve niteliğinin neden olduğu, dış etmenlerin ise sadece eşyanın bu özelliklerini harekete geçirdiği zararlar bakımından taşıyanı sorumlu tutmak TTK m. 1182/1-f gereği mümkün değildir.⁷⁰²

⁶⁹⁸ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 110; Sözer, *Ders Kitabı*, 559.

⁶⁹⁹ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 225, dipnot 662.

⁷⁰⁰ Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 211.

⁷⁰¹ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 231; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 112; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 118.

⁷⁰² Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 112; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 184. Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 01.03.2018 trihli, 2016/8049 E. ve 2018/1602 K. sayılı ilamında “...ton fazla fire görüldüğü, bu miktarında gemiye yükleme gemiden karaya tahliye sırasında ve stoklandığı depolardan tüketiciye ulaşana kadar

Eşyanın cins ve niteliği sebebiyle zarara uğradığı durumlarda taşıyanın sorumluluğunun söz konusu olup olmaması, bu zararlar bakımından taşıyanın, zararın meydana gelmemesi için gerekli tedbirleri alıp almamasına bağlıdır.⁷⁰³ Eşyanın cins ve niteliğinin sebep olduğu bir zarardan taşıyanın sorumlu olmaması için, bu zararın meydana gelişinde, taşıyanın alabileceği bir tedbir bulunmamalıdır.⁷⁰⁴ Örneğin, ambalaj ve işaretlemenin yeterli olduğu, istif, taşıma ve boşaltma yükünün yerine getirildiği bir taşımada, eşyanın, kendi hassasiyetinden dolayı kırıldığı, paslandığı, parladığı, ateş aldığı, donduğu, büzüştüğü ya da içten çürüdüğü hallerde taşıyan, meydana gelen bu zarardan sorumlu olmayacaktır.⁷⁰⁵ Fakat eşyanın cins ve niteliğinin taşıyana bildirildiği ve bu hale karşı taşıyanın gerekli tedbirleri alarak zararın önüne geçebileceği hallerde, taşıyan bu tedbirleri almaz ise meydana gelen zarardan sorumlu olacaktır.⁷⁰⁶ Mesela, belli bir ısı ayarında taşınması gereken eşyanın bu durumu, taşıyana bildirilmiş fakat taşıyan bildirimle rağmen eşyayı gerekli ısı ayarına sahip bir bölümde taşımamış ise meydana gelen zarar bakımından taşıyan sorumlu olacaktır. Bunun en tipik örnekleri ise, meyve ve sebzeler, et ve et ürünleri, dondurulmuş gıdalar gibi belli bir ısı derecesinde taşınması gereken ürünlerin gerekli ısı ayarı korunmaksızın taşınması ve bu sebeple zarara uğramasıdır.

Gemide taşınan bir eşyanın, taşıyanın sorumlu olmadığı bir şekilde, kendi cins ve niteliği sebebiyle bozulduğu ve taşınan diğer eşyalara zarar verdiği hallerde de taşıyan, diğer yüklerde meydana gelen zarardan, kanaatimizce sorumlu olmayacaktır. Zira düzenlemenin amacı, kusuru bulunmayan taşıyanı, sorumluluktan kurtarmaktır.

aktarmalar sırasında meydana gelebilecek olağan ve muhtemel fire olduğu 6102 sayılı ...'nin 1182/1-F maddesinde "hacim ve tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın kendine özgü doğal cins ve niteliğinin" sorumluluktan kurtulma sebepleri arasında sayıldığı, söz konusu üre emtiasında doğal niteliği gereği olağan fire oranı olan % ... civarı eksilmesi durumunda taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olamayacağı, taşıyanın özellikle kapalı ambarlarda taşınmak üzere teslim alıp taşıma sonunda da mühürlerin gönderilen nezareti ile açıldığı gözetildiğinde, taşıyıcının taşınan emtiada vaki zayiden sorumlu tutulamayacağı..." belirtilerek taşıyanın eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliğinin taşıyanı sorumluluktan kurtaracağına karar verilmiştir (Yargıtay 11. HD. 01.03.2018 T., 2016/8049 E., 2018/1602 K. <https://karararama.yargitay.gov.tr/-YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/16.05.2022>).

⁷⁰³ Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 112.

⁷⁰⁴ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 231; Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 112; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 211; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 118.

⁷⁰⁵ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 449; Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 112; Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 253, dipnot 276; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 226, dipnot 663; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 211; Koşer, "Konteyner Taşımacılığı", 95.

⁷⁰⁶ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 231; Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 112; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 211-212; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 118.

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYANIN MUHTEMEL SORUMSUZLUK HALLERİNİN EMREDİCİ NİTELİĞİ VE İSPAT

3.1. Genel Olarak

Deniz yolu ile eşya taşınmalarında, geçmiş zamanlarda taşıyana yüklenen en önemli yükümlülük eşyanın güvenle taşınmasıydı.⁷⁰⁷ Roma hukukunda gemi işletenlerin sorumluluğu, *locatio conductio operis* olarak nitelendirilen istisna sözleşmesinden kaynaklanmış; bunun yanında sorumluluk, yolcuların ya da iş sahiplerinin taşıyanlara güvenmesi ve böylece gemi işletenlerin de yolcuları kendilerine çekerek ticari faaliyetlerin yürütülebilmesi için *receptum* adı verilen bir garanti sözleşmesi ile desteklenmiştir.⁷⁰⁸ Böylece gemi işleten, taşınacak eşyayı ve insanları sağlam bir şekilde varış yerine ulaştırma yükümlülüğü altına girmektedir.⁷⁰⁹ Klasik dönemde, bu kimselerin sorumluluğunun artırılması ile birlikte gemi sahiplerinin sorumluluğu kusur sorumluluğuna dönüşmüş; kusur dışında ve beklenmeyen halleri de içeren bir sorumluluğun kendilerine yüklenilebilmesi için *receptum* anlaşmasının yapılması gerekmiştir.⁷¹⁰ Yani, taşıyanın sorumluluğu ve sorumluluğun dışında kalan

⁷⁰⁷ Gemide yolculuk edecek kişiler veya eşyasının deniz vasıtasıyla taşınmasını isteyenler, gemideki yetkili kişinin muhafazasını kabul etmek ve onlara güvenmek zorundaydı fakat bu anlamda gemi sahipleri, kaptan ve mürettebat güvenilmeyen kimselerdi (Bkz. Gürten, “Receptum Nautarum”, 285, 291, dipnot 65).

⁷⁰⁸ Gürten, “Receptum Nautarum”, 277.

⁷⁰⁹ Iustinianus Dönemi öncesi, gemi işletenin sorumluluğu için "salvum fore recipere (malların güvende olacağını üstlenmek)"nin varlığı aranmakta iken, Iustinianus Dönemi'nde, bu şart ortadan kalmış, gemi işletenin sorumluluğu kanundan kaynaklanır hale gelerek eşyanın kabulü, sorumluluğun doğması için yeterli sayılmıştır (Bkz. Ayiter, “Receptum Nautarum”, 324; Gürten, “Receptum Nautarum”, 277. Özlem Söğütlü Erişgin, *Roma Hukuku'nda Haksız Fiil Benzerleri (Quasi Delicta)*, (Ankara: İmaj Yayıncılık, 2002), 99, 105; Gürten, “Receptum Nautarum”, 285-286. Klasik hukuk döneminde ortaya çıkan, ancak Iustinianus döneminde, çeşitli borç ilişkilerindeki sorumlulukların derecelerinin saptanmasında kullanılmaya başlanan fayda ilkesi ve gemi sahiplerine genel olarak güvenilmemesi nedeniyle Iustinianus döneminde bu kimselerin sorumlulukları ağırlaştırılmıştır (Hilal Zilelioğlu, "Roma Hukukundaki Sorumluluk Ölçütlerine Genel Bir Bakış", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 39/1-4 (1987): 261, https://doi.org/10.1501/Hukfak_0000000797).

⁷¹⁰ Özcan Karadeniz Çelebican, *Iustinianus Zamanına Kadar Roma'da İş İlişkileri* (Ankara: Sevinç Matbaası, 1976), 186.

sebepler bu dönemde kanuni bir nitelik kazanmış, taşıyanın sorumluluğunu artıran receptum anlaşmaları ile sorumluluğun sınırı yolcu ve eşya sahibi lehine genişletilmiştir. Receptum anlaşmasının bulunmadığı ya da o sebebi kapsamadığı hallerde taşıyan, meydana gelen fırtına, tsunami gibi mücbir sebep hallerinin varlığını ispat ederek sorumluluktan kurtulmuştur.⁷¹¹

Ortaçağ ve ilerleyen süreçte de sorumluluk hukuku bakımından Roma Hukuku'nun etkileri hakim olmakla beraber taşıyanın sorumluluğu emredici nitelikte düzenlenmemiştir.⁷¹² Sorumluluğun emredici nitelikte olmamasını kullanan taşıyanlar, kusursuzluğun ispatının zorluğu, denizde taşımanın artmasıyla birlikte kazaların artması gibi nedenleri öne sürerek sözleşmeye, kendileri lehine sorumsuzluk şartları eklenmesine sebep olmuş; taşıyanın sorumluluğuna gitmek neredeyse imkansız hale gelmiştir.⁷¹³ Özellikle 1893 tarihli Harter Kanununa kadar olan dönemde deniz yolu ile yapılan taşımalarda, meydana gelen zarar bakımından taşıyanın kusur sorumluluğu, hukuki düzenlemelerde yer bulsa dahi sorumluluk emredici nitelik ihtiva etmediğinden küresel çapta bir anlam ifade etmemiş; sorumluluğu sınırlayan ve makul olmayan sorumsuzluk klorların uygulanmasına ulusal çapta karşı çıkılması ise güçlü devletlerin hakimiyetinde olan sistemi değiştirmeye yetmemiştir.⁷¹⁴ Bu sebeple bahsi geçen dönemlerde, inceleme konumuz olan muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin durumlar da emredici nitelikte değerlendirilememiştir.

⁷¹¹ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 84.

⁷¹² Örneğin, Alman Hukukunda deniz ticareti hükümlerini ihtiva eden kanunlarda her ne kadar taşıyanın sorumluluğu, ispat külfeti taşıyan üzerine olacak şekilde kusur sorumluluğu olarak düzenlense de emredici nitelikte düzenlenmediğinden hukuki bir işlemle taşıyanın sorumluluğunun önceden bertaraf edilmesi mümkündü (bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 85).

⁷¹³ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 169. Taşıyanlar, ilk olarak ademi mesuliyet klorları ile sorumluluğu kağıt üzerinde sınırlandırmış; daha sonra konşimentolara ve sözleşmelere ekledikleri exception klorları, negligence klorları gibi klorlarla sınırı artırarak nihayetinde zaman ve mekan itibariyle sorumluluğu ortadan kaldıran klorlar ve koli ve ünite başı belirli bir meblağ kloru ile sorumluluğu kağıt üzerinde olan bir düzene sokmuşlardır (Bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 86).

⁷¹⁴ 1880'li yıllarda, ABD'de sorumluluğu sınırlayan klorların makul olmadığı, adaletsiz olduğu ve kamu düzeni ile bağdaşmadığında ilişkin yerleşik bir kanı oluşmuş; ancak taşıma faaliyetinin yoğunluğunun İngiliz gemileriyle yapılıyor olması kanunlar ihtilafına sebep olmuştur (Bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 5).

3.2. Muhtemel Sorumsuzluk Hallerinin Emredici Olarak Düzenlemesi

3.2.1. Uluslararası Düzenleme ve Konvansiyonlarda Emredici Nitelik

Amerika Birleşik Devletleri'nde 1893 tarihinde kabul edilen Harter Kanunu, navlun sözleşmesine ve buna ilişkin charter parti ve konşimentolara sorumsuzluk şartları konmasının önüne geçerek taşıyanın sorumluluğu ve istisna niteliğindeki sorumsuzluk hallerini açıkça ortaya koymuştur. Bu kanun ile taşıyanın sorumluluğu emredici hükümler altına alınmış ve kanuna aykırı olarak konulan her türlü kayıt ve şart batıl kabul edilmiştir.⁷¹⁵ Böylece sorumsuzluk kayıtları emredici bir nitelikte sınırlandırılmıştır.⁷¹⁶ Bu anlamda Harter Kanunu ile taşıyanın yüke özen gösterme borcunun ihlali sonucu meydana gelecek sorumluluğunu bertaraf edecek her türlü kloz hükümsüz sayılmıştır.⁷¹⁷ Kanunun ek uzlaşma metni de benzer şekilde taşıyanın geminin sefere elverişli halde bulundurulması yükümlülüğünü ihlalden kaynaklı sorumluluğunu kaldıran ya da daraltan klozların konşimentoda yer almasını yasaklamıştır.⁷¹⁸ Bu sebeple taşıyan, ancak sorumsuzluk hallerinin düzenlendiği üçüncü bölümde adı geçen hallerde sorumluluktan kurtulmuştur; bu hallerin olmadığı zararlarda ise navlun sözleşmesine, charter parti ve konşimentolara sorumsuzluğuna dair bir kayıt konulmasının önüne geçilmiştir. Buna rağmen böyle bir kayıt konmuş olsa bile bu kayıt geçersizdir ve hüküm ifade etmez. Taşıyanın sorumluluğunun emredici niteliğe bürünmesi ve sadece Kanunda sayılan sorumsuzluk halleri olarak nitelendiren durumların varlığında sorumluluğun ortadan kalkması, diğer ülkelere de örnek olmuş; Avustralya, Yeni Zelanda ve Kanada gibi ülkeler de milli kanunlarında benzer düzenlemelere yer vermişlerdir.⁷¹⁹

⁷¹⁵ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 89-90; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 170; Kender, "Taşıyanın Sorumluluğu", 76; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 32; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 1; Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 11; Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluk*, 103; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 34. ABD'de ithalat/ihracat sektörü ile deniz yolu ile taşıma sektörünün menfaatlerinin bulunduğu yerin konişmento olduğu, bu sebeple Harter Kanunun konişmento düzenlenen taşımalar esas alınarak yazıldığına ve ileride değineceğimiz TTK m. 1243'te bu durumun farklı ve hatalı yorumlandığına dair bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, s. 537.

⁷¹⁶ Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluk*, 103.

⁷¹⁷ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 11.

⁷¹⁸ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 11. Sefere başlanmasıyla sevk ve idare kusuru da dahil olmak üzere birtakım sorumsuzluk klozlarının konabileceğine ilişkin bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 11, dipnot 36.

⁷¹⁹ Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluk*, 103.

Lahey Kuralları ise taşıyanın sorumluluğunu emredici nitelikte, kusur esasına dayalı akdi bir sorumluluk olarak düzenlemiştir.⁷²⁰ Konvansiyonunun 3. Bölümünün 8. maddesi, *“Bu bölüm uyarınca ortaya konulan ve Konvansiyonun diğer bölümlerinde belirtilen yükümlülükler ile görevlerin yerine getirilmemesi veya kusur ya da ihmal sonucunda yüke gelen zararlardan dolayı taşıyanın veya geminin sorumluluğunu bertaraf eden her türlü kayıt, şerh ve anlaşma geçersiz olup hiçbir etkiye sahip değildir. Taşıyanın lehine konan sigortadan yararlanma şartları ile buna benzer kayıtlar taşıyanın sorumsuzluğunu bertaraf edici olarak değerlendirileceklerdir”* demektedir.⁷²¹ Bu düzenlemede görüldüğü üzere Lahey Kurallarında da tıpkı Harter Kanununda olduğu gibi emredicilik esası benimsenmiş; buna ek olarak taşıyan lehine konan sigortadan yararlanma şartları gibi kayıtların taşıyanın sorumsuzluğunu ortadan kaldıracağı hüküm altına alınmıştır.

Bunun yanında Lahey Kurallarında, sorumsuzluğa ilişkin haller katalog şeklinde oluşturulduğundan düzenlemede sayılan hallere yenisinin eklenemeyeceği söylenebilecektir.⁷²² Yani Lahey Kuralları 4/2’de a ve p bentleri arasında düzenlenen sorumsuzluk halleri taşıyanın sorumluluğunun bertaraf edilebileceği yegane durumlardır. Taşıyan, ancak ve ancak Lahey Kurallarının 4. maddesinde yer alan bu durumlara dayanarak sorumluluktan kurtulabilecek; bu hallerin dışında kalan durumlarda gerek navlun sözleşmesine, gerek charter parti ve konşimentolara koyacağı sorumsuzluk şartları hüküm ifade etmeyecektir.⁷²³

Lahey Kuralları, imza eden devletlere konvansiyonu doğrudan kanun kuvveti vererek uygulayabilme hakkını tanımakla beraber, konvansiyon hükümlerine aykırı düşmemek şartıyla maddeleri değiştirerek iç hukuklarına alabilme imkanı da vermiş; bu doğrultuda taşıyanın sorumluluğu konvansiyonun temel ilkelerinden olduğu için imza eden devletlerin tamamında emredici şekilde düzenlenmiştir. Buna binaen taşıyanın sorumluluğunun emrediciliği gereği, navlun sözleşmesine, charter partilere ve

⁷²⁰ Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 36.

⁷²¹ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 38, dipnot 59.

⁷²² Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 125, dipnot 38. Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 129-130.

⁷²³ Bahsedilen bu madde yalnızca muhtemel sorumsuzluk halleri olarak nitelendirdiğimiz birtakım halleri değil, sefere elverişsizlik gibi sorumsuzluk hallerini de düzenlemekte; taşıyanın yükümlülükleri ve sorumluluklarına uygulanmaktadır. Ayrıca LVK’nın m. 3/8 düzenlemesi sebebiyle taşıyanın sorumluluğunu azaltan ya da ortadan kaldıran hükümlerin geçersiz olması navlun sözleşmesinin geçerliğini etkilemeyecektir (Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 130).

konşimentolara bu niteliğe aykırı hüküm konamayacak, aksi halde konan hüküm geçersiz addedilecektir.

Böylece taşıyanlar ve yükle ilgililerin menfaatleri beraber korunmak üzere düzenlenen bu Kurallar ile bir yandan yazılı beyandan kaynaklanan sorumluluk esası terk edilmiş, konişmento içeriği bir karine durumuna indirgenmiş; diğer yandan yükü teselsümden kaynaklanan sorumluluk safhasındaki sözleşme serbestisine sınırlar konmuştur.⁷²⁴

Visby Kurallarıyla yapılan değişiklikler genel olarak yükümlülüğün mali sınırları ile ilgili olup Lahey Kurallarının temel sorumluluk rejimi ve taşıyanın sorumsuzluk sebeplerini değiştirmedığından bu Kuralların kabulünde de taşıyanın sorumluluğu emredici niteliktedir.⁷²⁵ Sorumluluğu bertaraf eden kayıtlar geçersizdir. Bunun tek istisnası ise 4. Maddenin ikinci fıkrasında düzenlenen sorumsuzluk hallerinin varlığıdır.

Hamburg Kuralları ise daha önceki uluslararası nitelikteki Lahey Konvansiyonu gibi taşıyanın sorumluluğunu emredici nitelikte düzenlemiştir. Konvansiyonun Tamamlayıcı Hükümler başlığı altında düzenlenen 23. maddesi akit serbestisini kaldırarak charterpatı, konişmento veya navlun sözleşmesinin varlığını herhangi bir şekilde tasdik eden belgelere konan ve bu Konvansiyona aykırı nitelikte bulunan kayıtların geçersiz olacağı kabul etmekte; böylece Konvansiyona mutlak bir emredicilik niteliği yüklemektedir.⁷²⁶ Doktrinde ise bu durumun gereksiz bir kuralcılığı temsil ettiği düşünülmektedir.⁷²⁷

Hamburg Kurallarıyla birlikte taşıyanın sorumluluğu, eşyanın teslim alındığı andan teslim edileceği ana kadar emredici nitelikte düzenlenmiş; ayrıca gecikmeden kaynaklanan zararlar da emredici sorumluluk kapsamına alınmıştır.⁷²⁸ Bu anlamda

⁷²⁴ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 134.

⁷²⁵ LVK ile LK m. 3/8'deki "taşıyanın sorumluluğunu kaldırma" ifadesi yetersiz görülerek aynı maddeye "taşıyanın sorumluluğunu azaltma" ifadesi de eklenmiştir (Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 130).

⁷²⁶ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 49. Bunun yanında Konvansiyon fiili taşıyana ilişkin düzenlemeler ihtiva ettiği; bilhassa Konvansiyonun 11. madde ile sorumluluğa ilişkin bir istisna getirilmekte olduğu; bu istisnanın hangi hallerde taşıyanın sorumluluğuna ilişkin emredici niteliği bertaraf edeceği ve taşıyana sorumluluğunu daraltma ya da kısmen ortadan kaldırma imkanı sağlayacağı yönünde bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 126-131; Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluk*, 128.

⁷²⁷ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 49.

⁷²⁸ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 130; Kara, *Rotterdam Kuralları*, 9; Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluk*, 125-126; Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 64. Taşıma süresinin gecikmeden söz edilemeyecek uzunlukta kararlaştırılmasının da emredici niteliği ihlal ettiği; bu sebeple Hamburg

taşıyanın sorumluluğunu daraltan ya da kaldıran her şart hükümsüzdür.⁷²⁹ Hamburg Kuralları ile Lahey Kurallarının aksine muhtemel sorumsuzluk halleri sınırlandırıldığından, emredici nitelikteki sorumluluğun istisnası oldukça daralmış ve yalnızca 2. Bölüm, 5. maddede belirtilen yangın, canlı hayvan taşınması, can ve eşya kurtarma hallerinde istisnai olarak bu niteliğin ortadan kalkacağı düzenlenmiştir.⁷³⁰

Rotterdam Kurallarında ise taşıyanın sorumsuzluk hallerine ilişkin emredici nitelik daha evvelki konvansiyonlara benzer nitelikte düzenlenmesine rağmen, bazı hallerde muhtemel sorumsuzluk halleri bakımından bu düzenlemenin ortadan kaldırılabilmesinin önü açılmıştır. Şöyle ki, sözleşme şartlarının geçerliliğine ilişkin genel hükümler başlığı altında düzenlenen 79. madde uyarınca, taşıyan ve denizcilikte ifa eden taraf, taşıtan, alıcı ve kontrol eden tarafın, yükümlülük ve sorumlulukları ile ilgili hükümler emredici niteliktedir ve taşıma sözleşmesinde buna dair aksine alınmış herhangi bir karar hükümsüz sayılmaktadır.⁷³¹ Bu anlamda çalışmamızın konusu olan ve RK'nın m. 17/3 düzenlenen muhtemel sorumsuzluk halleri emredici nitelikte olduğundan taraflar aksine anlaşma yapamazlar; yapsalar bile bu anlaşma geçersizdir.

Bunun yanında, RK'nın 80. maddesi ile miktar sözleşmeleri bakımından sözleşme serbestisi getirildiği için daha önceki Konvansiyonlardan farklı olarak bazı düzenlemeler bakımından emredici nitelik bu sözleşmeler bakımından ortadan kaldırılabilir. Bu düzenlemenin ilk fıkrası, taşıyan ve taşıtanın iradeleri ile Rotterdam Kurallarının geçerli olduğu miktar sözleşmesi akdetmesi halinde, taraflara konvansiyonda belirlenenden daha fazla ya da daha az hak, yükümlülük ve sorumluluk sağlamanın önünü açmıştır.⁷³² Böylece, miktar sözleşmelerinde, taraflar, iradeleri ile

Kuralları m. 23 uyarınca geçersiz sayılması gerektiğine dair bkz. Yazıcıoğlu, Hamburg 81-82. Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluk*, 125, dipnot 85.

⁷²⁹ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 126.

⁷³⁰ Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 65-66.

⁷³¹ Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 132; Pamuk, "Rotterdam Kuralları", 71. Lahey Kurallarının sadece taşıyanın sorumluluğuna ilişkin emredici düzenleme içerdiği, fakat Rotterdam Kurallarının 79/2. maddesi uyarınca, RK ile aksi düzenlenmediği hallerde; taşıtan, gönderilen, tasarruf eden, hamil veya belge üzerinde taşıtanın borçlarını yerine getirmemesi durumunda ortaya çıkacak sorumluluğun, doğrudan ya da dolaylı olarak kaldıran, sınırlandıran, artıran şartlar geçersizliğine ilişkin düzenleme yaptığına dair bkz. Elif Çağla Çelik, "Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu" (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi, 2014), 79.

⁷³² Kara, *Rotterdam Kuralları*, 71; Pamuk, "Rotterdam Kuralları", 71. Çelik, "Rotterdam Kuralları", 24. Böylece miktar sözleşmesi çerçevesinde, taşıyanın, gemi adamlarının veya diğer yardımcılarının kusurundan sorumluluğu, sorumluluk süresinin kısaltılması, sorumluluğu ispat yükünün taşıtana çevrilmesi, yükün geç tesliminden kaynaklanan sorumluluğundan muaf olunacağı gibi Harter Act ile geçersiz hale getirilen kayıtların yine sözleşmelerde yer alacağına yol açıldığına ilişkin bkz. Achmati,

muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin Rotterdam Kurallarının m. 17/3 düzenlemesinden farklı bir sorumluluk düzeni öngörülebilecektir.

Rotterdam Kurallarının 82. maddesi diğer taşıma şekilleriyle yük taşınmasını düzenleyen uluslararası konvansiyonların varlığı halinde durumun ne olacağını düzenlemiştir. Düzenlemeye göre Rotterdam Kuralları, yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla yürürlükte olan ve taşıyanın yüke ilişkin hasar ve kayıp sorumluluğunu düzenleyen diğer kara yolu, hava yolu, demir yolu ve iç su yollarına ilişkin konvansiyonlarının uygulanmasını engellemeyecektir.⁷³³ Bu düzenlemenin çalışmamıza bakan yönü ise çoklu taşıma ilişkisinin söz konusu olduğu bir taşıma ilişkisinde, kara yolu, hava yolu ve tren yolu ayaklarına bu taşımalara ilişkin kabul edilen düzenlemelerin uygulanabilmesi halinde Rotterdam Kurallarının uygulanamayacak olmasıdır.⁷³⁴ Zira bu halde, Rotterdam Kuralları ancak deniz ayağı söz konusu olan kısma uygulanacağından diğer taşıma türlerine ilişkin faaliyet bakımından en azından o kısım için yukarıda izah edilen emredici nitelik ve miktar sözleşmelerine ilişkin serbesti hüküm ifade etmeyecektir.

3.2.2. Türk Hukukunda Emredici Nitelik

3.2.2.1. Genel Olarak

Osmanlı Devletindeki uygulamalarda ve Cumhuriyetin ilk yıllarında düzenlenmiş olan Türk Kanunlarında muhtemel sorumsuzluk hallerinin emredici niteliğine ilişkin bir düzenleme bulunmamakta, taraflar iradeleri ile taşıyanın sorumluluğunu artırabilmekte yahut azaltabilmekteydiler.⁷³⁵

“Rotterdam Kuralları”, 82. Miktar sözleşmesi bakımından hangi hükümlere aykırı düzenleme yapılamayacağına ilişkin ayrıca bkz. Kara, *Rotterdam Kuralları*, 72; Pamuk, “Rotterdam Kuralları”, 72-73; Achrati, “Rotterdam Kuralları”, 82.

⁷³³ Bu halde uygulanacak diğer konvansiyonlar için bkz. Kula Değirmenci, “Çoklu Taşımacılığın Yeri”, 89-90.

⁷³⁴ Kula Değirmenci, “Çoklu Taşımacılığın Yeri”, 90.

⁷³⁵ Çeviri yolu ile oluşturulan 1863 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunun temeli olan 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunu, Fransız Medeni Kanunundaki düzenlemeleri de göz önüne alarak bazı hallerde tarafların meydana gelen zarardan sorumlu olmayacağını belirtmiş fakat bu haller emredici olarak düzenlenmediğinden bu halleri artırmak ya da azaltmak, sözleşmeye sorumsuzluk şartları koymak tarafların iradelerine bırakılmıştır (Bkz. Wahl, *Deniz Ticareti Hukuku*, 218-224). Bunun yanında benzer şekilde 1929 tarihli Ticaret Kanunumuzun mehzazı olan 1897 tarihli Alman Ticaret Kanununda da durum emredici olarak düzenlenmediğinden taşıyanın sorumluluğu önceden bertaraf edilebilmektedir (Bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 85).

Yukarıda izah edildiği üzere muhtemel sorumsuzluk halleri, Alman Hukukunda, LK'nın imza protokolünün birinci maddesinin verdiği yetkiyle değişikliğe uğramış ve Türk Hukukuna da bu değişiklikler ile yansıtılmıştır. 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunun 1063. maddesinde düzenlenen muhtemel sorumsuzluk halleri, taşıyanın kusur sorumluluğunun istisnaları niteliğinde birtakım durumları yansıtmaktadır. Bu sebeple 6762 sayılı Türk Ticaret Kanununda emredici nitelikte düzenlenen taşıyanın sorumluluğu, 1063. maddedeki hallerden bir veya birkaçının meydana geldiğinin ispatı ile ortadan kalkmakta ve taşıyan sorumluluktan kurtulmaktadır.⁷³⁶ Ancak bu haller sınırlı sayıda olduğu için genişletilemeyeceğinden eTTK m. 1063'te sayılan hallerin dışındaki hallerde muafiyet kaydı hüküm ifade etmeyecektir.⁷³⁷

6762 sayılı eTTK m. 1116'da, hangi hallerin emredici nitelik arz ettiği ortaya konmuş, bu hallerin arasında mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri de yer almıştır.⁷³⁸ Bu düzenleme gereğince, taşıyanın konişmento düzenlenen taşımalarda⁷³⁹, eTTK m. 1063'teki hükümden kaynaklanan borç ve sorumluluğunu ortadan kaldıracak yahut daraltacak bütün kayıt ve şartlar hükümsüz kabul edilecektir.⁷⁴⁰ Böylece 6762 sayılı Kanundaki düzenleme taşıyanın sorumluluğunu emredici nitelikte ortaya koymuş ve eTTK m. 1063'te sınırlı sayıda düzenlediği muhtemel sorumsuzluk hallerini taşıyanın

⁷³⁶ Yani gerek eTTK m. 1062/2'de gerekse eTTK m. 1063'te düzenlenen haller, şartlar sağlandığında taşıyanı sorumluluktan kurtardığı için sözleşmeye, bu hallerde taşıyanın sorumlu olmayacağına dair klotların konmasına gerek yoktur. Bu hallerde zaten taşıyan sorumsuzluk hallerinin korumasından yararlanacaktır (Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 187; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 173).

⁷³⁷ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 187. Yani, sözleşme veya konişmentoya eklenecek muafiyet klotları, emredici nitelikteki düzenlemelere aykırı olup olmamasına göre sonuç doğuracaktır (Bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 383). Zira emredici hükümler taşıyan ve yükü ilgililerin haklarını koruduğundan taşıyan lehine değiştirilemez; ancak taşıyan aleyhine değiştirilebilir (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 193; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 173).

⁷³⁸ Kender, "Taşıyanın Sorumluluğu", 89. 6762 sayılı eTK m. 1116'da yer alan düzenlemenin, taşıyan lehine ve yükü ilgilinin aleyhine olacak şekilde aksinin kararlaştırılamayacağı yönünde bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 365. Ancak bu düzenlemede gecikme zararlarının durumu, kusurlu olarak düzenlenen yanlış konişmento halinde sorumluluğun emredici olup olmadığı tartışmalı olup ayrıntılı bilgi için ayrıca bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 191-192; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 175-176; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 248, dipnot 736. 6762 sayılı Kanun m. 1116'da yazılı hükümlerin geçerli olabilmesi için ayrıca bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 184.

⁷³⁹ Bunun yanında aynı maddeye göre, kabotaj taşımaları bakımından istisna getirildiğinden, bu maddenin 4. bendi hariç diğer bentler, Türkiye'de bir yerden bir yere yapılan taşımalarda konişmento düzenlenmemiş olsa dahi uygulanır (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 184).

⁷⁴⁰ TTK m. 1063'ün emredici nitelikte olması, *exception-clauses* ve *negligence-clauses* kayıtlarını geçersiz kılmaktadır (bkz. Kender, "Taşıyanın Sorumluluğu", 89). Paramount klotu konan taşımalarda da bu durum dikkate alınacak ve bu hükme aykırı düzenlemeler uygulanmayarak hükümsüz sayılacak; ancak bu hükümsüzlük sözleşme ve konişmentonun tamamının hükümsüz sayılmasına sebep olmayacaktır (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 194; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 176). Bunun yanında eTTK m. 1117 ise emredici niteliğin istisnalarına yer vermiştir. İstisnai haller için ayrıca bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 177-182.

sorumluğunu ortadan kaldıran istisnai haller olarak belirtmiş ve bu hallerin taşıyan lehine genişletilmesini yasaklamıştır. Buna aykırı şekilde konan her türlü kayıt ve şartı ise geçersiz kabul etmiştir.

Her ne kadar 6762 sayılı Kanunda taşıyanın sorumluluğu emredici olarak düzenlense de birtakım hallerde taşıyanlar sorumsuzluk anlaşmaları yapabilmekteydi. Bunun ilk örneği, taşıyanın adamı ya da gemi adamı olmayan yardımcı şahısların eylemlerinden sorumluluğun genel hükümlere tabi olması, bu sebeple taşıyanların bahsi geçen kimselerin eylemlerinden kaynaklı zararlar bakımından genel hükümlere göre sorumsuzluk anlaşması yapmalarına müsaade etmesiydi.⁷⁴¹ Buna dair ikinci örnek ise, eTTK’da gecikmeden kaynaklı zarar bakımından düzenlenme bulunmadığından, taşıyanlar gecikmeden kaynaklı zararlar bakımından genel hükümler çerçevesinde sorumsuzluk anlaşmaları yapmaktaydı.⁷⁴²

3.2.2.2. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununda Emredici Nitelik

6102 sayılı TTK’nın Gerekçesinde 1178 ila 1192. maddeler bağlamında yapılan genel açıklamalarda taşıyanın sorumluluğuna ilişkin halen hüküm ifade eden uluslararası konvansiyonlardan bahsedilerek bu konvansiyonlarda, taşıyanın sorumluluğunun nispi emredici nitelikte düzenlendiği belirtilmiştir.⁷⁴³ Sorumluluktan muafiyet kayıtlarının ise izlenen hukuk politikasının farklılıklarından dolayı ülkeden ülkeye değişmesi karşısında yeknesak kurallar ortaya konması gerekliliği ve bu minvalde kanunlaştırma sistemleri farklı olmasına rağmen maddi hukuk bakımından benzer iki rejimin kabul edildiği açıklanarak bu Kanunun oluşturulmasında tek bir rejime bağlı kalınmadığı belirtilmiştir.⁷⁴⁴ Böylelikle TTK’nın muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin hükümleri düzenlenirken de 1924 tarihli Konvansiyonun getirdiği sistem korunarak diğer

⁷⁴¹ Fakat 6102 sayılı Kanun’un 1179/2 düzenlemesinde yardımcı şahısların da taşıyanın adamı olarak yer alması ve bu maddenin emredici nitelikte olması artık genel hükümlere göre sorumsuzluk anlaşması yapılamaması, yapılsa dahi geçersiz olması sonucunu doğurmuştur (Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 248; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 126).

⁷⁴² Fakat gecikmeden kaynaklanan zararlar da 6102 sayılı TTK ile emredici olarak düzenlendiğinden artık geçmiştekine benzer sorumluluğu sınırlayan veya kaldıran sözleşmeler yapılması mümkün değildir (Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 248; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 126).

⁷⁴³ TTK Gerekçesi, 320. Sorumluluğun bu şekilde düzenlenmesinin ise taşıyanların üstün ekonomik durumlarından yararlanarak yükle ilgilileri sömürme olasılıklarını ortadan kaldırmak olduğu vurgulanmıştır. Hangi hallerin emredici hükümler arasında yer aldığı TTK m. 1243. maddede düzenlenmiştir. Emredici hükümler için ayrıca bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 409.

⁷⁴⁴ TTK Gerekçesi, 320-321.

konvansiyon hükümleri ile yeri geldiğinde tamamlamalar yapılmıştır.⁷⁴⁵ Bunun yanında 6102 sayılı Kanun ile emredici kurallar konişmento düzenlenip düzenlenmemesine bağlı kalmaksızın uygulama alanı bulması sağlanmıştır.⁷⁴⁶

6102 sayılı TTK'nın muhtemel sorumsuzluk hallerini LK'daki sistemi koruyarak düzenlemesi emredici niteliği irdelerken önemlidir.⁷⁴⁷ Bu anlamda TTK m. 1243/1-a uyarınca, TTK m. 1182/1'deki düzenlemeye göre muhtemel sorumsuzluk halleri niteliğinde tek tek sayılan durumlar bakımından eşyada meydana gelen zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden kaynaklı zararlarda⁷⁴⁸ taşıyanın sorumluluğunu doğrudan veya dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün şart ve kayıtlar geçersizdir.⁷⁴⁹ TTK m. 1243/2'ye göre bu geçersizlik sadece taşıyanın sorumluluğunu daraltan ya da kaldıran şart ve kayıtları değil, sigortadan doğan hak ve alacakların taşıyana devredilmesi gibi taşıyana sağlanacak diğer menfaat ve ispat yükünün taşıyan lehine değiştirilmesine ilişkin konulacak şart ve kayıtları da kapsamaktadır. Bunun yanında taşıyanın sorumluluğunu azaltan veya kaldıran şart ve kayıtların geçersizliği, navlun sözleşmesini, konişmentoyu ya da diğer taşıma senetlerinin geçerliliğini etkilemez (TTK m. 1243/3). Fakat bu durum taşıyana karşı talep hakkı elde eden talep sahibinin feragat ve ibra haklarını kullanmasına

⁷⁴⁵ TTK Gerekeşi, 324.

⁷⁴⁶ Gerekeşte bu durum "6762 sayılı Kanuna göre en önemli fark, konişmento düzenlensin veya düzenlenmesin herhangi bir taşıma senedinde yer alıp, emredici hükümlere aykırı olarak sorumluluğu tamamen veya kısmen bertaraf eden kayıtların batıl sayılmasıdır. Bu sebeple 6762 sayılı Kanunun 1116 ncı maddesinin üçüncü fıkrasında yer alan kabotaj taşımalarında konişmento düzenlenmese dahi emredici hükümlerin uygulanacağına dair hüküm metinden çıkartılmıştır." şeklinde ifade edilmiştir (TTK Gerekeşi, 338). TTK m. 1243-1245'e ilişkin eleştiriler için ayrıca bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 526-531.

⁷⁴⁷ Bu anlamda emredici hükümlerin yüklemekten önce ve boşaltmadan sonraki safhaları kapsamadığı, Türk Hukukunun taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerinin bu safhalarda da uygulanacağı belirlenmiş olsa dahi bu safhalar bakımından emredici niteliğin söz konusu olmayacağı, bu halin ise LK'nın yük taşıma tabirinden kaynaklandığı yönünde bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 180; TTK m. 1244/1-c.

⁷⁴⁸ Teslimdeki gecikmelerden kaynaklı zararlar bakımından da emredici niteliğin söz konusu olduğu yönünde bkz. Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 236; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 226.

⁷⁴⁹ TTK 1243/1 ile Hamburg Kurallarında yer alan düzenleme dikkate alınmış ve kırkambar taşımaları bakımından da konişmento ya da diğer taşıma senetleri düzenlensin ya da düzenlenmesin bu hallerin emredici nitelikte olduğu ortaya konmuştur. TTK m. 1245'e göre yolculuk charteri sözleşmelerinde emredici hükümler uygulanmaz fakat konişmento düzenlenerek yolculuk charteri sözleşmelerine de bu hükümler uygulanabilir. Bu nedenle konişmento düzenlenen yolculuk charteri sözleşmelerinde muhtemel sorumsuzluk halleri emredici niteliktedir. Zaman charteri sözleşmesi ise TTK m. 1131-1137 maddeleri arasında ayrıca düzenlenmiştir (ayrıntılı bilgi için bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 244-245). Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin TTK'da düzenlenen ispat külfetinin taşıyan lehine ters çevrilmesini öngören şartlar da geçersizdir (Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 366; Sözer, *Ders Kitabı*, 531). Bu sebeple TTK m. 1182'de yer alan ispat külfetinin dağılımının aksine şart veya kayıt konamaz, aksi halde bu şart ve kayıtlar geçersizdir (Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 366; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 389; Sözer, *Ders Kitabı*, 533).

engel değildir.⁷⁵⁰ Bunun yanında taşıyanın sorumluluğunu dolaylı olarak daraltmak veya kaldırmak isteyen her türlü kayıt ve şart da bu düzenleme kapsamında geçersiz sayılacaktır.⁷⁵¹

TTK m. 1243/4'e göre taşıyanın sorumluluğunu genişleten veya ağırlaştıran şart ve kayıtlar ise sözleşme serbestisi kapsamında geçerlidir.⁷⁵² Bu düzenleme dikkate alındığında aslında TTK m. 1243 hükmünün taşıyan aleyhine emredici nitelikteki halleri düzenlediğini görülür.⁷⁵³ TTK m. 1244 ve m. 1245'te yer alan istisnaların ise muhtemel sorumsuzluk halleri bakımından da gündeme geleceği söylenebilir.⁷⁵⁴ Bu anlamda canlı hayvan taşınması ve güverte yükü gibi hallerin yanında taşımanın yüklemeden önce ve boşaltmadan sonraki aşamaları ile mutat ticari taşıma işlerinden olmayan fakat emre değildir kaydı içeren ve ticaretin olağan akışı içinde eşyanın özel nitelikleri veya taşımanın özel şartlarının haklı gösterdiği anlaşmalar bakımından sorumsuzluk anlaşmaları yapılabilir. Bu nitelikteki taşımalarda TTK m. 1182/1 kapsamındaki muhtemel sorumsuzluk hallerinin vukua geldiği durumlarda dahi taşıyan, sorumsuzluk anlaşması gereği TTK m. 1182/1'e dayanmadan sorumsuz olduğunu öne sürebilir.

Muhtemel sorumsuzluk hallerinin emredici niteliğine ilişkin son olarak TTK m. 1192/1'den bahsetmek gerekir. Bu düzenleme ile kanun koyucu, taşımanın kısmen ya da tamamen fiili taşıyana bırakıldığı taşımalarda, asıl taşıyana, eşyanın fiili taşıyanın hakimiyetinde iken vukua gelecek zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden ileri gelen zararlar bakımından sorumluluğunu sınırlayan ya da kaldıran anlaşmalar yapma imkanı vermiştir.⁷⁵⁵ Bunun istisnası ise fiili taşıyan aleyhine dava açmanın mümkün olmadığı hallerdir.⁷⁵⁶ Eşya fiili taşıyanın hakimiyetinde iken, muhtemel sorumsuzluk hali

⁷⁵⁰ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 250; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 226. Sorumluluk doğduktan sonra tarafların anlaşarak taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldırabilecekleri yönünde bkz. Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 264.

⁷⁵¹ Sözer, *Ders Kitabı*, 525.

⁷⁵² Taşıyanın sorumluluğunun genişleten şartların yazılı olması gerektiği yönünde bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 366.

⁷⁵³ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 251; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 127. Emredici hükümlerin taşıyan lehine değiştirilemeyen hükümler olduğu yönünde bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 389.

⁷⁵⁴ Bkz. TTK m. 1244.

⁷⁵⁵ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 391; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 413-414; Adıgüzel, "Fiili Taşıyıcı", 12; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 262. TTK m. 1192'de yer alan düzenleme gereği, asıl taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için gerekli şartlar için bkz. Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 135-136.

⁷⁵⁶ Bunun yanında sorumluluğun emredici olarak düzenlenmediği hallerde TBK'nın emredici hükümlerinin cari olduğu, bu sebeple taşıyanın sorumluluğunu daraltan veya kaldıran şartların

niteliğinde bir olayın vukua geldiği varsayımında, geçerli bir sorumsuzluk anlaşması akdeden asıl taşıyan, bu anlaşmaya dayanarak sorumsuzluğunu iddia edebilir. Şartların olduğu hallerde ise fiili taşıyan muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin hükümlere dayanarak ve üzerine düşen ispat külfetini yerine getirerek sorumluluktan kurtulabilir. Zira TTK m. 1182 düzenlemesinin emredici nitelikte olması, TTK m. 1192/1'i ortadan kaldırmayacağından akdedilen sorumsuzluk anlaşması geçerli olacak ve asıl taşıyan sorumluluktan kurtulacaktır. İspat külfetini yerine getiremeyen fiili taşıyan ise düzenlemenin emredici niteliği gereği, ortaya çıkan zarardan sorumlu olacaktır.

3.3. Muhtemel Sorumsuzluk Hallerinde İspat

3.3.1. Uluslararası Düzenleme ve Konvansiyonlarda İspat

Harter Kanunu, taşıyanın sorumluluğunu ve sorumsuzluk hallerini emredici nitelikte düzenlemesine rağmen ispat külfetinin kimin üzerinde olduğunu dair bir hüküm ihtiva etmemektedir.⁷⁵⁷ Ancak bu eksiklik, uygulamada Harter Kanunu kabul edilmeden önce yerleşmiş olan ispat mekanizması vasıtasıyla çözülmüştür. Şöyle ki, ABD mahkemeleri, Harter Kanunu kabul edilmeden önceki dönemde, taşıyanın yükte meydana gelen zararın nedeni konişmentoda yer alan makul deniz tehlikelerinden birine dayandırdığı hallerde, zararın taşıyanın kusurundan kaynaklandığını ispat külfetini yükle ilgilinin üzerine yüklemiştir.⁷⁵⁸ Böylece, taşıyanın muhtemel sorumsuzluğunu ve buna ilişkin ispat külfetinin yer değiştirmesini ABD'nin Harter Kanunundan önce de benimsediğini, bu düzenin ilerideki kanun ve konvansiyon hükümlerine kaynaklık ettiğini söylemek mümkündür.

TBK'nın emredici hükümlerine de aykırı olmaması gerektiği yönünde bkz. *Okay, Deniz Ticareti Hukuku II*, 175; Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 391; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 238.

⁷⁵⁷ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 12. Bununla beraber taşıyan, denize elverişsizliğin neden olduğu zararlar bakımından kendisini sorumluluktan kurtaran bir halin varlığına dayanmadan önce gerekli özeni gösterdiğini kanıtlaması gerekir (Bkz. Robert Force, "A Comparison of the Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules: Much Ado About (?)", *Tulane Law Review*, 70 (1996), 2061, dipnot 42, <https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/tulr70&collection=journals&id=2087&startid=&endid=2126>. Ayrıca Harter Kanununda güverte yükü hariç tutulmadığından sorumluluk ve ispat da aynı hükümlere tabi olacaktır (Bkz. Force, *A Comparison of the Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules*, 2077).

⁷⁵⁸ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 5.

International Navigation Company v. Farr & Bailey Manufacturing Company arasında görülen davada⁷⁵⁹ mahkeme, eşyanın kaybolması taşıyanın hatasından, geminin denize elverişli olmamasından ya da taşıyanın gerekli özeni göstermemesinden kaynaklanıyor ise bu durumu ispatın eşya sahibi tarafından yapılması gerektiğini belirtmiştir.⁷⁶⁰ Aynı davada, Harter Kanunundan bağımsız olarak, geminin sefere başladıktan çok kısa bir süre sonra arızalanması, geminin sefere elverişli olmadığı varsayımını artırdığından elverişliliği ispatı, gemi sahibinin üzerine yüklenmiştir.⁷⁶¹

İlk uluslararası konvansiyon niteliğini taşıyan Lahey Kurallarında, Harter Kanunun aksine açıkça ispata ilişkin düzenleme mevcuttur.⁷⁶² Çalışmamızın asıl konusu olan taşıyanın muhtemel sorumsuz halleri bakımından ise Konvansiyondaki düzenlemenin, taşıyan lehine bir tutum sergilediğini söylemek mümkündür. Şöyle ki, taşıyanın sorumluluğunun istisnası niteliğinde olan 4. maddenin 2. fıkrası arasında bentler halinde sayılan durumlar özel olarak düzenlenmiş ve bu hallerin varlığında taşıyanın sorumsuz olduğuna dair aksi ispatlanabilir bir karine ortaya konmuştur. Böyle bir durumun varlığı halinde taşıyan, maddede izah edilen halin varlığını ve bu halin zarara sebebiyet verdiğini ortaya koyacaktır.⁷⁶³ Burada taşıyan, zararın, maddede geçen olay sebebiyle ortaya çıktığını ispatlayarak, illiyet bağıını tam olarak kuracaktır.⁷⁶⁴ Fakat

⁷⁵⁹ 181 U. S. 218, 45 L. ed. 830, 21 Sup. Ct. Rep. 591 (Karar için bkz. Sayre, *A Selection Of Cases On The Law Admiralty*, 687).

⁷⁶⁰ Sayre, *A Selection Of Cases On The Law Admiralty*, 687.

⁷⁶¹ Sayre, *A Selection Of Cases On The Law Admiralty*, 688.

⁷⁶² Lahey Kurallarının 4. maddesinin 1. fıkrası sefere elverişsizlikten dolayı hangi hallerde taşıyan ya da geminin zarardan sorumlu olmadığı ortaya koyduktan sonra “*Seyrüsefere ehliyetsizlik yüzünden vukua gelecek her kayıp ve hasarda gerekli dikkatin ve ihtimamın gösterilmiş oluşunu nakliyeciler ile işbu maddede derpiş olunan muafiyetten faydalanan diğer şahıslar, ispat ile mükelleftir*” şeklinde düzenleme yapmıştır. Bu düzenlemeye göre sefere elverişsizlik halinde meydana gelecek zararlar bakımından gerekli dikkat ve özenin gösterilmiş olduğunu taşıyan ve bu fıkra gereğince sorumluluktan kurtulacak diğer şahısların ispat etmesi gerekecektir. İspata ilişkin bir diğer düzenleme ise sorumsuzluk hallerinin sıralandığı LK m. 4/2’nin son bendidir. Bu düzenlemeye göre taşıyanın, adamlarının veya temsilcilerinin kusuru sonucunda meydana gelmemiş olan hasarlarda ispat külfeti, anılan kimselerin kusuru olmadığını ileri süren kişinin üzerinde olacaktır.

⁷⁶³ Akan da benzer şekilde zararın sorumsuzluk hallerinden birine dayandığını ispat külfetinin taşıyana ait olduğunu belirtmektedir (bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 9). Bunun yanında taşıyan eşyada, yüklemekten önce ve boşaltmadan sonra bir kara zararı doğduğu hallerde taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin bir sorumsuzluk kaydı var ise bu halde ispat taşıyan tarafından gerçekleştirilecektir (Bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 79; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 197).

⁷⁶⁴ Bu kısım ise Alman ve Türk Hukukunun LK’nın asıl düzenlemesinden ayrıldığı önemli bir noktadır. Zira mehz HGB, illiyet bağıının tam kurulmasını değil, zararın bahsi geçen tehlike sebebiyle doğabileceğini ispatı yeterli görmektedir. eTTK 1063 ve TTK m. 1182, karinenin ortaya konmasındaki ispatı HGB minvalinde düzenlemiştir (Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 123).

muhtemel sorumsuzluk hallerinin varlığında taşıyanın ayrıca kendisinin kusursuz olduğunu ispat etmesine gerek yoktur.⁷⁶⁵ Taşıyan, tehlikenin vukua geldiğini ve zararın bu tehlikeden kaynaklandığını kanıtlayarak aksi ispat edilebilir bir karineden yararlanacaktır. Karinenin ortaya konmasıyla birlikte, ispat külfeti yer değiştirerek yüküle ilgilinin üzerine yüklenir. Bir diğer deyişle taşıyan, bu maddede sayılan hallerin varlığını iddia ediyorsa, yüküle ilgili kimse bu olay ile zarar arasında illiyet bağının bulunmadığını ispat edecektir.⁷⁶⁶ Böylelikle taşıyan, sayılan hallerin varlığını ve bu varlığın zarara sebebiyet verdiğini ortaya koyacak; bu sebeple ortaya çıkan karineyi ise yüküle ilgili çürütecektir. Yüküle ilgili, ortaya çıkan zararın sebebinin izah edilen düzenlemede belirtilen olaylardan biri olmadığını, aksine taşıyan ya da taşıyanın fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusurundan kaynaklandığını ispat ederek karineyi çürütebilir.⁷⁶⁷ Zarar, taşıyanın veya fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusurlarıyla beraber kendisinin sorumlu olmadığı bir nedenden kaynaklanıyorsa, bu durumda taşıyan kendi kusuru ölçüsünde sorumlu tutulacaktır ve bu durumu ispat külfeti taşıyana aittir.⁷⁶⁸ Zamanla meydana gelen değişimler ve eksiklikler neticesinde kabul edilen Visby Kuralları daha çok yükümlülüklerin mali kısımlarında değişiklik yapmış; bu sebeple temel sorumluluk rejimi ve taşıyanın sorumsuzluk sebepleri bahsinde Lahey Kurallarını değiştirmemiştir.

1978 tarihli Hamburg Kuralları ise, yorum farklılıklarını önlemek amacıyla hazırlanan Ek II’de “*Bu Konvansiyon uyarınca taşıyanın sorumluluğunun kusur ya da ihmal karinesine dayanacağı konusunda herhangi bir şüphe yoktur. Bu demektir ki, kural olarak, ispat külfeti taşıyana aittir ancak belirli durumların vukuu halinde Konvansiyon Hükümleri bu kuralı değiştirebilir*” diyerek ispat külfetini taşıyan üzerine yüklemiş ancak belli hallerde bunun istisna edilebileceğini öngörmüştür.⁷⁶⁹ Burada belli

⁷⁶⁵ Ülgener, LK’nın aslına sadık kalınarak iç hukuka dahil edildiği İngiliz Hukukunda ispata ilişkin iki görüş bulunduğunun belirterek, bu görüşleri taşıyanın kendi lehine aksi ispat edilebilir bir karine ortaya koyması (prima facie) ve kusurun yüküle ilgili tarafından ispat edilmesi (ispatın tersine dönmesi) olarak sıralamıştır. (Bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 121). Türk Hukukunun aksine Common Law doktrininde taşıyanın ispat etmesi gereken durumlar için ayrıca bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 86-87.

⁷⁶⁶ Alman Hukukundaki benzer düzenleme için bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 44.

⁷⁶⁷ Pamuk, “Rotterdam Kuralları”, 25.

⁷⁶⁸ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 9-10; Pamuk, “Rotterdam Kuralları”, 26.

⁷⁶⁹ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 23. Bu sebeple Hamburg Kurallarında taşıyanın sorumluluğu kusur sorumluluğu olarak düzenlenmiş; taşıyanın kusurunun varlığı ise karine olarak kabul edilmiştir (Bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 71).

durumların vukuu bulmasından kasıt ise Konvansiyonun 2. Bölümünün 5. maddesinde belirtilen yangın, canlı hayvan taşımaları ve denizde can ve eşya kurtarmak üzere alınan tedbirlerdir. Bu hallerin varlığı söz konusu ise, taşıyan zararın bu hallerden meydana geldiğini ortaya koyarsa, taşıyanın veya adamlarının kusur veya ihmalinin bu zarara sebep olduğunu ispat külfeti yükü ilgiliye aittir.⁷⁷⁰ Yani kusur prensibinin aksine taşıyan, kendisinin ve adamlarının zararın meydana gelmesinde kusursuz olduğunu ispat etmeyecektir.

Bu halde yükü ilgili, taşıyana sorumluluk yüklenebilmesi için zıya, hasar veya geç teslimin kısmen veya tamamen taşıyan, adamları veya görevlilerinin hata ve ihmalden kaynaklandığını ispat etmesi gerekmektedir.⁷⁷¹ Bilhassa yangın bakımından yükü ilgilinin kusuru ispatının oldukça güç olması, sorumsuzluk ilkesini pratik olarak değiştirmedir;⁷⁷² hatta ispat külfetinin ters çevrilmiş olmasının yangından doğan sorumsuzluğu taşıyanın muhtemel sorumsuzluğu haline getirdiği söylenebilir.

Doktrinde Hamburg Kurallarında muhtemel sorumsuzluk hallerine yer verilmemesinin ispat yükü açısından taşıyanın aleyhine bir durum oluşturmadığı, zira bu hallerde dahi taşıyanın en azından bu hallerin varlığını ve zararın bu olay neticesinde meydana geldiğini ispat etmesi gerektiği düşünülmektedir.⁷⁷³ Ancak kanaatimizce Hamburg Kuralları da sınırlı da olsa taşıyanın muhtemel sorumsuzluğunu

⁷⁷⁰ Yangın bakımından taşıyanın kusur karinesi kabul edilmeyerek ispat yükünün ters çevrilmiş olmasını Konvansiyona katılan Türkiye'nin de dahil olduğu birtakım ülkeler, pratik olarak taşıyanın sorumsuzluğu anlamına geleceği için eleştirmiştir (Bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 103, dipnot 290). Bunun yanında Güden ise güverte yükünü de muhtemel sorumsuzluk halleri arasında saymış ve burada güverte yükü bakımından da ispat külfetinin yer değiştirdiğini ifade etmiştir (Bkz. Güden, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, 66). Kanaatimizce Hamburg Kuralları m. 9'da düzenlenen güverte yükü, Konvansiyonda taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerinden biri olarak düzenlenmemiş olup hangi hallerde taşıyanın eşyayı güvertede taşıyabileceğinin yanında hangi hallerde taşıyanın sorumluluğunun ortaya çıkacağını düzenleyen bir maddedir. Taşıyanın sorumluluğunu bertaraf edecek olan haller Konvansiyonda açıkça belirtilmiş olduğundan güverte yükü konumuz minvalinde bir sorumsuzluk hali olarak sayılamayacak ancak şartların varlığı halinde taşıyanı sorumluluktan kurtaracaktır. Doktrinde ise benzer şekilde, yükün güvertede taşınmasına cevaz verilen hallerde taşıyanın münhasıran taşıma şeklinden kaynaklanan zararlardan sorumlu olmayacağı, ancak taşıyanın yüke özen borcunun devam etmesi sebebiyle bunun dışında kalan hallerde HK m. 5 gereği sorumluluğunun devam ettiği belirtilmektedir (Bkz. Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 110-111; Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluk*, 132). Bu sebeple güverte yükü bir sorumsuzluk hali değil fakat şartlar sağlandığında taşıyanı sorumluluktan kurtaran bir düzenleme olarak karşımıza çıkmaktadır. Konvansiyon düzenlenirken Japonya'nın güverte yükünde taşıyanın sorumlu olmayacağına dair açık hüküm eklenmesi talebinin kabul görmeyişi, ispat yükünün ters çevrilmesine ilişkin bir düzenleme yapılmaması da güverte yükünü sorumsuzluk halleri arasına dahil etmeme iradesini göstermektedir.

⁷⁷¹ Pamuk, "Rotterdam Kuralları", 56.

⁷⁷² Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 104; Pamuk, "Rotterdam Kuralları", 34.

⁷⁷³ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 73, dipnot 208.

düzenlediğinden taşıyanın, sadece 5. maddenin 4 ve 6. fıkraları arasında düzenlenen hallerin varlığını ve zararlı olay arasındaki illiyet bağıını ispat etmesi sorumluluktan kurtulması için yeterli olacaktır. Bu hallerin varlığında kusuru ispat külfeti zarar görene geçtiğinden taşıyanı sorumlu tutmak isteyen zarar gören, meydana gelen bu zararın taşıyan ya da adamlarının kusur veya ihmalden kaynaklandığını ispat edecektir. İspat edilen kusurun varlığı halinde taşıyan, HK'nın m. 5/4-6 arasında düzenlenen sorumsuzluk hallerinden yararlanamayacaktır.

Hamburg Kurallarının 5. maddesinin 7. fıkrasına göre ise, zıya, hasar veya gecikmeye taşıyanın ve fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusuru veya ihmali ile aynı maddenin 4 ila 6. fıkraları arasında düzenlenen hal veya hallerin birlikte yol açtığı durumlarda ise taşıyan, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin bu kusur ve ihmalden neş'et etmediğini ispat ile sadece söz konusu kusur veya ihmalin doğurduğu ölçüde sorumlu olacaktır. Böylece taşıyan meydana gelen zararın tamamından değil sadece kusur ve ihmalin sebep olduğu kısmından sorumlu olacaktır.

Rotterdam Kuralları ise ispat yükümüne ilişkin oldukça geniş düzenlemelere yer veren, daha önceki konvansiyonların aksine, hem taşıyan hem taşıtan bakımından ispat mükellefiyetini iddia sahibine yükleyen bir konvansiyondur.⁷⁷⁴ Konumuz bağlamında, Rotterdam Kurallarının 17. Maddesinin 3. Fıkrasının a-o bentleri arasında teferruatlı olarak düzenlenen taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerinin varlığı halinde ispat faaliyetine ilişkin düzenleme aynı maddenin 3. Fıkrasında düzenlenmiştir. Konvansiyonun bu fıkrası *“Taşıyan, işbu maddenin 2. Fıkrasında belirtilen hatanın bulunmadığını ispat etmek yerine, kayıp, hasar veya gecikmeye aşağıdaki olay veya koşullardan birinin veya birkaçının neden olduğunu veya katkı sağladığını ispat ederse, işbu maddenin 1. Fıkrasında belirtilen sorumluluğunun tamamından veya bir kısmından kurtulur.”* şeklinde düzenlenmiştir.⁷⁷⁵ Buna göre taşıyan, aynı maddenin 2. Fıkrasında düzenlenen kusur prensibi eksenindeki genel sorumluluktan kurtulma halinden bağımsız olarak; kayıp, hasar veya gecikmeye, 17/3(a-o) arasında düzenlenen hallerin

⁷⁷⁴ Pamuk, “Rotterdam Kuralları”, 28.

⁷⁷⁵ Bu durumu Philippe Delebeque, taşıyanın sorumsuzluk hallerine ilişkin düzenlenen RK m. 17/3'teki listenin, bir sorumsuzluk hallerinin listesinden ziyade ispat yükünün devretme halleri listesi olarak yorumlamıştır (Bkz. Philippe Delebeque, *Obligations and Liability Exemptions of the Carrier*, EJCK, 2010, 87; Naklen; Achrafi, “Rotterdam Kuralları”, 73).

bir veya bir kısmının neden olduğunu veya bu halin meydana gelmesine katkı sağladığını ispat ile sorumluluktan kurtulacaktır.⁷⁷⁶

Taşıyanın, sorumsuzluktan yararlanmak maksadıyla, kayıp, hasar veya gecikmeye, 17/3(a-o) arasında düzenlenen hallerin bir veya bir kısmının neden olduğunu veya bu halin meydana gelmesine katkı sağladığını ispat etmesiyle ispat yükü, hak iddia eden tarafa geçer. Bu halde taşıyanın sorumluluğunu iddia eden karşı taraf, taşıyanın kusurlu olduğunu, sözleşmenin m. 17/4 ve m. 17/5 hükümlerine dayanarak ispat etmeye çalışır.⁷⁷⁷ İddia edenin bu hallerden en az birini ispat etmesiyle taşıyanın dayandığı muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin koruma ortadan kalkar ve ispat yükü tekrar taşıyan üzerine geçer. Artık taşıyan, Konvansiyonda m. 17/3'te düzenlenen sorumsuzluk hali niteliğindeki istisnai durumlarda, kendinin veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun olmadığını ispatla yahut Konvansiyon m. 17/5'te bahsedilen ve sefere elverişsizlik olarak nitelendirilen hallerin kayıp, hasar veya gecikmeye sebep olmadığını veya bu halde dahi makul bir taşıyanın alması gereken tüm önlemleri aldığını ispat ederek sorumluluktan kurtulur.⁷⁷⁸

⁷⁷⁶ Burada ayrıca Rotterdam Kurallarının daha evvelki Konvansiyonların aksine taşıtanın taşıyana karşı yükümlülüklerini de zikretmek gerekir. Zira bu Konvansiyonun özellikle m. 27 ve devamında taşıtana birtakım sorumluluklar yüklenmiştir. Bu düzenlemeler ile taşıyan, RK m. 30'daki ispata ilişkin yükümlülükleri yerine getirerek sorumluluktan kurtulacaktır. Bu düzenleme ile kanaatimizce, muhtemel sorumsuzluk halleri kapsamındaki taşıtan ve fiillerinden sorumlu olacağı başkaca kimselerin fiil ve ihmallerine ilişkin sorumsuzluğunu, yukarıda izah edilen RK m. 17'ye göre talep edebileceği gibi bu zararların kendinin ve fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin hatasına atfolunabilir olmadığını ispat ile sorumluluktan kurtulacaktır. Böylece taşıyan, RK m. 17/3 arasında düzenlenen hallerin bir veya bir kısmının neden olduğunu veya bu halin meydana gelmesine katkı sağladığını ispat edemez ise RK m. 27 vd. düzenlenen hallerde RK m. 30'daki ispat faaliyetini yerine getirerek sorumluluktan kurtulacaktır.

⁷⁷⁷ İddia eden zikredilen düzenlemelere göre;

- Taşıyanın daha evvel dayandığı istisnai duruma, yine taşıyanın kendisinin veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin fiillerinin neden olduğunu veya katkı sağladığını,
- Yukarıda izah edilen muhtemel sorumsuzluk halleri niteliğindeki istisnai haller listesinde yer almayan başka bir olayın veya durumun kayıp, hasar veya gecikmeye sebep olduğunu veya katkı sağladığını,
- Kayıp, hasar veya gecikmeye, muhtemel sorumsuzluk hallerinin varlığına bakılmaksızın, (i) geminin denize elverişli olmamasının, (ii) uygun mürettebat, ekipman ve erzakla donatılmış olmamasının veya (iii) geminin ambarlarının veya içinde yüklerin taşındığı diğer bölümlerinin veya taşıyan tarafından tedarik edilen ve içinde veya üzerinde yüklerin taşındığı herhangi bir konteynerin yüklerin teslim alınması, taşınması ve korunması için uygun ve güvenli olmamasının sebebiyet verdiği veya katkı sağladığı iddia ederek taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu olmasını sağlayabilir (Bkz. Pamuk, "Rotterdam Kuralları", 30; Achmati, "Rotterdam Kuralları", 75).

⁷⁷⁸ Ayrıntılı bilgi için Bkz. Pamuk, "Rotterdam Kuralları", 31.

Bunlara ek olarak Konvansiyon m. 17/6 gereğince taşıyan, işbu madde uyarınca sorumluluğunun bir kısmından kurtulursa, taşıyan yalnızca kayıp, hasar veya gecikmenin bu madde uyarınca sorumlu olduğu herhangi bir olay veya koşula atfolunabilecek kısmından sorumlu olacaktır. Böylelikle taşıyan, zararın meydana gelmesinde birden fazla sebebin var olduğu hallerde, ancak kendisinin veya fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusuru nispetinde sorumlu olacak, sorumsuzluğunu ispat edebildiği kısım bakımından ise Konvansiyondaki düzenlemenin korumasından yararlanacaktır.

3.3.2. Türk Hukukunda İspat

3.3.2.1. Genel Olarak

6762 sayılı Türk Ticaret Kanununun yürürlüğe girmesine kadar geçen süre zarfında, taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldıran birtakım hallerde, ispat külfeti bakımından taşıyan lehine bir düzenleme söz konusu değildir. Bu Kanunun kabulünden önce de birtakım hallerin taşıyanı sorumluluktan kurtaracağı kabul edilmekte ancak ispat yükünün yerini değiştiren yahut taşıyanın sorumsuz olduğunu düzenleyen bir karineye rastlanmamakta; sorumsuzluk halini iddia eden taşıyanın bunu ispat etmesi gerektiği ortaya konmaktaydı.⁷⁷⁹

6762 sayılı Kanunda ise yüke gelen zararlar bakımından muhtemel sorumsuzluk sistemi, taşıyanın sorumluluktan kurtulması bakımından özel bir ispat rejimi düzenlemiştir.⁷⁸⁰ Bu düzenlemeye göre taşıyan, meydana gelen zıya veya hasara, olayın sebep olduğunu ispat etmeyecek; eTTK m. 1061'deki genel ispat kuralı çerçevesinde, eTTK m. 1063/1'de belirtilen durumlardan bir veya birkaçının meydana geldiğini ortaya

⁷⁷⁹ 1863 tarihli Ticaret-i Bahriye Kanunumuzun temelini oluşturan o dönemki Fransız deniz hukukunda açıkça düzenleme olmadığından, Fransız Medeni Kanunundaki düzenlemelerden yola çıkarak mücbir sebebi iddia eden taşıyanın bunu ispat etmesi gerektiği öne sürülmektedir. Ayrıca geminin battığı hallerde kazanın ispatı gerekmekte, taşıyanın, kaptan ve mürettebatın kusurunun bulunduğu hallerde ispat edilen durumun taşıyanı sorumluluktan kurtarmayacağı açıklanmıştır (Bkz. Wahl, *Deniz Ticareti Hukuku*, 211-212, 216).

⁷⁸⁰ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 142. Bu düzenlemenin kaynağı ise mehz Alman Hukukudur. Almanya, LK'nın imza protokolünün birinci maddesinden yararlanarak ispat dağılımını LK'nın ana düzenlemesinden farklı benimsemiş ve taşıyan lehine hareket ederek yükle ilginin ispat mükellefiyetini genişletmiştir. Muhtemel sorumsuzluk hallerinin düzenlendiği Alman Ticaret Kanunu § 608 oluşturulurken İngiliz Hukukundaki ispata ilişkin görüşler benimsenerek § 608/2'de taşıyan lehine karine doğduğuna dair görüş, § 608/3'te ise ispatın tersine dönmesi görüş iç hukuka alınmıştır. Türk Hukukunda ise bu durum eTTK m. 1063/2 ve 3'te kendini göstermiştir (Ayrıntılı bilgi için bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 442-444; Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 121).

koyacak; bu şekilde tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özenin dahi önüne geçemeyeceği bir sebebin varlığı ve zararın bu tehlikeden ileri geldiği farz olunacaktır.⁷⁸¹

Bu şekilde taşıyanın meydana gelen ziya ve hasardan sorumlu olmadığına dair bir karine doğduğundan ispat külfeti yer değişecektir.⁷⁸² Zarar gören yükle ilgililer, zararın eTTK m. 1063'te sayılı olan hallerden ileri gelmediğini, eTTK m. 1019'daki sefere elverişsizlikten doğduğunu, ortaya konan tehlikenin zarara sebebiyet veremeyeceğini ya da taşıyan veya fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin ticari kusurunun bulunduğunu ispat ile karineyi çürütecektir.⁷⁸³ Zarara eTTK m. 1603/1'deki halin yanında taşıyanın sorumluluğunu gerektiren durumların da sebep olduğu hallerde ise ispat külfeti eTTK m. 1063'ten farklılaşmıştır.⁷⁸⁴ Böyle bir halde taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi, zararın diğer bölümüne ait sebebi, taşıyanın ispat etmesine bağlanmakta ve böylece taşıyan sadece kendisi ya da fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusur veya ihmalleri oranınca sorumlu tutulmaktadır.⁷⁸⁵

6762 sayılı eTTK döneminde taşıyanın sorumluluğu bakımından ispat külfetini taşıyan lehine hafifleten klovlar ise taşıyanın sorumluluğuna ilişkin emredici düzenlemelere uygun düştüğü nispette geçerli olmakta; fakat bu klovların eTTK m. 1063'teki sınırlı sayıdaki sebepleri aşması halinde ise kanuna aykırılık sebebiyle hükümsüzlükleri gündeme gelmektedir.⁷⁸⁶

⁷⁸¹ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 216. Yani taşıyan sadece tehlikenin meydana geldiğini ve bu tehlikenin zarara sebebiyet vereceğini ortaya koyacaktır. Böylece taşıyan zararlı olay arasında illiyet bağı kurmasına gerek olmadan meydana gelen tehlikenin zarara sebebiyet verdiği farz edilecektir bkz. Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 143. Ancak gemide meydana gelen hırsızlık hallerinde durum farklıdır. Taşıyan, bu halde yükün fiillerinden sorumlu olduğu kimseler tarafından çalınmadığını ispatla mükelleftir (Bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 161).

⁷⁸² Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 439; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 224. Doktrinde, taşıyanın, meydana gelen zararın kesin sebebinin ve bu zarar bakımından hem kendisinin hem de fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusurunun bulunmadığını ispat etmesini istemenin, altından kalkılamayacak bir yükümlülük olacağı belirtilmiştir (Bkz. Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 115).

⁷⁸³ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 224; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 161; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 144-145.

⁷⁸⁴ Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 147.

⁷⁸⁵ Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 161; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, 147-148.

⁷⁸⁶ Bu klovların taşıyanı sorumluluktan kurtarmadığı ancak kusursuzluğu ispat külfetinden kurtardığı, bu halde taşıyanın vakayı ispatının yeterli olduğu, yükle ilgilinin ise taşıyan ve adamlarının kusurunu ispatla mükellef olduğu; yani ispat külfetinin yer değiştirildiğine dair bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 383-384.

3.3.2.2. 6102 Sayılı Kanunda İspat

3.3.2.3. İspat Yükünün Dağılımı

3.3.2.3.1. Muhtemel Sorumsuzluk Hallerinde Özel Karinenin Ortaya Konulması

Muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin TTK m. 1182 düzenlemesi incelendiğinde, ispata ilişkin taşıyanın lehine bir düzenlemeye yer verdiği görülmektedir. TTK m. 1182/3'te yer bulan *“Zararın, durumun gereklerine göre birinci fıkra yazılı sebeplerin birinden ileri gelmesi muhtemel ise, bu sebepten ortaya çıktığı varsayılır; ancak, aksi ispatlanabilir.”* ifadesi ile taşıyan lehine bir karine ortaya konmuştur.⁷⁸⁷ Böylece taşıyanın TTK m. 1182'deki hallerden bir veya birkaçının meydana geldiğini ve bu hallerle oluşan zarar arasında illiyet bağının muhtemel olduğunu ortaya koyması ile zararın bu sebepten meydana geldiği kabul edilir fakat bu aksi ispat edilebilir nitelikte bir karinedir.⁷⁸⁸ Böylece düzenlemede sayılan hallerin varlığı, genel kural olan kusur sorumluluğunun istisnası niteliğindedir. Bu düzenleme ile sayılan hallerde taşıyanın kusursuzluğu karine olarak kabul edilmiştir.⁷⁸⁹

6100 sayılı HMK m. 190/2 hükmü *“Kanuni bir karineye dayanan taraf, sadece karinenin temelini oluşturan vakıya ilişkin ispat yükü altındadır. Kanunda öngörülen istisnalar dışında, karşı taraf, kanuni karinenin aksini ispat edebilir.”* demek suretiyle, kanuni bir karinenin varlığında taşıyanın üzerine düşen ispat yükümü hakkında yol

⁷⁸⁷ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 398; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 227; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 102. Bu karine Alman Ticaret Kanunu § 608/2'yer alan düzenlemenin bir görünümüdür. Düzenlemenin temeli ise İngiliz Hukukunda yer alan taşıyanın tehlikelerden birinin varlığını ortaya koyduğu, yükü ilgilinin ise bunun aksini ispat ettiği karinedir (prima facie) (Bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 121). Dolayısıyla TTK m. 1182/3'teki düzenlemenin temeli İngiliz Hukukundan gelmektedir.

⁷⁸⁸ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 443; Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 161; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 398; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 229; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 208; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 109, dipnot 162. Yani buradaki düzenleme ile taşıyan, mutlak surette sorumluluktan kurtulmamakta fakat kusursuzluğunu ispat cihetinde kendisine kolaylık sağlanmaktadır (Bkz. Serhat Küçükçapraz, “Denizyoluyla Tehlikeli Madde Taşımada Hukuki Sorumluluk”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, 2019, 81).

⁷⁸⁹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 115; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 397; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 228; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 108. Hükümde yer alan hallerin, genel hayat tecrübesine göre taşıyanın veya adamlarının kusurundan kaynaklanmayan, deniz taşımacılığının bazı tipik zarar verici nitelikteki durumlarından veya tesadüfi tehlikelerden kaynaklandığı, bu sebeple de düzenlenen ispat kolaylığının hakkaniyete uygun olduğu yönünde ayrıca bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 228-229. Bu durumun sorumsuzluk karinesi olarak nitelendiren görüş için bkz. Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 224.

göstermekte; ancak bu karinenin de aksinin ispatının mümkün olabileceği belirtmektedir.

Düzenlemenin sağladığı ispat kolaylığının iki görünümü bulunmaktadır ve bunlardan ilki zararın, ilk bakışta, TTK m. 1182/1’de sayılan hal veya hallerden ileri gelmiş olabileceğinin ortaya konmasının yeterli olması; diğeri ise bu hal veya hallerin meydana gelmesine taşıyanın sorumlu olmadığı bir olayın sebep olduğunun karine olarak kabul edilmesidir.⁷⁹⁰ Örneğin, fırtına sebebiyle tütün balyalarının ıslanarak zarar görmesi olayında, taşıyan, gemi jurnalı veya deniz raporuna müsteniden kendisinin sorumlu olmadığı bir deniz tehlikesi sebebiyle zararın meydana gelmesinin mümkün olduğunu ilk bakışta ispat ederek bu karineden yararlanır.⁷⁹¹

TTK m. 1182’de yer alan muhtemel sorumsuzluk halleri taşıyanı tamamen ispat yükümünden kurtarmaktan öte, ona, düzenlemede yer alan sebeplerin meydana geldiğini ve zararın bu sebeple ortaya çıkmasının muhtemel olduğunu ispat etme yükümlülüğü yüklemektedir. Bu minvalde TTK m. 1182/1’de sayılan hal veya hallerin ortaya çıkışıyla beraber taşıyanın sorumluluktan kurtulması için gerek karinenin ortaya konmasında gerekse zarar gören yükle ilgili tarafından karinenin çürütülmesinden sonra asıl taşıyan, fiili taşıyan ve taşıyanın diğer adamlarının birtakım hususları ispat etmesi gerekir.

3.3.2.3.1.1. Akdi Taşıyanın İspat Külfeti

Navlun sözleşmesinin tarafı olan ve sorumluluktan kurtulmak isteyen akdi taşıyan, evvela taşıma esnasında, TTK m. 1182/1’de düzenlenen sorumsuzluk hallerinin meydana geldiğini ortaya koyacaktır.⁷⁹² Taşıyan, bu yükümlülüğünü, meydana gelen olaya göre, gemi jurnalı ve deniz raporu gibi gemide tutulan kayıtlar, hava tahminleri, terörist bildirileri, grev kararları gibi pek çok kaynakla yerine getirilebilir. Taşıyanın ispat külfetini yerine getirmiş sayılması, TTK m. 1182/1’de sayılan sebeplerin meydana geldiğini sağlam delillerle ispatına bağlıdır; olayın muhtemelen gerçekleşmiş

⁷⁹⁰ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 229.

⁷⁹¹ Kender, “Taşıyanın Sorumluluğu”, 85.

⁷⁹² Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 439; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 118; Sözer, *Ders Kitabı*, 554; Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 251-252; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 229; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 110. Ambalaj yetersizliğinden kaynaklanan muhtemel sorumsuzluk hallerinde ise taşıyanın, eşyanın yolculuğun olağan tehlikelerine karşı yeterli derecede ambalajlanmadığını göstermesi gerektiği, bu sebeple ispat yükünün taşıyana düştüğü yönündeki görüş için bkz. Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 97.

olabileceğinin ispat yeterli değildir.⁷⁹³ Bunun yanında taşıyanın, karineden yararlanmak için ortaya koyacağı ikinci durum, zararın, söz konusu sorumsuzluk hali veya halleri sebebiyle ileri gelebileceğidir.⁷⁹⁴ Böylece hüküm, akdi taşıyana ispat bakımından, kendisinin veya hareketlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun bulunmadığını değil, meydana gelen zarar ve hükümde düzenlenmiş olan hal veya haller arasında illiyet bağı olabileceğini ortaya koyma yükümlülüğü yüklemiştir.⁷⁹⁵ Bu anlamda vakıaların meydana geldiğinin ispatı taşıyanı sorumluluktan kurtarmak için yeterlidir, bunun yanında zararın bu sebepten ortaya çıktığının ispat edilmesine gerek yoktur.⁷⁹⁶ Özetle sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyan, hem sorumsuzluk halinin meydana geldiğini hem de bu halin zarara sebebiyet verebileceğini kanıtlayacaktır.

Akdi taşıyan, bu yükümlülüğü yerine getirmek adına illiyet bağına ilişkin somut vakıaları ortaya koyacaktır.⁷⁹⁷ Buna karşın zararın, kesinlikle bu hal veya hallerden kaynaklandığını ispatlamak şeklinde bir yükümlülüğü yoktur. Örneğin, yeterli ambalajlama yapılmadan gemiye yüklenen bisküvi yükünün taşıma sırasında nemden etkilenerek yumuşaması olayında taşıyan, sadece eşyanın yeterli ambalajlanmadığını ortaya koyarak TTK m. 1182/1-g düzenlemesinden yararlanabilir. Benzer şekilde, bir fırtına esnasında, deniz suyu ile bütün balyalarının ıslanması hadisesinde taşıyan, geminin fırtınaya yakalandığını ortaya koyması yeterlidir.⁷⁹⁸ Taşıyanın, ayrıca fırtınanın

⁷⁹³ Sözer, *Ders Kitabı*, 560, dipnot 334.

⁷⁹⁴ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 439; Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 225; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 118; Sözer, *Ders Kitabı*, 554; Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 398; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 229; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 175; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 110.

⁷⁹⁵ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 116; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 175; Örsel, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu*, 37; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 109. TTK Gereğesinde, bu düzenlemede yer alan hallerde, aksi ispatlanana kadar illiyet bağıının bulunduğu varsayılmıştır (Bkz. TTK Gereğesi, 326; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 104). Bu da demek oluyor ki Kanun Koyucu, taşıyanın düzenlemede yer alan hallerden bir veya birkaçının meydana geldiğini ve zararın bu sebeple gerçekleşebileceğini ortaya koyarak olay ve zarar arasındaki illiyet bağıını kurabileceğini, yükü ile ilgilinin ise bu durumun aksini ispat ederek illiyet bağıını ortadan kaldırdığını belirtmiştir.

⁷⁹⁶ Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 208; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 103.

⁷⁹⁷ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 229; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 175. Zira soyut bir olasılık taşıyanın sorumluluktan kurtulması için yeterli değildir (Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 229). Burada illiyet bağı tam olarak kurulmamakta; sadece sorumsuzluk hali niteliğindeki durumun, zarara sebebiyet verdiği farz edilmektedir (Bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 116).

⁷⁹⁸ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 117.

ambar kapaklarına zarar verdiğini, çelik plakaları yerinden oynattığını, bu sebeple balyaların ıslandığını ispat yükümü yoktur.⁷⁹⁹

Meydana gelen zarara, TTK m. 1182/1’de yer alan birden fazla sorumsuzluk halinin sebep olduğu olaylarda ise taşıyan, bunlardan birinin vukua geldiğini ispat ederek karineden yararlanır.⁸⁰⁰ Bu anlamda taşıyanın, zarara hangi sorumsuzluk halinin sebebiyet verdiğini ispat etmesine gerek yoktur.⁸⁰¹

Akdi taşıyanın TTK m. 1182’de sayılan hallerden bir veya birkaçının meydana geldiğini ve bu durumun zarara sebebiyet verebileceğini ortaya koymasıyla ispat külfeti, zarara uğrayan yükle ilgiliye geçmektedir.⁸⁰² Zarara uğrayan yükle ilgili aşağıda ayrıntılı incelenmiş olan⁸⁰³ birtakım halleri ispat ederek üzerine düşen ispat faaliyetini gerçekleştirebilirse, taşıyanın dayanmış olduğu aksi ispat edilebilir karineyi çürütür ve bu halde taşıyanın sorumluluğu yeniden gündeme gelir. Böylece zarara, akdi taşıyanın sorumlu olduğu bir olayın sebep olduğu kanıtlandığında taşıyan sorumluluktan kurtulamaz.⁸⁰⁴

Yani TTK m. 1182’de yer alan hallerin, zarara sebebiyet veren olayda mevcut olması bizatihi taşıyanı sorumluluktan kurtarmamakta fakat ispat yükünü taşıyan lehine yer değiştirmektedir.⁸⁰⁵ Akdi taşıyan, taşımayı kendisi de yapsa fiili taşıyana da yaptırrsa karinenin ortaya konma şekli değişmemektedir. Akdi taşıyan, sadece TTK m. 1182’deki hallerden bir veya birkaçının meydana geldiğini ve bu hallerle oluşan zarar arasında illiyet bağının muhtemel olduğunu ortaya koyacaktır. Böylece karine gereği zararın bu sebepten meydana geldiği kabul edilecek fakat bunun aksi ispat edilebilecektir. Her ne

⁷⁹⁹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 117.

⁸⁰⁰ Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, 224; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 117.

⁸⁰¹ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 117; Seven, *Sorumluluk*, 157.

⁸⁰² Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 443; Sözer, *Ders Kitabı*, 554; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 103.

⁸⁰³ Bkz. 3.2.2.4.

⁸⁰⁴ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 221; Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 151.

⁸⁰⁵ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 221; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 108. Doktrinde, eşyanın zarara uğraması ya da teslimin gecikmesi hadiselerinde, taşıyan lehine kendiliğinden bir karine doğmadığı ve taşıyanın, zararın muhtemel sorumsuzluk hali niteliğinde bir durumdan kaynaklandığını ortaya koyması gerektiği belirtilerek bu halin taşıyanca ispat edileceği belirtilmiştir (bkz. Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 151). Bu görüş doğru olmakla beraber TTK m. 1182 düzenlemesi bakımından taşıyanın ispat etmesi gereken argümanların değiştiği vurgulanmalıdır. Zira bu hallerde artık taşıyan kusursuzluğunu değil muhtemel sorumsuzluk hali niteliğinde bir olayın vukua geldiğini ve zararın bu olay neticesinde meydana gelebileceğini ortaya koyacaktır. Yani bu halde, ispat yükü yer değiştirerek taşıyanın kusurlu olduğunu ispat yükle ilgilinin üzerine yüklenmiştir (Benzer görüş için bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 109).

kadar düzenleme, taşıyanı özen yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispattan kurtardıysa da karineyi ortaya koyarken taşıyan, özen yükümlülüğü çerçevesinde almış olduğu önlemleri ortaya koyarak karineden yararlanabilir.⁸⁰⁶ Örneğin, geminin fırtınaya yakalanarak zarara uğradığı bir olayda, taşıyan, yolculuk öncesi gerekli tüm önlemleri aldığını, takip edeceği rotada hava durumu koşullarının sefere uygun olduğuna dair aldığı tüm önlemleri ortaya koyarak meydana gelen zararın tesadüfi olduğunu, kendisinin buna ilişkin gerekli özeni gösterdiğini ispat ederek de karineden yararlanabilir.

Taşıma sözleşmesiyle taşıma taahhüdünde bulunan akdi taşıyan, bu faaliyeti kendisi gerçekleştirebileceği gibi fiili taşıyan ile de gerçekleştirebilir. Fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilen bir taşımada da akdi taşıyanın yükümlülüklerine karşı sorumluluğu devam etmektedir.⁸⁰⁷ Taşıyan, TTK m. 1191/1 gereği, fiili taşıyan ve onun adamlarının fiil ve ihmallerinde de kendisi ve adamlarının kusurlarından sorumlu olduğu gibi sorumludur.⁸⁰⁸ Bu madde uyarınca, taşımanın kısmen veya tamamen fiili bir taşıyan tarafından gerçekleştireceği hallerde ise asıl taşıyan, eşyanın, fiili taşıyanın hakimiyeti altında iken zıya veya hasara uğraması yahut geç teslim edilmesi halinde ortaya çıkabilecek zararlar bakımından kendi sorumluluğunu kaldıran veya daraltan anlaşmalar yapabilir.⁸⁰⁹ Böyle bir anlaşmanın yapılmadığı ya da geçerli olmadığı hallerde taşıyan TTK m. 1182/1'den yararlanabilmek için zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin eşya fiili taşıyanın hâkimiyetinde iken meydana geldiğini ispat etmek durumundadır.⁸¹⁰ Bu anlamda, asıl taşıyanın böyle bir sorumsuzluk anlaşması yaptığı durumlarda, ortada geçerli bir sorumsuzluk anlaşması olduğunu ve zararın, eşya fiili taşıyanın hakimiyetinde iken gerçekleştiğini ispat etmesi, sorumluluğunun ortadan kalkması için yeterli olduğundan, zarara muhtemel sorumsuzluk hali neden olmuş olsa

⁸⁰⁶ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 231, dipnot 685.

⁸⁰⁷ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 413.

⁸⁰⁸ Bu düzenleme gereği taşıyan, taşımanın kısmen veya tamamen bir fiili taşıyana bırakılması halinde, taşıyanın, navlun sözleşmesine göre böyle bir bırakma hakkı olup olmadığına bakılmaksızın, taşımanın tamamından sorumludur. Bu anlamda taşıyan, fiili taşıyanın ve onun taşıma borcunun ifasında kullandığı adamlarının fiil ve ihmallerinden, görev ve yetki sınırı içinde kaldıkları sürece sorumludur (TTK m. 1191/1).

⁸⁰⁹ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 413-414; Kula Değirmenci, “Fiili Taşıyan”, 407. Asıl taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıran veya kaldıran anlaşmaların geçerli olması için gerekli olan şartlar için ayrıca bkz. Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 247.

⁸¹⁰ Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 247.

dahi yukarıda izah edilen durumları ispat etmesine gerek yoktur.⁸¹¹ Bu halde muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin ispat külfeti fiili taşıyan üzerindedir.⁸¹² Bu durumun istisnası ise yetkili Türk mahkemesinde fiilî taşıyan aleyhine dava açılmadığı hâllerdir. Zira bu halde sorumluluğu sınırlayan veya kaldıran sorumsuzluk anlaşması geçersiz olduğundan sorumluluktan kurtulmak isteyen asıl taşıyan, muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin gerekli ispat külfetini yerine getirmelidir.

3.3.2.3.1.2. Fiili Taşıyanın İspat Külfeti

TTK m. 1191/2 düzenlemesi, fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımalarda⁸¹³, sorumluluk bakımından taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerin uygulanacağını belirtmekte ve akdi taşıyan ile fiili taşıyanın sorumluluğunun aynı esaslara tabi olduğunu ortaya koymaktadır.⁸¹⁴ Hamburg Kuralları ile fiili taşıyanın da akdi taşıyan gibi sorumsuzluk hallerinden yararlanacağı hüküm altına alınmış, 6102 sayılı TTK'nın hazırlanışında ise bu durum göz önüne alınarak fiili taşıyanın da akdi taşıyan gibi TTK m. 1182 düzenlemesinden yararlanmasına imkan verilmiştir. Bu sebeple akdi taşıyan ile fiili taşıyan arasında akdedilen sözleşmeye binaen eşyayı taşıyan fiili taşıyan da tıpkı akdi taşıyan gibi muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin düzenlemelerden yararlanacaktır.⁸¹⁵ Fiili taşıyan, TTK m. 1191/2'de yer alan taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olan düzenlemelerin, fiilî taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımalar bakımından üstleneceği sorumluluğu için de uygulanacağına ilişkin

⁸¹¹ Benzer şekilde muhtemel sorumsuzluk hali olmasa dahi, sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyanın, geçerli sorumsuzluk anlaşmasını ve zarara sebebiyet veren durumun, eşya fiili taşıyanın hakimiyetinde iken meydana geldiği ispat etmesi gerektiği yönünde bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 414.

⁸¹² Fakat ziya, hasar veya teslimdeki gecikmenin eşya, asıl taşıyanın hakimiyetinde iken meydana geldiği durumlarda asıl taşıyan muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin üzerine düşen ispat faaliyetini gerçekleştirecektir.

⁸¹³ Ziya, hasar ya da teslimdeki gecikmeden kaynaklı zararın, fiili taşıyanın eşyayı tesliminden sonraki aşamada meydana gelmesi halinde ise fiili taşıyanın sorumluluğu kendisinin ya da adamlarının kusuruna bağlıdır. Kanaatimizce, fiili taşıyanın ya da adamlarının kusuru olmaksızın muhtemel sorumsuzluk hallerinin neden olduğu zararlar, fiili taşıyanın eşyayı tesliminden sonra gerçekleşse dahi TTK m. 1182 gündeme gelecek ve gerek zararın meydana geldiği andaki taşıyan gerekse fiili taşıyan bu düzenlemeye dayanabilecektir.

⁸¹⁴ Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 248; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 69.

⁸¹⁵ Adıgüzel, "Fiili Taşıyıcı", 12; Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 212. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 10.10.2018 tarihli, 2017/101 E. ve 2018/6208 K. sayılı ilamında da ilk derece mahkemesinin, fiili taşıyanın akdi taşıyanın tüm def'ilerinden yararlanabileceği, fırtınanın öngörülebilir olmadığı ve eTTK m. 1063/1-1 uyarınca muhtemel sorumsuzluk halinin gerçekleştiğine dair verilen kararı onayarak fiili taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerinden yararlanacağını ortaya koymuştur (Yargıtay 11. HD. 10.10.2018 T, 2017/101 E, 2018/6208 K, <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/13.12.2021>).

düzenlemeden yararlanarak asıl taşıyanın öne sürebileceği hallere dayanabilecektir. Fakat düzenlemedeki bizzat gerçekleştirilecek taşımalar ifadesi, fiili taşıyanın eşyayı, fiilen taşıması ya da gemiye yüklemesinden ziyade onu, taşınmak üzere teslim almasından teslim etmesine kadar geçen süredeki hakimiyetini ortaya koymak için kullanılmıştır.⁸¹⁶

Taşıyanın sorumluluğu kapsamında gerek kendisinin gerek adamlarının kusurlu davranışlardan kaynaklanan zararlardan mesul olan fiili taşıyan, TTK m. 1182/1’de yer alan muhtemel sorumsuzluk hallerinin varlığında, tıpkı akdi taşıyan gibi ilgili düzenlemenin sağlamış olduğu karineden yararlanacaktır. Böylece fiili taşıyan, hükümde düzenlenen hal veya hallerin varlığını ve meydana gelen zararın bu hal ve haller neticesinde ortaya çıkabileceğini ortaya koyarak üzerine düşen ispat külfetini yerine getirmiş olacaktır. Akdi taşıyana ilişkin karinede olduğu gibi, zarar gören yükle ilgili, üzerine düşen ispat külfetini yerine getirerek fiili taşıyanın ortaya çıkan zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden kaynaklı zarardan sorumlu olmasını sağlayabilecektir.

3.3.2.3.1.3. Taşıyanın Adamlarının İspat Külfeti

Taşıma esnasında taşınan eşyada zıya, hasar ve teslimde gecikmeden kaynaklı zararlar için açılacak davalar, genel olarak asıl taşıyan ve fiili taşıyana karşı açılacak davalardandır. Kaptan hariç, taşıyanın adamlarına karşı ancak haksız fiil hükümleri uyarınca dava açılabilirken buna ek olarak kaptana, haksız fiil dışında yükle ilgililere karşı yükümlülüklerin ihlali sebebiyle dava açılabilir.⁸¹⁷ Bu hallerde ise uygulanacak hüküm ileride değinilecek olan⁸¹⁸ TTK m. 1190 düzenlemesidir. TTK m. 1190/2 uyarınca, taşıyanın adamları bu davada görev ve yetki sınırları içerisinde hareket ettiklerini ispat ederek muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin düzenlemeden yararlanabilecektir. Eşyada meydana gelen zararlar bakımından gündeme gelen davalar hiçbir zaman gemi adamına karşı tek başına açılan davalardan olmayacağı için kanaatimizce, gemi adamı, görev ve yetki sınırları içerisinde davrandığını ispat etmekle üzerine düşen ispat külfetini yerine getirmiş olur. Onun ayrıca, asıl taşıyan ya da fiili

⁸¹⁶ Buna ek olarak asıl amacın taşımının tamamından fiili taşıyanın sorumlu tutulmasının önlenmesi olduğu yönünde bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 69-70.

⁸¹⁷ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 407. Bu halde dahi TTK m. 1190/3 uyarınca taşıyan ve onun adamlarından istenebilecek olan tazminat miktarlarının toplamı, 1187 nci madde hükmü saklı kalmak kaydıyla, 1186 ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırını aşamayacaktır.

⁸¹⁸ Bkz. Üçüncü Bölüm, 3.6.

taşıyan gibi muhtemel sorumsuzluk hali niteliğinde bir olayın varlığını ve zararın bu olay neticesinde meydana geldiğini ispat yükümlülüğü yoktur.

3.3.3.3.2. Yükle İlgililerin İspat Külfeti

TTK m. 1182 düzenlemesinin taşıyanın sorumluluğuna ilişkin kusur prensibine dayalı ispat sisteminden ayrılarak bu hallerin varlığına özel bir ispat silsilesi benimsemesi, yükle ilgilinin somut olayda ispat etmesi gereken halleri değiştirmiştir. Bundan kasıt, TTK m. 1182 düzenlemesinin 6100 sayılı HMK'nın ispat yüküne ilişkin genel düzenlemesinden ayrılarak istisnai nitelikte bir ispat yükü getirmiş olmasıdır. Zira bu düzenleme, meydana gelen zararda taşıyanın TTK m. 1182/1'de sayılan hallerden bir veya birkaçının varlığını ortaya koymasıyla birlikte, yükle ilgiliyi, zararın bu hal veya haller neticesinde ortaya çıkmadığını ispatla yükümlü kılmaktadır.

TTK m. 1182'nin meydana getirdiği karine ile taşıyan lehine ispat yükü yer değiştirmekte, yani yükün ilgisine geçmektedir.⁸¹⁹ Bu sebeple zararı üstlenmek istemeyen yükle ilgili, birtakım durumları ispat ederek bahsedilen karineyi çürütecektir.⁸²⁰ Yükle ilgilinin, zararın bir başka sebepten ileri gelebileceğinin muhtemel olduğunu ortaya koyması ise bu karineyi çürütmek için yeterli değildir.⁸²¹ Bu bağlamda karineyi çürütmek isteyen yükle ilgili aşağıda sayılan hallerden bir veya birkaçını ispat ile üzerine düşen ispat yükümlülüğünü yerine getirecektir. Bu haller;

- Zararın, taşıyanın ortaya koymuş olduğu ve TTK m. 1182'de sınırlı olarak belirtilmiş olan hallerden bir veya birkaçı sebebiyle meydana gelmediğini,
- TTK m. 1182'de sayılan hallerden bir veya birkaçının varlığı söz konusu olmakla beraber, ortaya konan tehlikenin bahsi geçen zarara yol açmasının mümkün olmadığını,
- Zararın, TTK m. 1182'de sayılan hallerden değil de TTK m. 1141'de düzenlenen geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından kaynaklandığını,

⁸¹⁹ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 221; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyatı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 175; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 108.

⁸²⁰ Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 253.

⁸²¹ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 230.

- Zarara, TTK m. 1182’de sayılan hallerden bir veya birkaçının sebep olmasına rağmen, bu hal veya hallerin ortaya çıkmasına taşıyan veya fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusurunun sebep olduğunu,
- Zarara, TTK m. 1182’de sayılan hallerden bir veya birkaçının sebep olmasının yanı sıra taşıyanın ya da fiillerinden sorumlu kimselerin kusurlarının da etkili olduğunu,
- Zararın, ticari bir kusur sebebiyle ortaya çıktığını ispat etmekle yükümlüdür.⁸²²

Böylece zarara uğrayan yükle ilgili, üzerine düşen ispat faaliyetini yerine getirdiğinden taşıyanın dayandığı karine çürütülmüş olacaktır. Fakat yükle ilgilinin düzenlemede öngörülen karinenin aksini ispat edemediği durumlarda ise taşıyanın sorumsuzluğu gündeme gelecektir.⁸²³

3.3.2.3.3. Yükle ilgilinin İspat Yükümünü Yerine Getirmesinden Sonraki Durum

Zarar gören yükle ilgilinin üzerine düşen ispat yükümlülüğünü yerine getirmesi ile artık ispat yükünün dağılımına ilişkin genel kural gündeme gelecektir.⁸²⁴ Zira bu şekilde TTK m. 1182/1’in sağladığı karine çürütülmüş olur.

3.3.2.3.3.1. Akdi Taşıyanın İspat Külfeti

Yükle ilgilinin üzerine düşen ispat yükümlülüğünü yerine getirmesi ile TTK m. 1182’nin taşıyan lehine sağladığı karine çürütülmüş olur ve asıl taşıyan, genel ispat kuralları çerçevesinde meydana gelen zıya, hasar veya teslimdeki gecikme zararlarından sorumlu olmadığını ispatla mükelleftir. Yükle ilgilinin, zararın ticari bir sebepten kaynaklandığını, zararın, taşıyanın ortaya koymuş olduğu ve TTK m. 1182’de sınırlı olarak belirtilmiş olan hallerden bir veya birkaçı sebebiyle meydana gelmediğini, TTK

⁸²² Benzer sıralamalar için bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 161; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 119; Kender, “Taşıyanın Sorumluluğu”, 85; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 230; Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 208; Seven, *Sorumluluk*, 157; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 175-176. Burada da ilk bakışta ispatın yeterli olacağına ilişkin bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 230.

⁸²³ Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 13.12.2017 tarihli, 2016/5515 E. ve 2017/7193 K. sayılı ilamında da “TTK’nın 1182/f. bendinde taşıyıcı lehine öngörülen karinenin aksinin de ispatlanamadığı, taşıyanın TTK’nın 1182. maddesi gereğince kusursuz olduğu” gerekçesiyle davacının temyiz itirazları yerinde görülmemiştir (Yargıtay 11.HD. 13.12.2017 T. 2016/5515 E. 2017/7193 K. <https://www.kazanci.com.tr/>)

⁸²⁴ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 230.

m. 1182’de sayılan hallerden bir veya birkaçının varlığı söz konusu olmakla beraber, ortaya konan tehlikenin bahsi geçen zarara yol açmasının mümkün olmadığını ya da zarara, TTK m. 1182’de sayılan hallerden bir veya birkaçının sebep olmasının yanı sıra taşıyanın ya da fiillerinden sorumlu kimselerin kusurlarının da etkili olduğunu ispat ettiği hallerde sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyan, TTK m. 1179/1 uyarınca, meydana gelen zarara kendisinin ya da adamlarının kasten ya da ihmalen sebebiyet vermediğini ispat edecektir.⁸²⁵

Yükle ilgilinin zararın, TTK m. 1182’de sayılan hallerden değil de TTK m. 1141’de düzenlenen geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından kaynaklandığını ispat ettiği hallerde ise sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyan, tedbirli bir taşıyanın göstermekle mükellef olduğu özeni göstermesine karşın, zararın, yolculuğun başlangıcına kadar tespit edemediği elverişsizlikten kaynaklandığını ispat etmek zorundadır.⁸²⁶ Bunun yanında zarara, TTK m. 1182’de sayılan hallerden bir veya birkaçının sebep olmasının yanı sıra taşıyanın ya da fiillerinden sorumlu kimselerin kusurlarının da etkili olduğunu ispatlaması halinde taşıyan, TTK m. 1183 hükmüne göre kendisinin ve adamlarının kusurunun bir başka sebep ile birlikte zıya, hasar veya teslimin gecikmesine sebep olduğunu ispat ile sadece kendisinin ve adamlarının kusuruna bağlanabilen kısımdan sorumlu olur.⁸²⁷ Fakat zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden kaynaklanan zararın tamamına, taşıyanın veya adamlarının kusurunun sebep olduğu ispat edildi ise artık taşıyanın sorumluluktan kurtulma imkanı yoktur.

3.3.2.3.3.2. Fiili Taşıyanın İspat Külfeti

Zarar gören yükle ilgilinin ispat faaliyetini yerine getirmesiyle beraber fiili taşıyanın sorumluluğu yeniden gündeme gelecektir. Zira, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olan düzenlemeler, fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımadan kaynaklanan

⁸²⁵ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 73; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 92.

⁸²⁶ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 387.

⁸²⁷ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 393. Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 21.03.1985 tarihli, 1985/1289 E. ve 1985/1567 K. sayılı ilamında bu durum “...Öte yandan taşıyıcının sorumlu olamayacağı haller TTK’nun 1063. maddesinde ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir. Bu maddenin 7. bendine göre de malın kendi doğal cins ve niteliğinden ileri gelen zararlardan taşıyıcının sorumlu olamayacağı açıkça belirtilmiştir. Fakat zararın malın kendi doğal yapısı ve niteliğinden meydana gelmesi olasılığı ile birlikte taşıyanın sorumlu olduğu bir kusurdan ileri gelmesi de olanaklıdır. Bu takdirde taşıyanın kusuru, zararın doğumuna etkili olduğu ölçüde sorumluluğu arttırır veya eksiltir...” şeklinde ifade edilmiştir (Yargıtay 11. HD. 21.03.1985 T., 1985/1289 E., 1985/1567 K. <https://www.kazanci.com.tr/> 13.12.2021).

sorumluluğu hakkında da uygulanacağından böyle bir halde fiili taşıyan, meydana gelen zıya, hasar ve teslimdeki gecikmeden sorumlu olacaktır.⁸²⁸ TTK m. 1191/4 düzenlemesi fiili taşıyan ve akdi taşıyanın, aynı zarardan sorumlu oldukları halde ve ölçüde sorumluluklarının müteselsil olduğunu düzenlemiştir. Bu minvalde fiili taşıyanın, akdi taşıyan ile beraber müteselsil sorumluluğu gündeme gelecektir. Bu halde asıl taşıyanın sorumluluğu akdi sorumluluk olduğundan, taşımanın kısmen veya tamamen fiili bir taşıyana bırakılması yeterlidir ve zıya, hasar veya teslimdeki gecikme, fiili taşıyanın taşımayı gerçekleştirmemesi ya da eşyayı hiç teslim almamış olması gibi nedenlerle dahi ortaya çıksa taşıyan bu zararlardan sorumludur.⁸²⁹

TTK m. 1192/1'e göre, eşyanın fiili taşıyanın hakimiyetinde iken zıya, hasar ve teslimdeki gecikmenin neden olduğu zararlardan asıl taşıyanın sorumlu olmadığına dair geçerli bir sorumsuzluk anlaşması yapılan hallerde ise asıl taşıyanın sorumluluğu gündeme gelmeyeceğinden fiili taşıyan, kendisinin ve adamlarının kusurunun olmadığını ispat etmekle mükelleftir. Artık bu halde müteselsil sorumluluktan bahsedilemeyeceği için meydana gelen zarardan sadece fiili taşıyan sorumludur. Zira TTK m. 1192/3 düzenlemesi, fiili taşıyanın, eşyanın hakimi olduğu sırada ortaya çıkan zararlardan TTK m. 1191/2'uyarınca sorumlu olduğunu düzenlemektedir.⁸³⁰ Sorumluluktan kurtulmak isteyen fiili taşıyan, akdi taşıyanın ispat etmesi gereken hususları ispat ederek sorumluluktan kurtulabilir.⁸³¹

3.3.2.3.3.3. Taşıyanın Adamlarının İspat Külfeti

Yükle ilgilinin asıl taşıyan ve fiili taşıyanın adamlarının zararın meydana gelişinde kusurları olduğunu ispat ettiği hallerde TTK m. 1182/1 hükmünün düzenlediği karine çürütüldüğünden artık taşıyan ve adamlarının sorumluluğu gündeme gelmektedir. Taşıyan, adamlarının kusur ve ihmallerinden sorumlu olduğu için meydana gelen zarardan sorumlu olacak, taşıyanın adamları ise kendilerine karşı açılmış olan haksız fiil ve sair davalar bakımından, muhtemel sorumsuzluk hallerine artık dayanılamayacağı için, sorumlu olacaklardır. Bunun yanında taşıyan, kusuru ispat

⁸²⁸ Aksoy, *Fiili Taşıyıcı*, 212.

⁸²⁹ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, 124; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 88-89.

⁸³⁰ TTK m. 1191/2 göndermesi ile fiili taşıyanın TTK m. 1178 vd. hükümleri uyarınca sorumluluğunun açık olduğu, TTK m. 1192/3'te buna ilişkin düzenlemeye yer verilmiş olmasının ise gereksiz olduğu yönünde bkz. Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 414; Adıgüzel, "Fiili Taşıyıcı", 12.

⁸³¹ Bkz. Üçüncü Bölüm 3.2.3.3.1.

edilmiş olan adamlarına karşı rücu davası da açabilecek ve zararının karşılanmasını talep edebilecektir.

3.3.2.3.3.4. Sözleşme Dışı İstemlerde İspat

Taşıyanın sorumsuzluğunun gündeme gelebileceği haller bakımından yükletilginin sorumsuzluk hallerine değil de haksız fiil hükümlerine dayanarak talepte bulunduğu durumlarda sorumsuzluk hallerine ilişkin hükümlerin uygulanıp uygulanmayacağına ilişkin ilk düzenleme Visby Kuralları'nın 4bis/1 maddesi⁸³² ile getirilmiş, benzer düzenleme Hamburg Kurallarının 7. Maddesinde de kendine yer bularak Türk hukukundaki düzenlemeye temel olmuştur.⁸³³

6762 sayılı TTK bünyesinde sözleşme dışında kalan talepler bakımından herhangi bir düzenleme yapılmadığından, haksız fiile ilişkin talepler bakımından BK hükümleri uygulama alanı bulmaktaydı.⁸³⁴ Zira konuya ilişkin düzenleme Visby Kuralları çerçevesinde getirilen düzenleme ile daha sonra LK'ya dahil edilmiş olduğundan yeni düzenlemeler eTTK'ya alınamamıştı.⁸³⁵ Fakat 6102 sayılı Kanun hazırlanırken 6762 sayılı Kanun'daki eksiklikler diğer uluslararası kaynaklardan da faydalanılarak tamamlanmaya çalışılarak bu durum da göz önüne alınmış ve yeni Kanun'da sözleşme dışı istekler açısından taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran düzenlemelerin hem taşıyan hem de taşıyanın adamları bakımından uygulama alanı bulacağı düzenlenmiştir.⁸³⁶

6102 sayılı Kanunda sözleşme dışı istemler başlığı altında düzenlenen TTK m. 1190/1 hükmü uyarınca, muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin düzenleme, zıya, hasar veya geç teslimi sebebiyle, taşıyan aleyhine haksız fiil veya başka sebeplere dayanarak açılan tüm davalarda uygulanır.⁸³⁷ Bu anlamda TTK düzenlemesinin uluslararası konvansiyonlardan farklı bir şekilde gecikme zararlarını ve haksız fiile ek olarak başka

⁸³² https://www.jus.uio.no/lm/sea.carriage.hague.visby.rules.1968/iv_bis.html (E.T.:16.11.2021).

⁸³³ Visby Kuralları'ndan önce gerek LK'da gerekse mehaz HGB'de buna ilişkin düzenleme olmadığına dair bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 137-138; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 123; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 187-188.

⁸³⁴ Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 123.

⁸³⁵ Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 217; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 187.

⁸³⁶ TTK Gerekeğesi, 327-328; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 138; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 123.

⁸³⁷ Yazıcıoğlu, *Deniz Ticareti Hukuku*, 406; Kayıhan, *Deniz Ticareti Hukuku*, 233; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 124.

sebepleri de kapsadığı görülür.⁸³⁸ Aynı maddenin ikinci fıkrası gereği, bahsi geçen davaların taşıyanın adamları aleyhine açılması halinde de benzer şekilde taşıyanın adamları, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat ederek TTK m. 1182 düzenlemesinden yararlanabilir.⁸³⁹ Maddede yer alan taşıyanın adamları teriminin ise HK m. 7/2'ye benzer şekilde düzenlendiği ve bağımsız yüklenicilerin de bu düzenlemeden yararlanabileceği söylenebilir.⁸⁴⁰ Böylelikle görev ve yetki sınırları içerisinde hareket ettiğini ispat eden taşıyanın adamlarının taşıyan ile aynı sorumluluk düzeninde olması sağlanmıştır.⁸⁴¹ Muhtemel sorumsuzluk hallerine dair karinenin yürütüldüğü hallerde ise taşıyanın ve adamlarının sorumluluğu gündeme geleceğinden haksız fiil ve diğer sebeplerle açılan davalarda da taşıyan ve adamları kusurları nispetinde meydana gelen zarardan sorumlu olacaktır. Bu halde dahi TTK m. 1186 ve 1187 hükümleri caridir.

TTK m. 1188'de düzenlenen hak düşürücü süre de taşıyanı sorumluluktan kurtaran bir durumdur⁸⁴² fakat bu hal muhtemel sorumsuzluk hali niteliğinde olmadığından hak düşürücü sürenin düştüğünü ispat taşıyan üzerindedir. Ancak muhtemel sorumsuzluk hallerinin varlığı, hak düşürücü sürenin varlığını etkilememekte ve bu halde dahi taşıyan, dilerse TTK m. 1188'e dayanabilmektedir.

3.3.3. Taşıyanın Sorumlu Olduğu Bir Olayın Etkisi

TTK m. 1182/2 düzenlemesi “Birinci fıkradaki sebeplerin ortaya çıkmasına taşıyanın sorumlu olduğu bir olayın yol açtığı ispatlanırsa, taşıyan sorumluluktan kurtulamaz” şeklindedir.⁸⁴³ Böyle bir halde, kusurunu bile bile TTK m. 1182 düzenlemesine dayanan

⁸³⁸ Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 217. Hamburg m. 7 ve TTK m. 1191 hükmüne göre bağımsız akitlerin de bu kapsamda olduğu yönünde bkz. Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 189.

⁸³⁹ Taşıyanın adamlarının sorumluluğunun taşıyanın sorumluluğunun akıbetine tabi olduğu, düzenlemenin amacının taşıyan ile taşıyanın adamlarının aynı hukuki duruma getirilmesi olduğu ve taşıyanın sorumluluktan kurtulabildiği hallerde adamlarının da bundan yararlanacağı yönünde bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 139; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyat, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 189.

⁸⁴⁰ Taşıyanın adamları teriminin TTK m. 1179/2 ile ilgili mahkeme kararlarından tanımlandığı, bu sebeple bağımsız yüklenicilerin taşıyanın adamları kapsamında değerlendirildiği, bu durumun ise TTK Gereğesinde bahsedilen, düzenlemenin kaynağının LK olduğuna dair ifade ile çeliştiği yönünde bkz. Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 217-218.

⁸⁴¹ Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 124.

⁸⁴² Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 138-139.

⁸⁴³ Her ne kadar düzenleme taşıyanın sorumlu olduğu bir olaydan bahsedilse de taşıyanın adamlarının sorumlu olduğu olaylar da bu kapsamda değerlendirilir ve zararın böyle bir sebeple ortaya çıkması taşıyanı zarardan sorumlu tutar (Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 160; Günay, *Lahey/Visby Kuralları*, 151).

taşıyan, gerek TBK'nın genel hükümleri gerekse TTK m. 1182/2 düzenlemesi sebebiyle sorumluluktan kurtulamayacaktır.⁸⁴⁴

TTK m. 1182/2 düzenlemesinin birinci fıkrada yer alan hallerin ortaya çıkması ile sınırlı tutulması ise kanaatimizce yerinde bir düzenlemedir. Aksine, eTTK döneminde savunulan zararın meydana gelmesi ifadesinin kullanılmasının daha yerinde olduğu görüşü kabul edilmiş olsa idi TTK m. 1178 hükmünün hiçbir değeri kalmazdı.⁸⁴⁵ Zira tehlikenin değil de zararın taşıyan ya da fiillerinden sorumlu kimselerin kusuru ile ortaya çıktığı hallerde kusur prensibi gereği taşıyan bu zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden sorumlu olmak durumundadır. Bu anlamda TTK m. 1182/2'deki sınırlama, genel kuralın istisnası niteliğindeki tehlikelerin ortaya çıkmasında taşıyanın kusurunun olması halinde, her ne kadar zarar bu tehlikeden meydana gelmiş olsa da karineyi ortadan kaldırır.

3.3.4. Sebeplerin Birleşmesi

3.3.4.1. Genel Olarak

Gerek taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesinde gerekse bu sorumluluğun bertaraf edileceği hallerin tespitinde taşıyanın veya adamlarının kusuru oldukça önemlidir. Zira, taşıyanın sorumluluğu, ulusal ve uluslararası kaynaklarda kusur prensibi ilkesince düzenlenmiştir.⁸⁴⁶ Taşıyanın yahut adamlarının kusurunun olmadığı hallerde sorumsuzluk halleri devreye girerek taşıyanı, zararın tazmininden

⁸⁴⁴ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 116. Bu düzenleme, Alman Ticaret Kanunu § 608/3'teki yer alan hükmün Türk Hukukundaki görünümüdür. Alman Ticaret Kanunu § 608/3 ise İngiliz Hukukunda yer alan ispatın tersine dönmesi görüşünün Alman Hukukuna adapte edilmesiyle oluşturulmuştur (Bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 121). Bu sebeple TTK m. 1182/2, İngiliz Hukuku temelli bir düzenleme olarak karşımıza çıkmaktadır.

⁸⁴⁵ Doktrinde TTK m. 1063/3 düzenlemesinde, zararın taşıyan veya adamlarının kusur ve ihmallerinin varlığı sebebiyle ortaya çıktığı hallerde bir boşluk olduğu savunulmuştur (Bu görüş ve görüşü savunan yazarlar için bkz. Çağa ve Kender, *Navlun Sözleşmesi*, 161; Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 129. Yetiş Şamlı ise bu düzenlemenin ispat yükünün yer değiştirmesini vurguladığını belirtmektedir (Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 221). Benzer görüş için bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 108, dipnot 159. Biz de bu görüşe katılmakla beraber TTK m. 1182/2'nin muhtemel sorumsuzluk halleri niteliğindeki olaylarda taşıyanın sorumlu olacağı kusurun varlığı halinde yol gösterdiğini ve yüküle ilgilinin kusuru ispatı halinde taşıyanın artık bu zarar bakımından sorumluluğunun gündeme geleceğini eklemek isteriz.

⁸⁴⁶ Lahey Kuralları için bkz. Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 123. Türk Hukukunda sefere elverişlilik için bkz. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 375; Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 62, 69. Ayrıca bu borcun yan borç niteliğinde olduğuna dair bkz. Sözer, *Ders Kitabı*, 470-471. Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 364. Maddenin, TTK m. 1178/2 ile beraber değerlendirildiğinde taşıyanın sorumluluğunun kusur karinesine dayandığı ancak kusursuzluğun ispatının mümkün olduğuna dair bkz. Adıgüzel, *Multimodal Taşımalar*, 196. Taşıyanın yanlış konişmento düzenlemesine ilişkin bkz. Seven, *Sorumluluk*, 28, dipnot 51.

kurtarmaktadır. Bunun yanında meydana gelen zıya, hasar ya da teslimdeki gecikmenin nedeni her zaman tek bir durumdan kaynaklanmaz. Öyle bazı haller vardır ki meydana gelen zıya, hasar ya da teslimdeki gecikmeye taşıyanın veya adamlarının kusuru ile beraber bir başka olay sebep olmuştur. Böyle hallerde taşıyanı zararın tamamından sorumlu tutmak adil olmayacağı gibi sırf diğer hallerin varlığının söz konusu olması taşıyanı kusurdan kaynaklı sorumluluktan kurtarmamalıdır. 6102 sayılı TTK'da da bu durum göz ardı edilmeyerek sebeplerin birleşmesi özel olarak düzenlenmiştir.

3.3.4.2. Düzenlemenin Kökeni ve eTTK'daki Durum

Sebeplerin birleşmesine ilişkin kuralın kökeni, Hamburg Kuralları m. 5/f.7 düzenlemesidir.⁸⁴⁷ Bu düzenlemeye göre eşyada meydana gelen zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye taşıyanın ve adamlarının kusuru ile birlikte başka bir halin sebep olması durumunda, taşıyan, sadece kendisinin ve adamlarının kusurlarına bağlanabilen kısmından sorumlu olacaktır.⁸⁴⁸ Böylece taşıyan, eşyada meydana gelen zıya, hasar veya teslimde gecikmeden kusuru oranında kısmi sorumlu olacaktır.⁸⁴⁹ Taşıyanın bu düzenlemeden yararlanması kendisinin ve adamlarının kusurunun yanında bir başka sebebin de etkili olduğunu ispat etmesine bağlıdır.⁸⁵⁰

6762 sayılı eTTK'da ve onun kaynağı olan HGB 608'de sebeplerin birleşmesine ilişkin bir düzenleme mevcut değildi ancak böyle bir düzenlemenin olmaması taşıyanı, kendisinin veya adamlarının kusurundan doğmayan zararlardan sorumlu tutmamaktaydı.⁸⁵¹ Örneğin, bu halde dahi deniz tehlikesi niteliğinde bir olayla beraber etkili olan ve herhangi bir kayıtlı istisna teşkil etmeyen durumların varlığında da taşıyan muhtemel sorumsuzluk hallerinden yararlanmakta; ancak bunun sınırı, gereken dikkat ve özenin gösterilmesi gibi navlun sözleşmesinden kaynaklanan sorumlulukların ihlal

⁸⁴⁷ Hamburg Kurallarındaki bu düzenleme, zıya, hasar ve teslimdeki gecikme haline, taşıyanın müstahdem ya da görevlilerinin kusur veya ihmallerinin yanında başka bir durumun sebep olduğu hallerde, taşıyanı ancak kusur ve ihmalden ileri gelen kısımdan sorumlu tutmaktadır. Fakat bunun söz konusu olması taşıyanın, zarara kusur ve ihmalden doğmayan kısmı ispat etmesine bağlıdır.

⁸⁴⁸ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 67.

⁸⁴⁹ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 231; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 176.

⁸⁵⁰ Sözer, *Ders Kitabı*, 561.

⁸⁵¹ Kender, "Taşıyanın Sorumluluğu, 85; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 68, 230-231; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 121. Fakat eTTK'nın teslimdeki gecikmeyi düzenlemediği dikkatten kaçmamalıdır.

edilip edilmediğine göre belirlenmekteydi.⁸⁵² Bu anlamda, TTK ile sebeplerin birleşmesine ilişkin bir düzenleme yapılması, böyle bir halin varlığında kusur veya ihmalin söz konusu olmadığı halde ispat külfetini kimin gerçekleştireceğini ortaya koyması bakımından önemlidir.⁸⁵³ Zira eTTK dönemindeki halde, bu durumda ispatı kimin yapacağına ilişkin bir boşluk bulunmaktaydı.

3.3.4.3. TTK'daki Düzenleme

TTK m. 1182/2 hükmü, muhtemel sorumsuzluk hallerinin taşıyana sağladığı ispat külfetindeki kolaylığın, zarara uğrayan yük ile ilgilinin, bahsi geçen karineyi çürütmesi ile birlikte ortadan kalktığını ve taşıyanın bu ispat neticesinde sorumluluktan kurtulamayacağını düzenlemektedir. Yani zarara uğrayan yük ile ilgilinin, muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin TTK'da düzenlenen hallerden bir veya birkaçının varlığıyla beraber taşıyanın sorumluluğunu gerektiren başkaca halin varlığını ispatıyla taşıyan sorumluluktan kurtulamayacaktır.⁸⁵⁴ Fakat Kanun Koyucu bu halde dahi taşıyanın kusurlarından sorumlu olduğuna dair genel prensibi göz ardı etmemiş ve zarara, taşıyanın veya fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusurlarıyla birlikte TTK m. 1182/1'deki hallerden bir veya birkaçının sebep olduğu durumlarda sorumluluğa dair özel bir düzenleme meydana getirmiştir. Böylece taşıyanın, düzenlemede sayılan hal veya hallerin zarara sebep olduğu durumlarda kendisinin ve adamlarının kusurundan sorumlu tutulacağı; yalnızca kusurunun bulunmadığı durumlarda muhtemel sorumsuzluk hallerinden yararlanabileceği söylenebilecektir.⁸⁵⁵

Bu anlamda TTK m. 1183 düzenlemesi, eşyanın zıya veya hasara uğraması yahut teslimin gecikmesi sebebiyle ortaya çıkan zararlardan taşıyanın sorumlu olduğu hallerde, taşıyana, meydana gelen zararın kendisinin ve adamlarının kusurunun yanında bir başka sebep ile ortaya çıktığını ispat ederek söz konusu kusur nispetinde sorumlu olabilme imkanı vermiştir.⁸⁵⁶ Bu anlamda taşıyanın, kısmi sorumluluktan yaralanması

⁸⁵² Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 68. Yazar bunun yanında gemiyi sefere elverişli hale getirme borcu veya haksız sapma gibi diğer birtakım kusurluluk hallerinde de durumun benzer olduğunu, bu hallerde taşıyanın sorumluluktan kurtulamayacağını açıklamaktadır (Bkz. Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 68-69).

⁸⁵³ eTTK m. 1603 döneminde kusur veya ihmalin dışında kalan sebeplerin ispatına ilişkin görüşler için bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 68, dipnot 172.

⁸⁵⁴ Kara, *Deniz Ticaret Hukuku*, 523; Türken, *Taşıyanın Eşyanın Zıya, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*, 176.

⁸⁵⁵ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 231.

⁸⁵⁶ Tekin, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 111; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 121-122.

için kendisinin veya adamlarının kusur veya ihmali dışında başka bir halin varlığını veya zararın kusura bağlanamayacağını ispat etmesi gerekmektedir.⁸⁵⁷ Aksi halde taşıyan, zararın kusura bağlanabilen kısmından sorumlu olacaktır.⁸⁵⁸ Bu halde, TTK m. 1182'nin sağlamış olduğu karine, taşıyanı, kusurunun olmadığını iddia ettiği kısım için ispat yükümünden kurtaramamıştır.

Sebeplerin birleşmediği bir olayda taşıyan, TTK m. 1182/1'de sayılan hal veya hallerin meydana geldiğini ve zıya, hasar ya da teslimdeki gecikmeye bu hal veya hallerin neden olabileceğini ortaya koymakla ilk ispatı gerçekleştirmiş kabul edilir. Zarar gören yükle ilgili ise bunun aksini ispat ederek belli bir kısımdan taşıyanın sorumlu olduğunu kanıtladığında taşıyan, yükle ilgilinin ispat edemediği kısımdan karine gereği sorumlu olmaz. Fakat taşıyanın kusuru ile beraber muhtemel sorumsuzluk hali niteliğinde bir olayın zarara birlikte sebep olduğu hallerde ise taşıyan kusuru olan kısım bakımından bu karineden yararlanamaz. Yükle ilgilinin muhtemel sorumsuzluk hali ile beraber taşıyanın ya da adamlarının kusurunun zıya, hasar ya da teslimdeki gecikmeden kaynaklı zarara sebep olduğunu ispat etmesiyle taşıyan, bahsi geçen zarardan kusuru oranında sorumlu olacaktır.⁸⁵⁹

TTK m. 1182 düzenlemesi, taşıyanı özen yükümlülüğünden kurtarmamakta; yalnızca buna ilişkin ispat bakımından ona bir karineye dayanma hakkı vermektedir.⁸⁶⁰ Taşıyanın özen yükümlülüğünü ihlali sebebiyle meydana gelen kısmi sorumluluk hali ise taşıyanın şahsi kusuru veya fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin kusuru nedeniyle ortaya çıkabilir.⁸⁶¹ Örneğin, taşıyan, sefere elverişsizliğin varlığını bildiği bir halde, gemiyi sefere çıkarır ve meydana gelen fırtınada taşınan eşyalar zarara uğrarsa, yükle ilgilinin elverişsizliği ispatı ile taşıyan, zararın, şahsi kusuru ile ortaya çıkan kısmını karşılamak durumundadır. Benzer şekilde kaptanın, harp kaçağı niteliğindeki bir eşyayı bilerek taşıdığı ve bu eşyanın sorumsuzluk hali niteliğindeki bir olayla beraber diğer

⁸⁵⁷ Kaner, *Navlun Sözleşmeleri*, 382; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 67, 231-232; Bolca, *Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, 121.

⁸⁵⁸ Akan, *Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlali*, 105.

⁸⁵⁹ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 232.

⁸⁶⁰ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 231.

⁸⁶¹ Ülgener, "Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği", 127. Başlangıçta mevcut olan bir imkansızlığın meydana gelen bir deniz tehlikesi neticesinde geminin batmasına sebep olduğu bir varsayımda ise taşıyanın zarardan sorumlu olup olmadığının tespiti illiyet bağı prensibi ile ortaya konur. Eğer geminin batması ile deniz tehlikesi arasında uygun illiyet bağı kurulamıyorsa taşıyanın TTK m. 1183'ten yararlanması söz konusu olmayacaktır. İlliyet bağının varlığı ya da yokluğunu hakim tespit edecektir (Ayrıntılı bilgi için bkz. Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 455-456).

eşyalara zarar verdiği bir halde, taşıyan, kusurun bulunduğu ölçüde meydana gelen zarardan sorumludur.

TTK m. 1182/1 kapsamında yer alan bir tehlikenin vukua gelmesinden sonra, taşıyanın veya fiillerinden sorumlu olduğu kimselerin meydana gelecek zararı önleme imkanları var iken bu yönde fiillerde bulunmamaları halinde ise taşıyanın, kusur nispetinde meydana gelen zarardan sorumlu olacağını söylemek mümkündür.⁸⁶² Zira bu halde, zararın ortaya çıkışından sonra dahi devam eden özen yükümlülüğü ihlal edilerek zararı önlemek veya azaltmak amacıyla alınması gereken tedbirler alınmadığı için kusur unsuru gündeme geldiğinden taşıyan zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye sorumsuzluk halinin sebebiyet verdiğini öne sürerek sorumluluktan kurtulamayacaktır.⁸⁶³ Örneğin, taşınmak üzere ambara yüklenen meyve sandıklarının, yolculuğun başında fark edilmeyen ambalaj yetersizliği sebebiyle yolculuğun devamında bozulması ve gemi adamlarının bu durumdan haberdar olmalarına rağmen alabilecekleri tedbirleri almayarak zararın büyümesine sebep olmaları hadisesinde, taşıyan bu sebeple meydana gelen ek zarardan sorumlu olacak, ambalajın yetersizliğinden kaynaklanan kısımdan ise sorumlu olmayacaktır.⁸⁶⁴

3.3.4.4. Mutlak Sorumsuzluk Hallerinin Varlığı

Kanun koyucu, taşınan eşyada zarara veya teslimde gecikmeye sebebiyet veren hadisenin, mutlak sorumsuzluk nedenlerinden biri olması halinde, taşıyanın sorumluluktan kurtulmasını meydana gelen zarar veya teslimdeki gecikme bakımından bir kurtuluş beyyinesinin ileri sürülmesine bağlanmıştır. Böyle bir durumun varlığında taşıyanın kendi kusursuzluğunu ispat etmesine değil tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özeni göstermesine rağmen engel olamayacağı bir nedenden ötürü zararın meydana geldiğini ispatlaması gerekir.⁸⁶⁵ Her ne kadar mutlak ve muhtemel sorumsuzluk hallerinin zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye beraber sebep olmaları halinde de sebepler birleşmiş olsa da bu halde mutlak sorumsuzluk niteliğindeki olaylar

⁸⁶² Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 130-131.

⁸⁶³ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 231.

⁸⁶⁴ Ülgener, “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”, 138. Burada gemi adamlarının alması gereken tedbirlerin imkanlar ölçüsünde olması gerektiği muhakkaktır. Aksi halde kusur veya ihmal söz konusu olmadığından taşıyana yüklenecek bir sorumluluğun varlığından bahsedilemez.

⁸⁶⁵ Cicim, “Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, 4.

bakımından taşıyanın kusurundan bahsedilemeyeceği taşıyanın zararı tazmin yükümlülüğü yoktur.

Bu yüzden meydana gelen zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye taşıyanın kusuru değil de yangın, teknik kusur, denizde kurtarma gibi mutlak sorumsuzluk hali niteliğinde bir olayın muhtemel sorumsuzluk hali niteliğinde bir olayla beraber sebep olduğu hallerde, taşıyan, bu kısım için üzerine düşen ispat külfetini yerine getirerek sorumluluğun tamamından kurtulabilir.⁸⁶⁶ Buradaki ispat külfetinden kasıt ise mutlak sorumsuzluk hali niteliğindeki olay bakımından, taşıyanın, bir kurtuluş beyyinesi ortaya koyarak tedbirli bir taşıyanın sarf edeceği özeni gösterdiğini fakat zararın ortaya çıkışının önüne geçemeyeceği bir sebepten kaynaklandığını ispat etmesidir.⁸⁶⁷ Örneğin, taşıma sırasında eşyanın yarısının zıya uğradığı bir olayda, zararın %20'sinin muhtemel sorumsuzluk hali niteliğindeki karantina sınırlamalarından, %30'unun ise taşıyanın kusuru olmayan yangın dolayısıyla ortaya çıktığı varsayımında taşıyan, zararın bir kısmının karantina sınırlamalarından kaynaklandığını ortaya koyar ve yükü ilgili aksini ispat edemez; bir kısmının ise kendi kusurunun bulunmadığı yangın neticesinde doğduğunu ispat eder ise meydana gelen zararı tazminden kurtulur.⁸⁶⁸

⁸⁶⁶ Pek tabiidir ki sorumluluğun tamamından kurtulmak için muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin karine ortaya konmalı, yükü ilgili bu karineyi çürütememeli ve taşıyan mutlak sorumsuzluk hali niteliğindeki olay bakımından da sorumsuzluğunu ispat etmelidir.

⁸⁶⁷ Cicim, "Mutlak Sorumsuzluk Halleri", 4.

⁸⁶⁸ Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, 451.

SONUÇ

Eşya taşımasında kullanılan taşıma yöntemlerinin başında gelen deniz yolu ile eşya taşımacılığı sadece ülkemizde değil neredeyse dünyanın tamamında bu yönü ile ticarari alanda etkili olmaktadır. Deniz yolu ile eşya taşımanın bu denli popüler olması hukuki anlamda birçok düzenlemenin doğmasına sebep olmuştur. Bu anlamda gerek uluslararası düzenleme ve konvansiyonlarda gerekse iç hukukumuzda taşıyanın sorumluluğu, taşıyanın sorumluluğunun ortadan kalkması, sorumluluğun emredici niteliği ve ispatı konularının, navlun sözleşmesinin önemli inceleme konularından olduğu ve sorumluluk bahsinin önemli bir bölümünü oluşturduğunu söylemek mümkündür.

Taşıyanın sorumluluğunu emredici nitelikte düzenleyen ilk uluslararası düzenleme olan Harter Kanunu gibi kronolojik sıraya göre La Haye/Visby Kuralları, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları da taşıyanın sorumluluğunu kusur prensibine göre düzenlemiş ve birtakım hallerin varlığında taşıyanın sorumluluğunun söz konusu olmadığını ortaya koymuşlardır. Taşıyanın sorumluluğunun Türk Hukukundaki görünümü incelendiğinde ise uluslararası düzenlemeler ve konvansiyonların yanında mehz Alman Hukukunun izleri net bir şekilde görülmektedir. 6762 sayılı eTTK ile 6102 sayılı TTK'nin ilgili hükümleri incelendiğinde ise konunun ufak değişikliklerle düzenlenlediği söylenebilecektir. 6102 sayılı TTK, taşıyanın sorumluluğunu kusur prensibine göre düzenlemiş ve birtakım hallerin varlığını ispat ile taşıyanın sorumluluktan kurtulabileceğini hüküm altına almıştır. Bu hallerden ilki meydana gelen zıya, hasar ve teslimdeki gecikmeden kaynaklı zararın taşıyana yüklenemeyecek sebeplerden ileri geldiğini ispattır ki bu durumu ispat taşıyana aittir. Bunun yanında mutlak sorumsuzluk halleri olarak nitelendirilen geminin sevki ve başkaca teknik yönetimdeki kusur, yangın, denizde kurtarma ve eşyanın cins ve değerinin kasten yanlış bildirilmesi hallerinde de benzer şekilde ispat yükümlüğü taşıyanın üzerindedir.

İnceleme konumuz olan muhtemel sorumsuzluk halleri bakımından ise uluslararası düzenleme ve konvansyonlarda bu şekilde bir başlıklandırma yapılmadığı görülmektedir. Zira hukukumuzdaki bu başlıklandırma mehz Alman hukukundan kaynaklanmaktadır. La Haye Kurallarının imza devletlerine, Konvansiyonu doğrudan kanun kuvveti vererek uygulayabilmenin yanında konvansiyon hükümlerine aykırı düşmemek kaydıyla maddeleri değiştirerek iç hukuklarına alma hakkı tanınması, Alman Ticaret Kanununda sorumsuzluk halleri bakımından mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri ayrımının oluşmasına sebep olmuş, bu ayrım ise 6762 sayılı eTTK ile Türk Hukukuna girmiştir. 6102 sayılı TTK’da da bu ayrım gözetilmiş ve m. 1182/1’de sayılan haller ispat yükümlülüğü bakımından aksi ispat edilebilir bir karine doğuran sorumsuzluk halleri olarak kendisine yer bulmuştur. Bu hallerde taşıyanın, kusursuzluğunu ya da zararın iddia ettiği olay sebebiyle ortaya çıktığını ispat etmesine gerek yoktur. Zira muhtemel sorumsuzluk halleri bakımından özel bir ispat rejimi düzenlenmiştir. Buna göre TTK m. 1182/1’de yer alan ve “*Taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı hâller*” başlığı altında düzenlenen hallerin varlığı taşıyanı sorumluluktan kurtarabilecektir. Fıkra, bu haliyle *kusursuz ifa engelleri niteliğindeki sorumsuzluk halleri* başlığı altında toplanabilecek olan denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları, harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları, mahkemelerin el koyma kararları, grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri, *yükle ilgilinin neden olduğu sorumsuzluk halleri* başlığı altında toplanabilecek olan yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri, ambalajın yetersizliği, işaretlerin yetersizliği ve *eşyaya ilişkin sorumsuzluk halleri* olarak gruplandırılacak hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği sebebiyle ortaya çıkan zararları kapsamaktadır. Sınırlı sayı ilkesi gereği bu haller dışında kalan durumlar muhtemel sorumsuzluk hali niteliğinde olmadığından düzenlemenin kapsamında değildir. Taşıyan, eşyanın tesliminden teselsümüne kadar geçen sürede düzenlemede yer alan haller sebebiyle ortaya çıkan zıya, hasar ve teslimdeki gecikmeden kaynaklı zararlarda sorumluluktan kurtulabilecektir.

“*Emredici Hükümler*” başlığı ile düzenlenen TTK m. 1243’e göre, muhtemel sorumsuzluk hallerinden kaynaklanan borç ve sorumluluklar doğrudan ya da dolaylı

olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün şart ve kayıtlar geçersiz sayılmaktadır. Fakat düzenleme taşıyan aleyhine emredici nitelikte düzenlendiğinden taraflar, isterlerse muhtemel sorumsuzluk hallerinde dahi taşıyanın sorumlu tutarak sözleşmeye, taşıyanın sorumluluğunu genişleten veya ağırlaştıran kayıt ve şartlar koyabilirler. TTK m. 1244 ve m. 1245'te yer alan istisnai haller ise muhtemel sorumsuzluk halleri bakımından da cari olduğundan bu hallerde taraflar sorumsuzluk anlaşmaları yapabilirler ve sorumluluğu bertaraf etmek isteyen taşıyan TTK m. 1182'ye gerek duymadan bu anlaşmayı öne sürerek sorumluluktan kurtulabilir.

Türk Hukuku bakımından ispat yükümlülüğü tıpkı Uluslararası Konvansiyonlarda olduğu gibi taşıyan lehine bir tutumla düzenlenmiştir. TTK m. 1182/3 düzenlemesi, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden kaynaklı zararın, muhtemel sorumsuzluk hali niteliğinde sınırlı sayıda yer alan durumlardan ileri gelmesinin muhtemel olduğu hallerde, bu sebeple ortaya çıktığını varsayar. Bu anlamda muhtemel sorumsuzluk halleri bakımından meydana gelen zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden kaynaklı zararın o sebepten doğduğu varsayılır ve zarardan, taşıyanın sorumlu olmadığına dair karine ortaya çıkar; burada artık ispat külfetinin yer değiştiği söylenebilecektir. Taşıyan, TTK m. 1182/1'de yer alan hallerden bir veya birkaçının meydana geldiğini ve bu haller ile meydana gelen zarar arasında illiyet bağının muhtemel olduğunu ortaya koyarak karineden yararlanabilecektir. Bu haliyle düzenleme, muhtemel sorumsuzluk hallerinde taşıyanın kusursuzluğunu karine olarak kabul ettiğinden genel kural olan kusur sorumluluğunun istisnası şeklindedir.

TTK m. 1182/3'te düzenlenen karine aksi ispat edilebilir niteliktedir. Yükü ilgili, zararın bu haller sebebiyle ortaya çıkmadığını, bu hallerin varlığıyla beraber ortaya konan tehlikenin bu zararı doğuramayacağını, zararın bu haller sebebiyle değil de TTK m. 1141'de yer alan geminin sefere elverişli olmamasından kaynaklandığını, zararın bu haller sebebiyle ortaya çıktığını fakat bu hallerin meydana gelmesine taşıyanın kusurunun sebep olduğu ya da zarara bu haller ile birlikte taşıyanın kusurunun söz konusu olduğu hallerin sebebiyet verdiğini ispat ederek bu karineyi çürütebilir. Böyle bir durumda taşıyan artık karineden yararlanamayacağı için genel ispat kuralı çerçevesinde meydana gelen zarardan sorumlu olmadığını ispat etmek zorundadır; aksi halde söz konusu zarardan sorumlu olacaktır. TTK m. 1191/2 gereği, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olan TTK hükümleri, fiilî taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımadan sorumluluğu hakkında

da geçerli olduğundan yapılan tüm açıklamalar fiili taşıyanın yapmış olduğu taşımalar bakımından da caridir. Bunun yanında muhtemel sorumsuzluk hallerine ilişkin olan düzenlemeler haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda uygulandığından böyle bir davanın taşıyanın adamlarından biri aleyhine açılması halinde, bu kimseler görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmek kaydıyla ilgili düzenlemelerden yararlanır.



KAYNAKÇA

- Achrati, Taha Rafik. “Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi, 2018.
- Adıgüzel, Burak. “Eşya Taşımalarında Taşıyıcı Yardımcısı Kavramı ve Yardımcıların Taşıyıcının Sorumluluğuna Etkileri”. *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 3/2 (2008): 291-332. https://hukukdergi.erciyes.edu.tr/Dosyalar/YIL_2008-__Cilt_3__Sayı_2.pdf
- Adıgüzel, Burak. *Karayollarında Yapılan Taşımalarda Taşıyıcının Ziya ve Hasardan Doğan Sorumluluğu*. Ankara: Adalet Yayınları, Genişletilmiş 2. Baskı, 2012.
- Adıgüzel, Burak. *Multimodal Taşımlarda Taşıyıcının (MTO) Sorumluluğu*. Ankara: Adalet Yayınevi, 2014.
- Adıgüzel, Burak. *Taşıma Hukuku (Deniz Ticareti Hariç)*. Ankara: Adalet Yayınları, Genişletilmiş ve Güncellenmiş 3. Baskı, 2020.
- Adıgüzel, Burak: “Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu”. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*. 71/2 (2014): 3-20. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9189/115232>
- Ağır, Osman ve Meram Tatlı. “Bir Hibrit Savaş Yöntemi Olarak Terör ve Suriye İç Savaşı”. *Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*. 8 (2020); 35-56. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/aksos/issue/58719/798366>.
- Akan, Pınar. *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*. Ankara: Adalet Yayınevi, 2007.
- Akıncı, Sami. *Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri*. İstanbul: Sermet Matbaası, 1968.
- Akman, Sermet, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop. *Tekinay Borçlar Hukuku Genel Hükümler*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 7. Baskı, 1993.
- Aksar, Yusuf. *Teoride ve Uygulamada Uluslararası Hukuk II*. Ankara: Seçkin Yayınları, 5. Baskı, 2019.
- Aksoy, Mehmet Ali. “Gemilerin İhtiyati Haczi”. *Türkiye Barolar Birliği Dergisi*. 123 (2016); 259-302. <http://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/m2016-123-1562>
- Aksoy, Sami. *Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2015.
- Aksünger, Selman. (29.07.2021). Süveyş Kanalı'nda deniz trafiğini sekteye uğratan "Ever Given" gemisi 4 ay sonra Rotterdam'a vardı, aa.com, <https://www.aa.com.tr/tr/-dunya/suveys-kanalinda-deniz-trafigini-sekteye-ugratan-ever-given-gemisi-4-ay-sonra-rotterdama-varidi/2318022>
- Algantürk Light, Didem. “Siber Tehlikelerin Denizcilik Sektörüne Etkisi”. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*. 25/2, (2019): 1131-1137, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/51063/665513>
- Algantürk Light, Didem. “Yeni TTK Uyarınca Navlun Sözleşmelerinde Yükü İnceleme Ve Bildirim”. *Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi*. 18/2 (2012): 517-524. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/-48277/616351>
- Algantürk Light, Didem. *Denizde Çatma Hukuku*. İstanbul: Oniki Levha Yayıncılık, 2011.

- Altınbaş, Merve. “Deniz Ticaret Hukukunun Gelişimi ve Türk Hukukuna Etkileri”. *Nişantaşı Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 7/2, (2019): 63-73, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/nisantasisbd/issue/53986/677934>
- Amasya, Serap. “Deniz Ticaret Hukukunda Gönderilen Kavramı”, *İçinde Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu I*, editör Cüneyt Süzel, 39-54. İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2019.
- Atalı, Murat ve İbrahim Ergenek. *İcra ve İflas Hukuku*. Ankara: Seçkin Yayınevi, 2019.
- Atamer, Kerim. “1924 Brüksel Sözleşmesi’nin Hükümleri, Türk Ticaret Kanunu’na Aynen Alındı mı?”. *İçinde Gündüz Aybay Armağanı*, editör Rona Aybay, 179-202. İstanbul: Aybay Yayıncılık, 2004.
- Atamer, Kerim. “Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca Deniz Ticareti Hukuk Reformu”. *İçinde Deniz Hukuku Sempozyumu (24-25 Mart 2011)*, editör Sami Doğru, 130-167. Adana: Çağ Üniversitesi Yayınları, 1. Baskı, 2012.
- Atamer, Kerim. *Deniz Ticareti Hukuku Cilt I*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017.
- Atamer, Kerim. *Deniz Ticareti Hukuku Cilt IV*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019.
- Atamer, Kerim. *Türk Ticaret Kanunu Tasarısına Göre Deniz Hukuku’nda Cebri İcra*. İstanbul: Arıkan Yayıncılık, 2006.
- Ateş, Ebru. *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun Türk Hukukuna Etkisi*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2008.
- Aybay, Gündüz ve Kerim Atamer, “*Taşıyanın Parça Başına Belli Bir tutarla Sorumluluğu*, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI: Bildiriler-Tartışmalar (14-15 Nisan 1989)”, editör Haluk Konuralp, 225-286. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1989.
- Ayiter, Mehmet Kudret. “Receptum Nautarum’un Klasik Hukuktan Sonraki Tekâmülü ve Grenfell 11.108 Papyrus’u”. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 12/3 (1955): 321-335. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/auhfd/issue/42823/517682>
- Bıçakçı, Salih. “Hibrit Savaş”. *Güvenlik Yazıları*. 33 (2019): 1-10. DOI: 10.13140/RG.2.2.32236.10883.
- Bilat, Seda. “*Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğunun Sınırlandırılması*”. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 2008.
- Bilge, Necip. *Borçlar Hukuku Özel Borç Münasebetleri*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1971.
- Bolat, Fırat ve Özgün Koşaner. “İnsansız Gemilerin Güncel Statüleri”. *Avrupa Bilim ve Teknoloji Dergisi*. 23, (2021): 341-358. <https://doi.org/10.31590/ejosat.870875>
- Bolca, Tunca. *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*. İstanbul: Seçkin Yayıncılık, 2018.
- Boom, Daniel Van ve Sean Keane. (07.06.2021). Ever Given leaves Egypt's Suez Canal: Everything to know, cnet.com, <https://www.cnet.com/science/ever-given-leaves-egypt-suez-canal-everything-to-know/>
- Bostan, İdris. *Osmanlı Deniz Ticareti*. İstanbul: Küre Yayınları, 2019.
- Can, Mertol. *Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1998.

- Çağa, Tahir ve Rayegan Kender. *Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan*. İstanbul: Beta Yayınları, 9. Baskı, 2009.
- Çağa, Tahir ve Rayegan Kender. *Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi*. İstanbul: Beta Yayınları, 9. Baskı, 2009.
- Çalık, Tacettin. *Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Somali Deniz Haydutlarıyla Mücadele Yöntemleri*. Ankara: Adalet Yayınevi, 2017.
- Çelik, Elif Çağla. “Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi, 2014.
- Çelikkaya, Ali. “Türk Vergi Hukuku Açısından Navlun Sözleşmelerinin Değerlendirilmesi”. *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 54/1 (2004): 73-90. https://doi.org/10.1501/Hukfak_0000000418
- Çetingil, Ergon. “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”. İçinde *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu*, editör Ayhan Menekşe, 133-159. Ankara: Sevinç Matbaası, 1984.
- Delebeque, Philippe. *Obligations and Liability Exemptions of the Carrier*. EJCKK, 2010.
- Demir, Ercan. “Deniz Taşımasında Yüke Gelen Zararda Sınırlı Sorumluluk Uygulaması ve İstisnaları”. İçinde *Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu I*, editör Cüneyt Süzel, 65-78. İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2019.
- Demirçivi Mineliler, Zeynep. “Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Zıya Ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk”. *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 9/0 (2007): 957 – 984. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/deuhfd/issue/46938/589015>
- Deniz, İnci. “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”. İçinde *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu*. editör Ayhan Menekşe, 173-192. Ankara: Sevinç Matbaası, 1984.
- Dictionary of Shipping Law, E.R. Hardy Ivamy, London: Butter Worths, 1984.
- Ece, Nur Jale. “Deniz Haydutluğu Saldırıları ve Analizi”. *Denizcilik Fakültesi Dergisi*, 2/2 (2010): <https://dergipark.org.tr/tr/pub/deudfd/issue/4585/62764>
- Ece, Nur Jale. “Uluslararası Ticaretin Geleceği İnsansız Gemiler: Gzft Analizi Ve Hukuki Boyutları”. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*. 10/2, (2018): 279-302. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/deudfd/issue/41022/495774>
- English Reports Full Reprint. Common Pleas. Vol. 144. 66-72. <https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.engrep/engrg0144&id=70&collection=engrep&index=>
- Eren, Fikret. *Borçlar Hukuku Özel Hükümler* Ankara: Yetkin Yayınları, 7. Baskı, 2019.
- Evin, Bekir. “Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu Kavramı ve Şiddet Faktörü”. *Güvenlik Bilimleri Dergisi*, 1/1, (2012): <https://doi.org/10.28956/gbd.239713>
- Fıncıoğlu, Feray. “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri” *İstanbul Barosu Dergisi*. 92/6 (2018): 248-270. <https://www.istanbulbarosu.org.tr/YayinDetay.aspx?ID=543&desc=Cilt:-92-Say%C4%B1:-2018/6>
- Force, Robert. “A Comparison of the Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules: Much Ado About (?)”. *Tulane Law Review*. 70 (1996): 2051-2090. <https://heinonline.org/->

- Gençtürk, Muharrem. “Lahey (Brüksel) Kurallarının Uygulama Alanı ve Türkiye’nin Lahey Kurallarına Taraf Olma Şekli”. *Erciyes Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. I/I (2006): (E.T.:08.12.2021) 193-213. https://hukukdergi.erciyes.edu.tr/-Dosyalar/YIL_2006__Cilt_1__Sayı_1.pdf
- Gezder, Ümit. *Türk/İsviçre Hukukunda Culpa in Contrahendo Sorumluluğu*. İstanbul: Beta Yayınları, 2009.
- Gözübüyük, Abdullah Pulat. *Hukuki Mesuliyet Bakımından Mücbir Sebepler ve Beklenmeyen Haller*. Ankara: Elif Matbaacılık, Genişletilmiş 3. Baskı, 1977.
- Gözüyeşil, Fevzi Fırat. “Denizde Çatışmanın Önlenmesine Dair Uluslararası Kurallar Bağlamında İnsansız ve Otonom Gemilerde İyi Gemicilik İlkesi ve Gözcülük Görevi”. *Adalet Dergisi*, 66, (2021): 193-225, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/-adaletdergisi/issue/62377/940013>
- Güden, Faysal. *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2017.
- Günay, Barış. *Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*. Ankara: Yetkin Yayıncılık, 2013.
- Güner, Muhammet. “Uluslararası Sözleşmelerde Deniz Yolu ile Eşya Taşımada Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu”. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, 2019.
- Gürten, Kadir. “Receptum Nautarum”. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 4/1 (2013): 275 – 294. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/inuhfd/issue/22407/239832>
- Hepgülerler, Ezgi. *Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*. Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2011.
- Hirsch, Ernst. *Ticaret Hukuku Dersleri 1-2*. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayınları, 2. Baskı, 1946.
- İlgın Çelik, Canan Özlem. “Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”. *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*. 7/14 (2008/2): 175-202. <https://ticaret.edu.tr/uploads/kutuphane/-dergi/s14/175-202.pdf>
- İlgın, Sezer. “Taşıyanın Gemi Adamlarının Teknik ve Ticari Kusurdan Doğan Sorumluluğu”. *İçinde Deniz Hukuku Sempozyumu (24-25 Mart 2011)*, editör Sami Doğru, 173-188. Adana: Çağ Üniversitesi Yayınları, 1. Baskı, 2012.
- İzveren, Adil, Nisim Franko ve Ahmet Çalık. *Deniz Ticaret Hukuku*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 1994.
- Kahraman, Ayfer. “Geminin Haczi”. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, 2019.
- Kalpsüz, Turgut. *Deniz Ticareti Hukuku 1. Cilt*. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1971.
- Kaner, İnci Deniz. *Deniz Ticareti Hukuku I, “Giriş-Gemi-Donatan-ve Donatma İştiraki-Kaptan”*. İstanbul: Filiz Kitabevi, Gözden Geçirilmiş ve Genişletilmiş Birleşik 3. Baskı, 2019.

- Kaner, İnci Deniz. *Deniz Ticareti Hukuku II (Navlun Sözleşmeleri)*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 2019.
- Kara, Hacı. “Gemilerde Yapay Zeka Kullanımı ve Buna Dair Hukuki Sorunlar”. Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. 10/1 (2020): 17-51, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sduhfd/issue/55039/755470>
- Kara, Hacı. *Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2020.
- Kara, Hacı. *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*. İstanbul: Legal Yayıncılık, 2014.
- Karaaslan, Muhammet Abdülmecit. *İslam Deniz Ticaret Hukuku*. İstanbul: Hikmetevi Yayınları, 2019.
- Karadeniz Çelebican, Özcan. *Iustinianus Zamanına Kadar Roma'da İş İlişkileri*. Ankara: Sevinç Matbaası, 1976.
- Karadeniz Çelebican, Özcan. *Iustinianus Zamanına Kadar Roma'da İş İlişkileri*. Ankara: Sevinç Matbaası, 1976.
- Karamus, Fethi. “Uluslararası Karayolu Eşya Taşımalarının Deniz Taşıma Üzerinde Etkileri”. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi 2015.
- Karan, Hakan. “Yargıtay’ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri’ni Uygulaması Gereği”. İçinde *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVII: Bildiriler-Tartışmalar*, editör Sema Taşpınar, 223-343. Ankara: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Yayınları, 2000.
- Karataş, İzzet. *Eser İnşaat Yapımı Sözleşmeleri*. Ankara: Sözkese Baskı, 2004.
- Kayıhan, Şaban. *Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: Umuttepe Yayınları, 2020.
- Kender, Rageyan, Ergon Çetingil ve Emine Yazıcıoğlu. *Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 14. Baskı, 2016.
- Kender, Rayegan. “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”. *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar*, editör Ayhan Menekşe, 71-95. Ankara: Sevinç Matbaası, 1984.
- Koşer, Nihal. “Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Konteynere Uygulanacak Hukuki Rejim”. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Üniversitesi, 2015.
- Kula Değirmenci, Nil. “Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu İle Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 73/1 (2015): 389-419. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/25016/264152>
- Kula Değirmenci, Nil. “Türk Deniz Hukukunda Çoklu Taşımacılığın Yeri; Uluslararası Sözleşmeler İle Karşılaştırmalı Bir İnceleme”. *Dokuz Eylül Üniversitesi Denizcilik Fakültesi Dergisi*. 2/1 (2010): 79-98. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/deudfd/issue/-4586/62775>
- Kurul, Erkan. “Periplus, Periegesis ve Denizcilik Yasaları Özelinde Antikçağdan Ortaçağa Akdeniz Denizcilik Yazım Geleneğine Örnekler”. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi, 2016.
- Kurul, Erkan. “Rhodos Denizcilik Yasaları: Tarihsel Süreç ve Kapsam”. İçinde *Uluslararası Genç Bilimciler Buluşması II: Anadolu Akdenizi Sempozyumu, Sempozyum Bildirileri, 04-07 Kasım 2015*, editör Tarkan Kahya vd. 519-532. Antalya: Koç Üniversitesi, 2015. [https://www.academia.edu/36530491/-](https://www.academia.edu/36530491/)

Rhodos_Denizcilik_Yasalar%C4%B1_Tarihsel_S%C3%BCre%C3%A7_ve_Kap
sam

- Küçükçapraz, Serhat. “Denizyoluyla Tehlikeli Madde Taşımada Hukuki Sorumluluk”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Süleyman Demirel Üniversitesi, 2019.
- Lahey Kuralları Hazırlık Çalışmaları Metni. Erişim Tarihi: 09.06.2021. <https://comitemaritime.org/publications-documents/travaux-preparatoires/>
- Nomer, Haluk Nami ve Mehmet Serkan Ergüne. *Eşya Hukuku Zilyetlik-Tapu Sicili-Mülkiyetin Genel Hükümleri- Taşınır Mülkiyeti- Rehin Hakları*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 7. Baskı, 2019.
- Okay, M. Sami. *Deniz Ticareti Hukuku II*. İstanbul: Kurtulmuş Matbaası, 2. Bası, 1971.
- Öktem, Emre. *Terörizm İnsancıl Hukuk ve İnsan Hakları*, İstanbul: Derin Yayınları, 2011.
- Örsel, Sercan. *Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019.
- Özçelik, Ali: “Batı Anadolu Menşeli Bir Akdeniz Geleneği: Deniz Eşkıyalığı ve Devlet Güdümlü Korsanlık”, *Atatürk ve Türkiye Cumhuriyeti Tarihi Dergisi*, 6 (2020): <https://dergipark.org.tr/tr/pub/tarihvegunce/issue/52412/686776>
- Özdemir, Ünal ve Taşkın Deniz. “Zonguldak Limanı’nda Ro-Ro Taşımacılığı”. *Doğu Coğrafya Dergisi*. 18/30 (2013): 103-114. <https://dergipark.org.tr/tr/pub-ataunidcd/issue/2458/31319>
- Özkeçeci-Taner, Binnur. “İç Savaş”. *Güvenlik Yazıları*, 12 (2019): 1-9. DOI: 10.13140/RG.2.2.31973.14567
- Pamuk, Nihal.”Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2011.
- Peker Barış. “Türk Hukukunda Gemilerin İhtiyati Haczi”. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Kadir Has Üniversitesi, 2010.
- Saraç, Şüheda. “Deniz Ticaret Hukukunda Yükleme Hazırlığı, Yükleme, Yükleme Limanı ve Yeri, Yüklemede Müddetler, Kırkambar Mukavelesinde Yüklemenin Hususiyetleri, Yükleme Masrafları”. *Ankara Barosu Dergisi*. 25/4 (1968): 659-678. <http://www.ankarabarusu.org.tr/siteler/ankarabarusu/tekmakale/1968-4/1.pdf>
- Sayre, Francis Bowes. *A Selection Of Cases On The Law Admiralty*. New York: The Lawyers Co-Operative Publishşng Company Rochester, Second Printing, 1929. <https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.beal/slccses0001&id=1&-collection=beal&index=>
- Seven, Vural. *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 886-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen*. Ankara: Yetkin Yayınları, 2012.
- Seven, Vural. *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*. Ankara: Yetkin Yayınları, 2003.
- Sirmen, Lale. *Eşya Hukuku*. Ankara: Yetkin Yayınları, 6. Baskı, 2018.
- Söğütlü Erişgin, Özlem. *Roma Hukuku'nda Haksız Fiil Benzerleri (Quasi Delicta)*. Ankara: İmaj Yayıncılık, 2002.
- Sözer, Bülent. “Değişik Ortamlarda Yapılan Yük Taşımaları (Karma Taşımalar) ve Taşıyanın Sorumluluğu ile ilgili Bazı Meseleler (Rotterdam Kuralları ve Yeni

- Ticaret Kanunu'nun Hükümleri ile Karşılaştırmalı Olarak)". İçinde *Deniz Hukuku Sempozyumu (24-25 Mart 2011)*, editör Sami Doğru, 204-235. Adana: Çağ Üniversitesi Yayınları, 1. Baskı, 2012.
- Sözer, Bülent. "Teknolojik Gelişmelerin, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcunun Kapsamına ve İçeriğine Etkileri". İçinde *Deniz Ticareti Hukukunda Yeni Sorunlar Sempozyumu I*, editör Cüneyt Süzel, 1-12. İstanbul: On İki Levha Yayınları, 2019.
- Sözer, Bülent: *Deniz Ticareti Hukuku (Ders Kitabı) C. I*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 5. Baskı, 2019.
- Süzel, Cüneyt. *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2014.
- Şahin, Hale. *Mücbir Sebep Nedeniyle Borcun İfa Edilememesi*. Ankara: Yetkin Yayınları, 2020.
- Şenel, Nehir. "Türk Hukuku'na Göre Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu". Yayımlanmamış Doktora Tezi, İzmir Ekonomi Üniversitesi, 2019.
- Tandoğan, Haluk. *Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri Cilt II*. İstanbul: Vedat Kitapçılık, 5. Tıpkı Basım, 2010.
- Taşkın, Melda. "Denizyoluyla Taşınan Eşyaların Geç Teslimi Halinde Yapılması Gereken Bildirime İlişkin Değerlendirmeler". *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 10/2 (2019): 371 – 386. <https://doi.org/10.21492/inuhfd.570785>
- Tekil, Fahiman. *Deniz Hukuku 1. Cilt*. İstanbul: Ermete Matbaası, 1987.
- Tekil, Fahiman. *Deniz Hukuku Uluslararası Konvansiyonlar*. İstanbul: Tekil Neşriyat, 1987.
- Tekin, Safa Murat. *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*. İstanbul: On iki Levha Yayıncılık, 2017.
- Tekinay, Selahattin Sulhi, Sermet Akman, Haluk Burcuoğlu, Atilla Altop. *Tekinay Eşya Hukuku, Cilt I, Zilyetlik-Tapu Sicili-Mülkiyet*. İstanbul: Filiz Kitapevi, 5. Baskı, 1989.
- Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*. 1998.
- Topal, Ahmet Hamdi. "Uluslararası Hukukta Deniz Haydutluğu ve Mücadele Yöntemleri". *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 1 (2010): <https://dergipark.org.tr/tr/pub/auhfd/issue/42498/512> 011
- Topsoy, Fevzi. *Çatma Hukuku*. İstanbul: Legal Yayıncılık, 2017.
- Topuz, Hüseyin. *Uluslararası Deniz Ticari Taşımacılığı ve Türkiye Ekonomisindeki Yeri 1923-1980*. İstanbul: Beta Yayınları, 2010.
- Türkel, Doğuş Taylan. "Taşıyıcının En Yüksek Özeni Üzerine Bir İnceleme (TTK m. 876)". *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 22/1 (2020): 255-320. <https://doi.org/10.33717/deuhfd.704816>
- Türken, Şafak. *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Ziyatı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*. Ankara: Bilge Yayınevi, 2019.
- Uluğ Cicim, İlknur. "Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri". *Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 6/2 (2002): 0-0. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/ahbvuhfd/issue/48134/608830>

- Uluğ Cicim, İlknur. “Ticaret-i Bahriye Kanunnamesi”. *Cedrus The Journal of MCRI*. 4 (2016): 393-410. <https://doi.org/10.13113/CEDRUS/201623>
- Ulukaya, Selda. *Deniz Ticareti Hukukunda Brokerin Hak ve Yükümlülükleri*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018.
- Ülgen, Hüseyin. *Hava Taşıma Sözleşmesi*. İstanbul: Bankacılık Enstitü Yayınları, 1987.
- Ülgener, Fehmi. “Taşıyanın Muhtemel Mesuliyetsizliği”. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, 1986.
- Ülgener, Fehmi. “Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*. 65/2 (2007): 353-370. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9067/113096>
- Ülgener, Fehmi. *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*. İstanbul: Der Yayınları, 1991.
- Wahl, Albert. *Deniz Ticareti Hukuku Nazari ve Ameli*, Çeviren Kazım Berker, Ankara: Adalet Bakanlığı Yayınları, 1948.
- Yalçın, Ender. “Çarter Sözleşmelerinin Yeni TTK Açısından Değerlendirilmesi”. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, 2014.
- Yargıtay 11. HD. 1979/5488 K. 03.12.1979 T. www.corpus.com
- Yargıtay 11. HD. 1983/5458 K. 5.12.1983 T. <https://www.kazanci.com.tr/>
- Yargıtay 11. HD. 1984/2851 K. 15.05.1984 T. <https://www.kazanci.com.tr/>
- Yargıtay 11. HD. 1985/1567 K. 21.03.1985 T. <https://www.kazanci.com.tr/>
- Yargıtay 11. HD. 1985/5262 K. 14.10.1985 T. <https://www.kazanci.com.tr/>
- Yargıtay 11. HD. 2003/11746 K. 11.12.2003 T. <https://www.kazanci.com.tr/>
- Yargıtay 11. HD. 2004/9859 K. 14.10.2004 T. <https://www.kazanci.com.tr/>
- Yargıtay 11. HD. 2010/13119 K. 22.12.2010 T. <https://www.kazanci.com.tr/>
- Yargıtay 11. HD. 2018/1602 K. 01.03.2018 T. https://karararama.yargitay.gov.tr/Yargitay-BilgiBan_kasiIstemciWeb/
- Yargıtay 11. HD. 2018/6208 K. 10.10.2018 T. https://karararama.yargitay.gov.tr/-YargitayBilgi_BankasiIstemciWeb/
- Yargıtay 11. HD. 2019/4978 K. 27.06.2019 T. https://karararama.yargitay.gov.tr/-Yargitay_BilgiBankasiIstemciWeb/
- Yargıtay 11. HD. 2019/5111 K. 09.09.2019 T. <https://karararama.yargitay.gov.tr/YargitayBilgiBankasiIstemciWeb/>
- Yavaşbay, Gizem. “Taşıyanın Yanlış Konşimento Düzenlenmesinden Sorumluluğu”. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, 2016.
- Yazıcıoğlu, Emine. “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”. *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, 22/2 (2002): 1039 – 1056. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iumhmohb-/issue/9369/117339>
- Yazıcıoğlu, Emine. *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*. İstanbul: Beta Yayınları, 2000.
- Yazıcıoğlu, Emine. *Kender/Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*. İstanbul: Filiz Kitabevi, 15. Baskı, 2020.

- Yetiş Şamlı, Kübra. “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik”. *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*. 71/2 (2013): 479-496. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9189/115257>
- Yetiş Şamlı, Kübra. *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın, Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2. Baskı, 2013.
- Yetiş Şamlı, Kübra. *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*. İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2008.
- Yılmaz, Mustafa. “Deniz Ticareti Hukukunda Otonom Gemiler”. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ankara Sosyal Bilimler Üniversitesi, 2021.
- Zilelioğlu, Hilal. "Roma Hukukundaki Sorumluluk Ölçütlerine Genel Bir Bakış", *Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*. 39/1 (1987): 241-264. https://doi.org/10.1501/Hukfak_00000000797
- Zimmermann, Reinhard. *The Law of Obligations, Roman Foundations of the Civilian Tradition*. New York: Oxford University Press, 1996.