

BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

NAVLUN SÖZLEŞMELERİNDE TAŞIYANIN SORUMLULUĞU VE
SORUMLULUĞUNUN SINIRLANDIRILMASI

HAZIRLAYAN

MUSTAFA EZEL KAYA

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ DANIŞMANI

DR. ÖĞR. ÜYESİ AHMET CEMİL ÜNAL

ANKARA - 2024

BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPORU

Tarih: 09/09/2024

Öğrencinin Adı, Soyadı: Mustafa Ezel KAYA

Öğrencinin Numarası: 22020209

Anabilim Dalı : Özel Hukuk Anabilim Dalı

Programı: Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans Programı

Danışmanın Unvanı/Adı, Soyadı: Dr. Öğr. Üyesi Ahmet Cemil ÜNAL

Tez Başlığı: Navlun Sözleşmelerinde Taşıyanın Sorumluluğu ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Yukarıda başlığı belirtilen Yüksek Lisans tez çalışmamın; Giriş, Ana Bölümler ve Sonuç Bölümünden oluşan, toplam 136 sayfalık kısmına ilişkin, 30/08/2024 tarihinde tez danışmanım tarafından Turnitin adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı %13'dür. Uygulanan filtrelemeler:

1. Kaynakça hariç
2. Alıntılar hariç
3. Beş (5) kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

“Başkent Üniversitesi Enstitüleri Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Usul ve Esaslarını” inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukukî sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Öğrenci İmzası:

ONAY

Tarih: 09 / 09 / 2024

Öğrenci Danışmanı Unvan, Ad, Soyad, İmza:

Dr. Öğretim Üyesi Ahmet Cemil ÜNAL

TEŞEKKÜR

Bu tez çalışmasının tamamlanmasında desteklerini esirgemeyen, bana her daim inanan ve yanımda olan değerli insanlara teşekkür etmeyi bir borç bilirim.

Öncelikle tez sürecinde bilgi birikimlerini, değerli görüşlerini ve engin tecrübelerini benimle paylaşan kıymetli tez jüri hocalarım; Prof. Dr. Rıza Ayhan, Doç. Dr. Nurdan Orbay Ortaç ve Dr. Öğr. Üyesi değerli danışmanım Ahmet Cemil Ünal'a özel olarak teşekkür ederim. Sadece akademik bilgi birikimiyle değil, aynı zamanda bana kazandırdıkları bakış açıları ve sabırlarıyla bu çalışmanın her aşamasında rehber oldular. Kıymetli katkıları ve yönlendirmeleri sayesinde bu çalışmayı tamamlayabilme imkânı buldum.

Hayatımın her anında yanımda olan, bana inanan ve en zor zamanlarımda bile bana destek olan eşim Elif'e teşekkür ederim. Onun sabrı ve sevgisi bu tezin arkasındaki en güçlü motivasyon kaynaklarından biri oldu. Hayatım boyunca yanımda olan ve bana yol gösteren, sevgileri ve sabırlarıyla her zaman yanımda olan annem Pervin Kaya ve babam Ezel Kaya ile ablam Kübra Pelin Tandoğan ve eniştem Mustafa Kemal Tandoğan'a sonsuz minnetlerimi sunuyorum. Onların desteği ve varlığı olmasaydı, bugün bulunduğum noktaya gelmem mümkün olmazdı. Bana kazandırdıkları değerler, en zor anlarımda bile yolumu aydınlatan bir ışık olmuştur.

Son olarak, bu süreçte yanımda olup beni her daim destekleyen ve teşvik eden tüm dostlarıma ve çalışma arkadaşlarıma da teşekkür ederim. Akademik yolculuğumda her birinizin yeri ve katkısı benim için çok değerli. Bu tezin, bana inanan ve destek olan herkese bir teşekkür niteliğinde olmasını umuyorum.

Mustafa Ezel KAYA

Eylül-2024

ÖZET

Mustafa Ezel KAYA, Navlun Sözleşmelerinde Taşıyanın Sorumluluğu ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması, Başkent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans Programı, 2024

Navlun sözleşmeleri, taşıma işlemlerinin düzenlenmesi, taşıma sürecinin nasıl ve hangi koşullar altında gerçekleştirileceği, taşıyanın yükü ne şekilde taşıyacağı, yükleme ve boşaltma işlemlerinin zamanlaması ve yönteminin belirlenmesi, taşıma süresinin belirlenmesi, taşıma bedelinin (*navlun*) hesaplanması, geminin denize, yola ve yüke elverişli olup olmadığının tespiti ile taşıyanın sorumluluklarının sınırlandırılması açısından büyük önem taşır. Navlun sözleşmeleri, bir tarafın gemiyle deniz yoluyla yük taşımayı, diğer tarafın ise bu hizmet karşılığında bir ücret, yani navlun ödemeyi taahhüt ettiği rızaya dayalı akitlerdendir. Bu bağlamda, taşıyan ile taşıtan arasında yapılan anlaşmalar, taşımacılık sürecinin sorunsuz bir şekilde gerçekleştirilmesini amaçlar. Taşıyanın, sözleşme çerçevesinde, taşıma sırasında yükte meydana gelebilecek zıya, hasar veya taşımanın çeşitli sebeplerle gecikmesi durumunda doğacak sorumluluğu, Türk Ticaret Kanunu'nun 6102 sayılı hükümleri ile düzenlenmiştir. Bu tezde, navlun sözleşmeleri çerçevesinde taşıyanın yükte meydana gelen zararlar karşısında sorumluluğunun kaynağı, kapsamı ve sınırları ele alınarak incelenecektir. Bu çalışma, taşımacılık sektöründe faaliyet gösteren taraflar için önemli bir rehberlik sağlamayı amaçlamakta olup, aynı zamanda Türk Ticaret Kanunu'nun 1141 ilâ 1178'inci maddeleri kapsamında, navlun sözleşmelerine ilişkin taşıyanın sorumluluğunun düzenlenmesi ve sınırlandırılmasını kapsayacaktır. Çalışmanın temel hedefi, mevcut hukukî düzenlemeleri inceleyerek taşıyanın sorumluluğunu anlamaya yönelik kapsamlı bir çerçeve sunmaktır.

Anahtar Kelimeler: Navlun sözleşmeleri, taşıyan, sorumluluk, yargı kararları.

ABSTRACT

Mustafa Ezel KAYA, Carrier's Liability and Limitation of Liability in Freight Contracts, Başkent University, Institute of Social Sciences, Private Law Master's Program with Thesis, 2024

Freight contracts are of great importance in arranging transportation operations, determining how and under what conditions the transportation process will be carried out, how the carrier will transport the cargo, setting the timing and methods of loading and unloading operations, determining the duration of transportation, calculating the freight fee (navlun), ascertaining whether the ship is seaworthy, fit for the journey, and suitable for the cargo, and limiting the liabilities of the carrier. Freight contracts are consensual agreements in which one party undertakes to transport cargo by sea with a ship, and the other party agrees to pay a fee, namely freight, in return for this service. In this context, the agreements made between the carrier and the shipper aim to ensure the transportation process is carried out smoothly. The carrier's liability arising within the framework of the contract—in the event of loss, damage to the cargo during transportation, or delays due to various reasons—is regulated by the provisions of the Turkish Commercial Code No. 6102. In this thesis, the source, scope, and limits of the carrier's liability in the face of damages occurring to the cargo within the framework of freight contracts will be examined. This study aims to provide significant guidance for parties operating in the transportation sector and will also cover the regulation and limitation of the carrier's liability concerning freight contracts within the scope of Articles 1141 to 1178 of the Turkish Commercial Code. The main objective of the study is to present a comprehensive framework for understanding the carrier's liability by examining the existing legal regulations.

Keywords: Freight contracts, carrier, liability, judicial decisions.

İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR.....	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iii
KISALTMALAR	viii
1. GİRİŞ.....	1
2. NAVLUN SÖZLEŞMESİ.....	3
2.1. Navlun Sözleşmesinin Tanımı	3
2.2. Navlun Sözleşmesinin Unsurları.....	4
2.2.1. Taşıma taahhüdü.....	4
2.2.2. Yük taşıması	5
2.2.3. Yükün deniz yolu ile taşınması	7
2.2.4. Yükün gemi vasıtasıyla taşınması	8
2.2.5. Yükün zilyetliğinin taşıyana devri.....	10
2.2.6. Taşımanın navlun karşılığı ifası.....	11
2.3. Navlun Sözleşmesinin Hukukî Niteliği	12
2.4. Navlun Sözleşmesinin Tarafları ve Sözleşmeyle İlgili Diğer Kişiler	15
2.4.1. Sözleşmenin tarafları.....	15
2.4.1.1. Taşıyan.....	16
2.4.1.1.1. Akdî taşıyan	17
2.4.1.1.2. Fiilî taşıyan	18
2.4.1.2. Taşıtan	21
2.4.2. Navlun sözleşmesi kapsamında yükle ilgili kişiler	22
2.4.2.1. Yükleten	22
2.4.2.2. Gönderilen	23
2.5. Taşıyanın Borç ve Yükümlülükleri.....	25
2.5.1. Geminin denize, yola ve yüke elverişli olmasını temin etme.....	25
2.5.2. Yükün sözleşmede kararlaştırılan gemi ile taşıma	27
2.5.3. Yükün bakım ve muhafazasında özen gösterme.....	27
2.5.4. Taşıma ve teslim	28
2.6. Navlun Sözleşmesinin Kuruluşu.....	28
2.7. Navlun Sözleşmesinin Türleri	31

2.7.1. Yolculuk çarteri sözleşmesi	33
2.7.1.1. Kavram olarak	33
2.7.1.2. Türleri	38
2.7.1.2.1. Tam çarter sözleşmesi.....	38
2.7.1.2.2. Kısmî çarter sözleşmesi	39
2.7.2. Kırkambar sözleşmesi	39
3. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN ULUSLARARASI VE ULUSAL DÜZENLEMELER	41
3.1. Genel Olarak	41
3.2. Taşıyanın Sorumluluğuna Dair Uluslararası Düzenlemeler	41
3.2.1. 1924 tarihli Lahey kuralları.....	43
3.2.2. 1968 tarihli Lahey-Visby kuralları.....	44
3.2.3. 1978 tarihli Hamburg kuralları.....	45
3.2.4. 1979 tarihli Lahey-Visby kuralları.....	46
3.2.5. 1992 tarihli Rotterdam kuralları.....	46
3.3. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda Taşıyanın Sorumluluğuna Dair Düzenlemeler	47
3.3.1. Genel olarak	48
3.3.2. Taşıyanın sefere çıkmadan önce başlangıçta geminin denize, yola ve yüke elverişliliği ile ilgili sorumluluğu	49
3.3.3. Taşıyanın sefere başladıktan sonraki sorumluluğu	54
3.3.3.1. Genel olarak.....	54
3.3.3.2. Şartları	56
3.3.3.2.1. Taşıyan özen yükümlüğünü ihlal etmeli	56
3.3.3.2.2. Taşınan yük zayi olmalı, hasara uğramalı veya geç teslim edilmeli.....	57
3.3.3.2.2.1. Taşınan yükün zayi olması.....	57
3.3.3.2.2.2. Taşınan yükte hasar meydana gelmesi	59
3.3.3.2.2.3. Taşınan yükün geç teslim edilmesi.....	60
3.3.3.2.3. Yük taşıyanın hâkimiyet alanında olmalı.....	63
3.3.3.2.4. Zarar meydana gelmeli	66
3.3.3.2.5. İlliyet bağı bulunmalı	68
3.3.3.2.6. Taşıyan kusurlu olmalı	68
3.3.4. Sorumluluğunun hukukî niteliği	71

3.3.5. Fiilî taşıyanın ve taşıyanın üçüncü kişilerin fiillerinden doğacak sorumluluğu	73
3.3.5.1. Taşıyanın adamlarının fiillerinden sorumluluğu.....	74
3.3.5.1.1. Gemi adamları	74
3.3.5.1.2. Taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan kişiler	75
3.3.5.1.3. Taşıyanın kendisini temsile yetkili kıldığı kişiler ve navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişiler	76
3.3.5.2. Fiilî taşıyan ve adamlarının sorumluluğu	78
3.3.5.3. Fiilî taşıyanın ve taşıyanın üçüncü kişilerin fiillerinden doğacak sorumluluğunun şartları	83
3.3.5.3.1. Taşıyanın fiillerinden sorumlu olduğu kişiler kusurlu olmalı.....	83
3.3.5.3.2. Zararın görevleri nedeniyle meydana gelmiş olmalı	84
3.3.6. Tazminat talebi.....	85
3.3.6.1. Süre, sürenin hesaplanması ve sürenin başlangıcı	85
3.3.6.2. Sürenin uzatılması.....	88
3.3.6.3. Tazminat miktarının hesaplanması	89
4. TAŞIYANIN SORUMLUĞUNUN SINIRLARI VE SORUMLULUĞUNUN DIŞINDA KALAN DURUMLAR	92
4.1. Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması	92
4.1.1. Yükün zayi olması ve hasara uğraması hâlinde sorumluluğunun sınırı	97
4.1.2. Yükün geç teslim edilmesi hâlinde sorumluluğunun sınırı.....	98
4.1.3. Taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi... 99	
4.2. Sorumluluğun Emredici Olup Olmaması ve İstisnalar	101
4.2.1. Taşıyanın sorumluluğunun emredici olduğu hâller	101
4.2.2. İstisnalar	103
4.2.2.1. Canlı hayvan taşımaları.....	103
4.2.2.2. Güverte yükü	103
4.2.2.3. Mutat ticarî taşıma işlerinden olmayan taşımalar	105
4.2.2.4. Taşımanın yüklemeden önce ve boşaltmadan sonraki aşamaları.....	106
4.2.2.5. Müşterek avaryaya ilişkin anlaşmalar	107
4.2.2.6. Yolculuk charteri sözleşmesi.....	107

4.3. Taşıyanın Sorumluluğunun Dışında Kalan Durumlar	108
4.3.1. Mutlak sorumsuzluk hâlleri	109
4.3.1.1. Teknik kusur	109
4.3.1.2. Yangın	112
4.3.1.3. Denizde kurtarma	114
4.3.1.4. Eşyanın cins ve değerinin kasten yanlış bildirilmesi.....	117
4.3.2. Muhtemel sorumsuzluk hâlleri.....	119
4.3.2.1. Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları	120
4.3.2.2. Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları.....	123
4.3.2.3. Mahkemelerin el koyma kararları	124
4.3.2.4. Grev, lokavt ve diğer çalışma engelleri.....	125
4.3.2.5. Yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil ve ihmalleri	127
4.3.2.6. Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme (fire) veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği.....	128
4.3.2.7. Ambalajın yetersizliği	130
4.3.2.8. İşaretlerin yetersizliği	131
5. SONUÇ	133
KAYNAKLAR	137

KISALTMALAR

AMAÜSBD	Anemon Muş Alparslan Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
AnkÜHFD	Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
ASTM	Asliye Ticaret Mahkemesi
AÜHFD	Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
AÜİİBFD	Anadolu Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi
BATİDER	Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
BAUD	Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
BBD	Bursa Barosu Dergisi
Bkz	Bakınız
C	Cilt
CIM	Uniform Rules Concerning The Contract of International Carriage of Goods By Rail
CMI	Comité Maritime International
Dan	Danıştay
DEÜHFD	Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
Dn	Dipnot
E	Esas
e-TBK	Mülga 818 sayılı Borçlar Kanunu
e-TTK	Mülga 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu
ET	Erişim Tarihi
FIO	Free In and Out
FIOS	Free In and Out Stowed
FIOST	Free In and Out Stowed and Trimmed
gg	Gözden Geçirilmiş
GÜHFD	Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
HD	Hukuk Dairesi
HD	Hukuk Dairesi
HK	Hamburg Kuralları
HMK	6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
IMF	International Monetary Fund
IMO	International Maritime Organization
ISMC	International Safety Management Code

İBD	İzmir Barosu Dergisi
İstBD	İstanbul Barosu Dergisi
İTÜSBD	İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
İÜHFD	İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
İÜHFM	İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K	Karar
m	Madde
MHMÖHB	Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
MÜHF-HAD	Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi
ÖÇH (SDR)	Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Rights)
PRÜ-DHD	Piri Reis Üniversitesi Deniz Hukuku Dergisi
RG	Resmî Gazete
s	Sayfa
S	Sayı
sa	Sayfa Aralığı
SDÜHFD	Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
SenTİSK	6356 Sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu
SOLAS	International Convention for the Safety of Life at Sea
SÜHFD	Selçuk Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
T	Tarih
TAAD	Türkiye Adalet Akademisi Dergisi
TBBD	Türkiye Barolar Birliği Dergisi
TBK	Mer'î 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TFMHD	Ticaret ve Fikri Mülkiyet Hukuku Dergisi
TMK	4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
TTK	Mer'î 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
TÜSBD	Trakya Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi
UMD	Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi
UNCITRAL	The United Nations Commission on International Trade Law
vb	ve benzeri
vd	ve devamı
Y	Yargıtay
YÜED	Yaşar Üniversitesi E-Dergisi

1. GİRİŞ

Modern ticaretin vazgeçilmez unsurlarından biri olan taşımacılık, mal ve hizmetlerin dünya çapında hareketini sağlayarak küresel ekonominin gelişimine katkıda bulunur. Bu süreçte navlun sözleşmeleri, mal taşımacılığı ve lojistik yönetimi açısından önemli bir yer tutar.

Kanun koyucu, TTK'nin 1138'inci madde düzenlemesinde navlun sözleşmesinin türlerini tanımlayarak navlun sözleşmesi hakkında genel bir tanımlama yapmamıştır. Fakat navlun sözleşmesi öğretide; taraflardan birinin gemi vasıtasıyla deniz yoluyla yük taşımayı, sözleşmenin diğer tarafının ise taşıma karşılığı bir ücret, kanunî ifadesi ile navlun ödemeyi taahhüt ettiği sözleşme olarak tanımlanmıştır. Dolayısıyla taşıyan ve taşıtan arasındaki hak ve yükümlülükler TTK'nin 1138'inci maddesi temel alınarak taraflar arasında akdedilen navlun sözleşmeleri uyarınca belirlenmektedir.

Navlun sözleşmeleri kapsamında, taşıyanın taşınan yükte meydana gelen zıya, hasar veya geç teslimine ilişkin sorumluluğu, taşıma sürecinin önemli bir yönünü oluşturmaktadır. Taşıyanın bu tür zararlardan kaynaklanan sorumluluğu, genellikle sözleşme hükümleri, mer'î mevzuat ve uluslararası sözleşmeler tarafından belirlenmektedir. Bu kapsamda, taşıyanın sorumluluğu, eşyanın taşınması sırasında maruz kaldığı her türlü zıya, hasar veya geç teslimat durumunda meydana gelir. Bazı durumlarda ise taşıyanın eşyanın zararına ilişkin sorumluluğu, çeşitli faktörlere bağlı olarak değişebilmekte, taşıyanın sorumluluğu belirli bir sınıra tâbi tutulabileceği gibi bazı hâllerde ise taşıyanın sorumluluğu tamamen ortadan kalkması gündeme gelebilmektedir.

Bu kapsamda çalışmamızda, navlun sözleşmelerinde taşıyanın eşyanın zararına ilişkin sorumluluğunu daha ayrıntılı bir şekilde inceleyeceğiz. Özellikle, taşıyanın bu tür zararlardan kaynaklanan sorumluluğunun kaynağını, kapsamını ve sınırlarını ele alacağız. Ayrıca, ulusal yasal düzenlemelerin yanı sıra uluslararası taşımacılık sözleşmelerinin taşıyanın sorumluluğunu nasıl etkilediğini değerlendireceğiz. Bu çalışma, navlun sözleşmesini, navlun sözleşmesi kapsamında taşıyanın hukukî sorumluluğunu ve sorumluluğun sınırlarını ele almayı hedeflemektedir. Bu doğrultuda, TTK'nin 1141'inci ve 1178'inci maddeleri kapsamında navlun sözleşmelerine ilişkin taşıyanın sorumluluğunun düzenlenmesi ve sorumluluğun taşıyan bakımından sınırlandırılması ele alınmıştır. Birinci bölümde navlun sözleşmesinin; “Tanımı”, “Yapısal Unsurları ve Öğeleri ile Kuruluşu” ve

“Hukukî Vasıf ve Karakteri” irdelenmiştir. Navlun sözleşmesinin *“Tarafları”* ve *“Çeşitleri”* ile taşıyanın *“Taşıyanın Borç ve Yükümlülükleri”* açıklanmıştır. İkinci bölümde, TTK’da navlun sözleşmelerine ilişkin taşıyanın sorumluluğuna dair düzenlemeler ve uluslararası düzeydeki düzenlemelere yer verilmiştir. Üçüncü bölümde ise, *“Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırı”, “Sorumluluğun Emredici Olup Olmaması ve İstisnaları”* ele alınmıştır. Taşıyanın *“Sorumluluğundan Kurtulma Hâlleri”* ve *“Tazminat Talebi ile İlgili Süreler”* incelenmiştir. Bu çalışma, bu konuda bir derleme ve analiz sunarak, ilgili kanunî düzenlemelerin uygulanması ve yorumlanmasına ışık tutmayı amaçlamıştır.



2. NAVLUN SÖZLEŞMESİ

2.1. Navlun Sözleşmesinin Tanımı

TTK¹'de kanunî bir tanımı bulunmayan navlun sözleşmesi, kanunun sistematığı ve sözleşmenin türleri temel alınarak tanımlanmaya çalışılmıştır². Buna göre TTK'nin 1138'inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca, yük taşıma talebinde bulunan taraf “Navlun” mukabilinde; “Yolculuk Çarteri” sözleşmesinde geminin tümünü, muayyen bölümünü veya belirlenmiş alanını taşıtanın kullanımına tahsis ederek yük taşımak üzere; “Kırkambar Sözleşmesi” kapsamında, belirlenmiş bir eşyayı taşımayı taahhüt eder. TTK'nin 1138'inci maddesi kapsamında yer alan ve deniz yoluyla (eşya³) yük taşımayı konu edinen farklı tiplerdeki sözleşmelerin genel adı olarak kullanılan “Navlun Sözleşmesi”⁴; taraflardan birinin gemi aracılığıyla deniz yoluyla yük taşıma, diğer tarafın ise bu taşıma karşılığında navlun adı verilen bir ücret ödemeyi taahhüt ettiği bir anlaşma türüdür. Hülâsa taşıyan ile taşıtan arasında imzalanan bu sözleşme, taşıyanın deniz yoluyla yük taşıma sorumluluğunu, taşıtanın ise bu hizmet karşılığında belirlenen ücreti/navlunu ödeme taahhüdünü içermektedir⁵. Kısaca “Navlun Sözleşmesi”; deniz yoluyla gerçekleştirilen yük taşımalarında taşıyan ve taşıtan arasında yapılan anlaşma olarak adlandırılır⁶.

¹ RG: T: 14/02/2011, S: 27846

² YETİŞ ŞAMLI, Kübra: “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu”, 2. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2013-2021, s. 10-11.

³ Eşya kavramı, hukuk sistemimizde tanımlanmamıştır. Bu nedenle öğretide çeşitli tanımlamalara gidilmiştir. OĞUZMAN’a göre, istisnalar (örneğin, tapu kütüğünde kendine ayrılmış bir sayfada bulunan bağımsız ve sürekli haklar) saklı kalmak koşuluyla, insan hâkimiyetine elverişli olan şeylere eşya denilmektedir. (bkz.: OĞUZMAN, M. Kemal / SELİÇİ, Özer / OKTAY-ÖZDEMİR, Saibe: “Eşya Hukuku”, 22. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020, s. 5 vd.). Eşya kavramı, dar anlamda alt kavram niteliğini haizdir. Zira yük taşıma sırasında veyahut taşıma aşamalarında eşya kelimesi yerine kullanılan isimdir. Bu nedenle çalışmamızda, navlun sözleşmesinin unsurlarını oluşturan yük, deniz yolu ile gemi vasıtasıyla bir noktadan başka bir noktaya taşınması nedeniyle eşya kavramı karşısında üst kavram olarak değerlendirilmektedir. (bkz., SÖZER, Bülent: “Deniz Ticareti Hukuku”, 2. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2012, s. 554 vd.)

⁴ Türkçeden ingilizceye “Maritime contract of affreightment” veya “Carriage of goods by sea” olarak çevrilen navlun sözleşmesi, öğretide bazı yazarlar tarafından “Eşya Taşıma” ifadesiyle de kullanılabileceği belirtilmiştir. Ancak KENDER / ÇETİNGİL’in görüşüne göre, ticaret hayatında uzun süredir kabul görmüş olan ve kara taşımacılığı ayırımını vurgulayan “Navlun” terimi yerleşik bir kullanım hâline gelmiştir. Bkz.: ÇELİKKAYA, Ali: “Türk Vergi Hukuku Açısından Navlun Sözleşmelerinin Değerlendirilmesi”, AnkÜHFD, C:54, S:1, sa. 73-90, 2004, s. 74. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/auhfd/issue/42643/514145> (ET:09/09/2024) Tüm bu nedenler ile yürütülen çalışmamızda “Navlun” terimi tercih edilecektir.

⁵ ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegan, “Deniz Ticareti Hukuku II” 6. Baskı, Beta Basım, İstanbul 2001, sa. 1-2.

⁶ SÖZER, Deniz Ticareti I, s. 554 vd.

2.2. Navlun Sözleşmesinin Unsurları

Yukarıda yapılan tanımlamadan hareketle navlun sözleşmesinin unsurlarının “*Taşıma Taahhüdü*”, “*Yük Taşınması*”, “*Yükün Deniz Yolu ile Taşınması*”, “*Yükün Gemi Vasıtasıyla Taşınması*”, “*Yükün Zilyetliğinin Taşıyana Devri*” ve “*Taşımanın Navlun Karşılığı İfası*” olduğu söylenebilir.

2.2.1. Taşıma taahhüdü

Navlun sözleşmesini diğer deniz ticareti sözleşmelerinden ayıran ve bu sözleşmenin niteliğini belirleyen⁷ karakteristik unsur, taşıyanın taşıtana karşı taşıma taahhüdünde bulunarak bu edimi yerine getirmeyi kabul etmesidir⁸. Buradan hareketle, sözleşme ile bir tarafın taşıma taahhüdünde bulunmadığı hâllerde navlun sözleşmesinden bahsedilemeyecektir⁹. Taşıyan sözleşmeye konu eşyayı (*yükü*) muayyen bir *-yükleme limanı-* limanından teslim alarak muayyen bir *-tahliye limanı-* limana kadar taşınması için taşıma taahhüdünde bulunmaktadır¹⁰.

Taşıma edimi; yükleme limanından, taşıtanın yükletenden yükü teslim alması ile başlayan ve tahliye limanında sona eren bir süreçtir¹¹. Fakat gönderilecek yükün ve varma limanının sözleşmede belirtilmesi gerekse de bu hususların sözleşmenin kurulması sırasında belirlenmesi zorunlu değildir; zira yolculuk esnasında belirlenen süreden sonra ya da belirlenen tarihte taşıyana bildirilebilir¹². Nitekim birçok navlun sözleşmesinde, tahliye limanının başlangıçta belirlenmediği gözlemlenmektedir. Taraflar, navlun sözleşmesinde genellikle sadece belirli bir bölgeyi (*örneğin, Akdeniz veya Edremit Körfezi*) belirtirler ve gemi, yolculuk sırasında bu bölge içindeki herhangi bir limana yönlendirilir¹³. Bununla birlikte, yükün teslim edileceği yerin mutlak surette “*liman*” olması gerekli olmayıp, deniz

⁷ Öğretide, kanun tarafından belirlenen ya da tarafların sözleşmede yer almasını zorunlu kıldığı ve sözleşmeye niteliğini kazandıran unsurlar, objektif esaslı unsurlar olarak adlandırılmaktadır. Detaylı bilgi için bkz.: **NOMER**, N. Haluk: “*Borçlar Hukuku Genel Hükümler*”, gg. 17. Bası, Beta Yayıncılık, İstanbul 2020, s. 51.

⁸ **SÖZER**, Bülent: “*Deniz Ticareti Hukuku-I*”, 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022, s. 350.

⁹ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 350.

¹⁰ **ÇAKIN**, Emre: “*Navlun Sözleşmesi*”, BBD, C: 43, S:109, sa. 67-73, 2019, s. 67. <https://www.jurix.com.tr/article/20005> (ET: 09/09/2024)

¹¹ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 351.

¹² **AKINCI**, Sami: “*Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul 1968, s. 10; **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 351.

¹³ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 351.

üzerinde bekleyen bir gemiye, veyahut da yarı dalgıç yapıları ile dalgıç yapıları ve yükselen platformlar gibi açık deniz yapılarına da teslim edilmesi mümkündür¹⁴.

SÖZER'e ve bizim de isabetli bulduğumuz görüşe göre, denize çöp veya atık madde dökmek veya deprem ile ilgili sismik çalışmalar yapmak amacıyla bir geminin donatısıyla akdedilecek sözleşme, “*Navlun Sözleşmesi*” olarak nitelendirilemez¹⁵. Çünkü navlun sözleşmesinde taşıyanın taşıtana karşı üstlendiği temel borç, yük taşımaktır. Ancak daha önce belirttiğimiz gibi, navlun sözleşmesinde, diğer birçok sözleşme türünde olduğu gibi sadece bir aslî borç bulunmaz. Bununla birlikte, bu borçlardan biri, sözleşmenin karakteristik borcunu ifade eder, tanımlar ve sözleşmeye adını verir; bu bağlamda, karakteristik borç taşıma taahhüdüdür. Bu nedenle, Sismik Araştırma Gemisi Tedarik sözleşmesi kapsamında MTA Oruç Reis Sismik Araştırma Gemisi'nin bilimsel bir araştırmada kullanılması durumunda, bu sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemeyeceği sonucuna varılmaktadır¹⁶.

2.2.2. Yük taşıması

Navlun sözleşmesinden bahsedilebilmesi için ikinci unsur; taşıyanın, taşıtana karşı bir eşya taşıma edimini yerine getireceğini taahhüt etmesidir. Burada taahhüdün konusu eşyadır¹⁷. Hukuk sistemimizde kanun koyucu “*Eşya*” terimini kavramsal olarak tanımlamamış, tanımlamayı hukuk öğretisine ve mahkeme kararlarına bırakmıştır. Eşya kısaca taşınabilir¹⁸ ve insan hâkimiyetine elverişli bulunan maddî bir şeylerdir¹⁹. Hukukta eşyanın “*kişilik değeri oluşturmayan, kişilerin üzerinde hâkimiyet kurabildiği, ekonomik değeri ve tanımlanabilir belirli bir maddî – fiziksel – varlık*”²⁰ olarak tanımlandığı nazara alındığında; eşya, yük terimi karşısında alt kavram niteliğini haiz olup bu nedenle yük üst

¹⁴ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 339-352; YAZICIOĞLU, Emine: “Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku”, gg 16. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020, s. 352.

¹⁵ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 351.

¹⁶ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 331-332 ve 351; www.savunmasanayi.org, “MTA Oruç Reis Sismik Araştırma Gemisi”, (ET: 09/09/2024), <https://www.savunmasanayi.org/mta-oruc-reis-sismik-arastirma-gemisi/>

¹⁷ ÇAKIN, s. 2.

¹⁸ KAYIHAN, Şaban: “Deniz Ticareti Hukuku”, gg. 2. Baskı, Umuttepe Yayınları, İstanbul 2021, s. 155.

¹⁹ OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY-ÖZDEMİR, s.5 vd.

²⁰ ANTALYA, Osman Gökhan: “Eşya Olarak Dijital Veriler: Dijital Eşya”, MÜHF-HAD, C: 29, S: 2, sa. 1208-1222, 2023 ve s. 1217, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/82505/1390994> (ET: 09/09/2024),

kavramdır²¹. Buradan hareketle, yük kavramından anlaşılması gereken ticarî nitelikte²² olan eşyalar dâhil olmak üzere taşınabilir olma özelliğini haiz canlı hayvan, sanatsal niteliği haiz tablolar ve vazolar vb. tüm maddi şeylerdir²³. Üstelik ticarî ve belli bir ekonomik değeri olmamasına rağmen ölünün içine konulduğu tabut ile ölenin naaşı, fabrikalardan çıkan imalat artıkları gibi eşya niteliğini taşımayan ancak fizikî ve maddî cisimler de navlun sözleşmesine konu olabilirler²⁴. Burada yükün malikinin kim olduğunun bir önemi yoktur; meğerki yolcu bagajı gibi TTK'nin 1247'nci madde hükmüne tabî olan “Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesi” kapsamında bir anlaşma yapılsın. Bu gibi durumlarda bağımsız navlun sözleşmesinden bahsedilemez²⁵.

Taşınacak eşyanın sözleşmede belirlenmiş olması da gerekmemektedir. Eşyanın ferden tayin edilmiş “muayyen eşya” olması zorunlu değildir. Ayrıca, eşyanın miktar, ölçü veya ağırlık gibi kriterlerle tayin edilmiş olması da gerekli değildir. Sözleşmede eşyanın türü ve cinsi belirtilmesi yeterlidir²⁶.

Bu kapsamda yük, TTK'ye göre navlun sözleşmesinin konusunu oluşturan, maddî bir varlığı olan taşınması talep edilen eşyadır. Kanun koyucu 1141/1²⁷, 1180/1²⁸ ve 1272/1'inci²⁹ madde hükümlerinde istisnaen de olsa eşya kavramı yerine yük terimini kullanmıştır³⁰. TTK'nin sistematigi dikkate alındığında, taşınacak yük için “navlun” terimi günlük ticarî hayatta yaygın olarak kullanılmasına rağmen, uygun bir kullanım değildir³¹.

²¹ **SÖZER**, Bülent: “Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Dergisi, İstanbul 2016, s.74; **SÖZER**, Deniz Ticareti I, s. 554 vd.

²² **AKINCI**, s. 5.

²³ **ÇAĞA**, Deniz Ticareti s. 2; **ÇAKIN**, s. 67.

²⁴ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 352 vd.

²⁵ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 352-353 vd; **ÖZEN**, Mustafa: “Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Sözleşmenin Taraflarının Sözleşmeden Kaynaklanan Sorumlulukları”, TFMHD, C:4, S:1, sa. 57-89, 2018, s. 58 vd., <https://dergipark.org.tr/tr/pub/tfm/issue/38811/451620> (ET: 09/09/2024)

²⁶ **KANER**, İnci Deniz: “Deniz Ticareti Hukuku II”, 4. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2021, s. 296-297.

²⁷ Bkz.: TTK madde 1141/1; “... denize, yola ve **yüke** elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür.”

²⁸ Bkz.: TTK madde 1180/1; “...Daha çok **yükün** menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dâhil sayılmaz.”

²⁹ Bkz.: TTK madde 1272/1; “Ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, **yükü** ..”

³⁰ **EMANET**, Hakan: “Taşımacılık Düzenlemelerinde Türkçe Terminoloji Birliği İçin Öneriler”, TÜSBD, C: 19, S:2, sa. 319-340, s. 329, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/391994> (ET: 09/09/2024)

³¹ **CUMALIOĞLU**, Emre: “Kırkambar Sözleşmesi”, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Doktora Tezi, Kocaeli 2010, s. 20 vd; **EMANET**, s. 329.

2.2.3. Yükün deniz yolu ile taşınması

Navlun sözleşmesinden bahsedilebilmesi için üçüncü unsur, taşıyanın taşıtana karşı bir eşya taşıma edimini deniz yolu ile sağlamasıdır. Burada taraflar arasında anlaşmaya konu taahhüt, bir eşyanın deniz yolu üzerinden taşınacağıdır³². Bu husus TTK'nin 1138'inci maddesinde yer alan “...denizde taşımayı üstlenir” ifadesiyle kanun koyucu tarafından açıkça hüküm altına alınmıştır³³. Bu nedenle, taşımanın deniz yolu ile değil de iç sular olma niteliğini haiz nehir ve göller ile hava yoluyla yapılan taşımalar, navlun sözleşmesi şartlarını ihtiva etmemesi sebebiyle navlun sözleşmesinin konusu oluşturmayıp, bir başka sözleşmenin konusu oluşturabilirler³⁴; meğerki öğretilerde karma navlun sözleşmesi olarak da nitelendirilen taşıyanın taşıtana karşı bir eşya taşıma edimini kısmen nehir ve kısmen deniz yolu ile üstlenmiş olsun. Böyle hâllerde de navlun sözleşmesinin varlığından söz edilebilecektir³⁵.

Hukukumuzda iç sularda yapılacak taşımalarla ilgili özel bir düzenleme bulunmamakla birlikte, TTK'nin “*Gemi-Ticaret Gemisi*” hükümlerini düzenleyen 931'inci maddesi ve “*Denize, Yola ve Yüke Elverişli Gemi*” hükümlerini düzenleyen 932'nci maddesi incelendiğinde “*Deniz*” yerine “*Su*” teriminin kullanıldığı görülmektedir. Bu ifadenin, TTK'nin gerekçe kısmında iç sularda yapılacak taşımalarla ilgili kara taşımacılığı ile deniz taşımacılığı hükümleri arasında olası ikilikleri gidermek amacıyla kullanıldığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla bu koşullarda iç sularda yapılacak taşımalar için navlun sözleşmesine ilişkin düzenlemelerin kıyasen uygulanmasının mümkün olduğu sonucuna varılabilir³⁶.

³² **TEKİN**, s. 25; **TÜREN**, s. 38; **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 354; **KANER**, s. 297.

³³ **BOZKURT**, Tamer: “*Deniz Ticareti Hukuku*” 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2021, s. 131.

³⁴ **ÇELİKBAŞ**, Nil Merve: “*Navlun Sözleşmesi ile Konşimento Arasındaki İlişki*” TAAD, C:0, S: 8, s. 190, <https://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423934906.pdf> (ET: 09/09/2024); **DEMİR**, İsmail: “*Deniz Ticareti Hukuku*”, 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2021, s. 286 vd; **TEKİN**, s. 25; **TÜRKEN**, Şafak: “*6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıyaı, Hasarı Ya Da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*”, 1. Baskı, Bilge Yayınevi, Ankara 2019, s. 38; **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 354; **KAYIHAN**, 155.

³⁵ **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 332; **ÇAĞA / KENDER**, s. 17 vd; **OKAY**, M.Sami: “*Deniz Ticareti Hukuku-Navlun Mukaveleleri-II*”, Sermet Matbaası, İstanbul, 1965, s.6. Öğretilerde karma navlun sözleşmesi kabul edilmiş olsa da SÖZER'e göre navlun sözleşmesi kavramı, taşımacılığın tamamen deniz yolu ile gerçekleştirilmesini ifade etmelidir; bu nedenle karma navlun sözleşmesi teriminin kullanılması uygun değildir. Detaylı bilgi için bkz. **SÖZER**, Deniz Ticareti I, s. 559.

³⁶ **ŞEKER**, Hakan: “*Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu*”, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2020, s. 8; **ÖZGENÇ**, Zeynep: “*Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi*”, Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Doktora Tezi, İstanbul 2014, s. 18.

Taşıma eylemi, evvelce taraflarca belirlenmiş bir noktadan bir diğer nokta arasındaki devinimi içerir. Dolayısıyla taşımanın bir yerden başlayıp bir diğer yerde bitmesi gerekir. Bunun için taşımanın bir limandan bir limana yapılması koşuluna bağlanmamakla birlikte³⁷ TTK'ye göre taşımacılık süreci, yükleme limanında başlar ve tahliye limanında son bulur³⁸. Ancak kendine özgü bir varma limanı bulunmayan ve taşınan yüklerin denizin ortasında başka bir gemiye aktarılmasını öngören bir sözleşme de navlun sözleşmesi olarak nitelendirilebilir. Zira TTK'de sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için limanın varlığı şart değildir. Örneğin bir liman veya mendirek inşaatı için başka bir yerden taş getirilmeyi ve her partinin belirli noktalarda denize boşaltılmasını öngören bir sözleşme de navlun sözleşmesi olarak kabul edilebilir³⁹.

2.2.4. Yükün gemi vasıtasıyla taşınması

Navlun sözleşmesinden bahsedilebilmesi için aranan bir diğer unsur ise taşıyanın taşıtana karşı yük taşıma edimini deniz yolu ile ve gemi vasıtasıyla sağlamasıdır. Bu nedenle, gemi teriminin üzerinde durmakta fayda vardır. TTK'nin 931'inci maddesine göre gemi; belirli bir amaca hizmet etmek üzere tahsis edilen, su üzerinde hareket edebilme kabiliyetine sahip ve çok küçük olmayan araçlar olarak tanımlanır. E-TTK'nin 816'ncı maddesi uyarınca, gemi; belirlenen amaca uygun şekilde kullanılmak üzere, denizde hareket edebilme yeteneğine sahip ve çok küçük olmayan tüm tekneler olarak nitelendirilmiştir. TTK ile e-TTK'de yer alan tanımlamalar karşılaştırıldığında, e-TTK'nin aksine, TTK'de “*tekne*” ibaresi yerine “*araç*” kelimesi kullanılmaktadır. Ayrıca, bir aracın gemi olarak kabul edilebilmesi için e-TTK'de kullanılan “*denizde seyir yapabilme*”, TTK'de “*suda hareket edebilme*” şeklinde güncellenmiştir. Bu değişiklik, öğretide bizim de katıldığımız görüşe göre, karma navlun sözleşmelerine imkân tanımaktadır⁴⁰. Bunun yanı sıra, bir aracın gemi olarak kabul edilebilmesi için, e-TTK'den farklı olarak, TTK'ye göre “*yüzme özelliğine*” sahip olması ve su üzerinde hareket etmesini gerektiren bir amaç için kullanılmak üzere tahsis edilmesi gerekmektedir⁴¹. Hülâsa, suyun altında ve üstünde hareket edebilen ve yüzme özelliği bulunan bir araç, suda hareket etmesini gerektiren bir amaç yerine deniz kıyısına demirleyerek fiilen restoran veya kafe gibi hizmet sektöründe

³⁷ TÜREN, s. 39; KANER, s. 297 vd.

³⁸ TEKİN, s. 26.

³⁹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 352; AKINCI, s. 3; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 5.

⁴⁰ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 332; ÇAĞA / KENDER, s. 17 vd.

⁴¹ SÖZER, Deniz Ticareti I, sa. 96-113; TÜRKEN, s. 41.

kullanılmak üzere sabitlenirse, sabit kaldığı süre boyunca geçici olarak hareket edememesi nedeniyle gemi olma niteliğini haiz olmayacaktır. Veleve ki onarım, bakım ve koruma benzeri nedenler ile muvakkat olarak demirlesin⁴². Bununla birlikte, e-TTK ile TTK'nin öngördüğü ortak bir şart, aracın pek küçük olmamasıdır⁴³. Dolayısıyla, TTK'nin 931'inci maddesinde belirtilen şartları taşımayan bir araç vasıtasıyla taşıma borcu ifa edilirse, bu durumda navlun sözleşmesinden bahsedilemez⁴⁴.

TTK'nin 935'inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca, deniz ticareti hükümleri teoride sadece ticaret gemilerine⁴⁵ uygulanmaktadır. Bu nedenle, taşıyıcının gemi ile navlun sözleşmesinden doğan taşıma taahhüdünü yerine getirebilmesi için geminin ticarî nitelikte olması şarttır⁴⁶. Ancak, gayri ticarî bir gemi pratikte ticarî bir maksatla kullanılırsa, yalnızca ticarî maksatla kullanıldığı yolculuk bakımından gemi ticarî gemi sayılır⁴⁷.

Yükü taşıyacak geminin taşıyanın mülkiyetinde olması, bir başka söyleyişle taşıma taahhüdünde bulunan kişinin hem taşıyan hem de donatan veya gemi işletme müteahhiti olması şart değildir⁴⁸. Öte yandan geminin niteliği, sözleşmenin kurulması açısından önem arz etmemektedir. Taraflar geminin niteliğini sözleşmenin kurulmasından önce, sırasında ve sonrasında kararlaştırabilir⁴⁹. Pratikte, taşınan eşyanın tahliye limanına zamanında ve hasarsız bir biçimde ulaştırılmasının vaat edildiği kırkambar sözleşmelerinde, anlaşma yapılırken gemi genellikle belirlenmemektedir. Zira yükletenin sözleşmenin ifasından beklediği çıkar, yalnızca eşyanın vaktinde ve zarar görmeden usulüne uygun olarak nakledilmesidir. Yolculuk charteri sözleşmelerinde taşınacak yükü nakledecek gemi ad olarak belirlenmekte ve taşıma işlemine tahsis edilmektedir. Benzer şekilde, turistik amaçlarla yapılan deniz yolu ile yolcu taşıma sözleşmelerinde, taşıyanın yolcunun bagajı ile taşınma vaadinde bulunduğu sözleşmelerde de gemi önceden ismen belirleyebilirler.

⁴² TÜRKEN, s. 41; KURAN, Selami: “*Uluslararası Deniz Hukuku*”, 8. Baskı, Beta Yayınevi, İstanbul 2022, s. 15; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 355-356, ÇAĞA / KENDER, s. 46.

⁴³ TÜRKEN, s. 41; ÖZMAN, Aydoğan: “*Deniz Hukuku I*”, 1. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006, s. 174 vd; KANER, s. 17.

⁴⁴ TEKİN, s. 27; TÜRKEN, s. 41.

⁴⁵ TTK'nin 931'inci maddesinin ikinci fıkrasına göre, suda ekonomik menfaat sağlamak amacıyla tahsis edilen ya da fiilen bu amaçla kullanılan tüm gemiler, kimin tarafından, kimin adına veya hesabına kullanıldıklarına bakılmaksızın, ticaret gemisi sayılır.

⁴⁶ ŞEKER, s. 10; ÖZGENÇ, s. 26.

⁴⁷ ŞEKER, s. 10; KENDER, Reyagan / ÇETİNGİL, Ergon / YAZICIOĞLU, Emine: “*Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler*”, C.1, gg.14. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2019, s.156.

⁴⁸ ÇAĞA / KENDER, s. 3; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 132; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 356.

⁴⁹ AKINCI, s. 6; ŞEKER, s. 10.

Burada ayırt edici husus, geminin tek başına belirlenmesi değil geminin özelliklerinin (*hızı, yükleme-boşaltma donanımlarının veya da ambar kapasitesi gibi*) taraflarca, özellikle taşıtan tarafından belirlenmesidir⁵⁰.

Özetle navlun sözleşmesini bir diğer deniz ticareti sözleşmelerinden ayırt eden husus, yükün gemi vasıtası ile taşınmasıdır⁵¹. Örneğin taraflar arasında akdedilen sözleşme ile doğal gaz arama faaliyetlerinde geminin kullanılması hâlinde bu sözleşmenin navlun sözleşmesi niteliğini haiz olduğundan bahsedilemeyecektir⁵².

2.2.5. Yükün zilyetliğinin taşıyana devri

Bir sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için beşinci unsur, taşıyanın taşınan yükün zilyetliği devralmasıdır. Bu bağlamda, taşıyanın yükün teslimi sırasında ve sonrasında yükün bakım ve korunmasından sorumlu olması gerekir⁵³. Bu nedenle, taşıma esnasında yükte meydana gelebilecek zıya veya hasarlardan taşıyan sorumlu tutulacaktır. Bu durum, TTK'nin 1178'inci maddesinin birinci fıkrasına göre, taşıyanın navlun sözleşmesinin icrası sırasında bilhassa yükleme, istifleme, taşıma, koruma, gözetim ve boşaltma işlemlerinde dikkatli ve özenli davranma yükümlülüğüne işaret etmektedir. TTK'nin 1178'inci madde hükmü nazara alındığında, taşıyanın yüke zilyet olması eşyaya özen borcunun bir tezahürü olarak görülür⁵⁴. BOZKURT'a göre, bir yükümlülükler zinciri olarak tanımlanan navlun sözleşmesinin düzenli bir şekilde işleyebilmesi için ilk adım, taşıyanın yükü zilyetliğine alması ile başlar⁵⁵. Taşıma esnasında

⁵⁰ ŞEKER, s. 7-10; CUMALIOĞLU, Emre: “Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiye Belirlemesinin Hukukî Niteliği”, DEÜHFD, C: 10, S:2, sa. 65-97, 2008, s. 79-95. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/754078> (ET: 09/09/2024); BOZKURT, Banu; “Depremi Düşündürdükleri: Yolculuk Çarteri Sözleşmelerinde Mücbir Sebebin Yükleme/Boşaltma ve Sürastarya Sürelerine Etkisi Hakkında Türk ve İngiliz Hukukları Açısından Mukayeseli Değerlendirme” AÜHFD, C: 13, S: 1, sa. 381-401, 2023, s. 384-386. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/3082119> (ET: 09/09/2024); ÖNDER, Salih; “Gemi Kira Sözleşmesinin Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması”, UMD, S: 7, sa. 763-792, 2016, s. 784. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/229924> (ET:09/09/2024); SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 355-356.

⁵¹ TÜRKEN, s. 31.

⁵² TÜRKEN, s. 31; TOPALOĞLU, Mustafa: “Deniz Ticaret Hukuku Pratik Çalışmaları”, g. 4. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022, s.75.

⁵³ KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 156; ÇAĞA / KENDER, s. 3; ŞEKER, s. 11.

⁵⁴ KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 156; ÇAĞA / KENDER, s. 3; ŞEKER, s. 11; AKINCI, s. 2; TÜRKEN, s. 43.

⁵⁵ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 132; TÜRKEN, s. 44.

taşıyan yükün dolaysız ve fer'i zilyedi olurken; kaptan, zilyet yardımcısı sıfatını haiz olacaktır⁵⁶.

2.2.6. Taşımanın navlun karşılığı ifası

Bir sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için altıncı ve son unsur, taşıyanın taşıma taahhüdünü bir ücret karşılığında yerine getirme vaadidir. Bu nedenle deniz yolu ile yük taşımalarında ödenen ücreti ifade eden “*navlun*” kısaca, taşıyıcının gemide taşınacak yük için talep ettiği bedel olarak tanımlanabilir⁵⁷. Kelime anlamı itibarıyla “*taşıyıcı tarafından gemide taşınacak yük için talep edilen bedel*”⁵⁸ şeklinde tanımlanabilen navlun, hukukî çerçevede ve kapsamlı olarak; taşıyanın, navlun sözleşmesine konu olan yükü, taraflarca kararlaştırılmış belirli bir -*yükleme limanından*-yerden teslim alarak, yine taraflarca kararlaştırılmış belirli bir -*tahliye limanına*- yere kadar taşınması ve yetkili kişiye teslim etmesi karşılığında, taşıtan tarafından ödenmesi taahhüt edilen bedel olarak ifade edilir⁵⁹.

Tarafların, sözleşme serbestisi ilkesi gereğince navlun bedelini özgürce belirlemeleri mümkündür⁶⁰. Ancak, navlun bedelinin taraflarca kararlaştırılmamış olabileceği ihtimaline karşı kanun koyucu, TTK'nin 1195'inci maddesinin birinci fıkrasında, yükleme sırasında ve yükleme için belirlenen yerde, geleneksel olarak navlun ücretinin belirleneceğini hüküm altına almıştır. TTK'nin 1193'üncü maddesinin birinci fıkrasına göre navlun bedeli hesaplanırken; eşyanın ölçüsü, tartısı veya sayısı üzerine yapılmış bir anlaşma mevcutsa, teslim edilen eşyanın miktarı, ölçü veya tartısı esas alınır ve navlun bedeli bu esaslar göz önünde bulundurularak hesaplanır. Eğer bir belirsizlik

⁵⁶ ÇAĞA / KENDER, s. 3; ŞEKER, s. 12; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 356; AKINCI, s. 12; SERT-SÜTÇÜ, Selin: “*Dolaylı-Dolaysız Zilyetlik Kavramlarının Ayırt Edilmesi*” SDÜHFD, C: 9, S: 1, sa. 259 – 284, 2019, s. 262-263. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/749796> (ET: 09/09/2024); ESENER, Turhan / GÜVEN, Kudret: “*Eşya Hukuku*,” 8. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2019, s. 84-85; SİRMEN, Lale: “*Eşya Hukuku*,” 8. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020, s. 52-54; OĞUZMAN, M. Kemal / SELİÇİ, Özer / OKTAY-ÖZDEMİR, Saibe: “*Eşya Hukuku*,” 22. Baskı, Filiz Kitabevi, 2020, s. 75 vd.

⁵⁷ TÜRKEN, s. 45; AKINCI, s. 10.

⁵⁸ www.tdk.gov.tr (ET: 09/09/2024)

⁵⁹ TÜRKEN, s. 45; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 357; SUNAL ERGUVAN, Sevgi: “*Denizyolu ile Yük Taşıma Ücreti (Navlun)*”, 1. Baskı, Legal Yayıncılık, İstanbul 2007, s. 18-19-39; Ayrıca, navlun fiyatlarının tespiti hakkındaki detaylı açıklamalar için bkz.: TONGUÇ, Bahadır: “*Gemi Brokerleri Perspektifinden Navlun Fiyatlarını Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi*”, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Denizcilik İşletmeleri Yönetim Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli 2022; KARAYAZGAN, Ahmet: “*Deniz Ticareti Hukuku Alanında Navlun (=Eşya Taşıma Ücreti) Tesbiti*”, BATİDER, C:16, S: 2, sa. 139-162, 1991, s. 141, <https://www.jurix.com.tr/article/6172?u=0&c=0> (ET: 09/09/2024)

⁶⁰ TEKİN, s. 29; TÜRKEN, s. 45; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 357.

durumu ortaya çıkarsa, bu miktar üzerinden hesaplama yapılır. Bu itibarla, taşımanın herhangi bir ücret karşılığı olmaksızın ifa edilmesi durumunda, navlun sözleşmesinin hukuken mevcut olduğundan bahsedilemez. Zira ücret, navlun sözleşmesinin esaslı ve objektif unsurlarından biri olarak kabul edilmektedir⁶¹.

2.3. Navlun Sözleşmesinin Hukukî Niteliği

Sözleşmeler, borç yüklenenlerin sayısına göre tasnif edildiği sistemde iki ana gruba ayrılmaktadır. Birinci grup, *tek tarafa borç yükleyen sözleşmeler* olarak adlandırılmaktadır. Bu tür sözleşmelerde, sözleşmenin yalnız bir tarafı anlaşmaya konu edim veya edimleri yerine getireceğini taahhüt eder⁶². İkinci grup ise *iki tarafa borç yükleyen sözleşmeler* olarak sınıflandırılmaktadır. Bu sözleşmelerde ise sözleşmenin her iki tarafı, karşılıklı olarak birbirlerine sözleşmeyle vadettikleri edim veya edimleri yerine getireceğini taahhüt eder⁶³. Her iki tarafa borç yükleyen sözleşmeler ise taraflardan her birinin borcunun diğer tarafın borcuna karşılık geldiği durumlarda, iki alt gruba ayrılmaktadır. İlk grup, tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerdir. Bu tür sözleşmelerde, her iki taraf da sürekli olarak karşılıklı edim yükümlülüğü altındadır. İkinci grup ise eksik iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerdir. Bu sözleşmelerde, bir taraf her zaman bir edim üstlenirken, diğer taraf yalnızca belirli durumlarda yükümlülük altına girer⁶⁴. Bu çerçevede, navlun sözleşmesi, tarafların karşılıklı olarak sürekli borç yükümlülüğü taşıdığı tam iki tarafa borç yükleyen sözleşme olarak sınıflandırılmaktadır.

Sözleşmeler, ivazlı olup olmamalarına göre iki ana gruba ayrılmaktadır. İlk grup, ivazlı sözleşmeler olarak adlandırılmaktadır. Bu tür sözleşmelerde, taraflar birbirlerine karşılık olarak belirli bir ivaz (*karşılık*) yükümlülüğü altındadır. İkinci grup ise ivazsız sözleşmelerdir; bu sözleşmelerde, bir tarafın yükümlendiği herhangi bir edim veya karşılık

⁶¹ **BOZKURT**, Deniz Ticareti, s. 133; **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 358; **TEKİN**, s. 30; **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 33; **TÜRKEN**, s. 45; **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU**, s. 156; Hamburg Kuralları'na göre, navlun belirlenmeksizin yapılan ücretsiz taşımalarda, bu tür sözleşmeler anlaşmanın kapsamı dışında kabul edilmektedir. Detaylı bilgi için bkz.: **YAZICIOĞLU**, Emine: “Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Bölümü, Doktora Tezi, İstanbul 1997.

⁶² **OĞUZMAN**, M. Kemal / **ÖZ**, M. Turgut: “*Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-1*”, gg. 18. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2020 s. 48 vd.

⁶³ **OĞUZMAN** / **ÖZ**, s. 48 vd; **Von TUHR**, Andreas (Çev. Cevat EDEGE): ‘*Borçlar Hukukunun Umumi Kısımı*’, C. 1-2, Yargıtay Yayını No: 15, 2. Baskı, Ankara 1983, s. 140-141.

⁶⁴ **OĞUZMAN** / **ÖZ**, s. 48 vd.; **EREN**, Fikret: “*Borçlar Hukuku Genel Hükümler*”, 28. baskı, Legem Yayıncılık, Ankara 2015, s. 221-224; **Von TUHR**, s. 140-141.

bulunmamaktadır⁶⁵. Bu bağlamda; navlun sözleşmesi, ivazlı olup olmamasına göre değerlendirilerek, tam ivazlı bir sözleşme olarak sınıflandırılır.

Sözleşmeler, kanunda düzenlenmiş olup olmamalarına göre de iki ana gruba ayrılmaktadır. Bu kapsamda kanun koyucunun sözleşmeleri düzenleme yaklaşımını şu şekilde açıklayabiliriz: ilk grupta yer alan bazı sözleşmeler, TBK'nin⁶⁶ özel borç ilişkileri bölümünde veya özel bir kanunda belirli şekilde düzenlenmiştir ve bu tür sözleşmelere “İsimli Sözleşmeler” denir⁶⁷. İkinci grup diğer bazı sözleşmelerde ise, ne TBK'nin “Özel Borç İlişkileri” bölümünde ne de münhasıran ayrı bir kanunda açıkça düzenlenmiştir. Bu tür sözleşmeler, tarafların TBK'nin benimsediği sözleşme özgürlüğü çerçevesinde serbest iradeleriyle kurdukları ilişkilerle ortaya çıkar. Bu nedenle, kanun koyucu tarafından özel olarak isim verilmemiş olan bu sözleşmelere “İsimsiz Sözleşmeler” denir. Ancak, bu tür sözleşmeler uygulamada factoring, franchising ve pansiyon sözleşmeleri gibi isimler ile adlandırılmaktadır⁶⁸. İsimsiz sözleşmelerin nitelendirilmesinde, temel olarak sözleşmenin kanunda düzenlenip düzenlenmediği dikkate alınmalıdır. Bir sözleşmenin kanunda düzenlenmiş olması, sözleşmenin esaslı unsurlarının yasal düzenlemelere tâbi kılınmış olması anlamına gelir. Yani, bir sözleşmenin hukukî niteliği, ilgili yasal hükümler çerçevesinde belirlenen esas unsurlarına dayanılarak değerlendirilmektedir⁶⁹. Bu bağlamda; navlun sözleşmesi, TTK'nin 1138 ve devamı maddelerinde esaslı unsurları ile düzenlenmesi nedeniyle kanunda düzenlenen isimli sözleşmedir⁷⁰.

Yukarıda değinilen hususlar ve navlun sözleşmesi unsurları bir arada değerlendirildiğinde; her ne kadar öğretilerde bazı görüşler, bu sözleşmenin kira, hizmet, vekâlet ve kendine özgü bir sözleşme olduğunu ileri sürmüş ise de e-TTK'nin 1087-1204'üncü maddelerinde yer alan düzenlemelerin etkisi ile navlun sözleşmesinin hukukî niteliğinin kira sözleşmesi mahiyetinde olduğu görüşe⁷¹ katılmak mümkün değildir. Çünkü e-TBK⁷²'nin kira akdini düzenleyen 248'inci maddesine göre kira, bir tarafın belirli bir

⁶⁵ **AYAN**, Mehmet: “*Borçlar Hukuku Genel Hükümler*”, gg. 11. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2016, s.156.

⁶⁶ RG: T:04/02/2011, S: 27836

⁶⁷ **OKTAY**, Saibe; “*İsimsiz Sözleşmelerin Geçerliliği, Yorumu ve Boşluklarının Tamamlanması*”, İÜHFİM, Cilt: 55 Sayı: 1-2, 263 - 296 C: 55, S: 1-2, sa. 263-296, 1996, s. 263-264. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9076/113229> (ET: 09/09/2024)

⁶⁸ **OKTAY**, s. 264.

⁶⁹ **YÜCER-AKTÜRK**, İpek: “*İsimsiz Sözleşme Genel Teorisi ve Uzaktan Öğretim Sözleşmesi*”, 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2016, s. 36.

⁷⁰ **OĞUZMAN / ÖZ**, s. 48 vd.

⁷¹ **ÇAĞA**, Tahir: “*Deniz Ticareti Hukuku II*”, 5. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul 1995, s. 10.

⁷² RG: T:29/04/1926, S:359.

ücret karşılığında bir malın kullanım hakkını devretmeyi taahhüt ettiği bir sözleşmedir. Oysaki navlun sözleşmesinde taşıyan taraf, sözleşme kapsamında belirlenen bir navlun bedeli karşılığında gemiyi kullanma veya geminin kullanımını ve nemalandırılmasını taahhüt etmemektedir. Bunun yerine, taşıyan taraf gemi aracılığıyla deniz yoluyla yükü belirlenen bir noktadan başka bir noktaya taşımayı taahhüt etmektedir⁷³. Ayrıca sözleşmenin vekâlet sözleşmesi olarak değerlendirilmesinin işin niteliğiyle örtüşmediğini belirtmek gerekir. Zira vekâlet sözleşmelerinde bir sonuç taahhüdü bulunmamaktadır⁷⁴. Tüm bu görüşlerin aksine bizim de isabetli bulduğumuz öğretide yer alan yaygın görüşe göre; navlun sözleşmesi, hukukî mahiyeti gereği bir “*Eser Sözleşmesi*” olarak kabul edilmelidir⁷⁵. Bu görüşe göre, navlun sözleşmesi bir sonuç taahhüdü içerdiğinden eser sözleşmesine daha yakın bir nitelik taşımaktadır⁷⁶. Bu bağlamda taşıyan, sözleşme kapsamında yükü deniz yoluyla muayyen bir yerden muayyen bir yere taşıma ve teslim etme yükümlülüğünü üstlenerek belirli bir sonuca ulaşmayı taahhüt eder⁷⁷. TBK’nin 470’inci maddesinde eser sözleşmesi; yüklenicinin bir eseri oluşturmayı, iş sahibinin ise bu eser karşılığında bir bedel ödemeyi kabul ettiği bir anlaşma olarak tanımlanmaktadır. Bununla birlikte TBK’de eser sözleşmesi tanımlanmış ise de öğretide bir kısım yazarlarca eser sözleşmesi kapsamı genişletilmiş⁷⁸ yüklenicinin bir eseri ortaya koymayı, iş sahibinin ise bu eserin karşılığında belirlenen bedeli ödemeyi taahhüt ettiği bir sözleşme olarak tanımlanmıştır⁷⁹. Eser sözleşmesinde “*bir şeyin imal edilmesi*” kavramının geniş bir şekilde yorumlanması gerektiği kabul edilmektedir; kanunda bahsedilen “*şey*”in mutlaka maddi bir nesne olarak ortaya çıkması gerekmez. Objektif olarak tespiti mümkün olduğu sürece, gayri maddi bir sonucun meydana getirilmesi de eser sözleşmesinin kapsamına dâhildir⁸⁰. Mezkûr tanımlamalar çerçevesinde maddî bir şeyin örneğin yüklenicinin gemi inşaat etme taahhüdü altına girerek gemi meydana getirmesi neticesinde meydana gelen eser gibi taşıyanın taşıma ve teslim yükümlülüğü kapsamında deniz yolu ile gemi vasıtasıyla yüklendiği yükü bir yerden belli bir yere nakledip teslim etmesi sonucunda da

⁷³ ÇAĞA, Deniz Ticareti, s. 10-11.

⁷⁴ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 142.

⁷⁵ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 363.

⁷⁶ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 142; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 363.

⁷⁷ ÇAĞA, Deniz Ticareti, s. 10-11; TÜRKEN, s. 46; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 13-14.

⁷⁸ TEKİN, Safa Murat: “*Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*”, 1. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2017, s. 34-35.

⁷⁹ EREN, Fikret: “*Borçlar Hukuku Özel Hükümler*”, 11. Baskı, Legem Yayıncılık, Ankara 2023, s. 596; ÖZ, M. Turgut (Edt) / ÖZDEMİR, Hayrunissa / SERT SÜTÇÜ, Selin / DOĞAN, Murat / AKİPEK ÖCAL, Şebnem / CEYLAN, Ebru / ŞENOCAK, Kemal / CUMALIOĞLU, Emre: “*Borçlar Hukuku Özel Hükümler*”, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2023, s. 490-491.

⁸⁰ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 142.

bir eser meydana getirdiği kabulü zorunlu olup taşıyanın denizde yükü muayyen bir yerden muayyen bir yere taşıması ve teslim etmesi de bir eser meydana getirme olarak kabul edilmelidir⁸¹. Çünkü taşıyan, üstlendiği taşıma edimini yerine getirerek belirli bir neticeye ulaşmayı taahhüt eder.

2.4. Navlun Sözleşmesinin Tarafları ve Sözleşmeyle İlgili Diğer Kişiler

“Navlun Sözleşmeleri”, karşılıklı yükümlülöklere dayanan sözleşmeler olarak iki tarafı içerir: taşıyan ve taşıtan⁸². Bununla birlikte navlun sözleşmesinin kurulması ve ifası sürecinde çeşitli yardımcı tarafların bulunmasına rağmen, çalışmamız kapsamında yalnızca yükleten ve gönderilen kavramları ele alınacaktır⁸³.

2.4.1. Sözleşmenin tarafları

TTK’nin navlun sözleşmesine ilişkin düzenlemeleri çerçevesinde taraflardan biri deniz yolu ile yük taşımayı, diğer taraf ise bu hizmet karşılığında taşıma konusu yükün zilyetliğini devretmeyi ve belirlenen bir navlunu ödemeyi taahhüt eder. Bu nedenle navlun sözleşmesi aynî akitlerdendir⁸⁴. Bu sözleşmede; yük, taraflarca belirlenen ve çoğunlukla tahliye limanı olarak tanımlanan bir limana kadar taşınacağı belirtilir. Sözleşmenin iki tarafı bulunur: Bir taraf, taşıma taahhüdünde bulunan taşıyan, diğer taraf ise bu taahhüt karşılığında belirli veya belirlenecek bir navlun bedelini ödemeyi taahhüt eden taşıtandır.⁸⁵

⁸¹ TÜRKEN, s. 47; AKSOY, Emrah Sami: “Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı”, 1. Baskı, On iki levha yayınları, İstanbul, 2015, s. 39-40-41. ÇAĞA, Deniz Ticareti, s. 10-11.

⁸² ŞEKER, s. 13; TEKİN, 30; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 358.

⁸³ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 134-135; KAYIHAN, s. 156-157; KARA, Hacı: “Deniz Ticareti Hukuku”, 1. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2020, s. 190.

⁸⁴ Belirtmek gerekir ki, navlun sözleşmesi temelde bir aynî akitir. Çünkü aynî akit, sözleşmenin geçerlilik kazanabilmesi için tarafların irade beyanlarının yanı sıra bir eşyanın teslimini veya zilyetliğinin devrini gerektiren sözleşmeleri ifade eder. Bu tür sözleşmelerde, sözleşme ilişkisi yalnızca tarafların anlaşmasıyla değil, aynı zamanda eşyanın fiilen teslim edilmesiyle kurulur. Yani, eşyanın teslimi sözleşmenin kurulmasının bir şartıdır. Aynî akitlerde, sözleşmenin oluşması için eşyanın teslim edilmesi zorunludur. Tarafların karşılıklı ve örtüşen irade beyanları bulunmalıdır. Eşyanın zilyetliği, yani fiilî hâkimiyeti karşı tarafa devredilir. Aynî akitler, sözleşmenin tam anlamıyla oluşması için eşyanın teslimini şart koştuğu için, “rızaî akitler”den (sadece tarafların anlaşmasıyla kurulan sözleşmeler) ayrılır. Ayrıntılı bilgi için bkz.: KORKMAZ, Fırat: “Roma Hukukunda Stipulatio”, 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021, s. 4-5.

⁸⁵ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 358.

2.4.1.1. Taşıyan

Navlun sözleşmesinin tarafı olan taşıyan⁸⁶, e-TTK'da açıkça belirtilmemiş olsa da TTK'nın 1138'inci maddesi dikkate alındığında, belirli bir ücret karşılığında deniz yoluyla gemi vasıtasıyla yük taşımayı üstlenen taraf olarak tanımlanabilir. Öğretide yazarlar taşıyan kavramını kısaca, yükü deniz yolu aracılığı ile taşıma sorumluluğunu üstlenen kişi, gemi sahibi ya da kiracısı şeklinde tanımlamaktadır⁸⁷. Burada, taşıyan kavramı açısından belirleyici husus, tarafın taşıma taahhüdünde bulunmasıdır. TBK'nin 83'üncü madde hükmüne göre de borcun, bizzat borçlu tarafından ifa edilmesinde alacaklının menfaati olmadığı kabul edilerek, aksi kararlaştırılmadıkça taşıma eylemini bizatihi gerçekleştirmesi gerekmemektedir. Zira taşıyan, üstlendiği taşıma edimini, gemi işleten gemi sahibi veya temsilcisi aracılığı⁸⁸ ile de gerçekleştirebilir⁸⁹. Nitekim TTK'nın 1248'inci maddesinde taşıyan ve fiilî taşıyan/fiilî taşıyıcı kavramlarına yer vermek suretiyle fiilî duruma cevaz verilmiştir⁹⁰. Bu çerçevede; taşıyan mezkûr madde hükmü uyarınca, taşımayı kendisi üstlenen ya da bu işi başka birine yaptıran, navlun sözleşmesini doğrudan akdeden ya da bu sözleşmeyi adına ve/veya hesabına akdedilen kişidir.

Taşıma taahhüdü ile yükün taşındığı geminin mülkiyeti arasında zorunlu bir bağ bulunmadığından, taşıyanın geminin mülkiyet hakkına sahip olması gerekmez⁹¹. Bu nedenle taşıyan geminin maliki olmasının yanı sıra gemin işletme müteahhiti olması mümkündür⁹². Haricen bir kira akdîyle bir gemiyi kullanma yetkisine sahip olan kişi⁹³; alt navlun sözleşmesi ile alt taşıtanın *-asıl navlun sözleşmesi kapsamında alt taşıyan/asıl taşıtanın-* yüklerini nakletmek amacıyla kırkambar sözleşmesi akdedebilir, hatta zaman

⁸⁶ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 358; ŞEKER, s. 14.

⁸⁷ TEKİL, Fahman: “Navlun Muhaveleleri”, 1. Baskı, İstanbul üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1973, s. 27; KARAYAZGAN, Ahmet: “Deniz Hukukunda Navlun (Eşya Taşıma Ücreti) Bakımından İlgili Şahıslar”, İstanbul Barosu Dergisi, C:67, S: 4-5-6, sa. 262-273, 1993, s. 262. <https://www.karayazgan.av.tr/Upload/PageFile/80ae7a59689a4ec98ff3893f598612e06%20Navlun%20Bak%C4%B1m%C4%B1ndan%20%C4%B0lgili%20%C5%9Eah%C4%B1slar.pdf> (ET: 09/09/2024); BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 134; KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 156; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 15; KARA, s. 190; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 337.

⁸⁸ Uygulamada, yaygın olarak “broker” olarak anılan aracilar vasıtasıyla navlun sözleşmeleri yapılmaktadır. Yük için aracılık edenler ise taşıma işleri komisyoncusu olarak adlandırılır. Komisyoncu, taşıtan adına navlun sözleşmesi yapar; ancak eğer bu sözleşmeyi kendi adına yaparsa, taşıyana karşı kendisi taşıtan sıfatını kazanır. Detaylar için bkz.: SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 359; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 15.

⁸⁹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 358; ŞEKER, s. 14.

⁹⁰ AKSOY, s. 93 vd.; ŞEKER, 14; KAYIHAN, s. 156-157.

⁹¹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 359.

⁹² ŞEKER, s. 14; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 15.

⁹³ Örneğin “Gemi İşletme Müteahhiti”.

çarteri sözleşmesi yapan kimse, sözleşme konusu kiralanan gemi ile üçüncü taraf eşya sahipleri ile yolculuk çarter sözleşmesi yapabilir⁹⁴.

2.4.1.1.1. Akdî taşıyan

Yukarıda değinildiği üzere taşıyan, gemi maliki olabileceği gibi, bir gemisi olmayan veya taşınacak eşyayı hiç görmemiş bir kişi de olabilir. Bu bağlamda, akdî taşıyan ile fiilî taşıyan arasındaki ayrımı vurgulamak gerekmektedir⁹⁵. Deniz yoluyla yük taşımayı üstlenen kişinin taşıyan sıfatını kazanabilmesi için donatan veya gemi müteahhiti olması şart değildir. Önemli olan, bu kişinin sözleşme ilişkisinde deniz yolu ile eşya taşımayı taahhüt etmiş olmasıdır⁹⁶.

Taşımayı üstlenen kişinin donatan veya gemi işletme müteahhiti olmaması durumunda, üstlendiği edimi yerine getirebilmek için başka bir kişiyle sözleşme yapması gerekmektedir; bu durum da asıl navlun sözleşmesi ile alt navlun sözleşmesi arasındaki hukukî ilişkinin kurulmasına yol açar⁹⁷. Donatan, gemi işletme müteahhiti veya zaman çarteri sözleşmesiyle tahsis edilen kişi olmayan bir kimsenin eşya taşımayı taahhüt etmesi durumunda, bu kişinin taşıma yükümlülüğünü yerine getirmek için yaptığı navlun sözleşmesi alt navlun sözleşmesi olarak adlandırılır⁹⁸. Taşıma işlemi, birden fazla alt navlun sözleşmesi aracılığıyla kısmen veya tamamen gerçekleştirilebilir. Alt navlun sözleşmesi kapsamında taşıyan olarak hareket eden kişi ile donatan, gemi işletme müteahhiti ya da tahsis olunan kişi arasında yapılan navlun sözleşmesi ise asıl navlun sözleşmesi olarak kabul edilir. Başka bir deyişle, donatan veyahut da gemi işletme müteahhiti veya zaman çarteri sözleşmesi kapsamında tahsis olunan taraf olmadığı her navlun sözleşmesi alt navlun sözleşmesi olarak nitelendirilir⁹⁹. Örneğin, donatan veya bir

⁹⁴ ŞEKER, s. 14; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 359.

⁹⁵ KULA-DEĞİRMENCİ, Nil: “Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları”, 1. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2021, s. 64.

⁹⁶ SEVİNÇ-KUYUCU, Aslıhan: “Taşıyanın Eşyayı Teslim Etme Borcu”, 1. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2023, s. 50; YAZICIOĞLU, Emine: “Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Bölümü, Doktora Tezi, İstanbul 1997, s. 38; ÇAĞA / KENDER, s. 9; KARAYAZGAN, İlgili Şahıslar, s. 261-264; ILGIN, Sezer: “Alt Navlun Sözleşmeleri ve Üst Taşıyan ile Alt Taşıtanın Birbirlerine Karşı Hukukî Durumları”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 1993, s. 2.

⁹⁷ SEVİNÇ-KUYUCU, s. 51; ILGIN, Navlun Sözleşmeleri, s. 2; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 38; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 16.

⁹⁸ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 334-335; ILGIN, Navlun Sözleşmeleri, s. 2; SEVİNÇ-KUYUCU, s. 51 dn. 140.

⁹⁹ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 335.

geminin işletme müteahhiti veya geminin tahsis olunanı olmayan X, Y ile yaptığı navlun sözleşmesi kapsamında 8.000 ton ceviz yükünü A limanından B limanına taşımayı taahhüt eder ve bu yükümlülüğü yerine getirmek için W gemisinin işleteni H ile başka bir navlun sözleşmesi akdederse, X, Y ile yaptığı sözleşme bakımından taşıyan, H ile akdettiği anlaşma açısından ise taşıtan rolünü üstlenir; dolayısıyla Y, alt taşıtan X ise alt taşıyan konumundadır¹⁰⁰.

Alt navlun sözleşmesi ve asıl navlun sözleşmeleri birbirinden bağımsız olup, alt taşıtan ile asıl-fiilî taşıyan arasında doğrudan bir hukukî ilişki bulunmamaktadır¹⁰¹. Bu nedenle asıl navlun sözleşmesi, alt navlun sözleşmesinin ifasına hizmet eder¹⁰². Asıl navlun sözleşmesi ve alt navlun sözleşmesi ilişkilerinin bulunduğu durumlarda, alt taşıtan ile sözleşme yaparak taşımayı üstlenen kişi akdî-alt taşıyan olarak kabul edilir. Akdî-alt taşıyan, üstlendiği edimi yerine getirirken asıl-fiilî taşıyandan yardımcı kişi olarak faydalanır. Asıl-fiilî taşıyanın eşyayı teslim etmesi, akdî-alt taşıyanın, alt taşıtan karşısındaki yükümlülüğünü fiilî taşıyan aracılığı ile yerine getirmesi anlamına gelir¹⁰³.

Uygulamada ve öğretide “*akdî taşıyan*” kavramı yaygın olarak kullanılmakla birlikte, hem e-TTK hem de TTK terminolojisinde bu kişiyi tanımlamak için yalnızca “*taşıyan*” ifadesinin kullanıldığını belirtmek gerekir¹⁰⁴.

2.4.1.1.2. Fiilî taşıyan

E-TTK'dan farklı olarak, asıl taşıma sözleşmesine taraf olmaksızın taşıma sürecine katılan “*fiilî taşıyan*” ve “*fiilî taşıyıcı*” kavramları ilk kez TTK¹⁰⁵ ile mevzuata dâhil edilmiştir¹⁰⁶. Fiilî taşıtan; TTK'nin 888 ve 1191'inci maddeleri uyarınca, yükün zıyaa uğraması, hasar görmesi veya geç teslim edilmesi gibi durumlarla karşılaşılması hâlinde,

¹⁰⁰ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 335.

¹⁰¹ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 335.

¹⁰² SEVİNÇ-KUYUCU, s. 51; KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 64-65.

¹⁰³ SEVİNÇ-KUYUCU, s. 51; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 335; ÇAĞA / KENDER, s. 11, İLGİN, Navlun Sözleşmeleri, s. 23-25.

¹⁰⁴ KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 65.

¹⁰⁵ Türk hukukunda ilk defa TTK'nin 888, 1191, 1192 ve 1248'inci maddeleri hükümlerinde bahsi geçen fiilî taşıyıcı kavramı, ilk kez Guadalajara Sözleşmesi ile tanımlanmış ve hava hukukundaki bu gelişme deniz ve demiryolu taşımacılığına da yansımıştır. Uluslararası taşıma hukukunda uzun süredir bilinen bu kavram, Türk hukukunda ise henüz tam anlamıyla yerleşmemiştir. Daha fazla bilgi için bkz.: AKSOY, s. 71-72 vd.

¹⁰⁶ KULA-DEĞİRMENCİ, Nil: “*Fiilî Taşıyanın Hata ve İhmallerinden Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı*”, İÜHFM, C: 73, S: 1, sa. 389-419, s. 393, 2015, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/230788> (ET: 09/09/2024).

alt navlun sözleşmesinde taşıtan olan yük sahipleri veya yükle ilgililer ile arasında doğrudan bir sözleşme ilişkisi olmamasına rağmen, kendisinin gerçekleştirdiği taşıma sırasında, taşınan yük üzerindeki hâkimiyeti süresince vuku bulan zararlardan akdî taşıyanla birlikte müteselsilen sorumlu tutulur. Bu durumda fiilî taşıyan, sözleşme ilişkisi içinde olmadığı bu kişilere karşı da sözleşmeden doğan sorumluluk hükümlerine göre sorumlu tutulabilir. Bu durum, “*fiilî taşıyan*” kavramının hukuk sistemimizde yer almasını zorunlu kılmıştır¹⁰⁷.

“*Fiilî Taşıyan*” kavramı, taşıyan tarafından üstlenilen taşıma işini kısmen veya tamamen devralan ve bu işi fiilen yürüten kişiyi ifade eder. TTK'de fiilî taşıyan kavramının tanımına yer verilmemiş ise de TTK'nin 1191'inci maddesi hükmünde sorumluluğu ayrıca düzenlenmiştir. TTK'nin 1191'inci maddesinin birinci fıkrasında, taşımanın gerçekleştirilmesinin kısmen veya tamamen bir fiilî taşıyana bırakıldığı durumlar ele alınmıştır. Bu hükme göre, alt taşıtan ile navlun sözleşmesi akdeden tarafa akdî-alt taşıyan, alt taşıyanın üstlendiği taşıma edimini kısmen veya tamamen devrettiği kişiye ise fiilî taşıyan denmektedir. Ayrıca, anılan maddenin ikinci fıkrasına göre, taşıyanın mesuliyetine ilişkin hükümler, “*fiilî taşıyanın*” doğrudan ve şahsen icra ettiği akdî veya başka bir fiilî taşıyana karşı taşıma taahhüdünden doğan mesuliyeti için de uygulanmaktadır¹⁰⁸. Bu kapsamda taşıyan akdettiği navlun sözleşmesi ile taşıtana karşı taahhüt ettiği taşıma işinin icrasını kısmen ya da tamamen bir başkasına bırakması durumunda taşıma taahhüdünü üstlenen kişi fiilî taşıyıcıdır¹⁰⁹. Taşıtana yönelik deniz taşımacılığı taahhüdü üstlenen, fakat mezkûr taahhüdünü bizatihi ifa etmeyen kimseye akdî-alt taşıyan; taşıtan hesabına ve fakat kendi adına taşıma taahhüdünü fiilen yerine getiren kişiye asıl taşıyan denilmektedir¹¹⁰.

Hem akdî hem de fiilî taşıyan sıfatları açısından temel olan, taşıma işinin bizzat gerçekleştirilmesi değil, bu işin taahhüt edilmesidir. Fiilî taşıyanı akdî taşıyandan ayıran temel fark, fiilî taşıyanın taşıtana değil, akdî veya başka bir fiilî taşıyana karşı taahhütte bulunmasıdır. Bu durumda, fiilî taşıyanın da tıpkı akdî taşıyan gibi bir taşıma taahhüdü

¹⁰⁷ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 337.

¹⁰⁸ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 337-338.

¹⁰⁹ Fiilî taşıyan, taşıyandan farklı bir kişi olup, bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişidir. KAYIHAN, s. 157; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 334; AKSOY, s. 93 vd.; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 358-359.

¹¹⁰ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 15-16-17; ŞEKER, 14; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 134.

altına girdiği, ancak bu taahhüdün taşıtana değil, akdî taşıyana veya başka bir fiilî taşıyana yönelik olduğu söylenebilir¹¹¹.

“*Fiilî Taşıyan*” terimi, yüklerin taşınmasının veya taşımının bir kısmının ifasının taşıyıcı tarafından emanet edildiği herhangi bir kişi anlamına gelir ve bu ifanın emanet edildiği diğer herhangi bir kişiyi de içerir; ancak bu taşıma sözleşmesinde diğer taraf doğrudan yük sahibi değildir. Bu durumda, fiilî taşıyan, taşıma sözleşmesinde taşıyan gibi bir taahhütte bulunur, ancak sözleşmenin karşı tarafı asıl yük sahibi değildir¹¹². Fiilî taşıyan akdî taşıyanın gönderenle akdettiği taşıma sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüğün yerine getirilmesinde görevlendirdiği “*Yardımcı Kişisidir*”¹¹³. Bir tarafın sözleşme yaparken yardım aldığı kişiler (*yardımcı kişiler*) ve temsilciler (*örneğin, ticarî temsilciler, simsarlar, tüzel kişi organları, acenteler vb.*) üçüncü kişi olarak değerlendirilmez. Yardımcı kişi kavramı, bir borcun ifası sırasında borçlunun iradesi doğrultusunda, onun çıkarları için ve onun sorumluluğu altında borçluya yardım eden, bir borcun ifasını veya bir borç ilişkisinden doğan bir hakkın kullanılmasını, iş sahibinin kendisine devrettiği kişiyi ifade eder¹¹⁴. Yardımcı kişiler, “*İfa Yardımcıları*” ve “*Kullanma Yardımcıları*” olmak üzere iki alt kategoriye ayrılabilir. İfa yardımcısı, iş sahibinin bilgisi ve iradesi doğrultusunda onun yükümlülüklerini ifa eden veya işlerine katılan kişiyi temsil ederken; kullanma yardımcısı, borç ilişkisinden doğan hakkın kullanımını üstlenen kişidir. Bu ayrım çerçevesinde, fiilî taşıyan, taşıma yükümlülüğü kendisine devredilmiş bir ifa yardımcısı olarak değerlendirilmektedir¹¹⁵.

Fiilî taşıyan, alt taşıtana karşı bir taşıma taahhüdünde bulunmadığından, aralarında doğrudan bir sözleşme ilişkisi yoktur. Taşıma işleminin fiilî taşıyana devredilmesi hâlinde akdî taşıyan, taşımının bütününden sorumlu olmaya devam eder. Fiilî taşıyanı akdî taşıyandan ayıran temel özellik, fiilî taşıyanın alt taşıtana değil, akdî taşıyana karşı bir taşıma taahhüdü üstlenmesidir. Bu nedenle, fiilî taşıyanın sorumluluğu doğduğunda, akdî

¹¹¹ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 21.

¹¹² KULA-DEĞİRMENCİ, Fiilî Taşıyan s. 399.

¹¹³ KULA-DEĞİRMENCİ, Fiilî Taşıyan s. 399; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 45; ÇAĞA / KENDER, s. 11; TAŞDELEN, Nihat: “Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu- Ünal Tekipalp’e Armağan, C.F”, 1. Baskı, Beta Basım Yayım, İstanbul, 2003, sa. 939-959; SÖZER, Bülent: “Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler”, BATİDER, C: 14, S:2, sa. 89-163, 1987, s. 123; <https://www.jurix.com.tr/article/6245> (ET: 09/09/2024)

¹¹⁴ ATEŞ, Derya: “Sözleşme İlişkilerinin Kurulmasında ve Borç İlişkilerinde Üçüncü Kişi”, TBBD, C: 150, sa. 329-360, 2020, s. 330, <https://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/m2020-151-1950> (ET: 09/09/2024); KULA-DEĞİRMENCİ, Fiilî Taşıyan s. 339.

¹¹⁵ KULA-DEĞİRMENCİ, Fiilî Taşıyan s. 339.

taşıyan da fiilî taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşıma işleminden alt taşıtana karşı müteselsilen sorumlu hâle gelir. Buna karşılık, fiilî taşıyan, akdî taşıyanın sorumluluğuna ortak olmaz. Fiilî taşıyan yalnızca, kanunda taşıyanın sorumluluğu için öngörülen şartların kendi bakımından gerçekleşmesi durumunda sorumlu tutulabilir¹¹⁶. Bu sorumluluk hükümleri de fiilî taşıyanın alt taşıtana/yük ilgisine karşı sorumluluğu sözleşmeden değil, doğrudan TTK'nin 1191'inci maddesi hükmünden kaynaklanmaktadır¹¹⁷.

2.4.1.2. Taşıtan

Taşıtan; taşıyan ile navlun sözleşmesi akdeden veya adına ve hesabına navlun sözleşmesi akdedilen ve deniz yoluyla eşya taşıma karşılığında navlun ödemeyi üstlenen kimsedir. Kanun koyucu, TTK'nin 1200'üncü maddesi hükmüne göre taşıtanı kısaca “*Navlunun Borçlusu*” olarak tanımlanmıştır. HK'nin birinci maddenin üçüncü fıkrasına göre de taşıtan, bir taşıyıcı ile adına veya namına deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi akdedilmiş olan herhangi bir kişi veya deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi ile ilgili olarak taşınacak eşyayı taşıyıcıya fiilen teslim eden veya adına veya namına teslim edilen herhangi bir kişiyi ifade eder¹¹⁸.

Taşıtanın, akdettiği sözleşme ile taşıtacağı yük üzerinde hem mülkiyet hem de zilyetlik haklarına sahip olması zorunlu değildir. Zira sözleşme ile taşıtan, akdettiği bir diğer navlun sözleşmesinin ifası gereğince üçüncü bir kişiye karşı taahhüt ettiği deniz yolu ile yük taşıma borcunu ifa edebilir¹¹⁹. Bu nedenle taşıtan üçüncü bir kişiye ait yükün taşınması için sözleşme imzalayabilir¹²⁰. Taşıtan, aynı zamanda yükleten sıfatını da taşıyabilir veya yalnızca yükleten olarak hareket edebilir¹²¹.

¹¹⁶ KAYAPINAR, Göksal: “Navlun Sözleşmesinin İfasında Taşıyanın Yolculuğun Başlangıcından Gemiye Seferi Elverişli Hâlde Bulundurma Yükümlülüğü”, Bahçeşehir üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2023, s. 28.

¹¹⁷ KAYAPINAR, s. 28-29.

¹¹⁸ YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 44.

¹¹⁹ KARATEKE, Tuba Nur: “Navlun Sözleşmesi İfası Kapsamında Yükleme ve Boşaltma”, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Bölümü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2022, s. 33; CUMALİOĞLU, Kırkambar Sözleşmesi, s. 74.

¹²⁰ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 337.

¹²¹ AKINCI, s. 38; ŞEKER, s. 15.

2.4.2. Navlun sözleşmesi kapsamında yükle ilgili kişiler

Taşıyan ve taşıtan tarafın bulunduğu navlun sözleşmelerinde, sözleşmenin ifası sırasında yardımcı olan kişiler bulunmaktadır. Çalışmamızda sözleşme ile kararlaştırılan yükü gemiye teslim eden yükleten ve varma limanında gemiden teslim alan gönderilene değinilecektir.

2.4.2.1. Yükleten

Yükleten; navlun sözleşmesinde yer alan yükü gemiye yüklemek amacıyla, yükü taşıyana veya bu konuda yetkilendirilmiş temsilcisine teslim eden kişi olarak nitelendirilir¹²². Yükleten, taşıtanın kendisi veya onun adına hareket eden bir kimse olabileceği gibi, taşıtandan bağımsız bir üçüncü kişi de olabilir. Çünkü yükleten, navlun sözleşmesinin tarafı olarak yer almaz¹²³. Önemle vurgulamak gerekir ki, yükleten burada yükü fiilen gemiye yükleyen kişi olmayıp, yükün zilyetliğini doğrudan taşıyana devreden kişidir¹²⁴. Bu hâlde yükleten, taşıtanın işçisi veya müstahdemi ise taşıtan evleviyetle hem taşıtan hem de yükleten sıfatını haiz olacaktır¹²⁵. Bu durumda, yükleten, taşıtanın temsilcisi konumundadır. Bu sebeple, taşıtan ile yükleten arasında vekâlet veya alt navlun sözleşmesi gibi bir hukukî ilişkinin varlığı söz konusu olabilir ve yükleten, bu iç ilişkiye dayanarak yükü taşıyana devreder¹²⁶. Nitekim uygulamada, taşıtanın yükü doğrudan taşıyana teslim etme imkânı neredeyse hiç bulunmamaktadır ve yük genellikle üçüncü bir kimse tarafından taşıyana teslim edilmektedir¹²⁷.

Yükleten, taşıtanın belirli yetkilerini kullanma hakkını elinde bulundurur. TTK'nin 1228'inci maddesi hükmüne göre; yükü gemiye teslim ettikten sonra yükletenim talebi üzerine konişmento düzenlenmesini isteme *-meğerki sözleşme ile konişmento düzenlenmeyeceği kararlaştırılmış olsun-*, 1232'nci maddesi hükmüne göre ise

¹²² İZVEREN, Adil / FRANCO, Nisim / ÇALIK, Ahmet: “Deniz Ticaret Hukuku”, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1994, s. 164; HIRCH, Ernst: “Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku”, Arkadaş Matbaası, İstanbul, 1942, s. 92; AKINCI, s. 23; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 338-339; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 136; ÇAĞA / KENDER, s. 3-4; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 361; AKSOY, s. 27.

¹²³ ERGUVAN, s. 28; KARATEKE, s. 34.

¹²⁴ TEKİN, s. 33; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 361; KAYIHAN, s. 158; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 136.

¹²⁵ TEKİN, s. 33.

¹²⁶ KARA, s. 158; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 339; TEKİN, s. 33; ŞEKER, s. 16.

¹²⁷ TEKİN, s. 33; ŞEKER, s. 16; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 361.

konişmentoda gönderileni tayin etme yetkisine sahiptir. Ayrıca, ihtiyaç olması hâlinde yükün tekrar boşaltılmasını ve geri teslimini isteme yetkisini de haizdir¹²⁸. Bu hüküm ile, güvence altına alınan, yükleten konumundaki denizaşırı satıcıların gönderdikleri yüklerin bedelini tahsil etmesidir¹²⁹.

2.4.2.2. Gönderilen

Gönderilen; varma limanında yükü, navlun sözleşmesi veya konişmento gereğince kendi adına doğrudan ya da temsilcisi marifetiyle teslim alabilme yetkisini haiz kimseyi ifade eder¹³⁰. Gönderilen kişi, taşıtan veya yükleten olabileceği gibi, bu kişilerin dışında biri de olabilir¹³¹. Bu kişi, navlun sözleşmesi veya varsa konişmento ile belirlenir¹³². Öğretide, navlun sözleşmesinin esaslı unsurlarından biri olarak kabul edilmeyen¹³³ gönderilen, bizim de isabetli bulduğumuz görüşe göre, taşıma sözleşmesinin amacının, sözleşmeye konu yükün belirli bir noktadan belirli bir yere nakledilmesi olması nedeniyle, varlığı zorunludur¹³⁴. Navlun sözleşmesine konu yüklerin boşaltma ve teslimi sırasında gönderilenin hazır bulunması zorunludur ve bu nedenle navlun sözleşmesinin zorunlu unsurlarından sayılmalıdır. Ancak, bu konuda öğretide görüş birliği sağlanamamıştır¹³⁵. Zira ÇAĞA / KENDER ve DEMİR'e göre, gönderilenin varlığı navlun sözleşmesinin zorunlu bir unsuru değildir; hatta gönderilen hiç mevcut olmayabilir. Örneğin, açık denizde boşaltılacak bir yükün taşınmasında bu durum söz konusu olabilir. Ancak bu tür durumlar nadirdir. Genellikle taşıtan ve yükleten, varma limanında bir gönderilen belirler¹³⁶.

Eğer taşıtan, varma limanında bulunamayacaksa veya bulunamayacağını önceden belirlemişse, kendi yerine bir kişiyi boşaltma ve teslim süreçlerini yönetmesi için

¹²⁸ SÜZEL Cüneyt: “Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten”, 1. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2018, s. 197 vd.; KARA, s. 158; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 339; TEKİN, s. 33; ŞEKER, s. 16; KAYIHAN, s. 158.

¹²⁹ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 339; ŞEKER, s. 16; TEKİN, s. 33.

¹³⁰ İZVEREN / FRANCO / ÇALIK, s. 166; DEMİR, s. 291; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. s. 339; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 136; KARA, s. 193; HİRCİ, s. 92; AKINCI, s. 23.

¹³¹ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 339

¹³² ÇAĞA / KENDER, s. 5; BOZKURT, Deniz Ticareti, s.136-137.

¹³³ Bkz.: ÇAĞA / KENDER, s. 5; DEMİR, s. 290.

¹³⁴ Bkz.: SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, 363.

¹³⁵ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 363; ÇAĞA / KENDER, s. 5; TEKİN, s. 34.

¹³⁶ ÇAĞA / KENDER, s. 5; DEMİR, s. 291.

yetkilendirir¹³⁷. TTK'nin 1168'inci maddesinin birinci göre, eğer boşaltma tarihine dair kesin bir anlaşma yapılmamışsa, taşıyan kendi adına doğrudan ya da temsilcisi marifetiyle, ikinci ve beşinci fıkralar arasında belirlenen kurallar doğrultusunda, gönderilene hazırlık bildirimi yapmakla yükümlüdür.

Bu düzenleme ile, taşıyan dışında kalan taşıtan, yükleten ya da başka bir üçüncü kişinin gönderilen sıfatını haiz olabileceği belirtilmiştir¹³⁸. Gönderilenin sahip olduğu bu yetki konişmentoya¹³⁹ dayanır. Konişmentonun düzenlenmediği hâllerde, üçüncü kişi lehine akdolunan anlaşma olarak navlun sözleşmesinden kaynaklanır¹⁴⁰. Taşıtan dışında bir üçüncü kişi gönderilen olarak belirlendiğinde, navlun sözleşmesi, gönderilenin menfaatine “*tam üçüncü kişi yararına bir sözleşme*” niteliği kazanır. Bu nedenle gönderilen, navlun sözleşmesi ile yükü teslim etmeye ve sözleşmenin tarafı olmaya zorlanamaz¹⁴¹. Ancak, konişmento düzenlenmiş olması durumunda konişmentoya, düzenlenmemiş olduğu hâllerde ise navlun sözleşmesine göre, gönderilen yükü teslim alırsa, TTK'nin 1203 ve 1197'nci maddeleri hükümlerine göre, navlun gibi navlun sözleşmesinden doğan sair yükümlülüklerin borçlusu konumuna gelir¹⁴². Taşıma bir süreç olduğundan, gönderilen taşıyana karşı yük teslim edilinceye kadar herhangi bir yükümlülük altında değildir. Bilakis, taşıyan navlun sözleşmesi ile taahhüt ettiği edimleri yük gönderilene teslim edilinceye kadar yerine getirmekle mükelleftir. Bu nedenle, yük gönderilene teslim edilince taşıyan navluna hak kazanır¹⁴³.

¹³⁷ Taşıtan, varma limanında hazır bulunmayacak veya bulunamayacak olması hâlinde, kendi yerine bir kimseyi boşaltma ve teslim aşamalarında yetkilendirerek ilgili süreçleri yönetmesini sağlar. **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, 362.

¹³⁸ **TEKİN**, s. 33.

¹³⁹ Navlun sözleşmesine taraf olmaması hasebiyle gönderilen TTK'nin 1237'nci maddesinin birinci fıkrasında yer alan düzenlemeye göre konişmento hamili ile taşıyan arasında var olan hukukî ilişkilerde belirleyici unsur olarak esas alınan konişmentodur.

¹⁴⁰ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, 362; **OKAY**, Navlun Mukaveleleri, s. 32. **TEKİN**, s. 34; **KAYIHAN**, s. 159. **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 339; **BOZKURT**, Deniz Ticareti, s. 136. **TEKİL**, Navlun Mukaveleleri, s. 27; **ÇAĞA / KENDER**, s. 5.

¹⁴¹ Navlun sözleşmelerinde olduğu gibi tam üçüncü kişi yararına sözleşmelerde, üçüncü kişi konumunda bulunan gönderilen, sözleşmeyle taahhüt edilen edimin ifasını tek başına talep ve dava edebileceği gibi sunulan ifayı kabul yetkisini haizdir. Aynı zamanda üçüncü kişi gönderilen, bu hakkı ileri sürdüğünde, taahhütte bulunan taraf, sözleşmeden doğan savunmaları ve itirazları ona karşı da ileri sürebilir. **KILIÇOĞLU-YILMAZ**, Kumru: “*Tam Üçüncü Kişi Yararına Sözleşme*” MÜHF-HAD, C:22, S: 3, sa. 1759-1771, 2016, s. 1765-1766. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/36500/359009> (ET: 09/09/2024); **EREN**, Genel Hükümler, s. 1293; **ŞEKER**, s. 16.

¹⁴² **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, 362. **ŞEKER**, s. 16.

¹⁴³ **KARATEKE**, s. 35. **BOZKURT**, Deniz Ticareti, s. 137.

2.5. Taşıyanın Borç ve Yükümlülükleri

2.5.1. Geminin denize, yola ve yüke elverişli olmasını temin etme

Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan en temel yükümlülüğü, elbette gemiyi temin etmektir. Ancak, bu geminin hangi özelliklere sahip olması gerektiği sorusu, TTK'nin 932'nci maddesinde yanıtlanmaktadır. Bu maddeye göre, taşıyanın, taşıma işini denize, yola ve yüke elverişli bir gemi ile gerçekleştirmesi gerekmektedir. Ayrıca, TTK'nin 1141'inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca, taşıyan her türlü navlun sözleşmesinde geminin denize, yola ve yüke elverişli hâle getirme yükümlülüğüne sahiptir¹⁴⁴.

TTK'nin 932'nci maddesinin birinci fıkrası uyarınca, denize elverişlilik, geminin temel bölümlerinde aranan niteliklerle ilgilidir. Bu kapsamda, tekne, genel donanım, makine, kazan gibi ana bölümlerinin yapacağı yolculuk boyunca (*olağanüstü tehlikeler hariç*) deniz tehlikelerine karşı dayanıklı olması, geminin denize elverişli sayılmasını sağlar¹⁴⁵. Geminin deniz tehlikelerine karşı dayanıklı olması için gereken özellikler arasında, teknenin sağlamlığı ve dümen sisteminin düzgün çalışması gibi kriterler yer alabilir¹⁴⁶.

Geminin denize elverişli olup olmadığının belirlenmesinde, navlun sözleşmesiyle kararlaştırılan yolculuğun özellikleri dikkate alınır. Denize elverişlilik, mutlak bir kavram değil, yapılacak sefere göre değişen, nispi niteliktedir. Örneğin, yaz mevsiminde Ege Denizi'nde yapılacak bir yolculuk için aranan denize elverişlilik koşulları, kış mevsimindeki bir yolculukla farklılık gösterebilir¹⁴⁷.

Geminin yola elverişli olması, geminin ana bölümleri dışında kalan özellikleriyle ilgilidir. TTK'nin 932'nci maddesinin ikinci fıkrasına göre, bir geminin yola elverişli sayılabilmesi için, denize elverişli olmasının yanı sıra, donanımı, yükleme durumu, yakıt ve kumanya gibi gereksinimlerinin yeterli olması ve gemi personelinin sayısı ve yetkinliği bakımından yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilecek nitelikte olması gerekmektedir¹⁴⁸. Bu bağlamda, gemi adamlarının sayısı ve yetkinliği gibi hususlarda,

¹⁴⁴ KAYIHAN, s. 166; KANER, s. 313; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 143.

¹⁴⁵ KANER, s. 313.

¹⁴⁶ KANER, s. 314.

¹⁴⁷ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 143-144; KAYIHAN, s. 166

¹⁴⁸ KANER, s. 314; ÇAĞA / KENDER, s. 17.

örneğin “*Gemi Adamları ve Donatılmasına İlişkin Yönerge*¹⁴⁹” gibi ikincil mevzuat hükümlerine başvurulması gerekmektedir¹⁵⁰. Gemi adamlarının sayısının yetersiz olması, yakıtın eksikliği ya da geminin kötü istiflenmesi ve hatalı yükleme gibi durumlar, geminin yola elverişli sayılmasına engel teşkil eder¹⁵¹. Ayrıca, geminin yola elverişli sayılabilmesi için, gemide olası yangınlara müdahale edebilecek yangın söndürme ekipmanlarının da bulunması zorunludur; aksi takdirde gemi yola elverişli kabul edilmez. Belirtmek gerekir ki yola elverişlilik, mutlak değil, nispi bir kavramdır; yani, geminin navlun sözleşmesi ile kararlaştırılan her bir güzergâh ve okyanus ve/veya deniz yolculuğun niteliğine göre değişiklik gösterir¹⁵².

TTK'nin 932'nci maddesinin üçüncü fıkrasına göre, yükü deniz tehlikelerinin dışında kalan diğer risklere karşı koruyabilecek durumda olan, soğutma tesisatı dâhil olmak üzere, yük taşımada kullanılan bölümleri yükün kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına uygun olan bir gemi “*yüke elverişli*” sayılır¹⁵³. Örneğin, gemi ambarlarının yüke zarar verebilecek kimyasal maddelerden tamamen arındırılmış olması ve yükün uygun nem oranında veya yeterince kuru bir ortamda tutulması gerekmektedir¹⁵⁴. Bir geminin yüke elverişli olup olmadığını belirlerken, taşınacak yükün niteliğine dikkat edilmelidir. Örneğin, çimento taşımak için uygun olan bir gemi, muz taşımak için yüke elverişli olmayabilir¹⁵⁵. Burada da üzerinde durmak gerekir ki yüke elverişlilik de tıpkı denize ve yola elverişlilik gibi mutlak değil, nispi bir kavramdır; yani, geminin navlun sözleşmesi ile taşınacağı kararlaştırılan her bir yükün niteliğine göre değişiklik gösterir¹⁵⁶.

Denize, yola ve yüke elverişlilik, yolculuğun başlangıcından önce mevcut olan eksikliklerle ilgilidir¹⁵⁷. Ayrıca, bu elverişlilik durumu, geminin taşıdığı yükle gerçekleştireceği her bir sefer için ayrı ayrı değerlendirilmelidir¹⁵⁸.

¹⁴⁹ Bkz.: “*Gemilerin Gemi Adamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge*” <https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yonerge-talimat/gemilerin-gemiadamlari-ile-donatilmasinailiskin-yonerge.pdf> (09/09/2024)

¹⁵⁰ KAYIHAN, s. 167.

¹⁵¹ KANER, s. 314.

¹⁵² KAYIHAN, s. 167.

¹⁵³ KAYIHAN, s. 167; KANER, s. 314.

¹⁵⁴ KANER, s. 314; ÇAĞA / KENDER, s. 17-18.

¹⁵⁵ KAYIHAN, s. 168.

¹⁵⁶ KANER, s. 314.

¹⁵⁷ KANER, s. 314; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 144; ÇAĞA / KENDER, s. 19.

¹⁵⁸ KANER, s. 314

2.5.2. Yükün sözleşmede kararlaştırılan gemi ile taşıma

Taşıma işlemi, kural olarak navlun sözleşmesinde belirlenen gemi ile gerçekleştirilmelidir. Taşıyan, taşıtanın onayını almaksızın yükü başka bir gemiye yükleyemez; eğer bu şekilde hareket ederse, bundan doğacak zararlardan sorumlu tutulur. Ancak, taşıyan, kararlaştırılan gemiye yükleme yapılmış olmasına rağmen zararın kaçınılmaz olduğunu ve bu zararın taşıtana ait olduğunu kanıtlayabilirse, TTK'nin 1150'nci maddesinin birinci fıkrası uyarınca sorumluluktan kurtulabilir¹⁵⁹. Bunun yanı sıra, taraflar navlun sözleşmesi ile taşıyanın, taşıtanın onayını almadan eşyayı kararlaştırılan gemi dışında başka bir gemide taşıyabileceğini belirten klozlar düzenleyebilirler ve bu klozlar geçerlidir. Uygulamada bu tür klozlar “*ikame klozları*” olarak adlandırılmaktadır¹⁶⁰.

2.5.3. Yükün bakım ve muhafazasında zen gösterme

Taşıyanın aslı borcu, yükü taşımadır ve bu bağlamda, taşıyan, taşıma süresi boyunca yükü teslim aldığı gibi teslim etmekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğün gereği olarak, taşıyan, yükün taşınması sırasında herhangi bir şekilde zarara uğramaması, kaybolmaması veya hasar görmemesi için gerekli tüm tedbirleri almak zorundadır. Ayrıca, taşıyan, yükü belirlenen süre içinde gecikmeye mahal vermeden teslim etmekle de ykmldr¹⁶¹.

Bu kapsamda taşıyan, TTK'nin 1178'inci maddesinin birinci fıkrası gereğince navlun sözleşmesini ifa ederken, özellikle yüklerin düzgün ve düzenli bir şekilde yerleştirilmesi, taşınması, muhafazası, gözetimi ve varma limanında boşaltılması aşamalarında gerekli dikkat ve özeni göstermek zorundadır. Bu zen yükümlülüğü, yükün gemiye yüklendiği andan itibaren başlar ve gemiden limana boşaltılmasına kadar devam eder¹⁶². Ayrıca, yolculuk süresince geminin uygun koşullarda bulundurulması da bu yükümlülüğün bir parçasıdır. Taşıyan veya onun çalışanları, tedbirli bir taşıyandan beklenen özeni göstermedikleri ya da gemi adamlarının hatalı davranışları sonucu yükte meydana gelen zararlardan dolayı sorumlu tutulacaktır¹⁶³.

¹⁵⁹ KAYIHAN, s. 168; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 144.

¹⁶⁰ KAYIHAN, s. 168; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 144.

¹⁶¹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 487.

¹⁶² şEKER, s. 78.

¹⁶³ TEKİN, s. 123.

2.5.4. Taşıma ve teslim

Navlun sözleşmesi kapsamında, taşıyanın üstlendiği aslî borç, yükün sözleşme şartlarına uygun olarak taşınmasıdır. Taşıyan, navlun sözleşmesi uyarınca taşınması kararlaştırılan yükü teslim aldıktan sonra taşıma sürecine başlar. Bu süreç, yükün yükleme limanından varış limanına kadar güvenli bir şekilde ve zarara uğratılmaksızın taşınmasını kapsar. Taşıyan, yükü teslim aldığı gibi, herhangi bir hasar veya ziyaa uğramadan varış noktasına taşımak ve sözleşmede belirtilen süreler dâhilinde bu yükü gönderenin belirlediği alıcıya teslim etmekle mükelleftir. Bu bağlamda, taşıyan yükü gecikmeksizin sefere başlamak ve varma limanında yükü zamanında teslim etmekle yükümlüdür. Taşıyan, navlun sözleşmesinde kararlaştırılan süreye riayet ederek, yükü zamanında ve güvenli şekilde varış limanına ulaştırmak zorundadır¹⁶⁴.

Taşıyanın navlun sözleşmesi uyarınca üstlendiği borç, yükün taşınmasıdır. Ancak, bu taşıma borcunun ifasında, taşıyanın bizzat kendisinin taşıma faaliyetini gerçekleştirme zorunluluğu bulunmamaktadır. TBK'nin 83'üncü maddesi uyarınca, borcun bizzat borçlu tarafından ifa edilmesi gerekli değildir; aksi kararlaştırılmadığı ve taşımanın bizzat taşıyan tarafından gerçekleştirilmesinde taşıtanın menfaati olduğu sürece. Bu doğrultuda taşıyan, taşıma edimini gemi sahibi veya gemi işletme müteahhiti ve zaman çarteri sözleşmesi uyarınca tahsis olunan aracılığıyla da gerçekleştirebilir¹⁶⁵. TTK'nin 1248'inci maddesi de bu duruma cevaz vermiştir. Taşıyanın taşıma borcunu fiilî taşıyan tarafından yerine getirebileceğini düzenlemiştir. Sonuç olarak, taşıyan, taşımayı bizzat gerçekleştirmese dâhi, taşıma borcunun ifasından sorumludur ve taşıma edimini kendi nam ve hesabına başkalarına yaptırabilir¹⁶⁶.

2.6. Navlun Sözleşmenin Kuruluşu

Sözleşmelerin şekli, öneri ve kabul beyanlarının açıklama yöntemini ve sözleşmelerin geçerliliğini etkileyen önemli bir husustur. Başka bir deyişle, sözleşmenin kurulabilmesi için tarafların belirli bir usule uygun olarak öneri ve kabul beyanlarını açıklamaları gerekmektedir. Bu şekil şartı, sözleşmenin geçerli olabilmesi açısından büyük

¹⁶⁴ KAYIHAN, s. 176.

¹⁶⁵ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 359; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 15; KAYIHAN, s. 156-157; ŞEKER, s. 14.

¹⁶⁶ KAYIHAN, s. 156-157; ŞEKER, s. 14; AKSOY, s. 93 vd.

önem taşımakta olup tarafların bu şartlara uygun hareket etmeleri zorunludur¹⁶⁷. TBK'nin 12'nci maddesinin birinci fıkrasına göre, sözleşmeler belirli bir şekil şartına tâbi tutulmamıştır. Yani, sözleşmeler taraflar arasında sözlü şekilde, belgeleyerek yazılı şekilde ya da resmîyet kazandırarak resmî şekilde yapılabilir. Ancak belirli durumlarda, kanunda geçerlilik için belirli bir şekil öngörülmüş olabilir. Bu durumda, kanunda belirtilen şekil kuralına uyulması zorunludur¹⁶⁸. TTK'nin birinci maddesinin birinci fıkrasında, kanunun TMK¹⁶⁹'nin ayrılmaz bir parçası olarak kabul edildiği belirtilmiştir. TMK'nin gerekçesinde belirtildiği üzere, 646'ncı maddeye göre, TMK'nin 5'inci maddesinde yapılan yollama uyarınca, TBK, TMK'nin beşinci kitabını oluşturmaktadır. TTK'nin, TMK'nin ayrılmaz bir parçası niteliğinde olduğu göz önüne alındığında, kanun koyucunun TTK'de navlun sözleşmesinin kurulmasına ilişkin belirli bir şart getirmediği anlaşılmaktadır. TBK'nin 12'nci maddesi hükmü de dikkate alındığında, sözleşmenin kurulmasına ilişkin belirli bir şekil koşuluna bağlı olmadığı görülmektedir.

Olası bir yasal anlaşmazlık doğması hâlinde, HMK'nin¹⁷⁰ 200'üncü maddesi hükmü gereğince yazılı belgeyle kanıtlama mecburiyeti şartı aranır¹⁷¹. Bununla birlikte, TTK'nin 1139'uncu maddesine göre, taraflardan her biri yolculuk charteri sözleşmesi yapıldığı esnada, masrafını karşılayarak, sözleşme şartlarını içeren bir yolculuk charter partisi düzenlenmesini ve bu partinin kendisine teslim edilmesini talep edebilir¹⁷². Navlun sözleşmesinin kurulması şekle bağlı olmadığından, charter parti¹⁷³, sözleşmenin varlığını ve

¹⁶⁷ CAMCI, Sinem: “Sözleşmeye Katılma Anlaşmasında Şekil ve Şekle Aykırılığın Yaptırımı”, İTÜSBD, C: 1, S: 41, sa. 783-806, s. 787, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iticusbe/issue/65071/976805> (ET: 09/09/2024)

¹⁶⁸ CAMCI, s. 786-783,

¹⁶⁹ RG: T:04/02/2011, S:27836

¹⁷⁰ RG: T:08/12/2001, S:24607

¹⁷¹ KAYIHAN, s. 160.

¹⁷² BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 142; TBK'nin 12'nci maddesinin ikinci fıkrasına göre, kanunda öngörülen şekil genellikle sözleşmenin geçerlilik şartıdır. Ancak, ispat için gereken şekil ise, kanundan kaynaklanabileceği gibi, tarafların iradesiyle de belirlenebilir. İspat şekli, sözleşmenin geçerliliği için değil, yalnızca ispat açısından önemlidir çünkü TBK'de düzenlenmiş bir husus değildir. Bkz.: ÇİFTÇİ, Osman: “İş Hukuku Sözleşmelerinde Şekle Uymanın Hüküm ve Sonuçları”, AMAÜSBD, C: 8, S: 1, sa. 259-264, 2020, s. 260-261.

[https://dergipark.org.tr/tr/pub/anemon/issue/52528/533992#:~:text=Ayr%C4%B1ca%20maddenin%20devam%C4%B1na%20g%C3%B6re%20ise,h%C3%BCk%C3%BCms%C3%BCzl%C3%BCk%20\(ge%C3%A7ersizlik\)%20yapt%C4%B1r%C4%B1m%C4%B1%20uygulanmaktad%C4%B1r.](https://dergipark.org.tr/tr/pub/anemon/issue/52528/533992#:~:text=Ayr%C4%B1ca%20maddenin%20devam%C4%B1na%20g%C3%B6re%20ise,h%C3%BCk%C3%BCms%C3%BCzl%C3%BCk%20(ge%C3%A7ersizlik)%20yapt%C4%B1r%C4%B1m%C4%B1%20uygulanmaktad%C4%B1r.) (ET: 09/09/2024)

¹⁷³ “Charter parti” teriminin kökeni hakkında daha fazla bilgi bkz.: YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 336; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 142; KAYIHAN, s. 160. Charter parti terimi, KENDER ve ÇETİNGİL'E göre Latince “karta partita” yani “bölünmüş senet” ifadesine dayanır. Eskiden charter sözleşmesi için kullanılan belge, ortasından zikzak bir şekilde ikiye ayrılırdı. Bu belgenin bir parçası kaptan tarafından, diğer parçası ise yükleyen tarafından saklanırdı. Varış limanında ise iki parça bir araya getirilerek yükün sahibi belirlenirdi.

koşullarını içeren yazılı bir belge olup bir emtia senedi¹⁷⁴ değildir. Ancak, çarter parti, konişmento gibi kıymetli evrak niteliğinde de değildir¹⁷⁵. Yükün taşınmak üzere tesliminden sonra, yükletenin talebi üzerine; taşıyan, konişmento¹⁷⁶ adı verilen kıymetli bir evrak düzenler. Bu durum gerçekleştiğinde, taşıyan ile taşıtan arasındaki bağ, navlun sözleşmesinin şartlarına tâbi olur. Bununla birlikte, konişmento hâmili ile taşıyan arasındaki ilişki, düzenlenen konişmentonun hükümleri doğrultusunda şekillenir¹⁷⁷. Eğer konişmento, yolculuk çarter partisindeki bir kloza atıfta bulunuyorsa, bu klozun konişmento hâmiline karşı ileri sürülebilmesi amacıyla, konişmento devredilirken çarter partisinin yeterli nüshasının da hâmile teslim edilmesi gerekmektedir¹⁷⁸.

Yolculuk çarteri sözleşmesinin aksine, kırkambar sözleşmesinde taraflara, sözleşme şartlarını içeren bir belgenin düzenlenip verilme hakkı tanınmamışsa da kırkambar sözleşmelerinde de sözleşmenin tesvik edilmesi için bir belge düzenlenebilir¹⁷⁹. Ayrıca TTK'nin 1128'inci maddesinin ikinci fıkrasına göre yükletenin talebi üzerine, yükün teslim alınmasından sonra, sözleşmenin ifası sırasında taşıyan bir konişmento düzenlemek ve

¹⁷⁴ Türk Hukuku'nda, emtia senetleri çeşitli mevzuatlarda bölünmüş bir biçimde düzenlenmiştir. TMK'nin 980'inci maddesi, taşıyıcıya veya genel mağazaya bırakılan emtiayı temsil eden kıymetli evrakın tesliminin, emtianın teslimiyle aynı hukukî sonuçları doğurduğunu ifade etmektedir. Emtia senetlerinde, senet ve emtia arasında bir bütünlük mevcuttur; bu nedenle, emtiayı iyiniyetle teslim alan ile kıymetli evrakı iyiniyetle teslim alan kişiler arasında bir uyumazlık çıktığında, emtiayı teslim alan kişi lehine karar verilmesi öngörülmektedir. TTK'de da emtia senetlerine ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Bu düzenlemeler kapsamında, makbuz senedi, varant, taşıma senedi ve konişmento, emtia senedi niteliği taşımaktadır. Ancak, TTK'nin gerekçesinde, taşıma senedinin kıymetli evrak niteliğine sahip olmadığı belirtilmiştir. Öte yandan, kıymetli evrak niteliği taşıyan konişmento, yalnızca deniz ticareti alanında kullanılan bir belgedir. Bkz: **ÜLGİN**, Hüseyin: “*Kıymetli Evrak Hukuku*” Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2019, s. 383-384; **BİLGİLİ**, Fatih / **DEMİRKAPI**, Ertan: “*Kıymetli Evrak Hukuku*” 12. Baskı, Filiz Kitabevi, Bursa, 2022, s. 219; **BİKAMACI**, Ekin Cansu / **ÖNDER**, Mehmet Fahrettin: “*Kambiyo Senetleri ile Makbuz Senetlerinin Benzer ve Farklı Yönleri*” SDÜHFD, C: 11, S: 1, sa. 229-253, 2021, s. 244, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sduhfd/issue/63393/960339> (ET: 09/09/2024)

¹⁷⁵ **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 336; **İZVEREN / FRANCO / ÇALIK**, s. 171-172; **BOZKURT**, Deniz Ticareti, s. 142-143.

¹⁷⁶ E-TTK'de yer alan ve TTK'nin 1228'inci maddesinde konişmentonun işlevlerinden hareketle yapılan tanıma konişmento göre; bir taşıma sözleşmesinin yapıldığını ispatlayan, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini gösteren ve taşıyanın eşyayı, ancak onun ibrazı karşılığında teslimle yükümlü olduğu senettir. Emtia senetlerinden olan konişmento; ispat vasıtası, makbuz ve kıymetli evrak niteliğini haizdir. **PULAŞLI**, Hasan: “*Kıymetli Evrak Hukukunun Esasları*”, 10. Baskı, Adalet Yayınevi, 2023, s. 510-511; **GÜNER-ÖZBEK**, Deniz Meltem: “*Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti*” MÜHF-HAD, C: 18, S: 3, sa. 233-254, 2012, s. 235-236, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/789037> (ET: 09/09/2024)

¹⁷⁷ TTK'nin 1237'nci maddesinin birinci fıkrasına göre “*taşıyan ile konişmento hamili arasındaki hukukî ilişkilerde konişmento esas alınır.*” TTK'nin 1237'nci maddesinin ikinci fıkrasına göre “*taşıyan ile taşıtan arasındaki hukukî ilişkiler navlun sözleşmesinin hükümlerine bağlı kalır.*” **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 336.

¹⁷⁸ TTK'nin 1237'nci maddesinin birinci fıkrasına göre “*Konışmentoda, yolculuk çarteri sözleşmesine gönderme varsa, konişmento devredilirken çarter partinin bir suretinin de yeni hâmile ibraz edilmesi gerekir. Bu takdirde çarter partide yer alan hükümler, nitelikleri elverdiği ölçüde konişmento hâmiline karşı da ileri sürülebilir. Ancak, 1245 inci maddenin birinci fıkrasının ikinci cümlesi hükmü saklıdır.*”

¹⁷⁹ **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 336.

vermekle yükümlüdür¹⁸⁰. Bu hâlde düzenlenen konişmento, taşıyan ve gönderilen arasındaki ilişkiyi düzenlemenin yanı sıra, kırkambar sözleşmesinin içeriğini kanıtlama niteliğini de haiz olacaktır¹⁸¹.

2.7. Navlun Sözleşmesinin Türleri

TTK'nin sistematğinde Deniz Ticaret sözleşmeleri; üç kategoriye ayrılmaktadır: “Gemi Kira Sözleşmeleri”¹⁸² (madde 1119-1130), “Zaman Çarteri Sözleşmeleri”¹⁸³ (madde 1131-1141) ve “Navlun Sözleşmeleri” (madde 1138 ve devamı hükümleri).

Navlun Sözleşmeleri ise TTK'nin 1138 ve devamı maddelerinde düzenlenmiştir. TTK'nin 1138'inci maddesi navlun sözleşmesinin unsurlarını belirlemekle birlikte, “Yolculuk Çarteri Sözleşmesi” ve “Kırkambar Sözleşmesi” olmak üzere iki türüne de yer vermektedir¹⁸⁴. Fakat bu türler de kendi aralarında alt türlere ayrılmaktadır. Nitekim

¹⁸⁰ TTK'nin 1228'inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca, yükletenin onayı ile taşınması için teslim alınmış ancak henüz gemiye yüklenmemiş eşyalar için “tesellüm konişmentosu” düzenlenebilir. Eşyalar gemiye yüklendikten sonra, taşıyan, daha önce verilmiş geçici makbuz veya tesellüm konişmentosunun geri alınması karşılığında, yükletenin talep ettiği kadar nüshada “yükleme konişmentosu” düzenlemekle yükümlüdür. Tesellüm konişmentosuna eşyanın ne zaman ve hangi gemiye yüklendiğine dair bir şerh düşüldüğünde, bu konişmento “yükleme konişmentosu” niteliği kazanır. Konişmento, kaptan veya taşıyanın yahut kaptanın yetki verdiği bir temsilci tarafından, taşıyan adına ve hesabına düzenlenebilir.

¹⁸¹ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 336.

¹⁸² Dan. (9. Dairesi) T: 14/04/1999, E: 1998/4709, K: 1999/1484. (<https://karararama.danistay.gov.tr/getDokuman?id=17386300&arananKelime=9.%20Daire,1998/4709,1999/1484> (ET:09/09/2024) ile Dan. (4. Dairesi) T: 08/10/2002, E: 2001/3109, K: 2002/3147. (<https://karararama.danistay.gov.tr/getDokuman?id=17763200&arananKelime=4.%20Daire,2001/3109,2002/3147> (ET: 09/09/2024) ilamlarında ayrıntılarıyla açıklandığı ve bizce de kabul edildiği üzere, navlun sözleşmelerinde, taşıyıcıya bir taşıma taahhüdü sağlanmaktadır; bu kapsamda gemi kiralanmaz, aksine taşıma işlemi için tahsis edilir. Buna karşın, gemi kiralama sözleşmelerinde gemi sahibi, gemisini belirli bir süre ve ücret karşılığında başkasının kullanımına sunar. Bu sunum, geminin personeliyle ya da personelsiz olarak gerçekleştirilebilir ve genellikle hizmet sözleşmelerinin devri yoluyla sağlanır. Bu açıklamalar, navlun sözleşmeleri ile gemi kira sözleşmeleri arasındaki temel farkları net bir şekilde ortaya koymaktadır.

¹⁸³ TTK, Zaman Çarteri Sözleşmelerinin asli edimi deniz yoluyla yük taşıma taahhüdünde bulunma zorunluluğu bulunmaması nedeniyle navlun sözleşmesinin bir türü olarak değerlendirmemiş ve navlun sözleşmesi içinde değil, ondan önce düzenlemiştir. TTK Madde Gerekçeleri, madde 1131. https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/gerekceler/turkticaretkanunumaddegerekceleri/1?gad_source=1&gclid=EAIaIQobChMISYSzjof8hAMVHQEGAB2LkA50EAAAYASAAEgIJ6fD_BwE (ET: 09/09/2024); BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 140-141; ŞEKER, s. 18; Görüşe katılmayan yazarlar için bkz.: SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, 371.

¹⁸⁴ TTK, navlun sözleşmelerinin çeşitleri konusunda, e-TTK'den farklı olarak Alman hukukundaki yaklaşımı terk etmiş ve İtalyan-Fransız hukukunu esas almıştır. Bu bağlamda, zaman çarteri sözleşmesi, navlun sözleşmeleri kapsamında değerlendirilmemiş; bunun yerine ayrı bir kategori olarak düzenlenmiştir. Dolayısıyla, TTK, yalnızca yolculuk çarteri ve kırkambar sözleşmelerini navlun sözleşmeleri kapsamında ele almıştır. Bkz. BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 139; TTK Madde Gerekçeleri, madde 1131; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 333; ÖZGENÇ, s. 36.

“Yolculuk Çarteri Sözleşmeleri”; “Tam Yolculuk Çarteri” ve “Kısmî Yolculuk Çarteri” olmak üzere iki alt kategoriye ayrılmıştır¹⁸⁵.

Taşıyan, eğer navlun karşılığında yükü, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belirli bir bölümünü taşıtana tahsis ederek deniz yoluyla yük taşıma vaadinde bulunmuşsa, bu sözleşme “Yolculuk Çarteri Sözleşmesi” olarak adlandırılır. Sözleşme ile ayırt edilmiş belirli bir yükün deniz yoluyla taşınmasını taahhüt etmişse, bu durumda “Kırkambar Sözleşmesi” söz konusu olur.

Navlun sözleşmesinde taşıyan, belirli bir eşyayı belirli bir limandan belirli bir yere (limana) taşımayı taahhüt eder. Fakat geminin tahsisi söz konusu değildir. Bu bağlamda taşıyanın geminin tamamının veya bir kısmının belirli bir süre veya belirli bir sefer için, belirli bir navlun bedeli karşılığında taşıtana tahsisinin yapılıp yapılmadığı, sözleşmenin türünün belirlenmesinde kritik rol oynar¹⁸⁶.

TTK çerçevesinde gerek “Gemi Kira Sözleşmesi” gerekse “Zaman Çarteri Sözleşmesi”; “Navlun Sözleşmesi” kapsamında sayılmamıştır. Bu nedenle zaman çarteri sözleşmesine, öğretide uzun süredir hukukî niteliğinin tartışılması nedeniyle değinmekte fayda vardır. Bazı yazarlar zaman çarterini gemi kira sözleşmesi¹⁸⁷ olarak değerlendirirken, uygulamanın büyük bir çoğunluğu bizim de isabetli bulduğumuz görüşe göre zaman çarteri sözleşmesini, uygulamada yaygın olarak kabul edildiği ve bizim de desteklediğimiz görüş doğrultusunda, navlun sözleşmesi¹⁸⁸ olarak telâkki etmektedir. Zira zaman çarteri, yük taşıma taahhüdünü içeren bir navlun sözleşmesi niteliğindedir ve temelde taşıma taahhüdünü içerir. Bu sözleşme çerçevesinde, geminin teknik yönetimi gemi sahibi üzerinde kalıp, ticarî yönetim¹⁸⁹, çarter parti koşulları içerisinde tahsis olunana geçmektedir. Dolayısıyla tahsis eden, yükleri ve taşıma rotalarını seçme yetkisine sahiptir

¹⁸⁵ KAYIHAN, s. 161.

¹⁸⁶ Bkz.: KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 185. SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 364-365. ŞEKER, s. 18.

¹⁸⁷ Öğretide zaman çarteri sözleşmesinin gemi kirası sözleşmesi niteliğini haiz olduğunu savunan yazarlar için bkz: TEKİL, Fahiman: “Deniz Hukuku”, 1. Baskı, Alkım Yayınları, İstanbul, 1998, s. 220; CAN, Mertol: “Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesinin Sona Ermesi”, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1998, s. 16; AKSOY, s. 49; TEKİL, Navlun Mukaveleleri, s. 45; KAYIHAN, s. 149. Bununla birlikte İZVEREN / FRANCO / ÇALIK’a göre “tam çarter olarak zaman üzerine yapılan navlun sözleşmeleri kira karakterini haizdir.” s. 167; Benzer görüş için bkz.: KANER, s. 305.

¹⁸⁸ Öğretide zaman çarteri sözleşmesi SÖZER ve AYBAY / AYBAY / AYBAY / AYBAY / AYBAY’e göre navlun sözleşmesinin bir türüdür. Ayrıntılı görüşler hakkında bkz.: SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 372; AYBAY / AYBAY / AYBAY / AYBAY, s. 585. ÜLGENER, Çarter Sözleşmesi, s. 49.

¹⁸⁹ Geminin kullanılması hasebiyle doğan ekonomik rizikolar ve teknik idaresinden kaynaklanan diğer bütün sorumluluktur. Bkz: KALPSÜZ, Turgut: “Deniz Ticareti Hukuku C-1”, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1971, s. 9; ŞEKER, s. 23-24.

ve bu kararların uygulanması da tahsis eden tarafından gerçekleştirilir¹⁹⁰. Ancak, TTK düzenlemelerine göre kanun koyucu, zaman charterini gemi kirası ya da navlun sözleşmesi kapsamında düzenlememiş, bunun yerine bağımsız bir sözleşme türü olarak hükme bağlamıştır. Nitekim kanun koyucu, TTK'nin 1131'inci maddesinin birinci fıkrasında, zaman charteri sözleşmesini, tahsis edenin donatılmış bir geminin ticarî yönetimini belirli bir süre için tahsis ücreti karşılığında devretmeyi üstlendiği bir anlaşma olarak tanımlayarak bağımsız ve ayrı bir sözleşme türü olarak kabul etmiştir.¹⁹¹

Kanun koyucu yolculuk charterinde “*taşıyan*” ve “*taşıtan*”, zaman charterinde ise “*tahsis eden*” ve “*tahsis olunan*” deyimlerini tercih etmiştir¹⁹². Zaman charterinde yükün taşınacağı gemi, belirli bir süre için belirli bir hat veya bölgede kullanılmak için tasarruf yetkisini haiz donatan veya gemi işletme müteahhidi tarafından sözleşmenin karşı tarafına (*charterer*¹⁹³) tahsis etmeyi ve geminin kontrol yetkisini devretmeyi üstlenir ve ödenecek tahsis ücreti, tahsis olunan süreye dayalı olarak belirlenir¹⁹⁴. Bu bağlamda tahsis edenin, geminin “*ticarî yönetimini*” muayyen süre zarfında belirlenen veyahut da belirlenecek ücret mukabilinde tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşme olması nedeniyle navlun değil; “*tahsis ücreti*” söz konusudur.

2.7.1. Yolculuk charteri sözleşmesi

2.7.1.1. Kavram olarak

E-TTK'nin deniz hukuku düzenlemeleri döneminde charter sözleşmelerinin ayırım ve kategorizasyonu tam anlamıyla yapılmamıştı. Bu dönemde, ayrıntılı olarak düzenlenen tek charter sözleşmesi tipi, yolculuk charteri idi. Yolculuk charteri dışındaki charter türlerine ayrıntılı olarak yer verilmemişti. Salt gemi kiralama sözleşmeleri genel olarak TBK'nin kira hükümlerine tâbi tutulurken, zaman charterinin hukukî statüsü deniz hukukçuları

¹⁹⁰ ÖNDER, Salih: “*Gemi Kira Sözleşmesi*”, T.C. Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Deniz Hukuku Anabilim Dalı Doktora Tezi, Ankara 2016, s. 70-71; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 372. AYBAY / AYBAY / AYBAY / AYBAY, s. 585; TEKİN, s. 45.

¹⁹¹ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 141; ÜLGENER, M. Fehmi: “*Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Charteri Sözleşmesi*”, İÜHFM, C:65, S: 2, sa. 353-370, s. 353-354-355, 2007, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9067/113096> (ET: 09/09/2024)

¹⁹² ŞEKER, s. 14; TEKİN, s. 47.

¹⁹³ ÇAĞA / KENDER, s. 8.

¹⁹⁴ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 371; MURAN, Hakan: “*Zaman Charteri Sözleşmesinde Chartererin Yükümlülükleri*”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2008, s. 46-47; İZVEREN / FRANCO / ÇALIK, s. 167.

arasında tartışmalı bir konu olarak kalmıştı¹⁹⁵. Ancak, kanun koyucu TTK ile deniz hukuku kuralları açısından charter sözleşmeleri bakımından daha teferruatlı ve muğlak alanları bulunmayan düzenlemeler getirilmiştir. Yeni düzenleme, yolculuk charterini navlun sözleşmeleri altında değerlendirirken, zaman charteri ve gemi kiralama sözleşmelerini Fransız Hukukundan kaynak olarak ayrı kategorilerde ele almıştır. Bu nedenle, zaman charteri ve gemi kiralama sözleşmeleri için navlun sözleşmeleri hükümleri doğrudan uygulanamaz hâle gelmiştir¹⁹⁶. Türk Hukuku'nda yer alan charter sözleşmesi, uluslararası hukukta Anglo-Sakson hukuk sistemindeki “*charter contract veya charter party*” terimleriyle aynı kavramı karşılamaktadır. Ancak, Anglo-Sakson hukukunda, Türk hukukundaki charter sözleşmesi niteliğine sahip olmayan anlaşmalar bile “*charter*” kelimesiyle adlandırılmaktadır¹⁹⁷. Örneğin, “*bareboat charter*” ve “*charter with demise*” gibi sözleşmelerde “*charter*” terimi kullanılmasına rağmen, bu sözleşmeler Türk hukukunda gemi kira sözleşmelerine tekabül eder¹⁹⁸.

Charter sözleşmesi; sözleşme ile taşıtana belirli bir geminin kısmen veya tamamen tahsis edilerek deniz yoluyla yükün taşınması taahhüt edilen sözleşme şeklinde tanımlanır¹⁹⁹. Zaman charteri sözleşmesi; tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticarî yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşmedir. Zaman charterinde, navlun değil; TTK'nin 1136'ncı maddesi uyarınca “*tahsis ücreti*” söz konusudur. Yolculuk charteri sözleşmesinde; taşıyan, kararlaştırılan navlun mukabilinde, gemiyi tümüyle veya bir kısmıyla veyahut da muayyen bir yerini taşıtana tahsis edip yükün naklini tekeffül eder. Buna göre charter sözleşmelerinin farklılık gösteren ve ayırt edici niteliği, esaslı unsuru tahsis taahhüdüdür²⁰⁰. Nitekim charter sözleşmesi taşımanın yanı sıra bir tahsis taahhüdünü de içerir. Tahsis şartı, charter sözleşmesinin temel

¹⁹⁵ ÇALIK, Ahmet: “Charter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Yeni Sorunlar”, MÜHF-HAD, C: 18, S: 2, sa. 443-450, 2012, s. 443-444.

<https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/48277/615910> (ET: 09/09/2024)

¹⁹⁶ TTK Madde Gerekçeleri, madde 1131 ve 1237; ÇALIK, s. 443-444.

¹⁹⁷ TEKİN, s. 39; ÜLGENER, M. Fehmi: “Charter Sözleşmeleri-I”, 2. Baskı, Der Yayınları, İstanbul, 2017, s. 146-150.

¹⁹⁸ TEKİN, s. 39; ÜLGENER, Charter Sözleşmesi, s. 146-150.

¹⁹⁹ ÇELİKBAŞ, s. 200; ŞEKER, s. 19; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 139.

²⁰⁰ Nitekim TTK'nin 1138'inci maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde, “*taşıyanın, yolculuk charteri sözleşmesi kapsamında, navlun karşılığında geminin tamamını, bir kısmını veya belirli bir bölümünü taşıtana tahsis ederek denizde taşıma işini üstleneceği*” belirtilmiştir. Ayrıca, 1131'inci maddesinin birinci fıkrasında, “*zaman charteri sözleşmesinin, donatılmış bir geminin ticarî yönetimini belirli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis edilen kişiye bırakmayı taahhüt ettiği*” düzenlenmiştir. Bu hükümlerle kanun koyucu, durumu açıkça ve net bir şekilde ifade etmektedir.

ve belirleyici unsur olarak kabul edilir²⁰¹. Yolculuk çarteri sözleşmesinde, zaman çarteri sözleşmesinden farklı olarak, geminin ticarî yönetimi değil; geminin bütünü, bir cüz'ü yahut muayyen bir mahalli taşıtana tahsis olunmaktadır. Ayrıca yolculuk çarterinde gemi tamamen hem teknik bakımdan hem de ticarî bakımdan donatan veya gemi işletme müteahhiti yönetiminde iken; zaman çarterinde, geminin teknik yönetimi gemi sahibi üzerinde kalıp, ticarî yönetim, çarter parti koşulları içerisinde tahsis olunana geçmektedir. Bu nedenle yolculuk çarter sözleşmelerinde, kırkambar sözleşmelerinin aksine yük ferdileştirilmeyip yükün taşınacağı geminin tamamı veya bir cüz'ü yahut muayyen bir mahalli taşıtana tahsis olunarak ferdileştirilir. Bu nedenle taşıyan yükün taşıma ediminin nasıl ve hangi gemi aracılığıyla yerine getirileceği ve eşyanın gemi içindeki konumuyla ilgili bilgileri de açıklar ve taahhüt eder²⁰².

Yolculuk çarter sözleşmelerinde; sözleşmesinin türü, taşıtanın taşınan yükler için taşıma taahhüdü için tahsis edilen geminin hacmine bağlı olarak *-geminin belirli bir yerinin kısmen veya tamamının-* yapılan tam çarter ve kısmî çarter sözleşmeleri olarak tasnif edilir²⁰³.

Kısaca, belirli bir veya birkaç yolculuk için geminin tamamının veya bir kısmının ya da belli bir yerinin taşıtana tahsis edildiği sözleşme türü olan yolculuk çarteri sözleşmeleri, TTK'nin 1138'inci maddenin birinci fıkrasının (a) bendinde düzenlenmiştir. Kanun koyucu, yolculuk çarteri sözleşmelerini, taşıyanın navlun karşılığında geminin tamamını, bir kısmını veya belirli bir yerini taşıtana tahsis ederek deniz yolu ile eşya taşımayı üstlendiği bir sözleşme türü olarak tanımlamıştır²⁰⁴. Kanunî tanımdan hareketle yolculuk çarteri sözleşmelerinde geminin tahsisi öne çıkmakta olup, geminin tamamı yahut muayyen bir mevkii bir veya daha fazla sefer için taşıtana tahsis edilerek yük taşınır. Bu tahsisle, yük tam veya kısmî çarter olarak taşınır²⁰⁵. Verilecek navlun bedeli, gerçekleştirilecek sefer ya da seferlere bağlı olarak taşınacak yükün miktarına göre hesaplanır²⁰⁶. Yolculuk çarteri sözleşmelerinde, yapılması öngörülen seyahatler evvelce

²⁰¹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 369; ÇAĞA / KENDER, s. 8; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 139; İZVEREN / FRANCO / ÇALIK, s. 166. AYBAY, Atilla / AYBAY, Aydın / AYBAY, Gündüz / AYBAY, Rona: “Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku”, Aybay Yayınları, İstanbul, 1998, s. 586.

²⁰² ÜLGENER, Çarter Sözleşmesi, s. 31; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 139; ÇAĞA / KENDER, s. 7-8; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 333; TEKİN, s. 40-41.

²⁰³ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 369; TEKİN, s. 40; ŞEKER, s. 20.

²⁰⁴ TTK m. 1138/1-a.

²⁰⁵ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 140-141; ÜLGENER, Çarter I, s. 30-31; TEKİL, Navlun Mukaveleleri, s. 32; İZVEREN / FRANCO / ÇALIK, s. 167; TEKİN, s. 41.

²⁰⁶ ÜLGENER, Çarter I, s. 30-31, ŞEKER, s. 21.

tain edildiğinden navlun, belirlenen seyahatlerin harcama ve giderlerine göre belirlenir. Yolculuğun gecikmesi veya ortaya çıkan ek maliyetler taşıyan tarafından karşılanır²⁰⁷. Taşıyanın navlun alabilmesi için yükü belirlenen limanda teslim etmesi gerekir. Navlun ödeme zamanı ve yöntemi ise tarafların serbestçe belirleyeceği bir husustur²⁰⁸.

Uygulamada, genellikle tek bir yolculuk için akdedilen yolculuk charteri sözleşmeleri, en köklü charter sözleşmesi türü olarak bilinir. Ancak, bu tür sözleşmeler gidiş-dönüş veya safra ile gidip eşya ile dönmek için birden fazla kez akdedilebilir; yani hem yükü taşıyıp geri dönmek hem de birkaç kez eşya taşımak amacıyla düzenlenebilir²⁰⁹. Taşıyanın, belirli bir navlun karşılığında, taşıtanın yüklerini, taşımanın yapıldığı geminin tamamına tahsis ederek taşımayı taahhüt ettiği sözleşmeler, tam charter sözleşmesi olarak adlandırılır²¹⁰. Buna karşın, taşıyanın belirli bir navlun karşılığında, taşıtanın yüklerini, geminin taşıma kapasitesinin belirli bir miktarını tahsis ederek taşımayı taahhüt ettiği sözleşmeler ise kısmî charter sözleşmesi olarak nitelendirilir. Hem e-TTK hem de TTK çerçevesinde, navlun sözleşmeleri kapsamında yolculuk charteri sözleşmelerinin temel alındığına dair öğretide genel bir görüş birliği bulunmaktadır²¹¹.

Yolculuk charteri sözleşmesinde, zaman charteri sözleşmesinin aksine taşıtanın geminin seferlerini planlama ve yönetme yetkisi yoktur. Taşıtan, geminin ticarî yönetimi hakkında kaptana talimat veremez ve yük işlemlerini talep edemez.²¹² Zira yolculuk charterinde gemi tamamen hem teknik bakımdan hem de ticarî bakımdan gemi sahibinin yönetiminde iken; zaman charterinde, geminin teknik yönetimi gemi sahibi üzerinde kalıp, ticarî yönetim, charter parti koşulları içerisinde tahsis olunana geçmektedir. TTK'nin 1141'inci maddesi uyarınca taşıyan, gemiyi belirlenen zamanda ve yerde hazır ve sefere uygun bir şekilde tutmalıdır. Ayrıca, aynı kanunun 1150'nci maddesinin birinci fıkrası taşıyanın, taşıtanın rızası olmadan yükü başka bir gemiye yükleyemeyeceğini, aksi takdirde doğacak zararlardan sorumlu olacağını hükme bağlamaktadır. Ancak bu durum 1150'nci maddenin ikinci fıkrası gereğince tehlike vuku bulunduğunda ve seyahatin başlamasının akabinde gerçekleştirilecek aktarmalarda uygulama alanı bulmayacaktır. Yolculuk charteri

²⁰⁷ TEKİN, 43; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 391.

²⁰⁸ TEKİN, s. 42; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 391.

²⁰⁹ Örneğin İzmir Liman'ından Mersin Limanı'na tek seferde şeker kamışı taşınması amacıyla geminin kısmen veya tamamının tutulmasıdır. Bkz.: BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 292.

²¹⁰ TÜRKEN, s. 51; KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 158; ÇAĞA / KENDER, s. 7; AKINCI, s. 16; KANER, s. 8; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 371; ÖZGENÇ, s. 37; ERGUVAN, s. 31; AYBAY / AYBAY / AYBAY / AYBAY, s. 583; TEKİN, s. 44; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 293.

²¹¹ ŞEKER, 21; TEKİN, s. 41.

²¹² SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 390.

sözleşmesinde, geminin teknik ve ticarî sorumluluğu taşıyıcıya aittir²¹³. Yapılacak seferler charter sözleşmesinde açıkça ve kesin olarak belirtilir. Taşıtan, bu seferlerin dışında bir değişiklik yapılmasını veya sözleşmede belirtilen limanlar dışında başka limanlara uğranmasını talep etme hakkına sahip değildir. Ancak, taşıtan bu tür taleplerde bulunabilir; bu durumda talepler ancak taşıyan tarafından kabul edilirse yerine getirilebilir. Hukukî olarak, böyle bir durumda tarafların mutabakatı üzerine sözleşmenin değiştirildiği kabul edilir²¹⁴. Bu sözleşme ile taraflarca şayet TTK'nin 1140 ve 1151'inci maddesine göre ayrıca düzenleme yapılmamış ise taşıma taahhüdü kamaralar hariç tutulmuş sayılacağından taşıtanın izni olmaksızın yük kamalarda yükletilemez ve güvertede taşınmaz.²¹⁵

Yolculuk charteri sözleşmeleri, uygulama alanında çeşitli biçimlere ve karma bir diğer söyleyiş ile melez modellere sahiptir²¹⁶. Bu sözleşmeler, geminin belirli bir yolculuk süresini kapsadığı durumları içerirken, aynı zamanda geminin mürekkep/karışık yolculuklarını kapsayan ve taşıma miktarını belirleyen sözleşme türlerini de kapsar. Öğretide de yolculuk charteri sözleşmelerinin çeşitli şekillerde alt sözleşme türlerine ayrıldığı görülmektedir²¹⁷. Bu alt sözleşme türleri arasında en yaygın olarak karşılaşılanlar; “*Tam Yolculuk Charteri Sözleşmeleri*”, “*Kısmî Yolculuk Charteri Sözleşmeleri*”, “*Mürekkep Yolculuk Sözleşmeleri*” ve “*Miktar Sözleşmeleri*” olarak sıralanabilir. Bu çeşitlilik, yolculuk charteri sözleşmelerinin çeşitli ihtiyaç ve koşullara göre uyarlanabilirliğini ve esnekliğini ortaya koymaktadır²¹⁸.

Mürekkep yolculuk sözleşmesi; taşıyanın taraflarca öngörülen ve kararlaştırılan navlun mukabilinde gemiyi bir yahut birkaç sefere mahsus taşıtana tahsis ettiği bir sözleşme türüdür. Bu sözleşme, bir veya birkaç yolculuk için yapılan taşımacılık işlemlerini kapsar ve temel amacı, eşyanın belirlenen rotalarda ve sürelerde taşınmasını sağlamaktır²¹⁹. TTK'de mürekkep yolculuk charteri sözleşmesi açıkça tanımlanmamış olmakla birlikte “*birden fazla yolculuk*” veya “*birden çok yolculuk*” ifadeleriyle mezkûr sözleşme türünün mevcudiyeti kabul edilmiştir. Mezkûr sözleşme türü, çift yönlü

²¹³ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 390; TEKİN, s. 42; ŞEKER, s. 21; ÖNDER, s. 111; ÜLGENER, Charter I, s. 29; TÜRKEN, s. 51.

²¹⁴ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 391; TEKİN, s. 42; ŞEKER, 21.

²¹⁵ TTK'nin 1140 ve 1151'inci maddeleri uyarınca geminin bütünü taşıtana tahsis edildiğinde, kamaralar bu tahsisin dışında kabul edilir; ancak, taşıtanın onayı olmadan bu alanlara yük taşınmaz. Ayrıca, taşıyanın yükü güvertede veya küpeşteye asarak taşınması yasaktır; TEKİN, s. 44.

²¹⁶ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 392.

²¹⁷ Alt türü olmadığı görüşüne dair bkz. SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 392.

²¹⁸ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 392-393-394; TEKİN, s. 43.

²¹⁹ ÖZGENÇ, s. 90; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 392; ŞEKER, s. 22.

seferlerini veya birden fazla seferi içerebilir; ayrıca mekik (*shuttle*) servisi gibi aynı limanlar arasında yapılacak taşımalara da uygulanabilir²²⁰.

Miktar sözleşmesi; muayyen bir hacim temelinde belirlenen navlun bedeli mukabilinde yükün, muayyen bir müddet zarfında birden çok gemi kullanılarak taşınmasını öngören bir sözleşme türüdür. Bu sözleşme, taşımanın hacmi üzerinden hesaplanan navlun ücreti karşılığında birden fazla geminin kullanılmasını öngörür²²¹. Sözleşmede taşınacak yükün belirli bir toplam miktarı veya tonajı önceden saptanır ve navlun bu yük miktarı üzerinden hesaplanır. Sefer charteri sözleşmesinin türü olarak kabul edilmesi hasebiyle miktar sözleşmesinde, geminin teknik ve ticarî idaresi taşıyıcıya bırakılmıştır²²².

2.7.1.2. Türleri

2.7.1.2.1. Tam charter sözleşmesi

Uygulamada en sık rastlanan sözleşme türü olan tam charter sözleşmesi, aslında bir yolculuk charteri olarak nitelendirilir. Bu sözleşme, taşıyanın belirli bir navlun karşılığında, taşıtanın yüklerini geminin tamamına tahsis ederek taşıma taahhüdünde bulunduğu bir sözleşme olarak tanımlanır²²³. TTK'nin 1140'ıncı ve 1151'inci maddelerinde düzenlenen kamara ve güvertede taşınacak eşyaya ilişkin hükümler uyarınca, taraflarca aksine bir hüküm belirtilmedikçe, taşıma taahhüdünün kamaraları kapsamadığı kabul edilir. Bu nedenle, taşıtanın izni olmaksızın yük, kamalara yerleştirilemez ve güvertede taşınamaz²²⁴.

²²⁰ ŞEKER, s.22.

²²¹ ÜLGNER, Çarter I, s. 68; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 393.

²²² SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 393-394; ŞEKER, s. 22

²²³ TÜRKEN, s. 51; KENDER Rayegan / ÇETİNGİL Ergon / YAZICIOĞLU Emine: “Deniz Ticareti Hukuku-Temel Bilgiler I”, gg. 14. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2014 (Tıpkı basım 2016), s. 158; ÇAĞA / KENDER, s. 7; AKINCI, s. 16; KANER, s. 8; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 371; ÖZGENÇ, s. 37; ERGUVA, s. 31; AYBAY / AYBAY / AYBAY / AYBAY, s. 583; TEKİN, s. 44.

²²⁴ TTK'nin 1140 ve 1151'inci maddeleri uyarınca geminin bütünü taşıtana tahsis edildiğinde, kamaralar bu tahsisin dışında kabul edilir; ancak, taşıtanın onayı olmadan bu alanlara yük taşınamaz. Ayrıca, taşıyanın yükü güvertede veya küpeşteye asarak taşıması yasaktır; TEKİN, s. 44.

2.7.1.2.2. Kısımlı charter sözleşmesi

Öğretide genellikle bir yolculuk charteri niteliğinde değerlendirilen ve kısmi yolculuk charteri sözleşmesi olarak da bilinen²²⁵ kısmi charter sözleşmesi; ; taşıyanın muayyen bir navlun bedeli mukabilinde, taşıtanın yüklerini geminin taşıma kapasitesinin muayyen bir cüz'ünü tahsis etmek suretiyle taşıma taahhüdünde bulunduğu bir sözleşme olarak tanımlanır²²⁶. Bu bağlamda, geminin tahsis edilen kısmı, örneğin ambarlarının 2, 8 ve 10 numaralı olanları ya da geminin taşıma kapasitesinin belirli bir yüzdesi gibi ölçütlerle ifade edilebilir²²⁷.

Uygulamada, geçmişte gemilerin küçük olması nedeniyle tam charter sözleşmeleri yaygınken, gemi tonajlarının artmasıyla kısmi charter sözleşmeleri daha fazla tercih edilmeye başlanmıştır. Ancak, büyük taşıma komisyoncularının ortaya çıkması, tam charter sözleşmelerinin yeniden popüler hâle gelmesine neden olmuştur²²⁸.

2.7.2. Kırkambar sözleşmesi

Kırkambar sözleşmesi, Türk hukuk tarihinde ilk kez, e-TTK'nin 1097'nci maddesinde yer almıştır. Bu düzenleme, daha sonra yürürlüğe giren TTK'nin 1138'inci maddesi kapsamında da korunmuş ve geliştirilmiş, "*Deniz Ticareti Sözleşmeleri*" başlığı altında diğer navlun sözleşmeleriyle birlikte yer almıştır. Kırkambar sözleşmesi, navlun sözleşmeleri arasında yer almakla beraber, öğretide genellikle tanımı üzerinde durulmamış, çeşitli yazarlarca farklı şekillerde tanımlanmıştır²²⁹. Kelime anlamı olarak kırkambar, çeşitli türden eşyaların bir arada bulunduğu yer ya da kap olarak ifade edilir²³⁰.

Kırkambar sözleşmesi; taşıyanın bir navlun karşılığında, ferdan belirli bir yükün, gemi vasıtasıyla, ayırt edilmiş yükler ile bir arada deniz yoluyla taşınmasını taahhüt ettiği

²²⁵ TEKİN, s. 44; Bkz.: KAYIHAN, s. 160.

²²⁶ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 370; ÇAĞA / KENDER, s. 7; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 139-140; KAYIHAN, s. 161.

²²⁷ KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 159; KARA, s. 186; İZVEREN / FRANCO / ÇALIK, s. 167; AYBAY / AYBAY / AYBAY / AYBAY, s. 583; TEKİN, s. 583; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 140; AKINCI, s. 13; ÖZGENÇ, s. 37.

²²⁸ TÜRKEN, s. 52.

²²⁹ CUMALIOĞLU, Kırkambar Sözleşmesi, s. 11-12.

²³⁰ www.tdk.gov.tr (ET: 09/09/2024)

bir sözleşme olarak tanımlanabilir²³¹. Ayrıca yük sahibi taşıtanın, malını denizaşırı bir bölgeye göndermek istediği durumlarda kullanılan, taşıyanın belirli bir navlun mukabilinde “*ayırt edilmiş eşyayı*” denizde taşımayı üstlendiği bir sözleşme türüdür²³². Bu sözleşme kapsamında, ferdin belirlenmesi gereken unsur taşınacak eşyadır; geminin ferdin belirlenmesi ise zorunlu değildir²³³. Nitekim kanun koyucu TTK’nin 1138’inci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde taşıyanın sözleşmede kararlaştırılan “*ayırt edilmiş eşyayı*” taşımayı taahhüt ettiğini ifade ederek açıklık getirmiştir²³⁴.

Sözleşmenin konusu yükün taşınacağı vasıta olmayıp taşınacak yükür.²³⁵ Bu nedenle taşıma sırasında gemi taşıtana bireyselleştirilmemekte ve tamamen veya kısmen de olsa taşıtana tahsis edilmemektedir²³⁶. Taşıyan, taşıtanın eşyasını deniz yoluyla taşımayı üstlendiğinde, bu taşıma işlemini hangi gemiyle ve ne şekilde gerçekleştireceği ya da yükün gemide hangi bölümde yerleştirileceği konusunda taşıtana bilgi vermek zorunda değildir²³⁷. Bununla birlikte, taşıyan, yükün gemi içinde en uygun biçimde korunmasını sağlamak ve ona gereken özeni göstermekle mükelleftir²³⁸. Kırkambar sözleşmesinde taşımanın gerçekleştirileceği geminin ismen belirlenmesi zorunlu olmamakla birlikte, geminin ismi belirlenmiş olsa dâhi, taşıma taahhüdü başka herhangi bir gemi ile yerine getirilebileceği taşıyanlar tarafından saklı tutulur²³⁹.

²³¹ CUMALİOĞLU, Kırkambar Sözleşmesi, s. 12; TEKİN, s. 38; AYBAY / AYBAY / AYBAY / AYBAY, s. 581.

²³² ÖZGENÇ, s. 36; CUMALİOĞLU, Kırkambar Sözleşmesi, s. 17; ŞEKER, s. 19.

²³³ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 367; TEKİN, s. 37; CUMALİOĞLU, Kırkambar Sözleşmesi, s. 12; ŞEKER, s. 19.

²³⁴ Bahsi geçen madde hükmünde yer alan “*ayırt edilmiş eşya*” ifadesi e-TTK’nin 1016’ncı maddesinde mevcut olan “*parça mal olan muayyen eşya*” ifadesi yerine tercih edilmiştir. “*ayırt edilmiş eşya*” hükmünden ferdin belirlenmiş eşyayı kapsayacak biçimde sözleşme kapsamında taşınması belirlenmiş eşya olarak anlamak gerekir. Taşınacak yükün cins ve miktar olarak tespit edilmesi kafidir. YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 334; TEKİN, s. 38; ÇAĞA / KENDER, s. 9.

²³⁵ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 140; AKINCI, s. 13; KARA, s. 187; KANER, s. 10; ÖZGENÇ, s. 36; CUMALİOĞLU, Kırkambar Sözleşmesi, s. 60.

²³⁶ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 140; AKINCI, s. 13.

²³⁷ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 368; ŞEKER, s. 19; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 334.

²³⁸ OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 20; ŞEKER, s. 19; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 367; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 334.

²³⁹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 368; TEKİN, s. 39; ŞEKER, s. 19.

3. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNA İLİŞKİN ULUSLARARASI VE ULUSAL DÜZENLEMELER

3.1. Genel Olarak

Navlun sözleşmesinde; taşıyan, aslî olarak sözleşmeye konu yükün gemi ile deniz yoluyla taşınmasını ve varma limanında teslim edilmesini sağlama yükümlülüğü altındadır. Bu kapsamda taşıyanın, eşyanın yükletenden teslim alındığı şekilde alıcısına teslim edilmesini sağlamakla yükümlü olduğu kabul edilmektedir. Bu sebeple, taşıyan, navlun sözleşmesinin yerine getirilmesi sırasında, eşyanın zıyayı, hasarı veya gecikmesinden kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulmaktadır²⁴⁰. Bu bağlamda, taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluğu, sözleşmenin yerine getirilmesinde özen gösterme, taşınan yüke özen gösterme ve sözleşmenin belirlenen sürede yerine getirilmesi yükümlülüklerini içermektedir²⁴¹.

3.2. Taşıyanın Sorumluluğuna Dair Uluslararası Düzenlemeler

19'uncu yüzyıldan itibaren gemi hacimlerinin artmasıyla birlikte küresel ticaret faaliyetleri hızla genişlemiştir. Devasa gemilerin büyük miktarlardaki ticarî malları dünya genelinde taşımaya başlaması, deniz aşırı uzak mesafeli satışların yaygınlaşmasına yol açmıştır. Bununla birlikte, taşınan yük miktarının ve ekonomik değerinin artması, deniz taşımacılığındaki riskleri de artırmıştır²⁴². Deniz ticaretinin uluslararası niteliği, taşıyıcıların sorumluluğuna ilişkin tutarlı kuralların oluşturulmasını, yeknesak kurallar hâline getirilmesini gerektirmiştir. Zira sözleşme kurulurken daha güçlü konumda olan taşıyıcılar, navlun sözleşmesinden doğan sorumluluklarını sınırlayan veya ortadan kaldıran koşulları ısrarla talep etmekteydi²⁴³. Nitekim charter parti ve koniementolara şerh düşülen sorumsuzluk klostarı nedeniyle yük zararlarını karşılatmaları hemen hemen mümkün olmayan yükle ilgililer, ilk kez Amerika Birleşik Devletleri'nde de facto duruma itiraz

²⁴⁰ TOPSOY, Fevzi: “Deniz Ticareti Hukuku- I” 1. Baskı, Legal Kitabevi, İstanbul, 2020, s. 395.

²⁴¹ YETİŞ-ŞAMLI, Kübra: “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik”, İÜHF, C: 71, S: 3, sa. 479-496, 2014, s. 479. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/97847> (ET: 09/09/2024)

²⁴² KAYIHAN, s. 189; KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 203; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 7-8.

²⁴³ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 175; KAYIHAN, s. 189; KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 203; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 7-8; TOPSOY, Deniz Ticareti, s. 395-396.

ederek son vermek amacıyla, 1893 yılında “*Harter Act*”²⁴⁴ ile taşıyanın sorumluluğuna dair düzenlemeler getirmiştir²⁴⁵. Harter Act’e göre taşıyan ticarî kusurdan kaynaklanan zararlardan mesul olur. Netice itibarıyla geminin yola, yüke ve denize uygun hâle getirilmesi ve yüke korunmasına yönelik özen borcunun yerine getirilmesi zorunlu tutulmuş, bu yükümlülükleri ihlal eden her türlü sorumsuzluk kaydı geçersiz kılınmıştır²⁴⁶. Harter Act taşıyanın sorumluluğunu kısıtlayıcı hükümlerle belirlemiş ve sorumsuzluk kayıtlarını sınırlandırmıştır²⁴⁷. Harter Act kendinden sonra gelen uluslararası metinlere kaynak olmuş, dolaylı olarak ulusal hukukumuzda ışık tutan metinlerden biri olmuştur.

Günümüzde taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler getiren sözleşmeler kısaca; 1924 tarihli Lahey Kuralları, 1978 tarihli Hamburg Kuralları ve 2008 tarihli Rotterdam Kuralları olmak üzere üç ana uluslararası sözleşme vardır.

Hukukumuzda, Alman Ticaret Kanunu’nun iktibas ve 1956 yılında e-TTK’ye eklenmesiyle 1924 tarihli Lahey Kuralları’nın hükümleri kabul edilmiştir. Ayrıca, Türkiye bu sözleşmeye 22 Şubat 1955’te katılmıştır²⁴⁸. 1924 tarihli Lahey Kuralları’na taraf olan Türkiye, 1968 ve 1979 ile değişik Lahey-Visby ve 1978 tarihli Hamburg kurallarına taraf değildir²⁴⁹. TTK’nin sistematik düzeninde kanunun gerekçeleri doğrultusunda, TTK’de taşıyanın sorumluluğunu belirleyen ile belirlemeyen durumlar ayrı hükümlerle ele alınmıştır. Bu düzenleme, Lahey kurallarıyla benzerlik göstermektedir. Bu farklılığa ek olarak, e-TTK’deki düzenlemenin aksine, taşıyanın sorumluluğuna sebep olan durumlar

²⁴⁴ Harter Act adı verilen yasa, Amerika Birleşik Devletleri’nde kabul edilmiş olup, gemi sahiplerinin yük sahiplerine karşı sorumluluklarını belirleyen ve bu sorumlulukları sınırlandıran bir düzenlemedir. Bu yasa kapsamında, gemi sahiplerinin gemilerini denize elverişli hâlde tutmaları ve gemide yeterli mürettebat bulundurmaları gerekmektedir. Yasanın amacı, gemi sahiplerinin denizcilik yeteneklerini kullanmalarına rağmen yükün zarar görmesi veya kaybolması durumunda, yük sahiplerine karşı sorumlu tutulmalarını engellemektir. **Harter Act**’in Türkiye’de doğrudan uygulanması mümkün olmamakla birlikte, deniz taşımacılığına ilişkin yerel düzenlemelerin, bu yasa ile uyumlu olduğu ifade edilebilir.

²⁴⁵ **KAYIHAN**, s. 189; **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU**, s. 203. **EVANS**, I.L.: “*The Harter Act and Its Limitation*”, Michigan Law Review, V: 8, No 8, page, 637-655, 1910. <https://www.jstor.org/stable/1274905?seq=1> (ET: 09/09/2024)

²⁴⁶ **KAYIHAN**, s. 189. **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU**, s. 203. **GREEN**, Frederick: “*The Harter Act*”, Harvard Law Review, V: 16, No 3, page, 157-177, pg. 157-157-159 1903. https://www.jstor.org/stable/1322852?searchText=&searchUri=&ab_segments=&searchKey=&refreqid=fastly-default%3A2d22c1af57c2d499750e9977fc7e42f9&seq=2 (ET: 09/09/2024)

²⁴⁷ **KAYIHAN**, s. 189; **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU**, s. 203. **SIEVEKING**, F.: “*The Harter Act and Bills of Lading Legislation*”, The Yale Law Journal, V: 16, No 1, page, 25-39, 1903. https://www.jstor.org/stable/784137?searchText=&searchUri=&ab_segments=&searchKey=&refreqid=fastly-default%3A2d22c1af57c2d499750e9977fc7e42f9&seq=6 (ET: 09/09/2024)

²⁴⁸ RG: T:22/02/1955, S:11085; **TOPSOY**, Deniz Ticareti, 396; **YETİŞ-SAMLI**, Sefere Elverişlilik, s. 479; **YAZICIOĞLU**, HK Sorumluluk, s. 1-2.

²⁴⁹ **TOPSOY**, Deniz Ticareti, 399.

ayrıca hüküm altına alınmıştır²⁵⁰. Mevcut TTK'de taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler, e-TTK'deki sorumluluk hükümleri ile birlikte 1979 tarihli ÖÇH Protokolü ve Lahey-Visby Sözleşmesi temellerine dayanılarak yeniden şekillendirilmiştir. Mezkûr düzenlemeler sayesinde, söz konusu sözleşmeyle eksiksiz bir uyum gerçekleştirilmiştir²⁵¹. Türkiye, 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nı ve 2008 tarihli Rotterdam Kuralları'nı onaylamamış ve taraf olmamıştır. Ancak, Türk mahkemeleri, bu kuralların bazı hükümlerini emsal olarak dikkate almaktadır.

3.2.1. 1924 tarihli Lahey kuralları

1924 tarihli Lahey Kuralları²⁵², taşıyanın sorumluluğunu sınırlamayı amaçlayan ve yalnızca konşimentolarla ilgili kuralları birleştirmek ve yük sahiplerine en temel korumayı sağlamak amacıyla oluşturulan ilk uluslararası sözleşmedir²⁵³. Bu bağlamda, 1924 tarihli Lahey Kuralları, Türk hukukunda iç ve dış taşımalarda farklı etkilere sahiptir. İç taşımalarda TTK hükümleri geçerli iken, dış taşımalarda uygun koşullar sağlandığında 1924 tarihli Lahey Kuralları doğrudan uygulanır²⁵⁴.

Sözleşmede, taşıyanın sorumluluğu, yalnızca gemi adamlarının kusurundan kaynaklanan ve yüke verilen zararı içeren “*kusur sorumluluğu*” olarak kabul edilmiştir. Bununla birlikte, taşıyan, geminin sevk ve idaresiyle ilgili ihmallerden doğan eşya zararlarından sorumlu tutulmamaktadır²⁵⁵. Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin kurallar ise nispi emredici niteliktedir. Taşıyan veya adamlarının kusuru nedeniyle eşyada meydana gelen zararlardan taşıyanı muaf tutan ya da sorumluluğunu sözleşmede belirtilenden farklı şekilde azaltan tüm şartlar geçersiz sayılmakla birlikte²⁵⁶, taşıyanın sorumluluğu koli veya

²⁵⁰ ŞEKER, s. 28; TÜRKEN, s. 59; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 8-9.

²⁵¹ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 176.

²⁵² Bir diğer adı ile 1924 Tarihli Konşimentoya Dair Brüksel (Lahey) Sözleşmesi / 1924 Tarihli Konşimentoya Mütalâk Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme / Brussels Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Landings.

²⁵³ ATEŞ, Ebru: “1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006, s. 70; TOPSOY, Deniz Ticareti, 396; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 387.

²⁵⁴ ATEŞ, La Haye Sözleşmesi, s. 71.

²⁵⁵ TOPSOY, Deniz Ticareti, 396; YETİŞ-ŞAMLI, Sefere Elverişlilik, s. 493; Sözleşme m. 4/2. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8937.pdf> (ET: 09/09/2024)

²⁵⁶ TOPSOY, Deniz Ticareti, 396.; Sözleşme m. 3/8. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8937.pdf> (ET: 09/09/2024)

ünite başına sınırlandırılmıştır²⁵⁷. Sözleşmenin pratikte uygulanabilirliği açısından, konşimentonun, sözleşmeye taraf belirli bir devlette düzenlenmesi gerekmektedir²⁵⁸.

Lahey Kuralları'nın yürürlüğe girmesiyle birlikte ve sonraki yıllarda, özellikle konteyner taşımacılığındaki eksiklikler, kısa ihbar süreleri ve taşıyanın sınırlı sorumluluğunun enflasyonla karşısında değer kaybetmesi gibi sebepler, sözleşmede değişikliklerin yapılmasını zorunlu hâle getirmiştir²⁵⁹.

3.2.2. 1968 tarihli Lahey-Visby kuralları

Lahey Kuralları'ndaki eksiklikler ve yapılan eleştiriler sonucunda, Comité Maritime International (CMI) tarafından Lahey Kuralları'nın değişen ihtiyaçlara yanıt verebilmesi amacıyla yapılmış ve bu çalışmaların neticesinde yeni düzenlemeler kabul edilmiştir. Söz konusu protokol ile 1924 tarihli Lahey Kuralları'nın yenilenmesiyle birlikte, konşimentonun ispat kuvveti, zamanaşımı ve rücu davası gibi yeni konular sözleşmede yer almıştır²⁶⁰. Protokol 23 Haziran 1977 tarihinde yürürlüğü girmiştir²⁶¹. Ancak, Türkiye mezkûr protokolde imzacı olarak yer almadığı gibi, TTK'nin yürürlüğe girmesinden evvel hükümlerini ulusal hukuka iktibas edilmemiştir. Ayrıca, Lahey Kuralları'na taraf olan bütün ülkelerce bu protokol onaylanmamıştır²⁶².

1924 tarihli Lahey Kuralları ve 1968 tarihli Lahey-Visby Kuralları'nda²⁶³, geminin yolculuk başlangıcında sefere elverişli hâlde bulundurma yükümlülüğü ayrıca düzenlenmiştir. Taşıyanın, geminin elverişsizliğinden dolayı sorumlu tutulabilmesi için

²⁵⁷ **TOPSOY**, Deniz Ticareti, 396; Sözleşme m. 4/5. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8937.pdf> (ET: 09/09/2024)

²⁵⁸ **TOPSOY**, Deniz Ticareti, 396; **SÜZEL**, Cüneyt: “*Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları-Cilt I*”, 1. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2013, s. 125. Sözleşme m. 10. <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8937.pdf> (ET: 09/09/2024)

²⁵⁹ **TOPSOY**, Deniz Ticareti, 396; **ATEŞ**, La Haye Sözleşmesi, s. 6; **ATAMER / SÜZEL**, s. 124; **YETİŞ-ŞAMLI**, Sorumluluk, s. 9-10; **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 387; **KAYIHAN**, s. 190.

²⁶⁰ **TOPSOY**, Deniz Ticareti, 397.

²⁶¹ **TOPSOY**, Deniz Ticareti, 396; **KAYIHAN**, s. 190; **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 387.

²⁶² **YETİŞ-ŞAMLI**, Sefere Elverişlilik, s. 479; **TOPSOY**, Deniz Ticareti, 396; **KAYIHAN**, s. 190; **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 387.

²⁶³ Bir diğer adı ile; 1968 tarihli Lahey-Visby Kuralları / 1968 tarihli Visby Protokolü ile değiştirilmiş 1924 Brüksel Sözleşmesi / Konişmentoya Mütealîk Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşmenin Değiştirilmesine İlişkin Protokol / Protocol to Amend the International Convention For The Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading. Kısaca Lahey Kuralları.

kusurunun bulunması gerekmektedir. Bu durumda, başlangıçtaki uygun olmama durumundan kaynaklanan sorumluluk, bir kusur sorumluluğunu içermektedir²⁶⁴.

3.2.3. 1978 tarihli Hamburg kuralları

31 Mart 1978 tarihli Hamburg Kuralları²⁶⁵, 1968 tarihli Lahey-Visby prokolü ile değiştirilen 1924 Lahey Kuralları'na yeterli katılım sağlanmaması nedeniyle yeni bir sözleşme ihtiyacı olarak ortaya çıkmıştır. Bu bağlamda, Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Komisyonu (UNCITRAL²⁶⁶) tarafından yapılan çalışmalar sonucunda yeni bir sözleşme oluşturulmuştur²⁶⁷. Hamburg Kuralları 01 Kasım 1992 tarihinde yürürlüğe girmiş olup, 1924 tarihli Lahey ve Lahey-Visby Kuralları'nın aksine yalnızca konişmentolu yük taşımalarına değil, navlun sözleşmeleri çerçevesinde deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerine de uygulanacağı hükme bağlanarak, taşıyanın sorumluluğu Kara Avrupası Hukuku'nun akdî sorumluluk sistemine uygun bir şekilde yeniden düzenlenmiştir²⁶⁸.

Hamburg Kuralları, taşıyanın yükü yükleme limanında teslim etmesinden itibaren, varış limanında teslim edene kadar geçen süreçte, yükte meydana gelecek zıya, hasar veya geç teslim nedeniyle oluşacak zararlardan emredici bir şekilde sorumlu olduğunu düzenlemektedir. Ancak, geminin yolculuğun başlangıcından evvel sefere elverişli hâlde bulundurulması yükümlülüğüne dair spesifik bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu bağlamda, yüke özen gösterme yükümlülüğünün ihlali ya da geminin yolculuk başlangıcında denize, yola veya yüke elverişli olmaması veya sonradan elverişsiz duruma gelmesi sonucu oluşabilecek zararlar açısından aynı yasal düzenlemeler geçerli olacaktır²⁶⁹. Sözleşmede ayrıca güverte yükü ve canlı hayvan taşımalarıyla ilgili özel düzenlemeler getirilmiştir²⁷⁰.

Hamburg Kuralları, Lahey ve Lahey-Visby Kurallarını mülga etmek amacıyla kabul edilmiş olmasına rağmen, taşıyanın sorumluluğunu ağırlaştırması ve teknik kusurdan

²⁶⁴ **YETİŞ-ŞAMLI**, Sefere Elverişlilik, s. 479.

²⁶⁵ Bir diğer adı ile; Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi / The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea. Kısaca Hamburg Kuralları.

²⁶⁶ The United Nations Commission on International Trade Law.

²⁶⁷ **TOPSOY**, Deniz Ticareti, 397.

²⁶⁸ **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 388; **YAZICIOĞLU**, HK Sorumluluk, s. 65; **TOPSOY**, Deniz Ticareti, s. 398.

²⁶⁹ **YETİŞ-ŞAMLI**, Sefere Elverişlilik, s. 479; **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 388; **YAZICIOĞLU**, HK Sorumluluk, s. 7; **TOPSOY**, Deniz Ticareti, s. 398.

²⁷⁰ **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 388; **YAZICIOĞLU**, HK Sorumluluk, s. 7; **TOPSOY**, Deniz Ticareti, s. 398.

sorumsuzluk ilkesini terk etmesi nedeniyle eleştirilmiş ve sözleşmeye beklenen düzeyde katılım sağlanmamıştır²⁷¹.

3.2.4. 1979 tarihli Lahey-Visby kuralları

1968 tarihli Lahey-Visby Kuralları²⁷², hesap biriminde değişiklik yapan bir düzenlemedir. Bu düzenleme kapsamında; taşıyanın, eşyanın zıya veya hasarına ilişkin sorumluluğu, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çek Hakkı (ÖÇH) veya gayri safi ağırlığının her kilogramı için 2 ÖÇH olarak belirlenmiştir²⁷³.

3.2.5. 1992 tarihli Rotterdam kuralları

1978 tarihli Hamburg Kuralları'nın yürürlüğe girmesine rağmen, denizde eşya taşımacılığına ilişkin uluslararası standartları koruma, deniz ticaret sektörünün ihtiyaçlarını karşılama, mevcut düzenlemeleri güncelleme ve çağdaştırma, ayrıca deniz hukukundaki yeni gelişmelere uyum sağlama amacıyla, UNCITRAL ve CMI tarafından hazırlanmıştır²⁷⁴. Rotterdam Kuralları²⁷⁵ 23 Eylül 2009 tarihinde kabul edilip tasdike sunulmuş olmakla birlikte, henüz yürürlüğe girmemiştir²⁷⁶.

Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'na benzer şekilde, Rotterdam Kuralları da taşıyanın gemiyi sefere hazır bulundurma yükümlülüğü düzenlemektedir. Ancak Rotterdam

²⁷¹ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 388; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 7; KARAN, s. 95.

²⁷² Bir diğer adı ile; 1979 tarihli Özel Çekme Hakkı Protokolü ile Değiştirilmiş 1924 Brüksel Sözleşmesi.

Kısaca Lahey-Visby Kuralları.

²⁷³ 1968 tarihli Lahey-Visby ve Özel çekme hakları (SDR) (İngilizce: Special Drawing Rights) protokollerini hakkında bilgi için; ÖRSEL, Sercan: “Deniz yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Yararlandığı Sınırlı Sorumluluk Esası”. <https://blog.lexpera.com.tr/deniz-yoluyla-esya-tasimalarında-tasiyanin-yararlandigi-sinirli-sorumluluk-esasi/> “Özel Çekme Hakları”, https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%96zel_%C3%A7ekme_haklar%C4%B1, (ET: 09/09/2024). ATEŞ, La Haye Sözleşmesi, s. 14; ATAMER / SÜZEL, s. 125; KARAN, Hakan: “Law on International Carriage of Goods”, 3. Baskı, Turhanbookstore, Ankara, 2013, s. 94.

²⁷⁴ YEŞİLOVA-ARAS, Ecehan: “Rotterdam Kuralları'nın ‘Hacim Sözleşmeleri’ne İlişkin Hükümüyle (m. 80) Gelen Sözleşme Özgürlüğü: Yeni bir dönem midir yoksa Lahey kuralları öncesine dönüş müdür?”, İÜHFM, C: 71, S: 1, sa. 1430-1448, s.1433-1434, 2013, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9188/115222> (ET: 09/09/2024)

²⁷⁵ Bir diğer adı ile; 2008 tarihli Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmesi (United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea). Kısaca Rotterdam Kuralları

²⁷⁶ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 386.

Kuralları'nda önemli bir yenilik olarak, bu yükümlülüğün yolculuk boyunca devam eden bir durum olarak ele alındığı görülmektedir²⁷⁷.

3.3. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda Taşıyanın Sorumluluğuna Dair

Düzenlemeler

Hukukumuzda navlun sözleşmesi, taraflar arasında karşılıklı ve uygun irade beyanlarıyla kurulan, karşılıklı yükümlülükler getiren bir anlaşmadır. Taraflardan biri, sözleşmedeki borcunu uygun şekilde yerine getirmez veya hiç yerine getirmezse, kusursuz olduğunu kanıtlamadıkça, bu durumdan doğan zararlardan sorumlu olur²⁷⁸. Sözleşmeden kaynaklanan sorumluluğun varlığından söz edilebilmesi için; taraflardan birinin sözleşmeyi ihlal eden bir fiilde bulunması, bu fiilin hukuka aykırı olması, ihlalin sonucunda bir zararın vuku bulması, fiili ile zarar arasında makul bir nedensellik bağı kurulması ve ihlal eden tarafın kusurlu olması şarttır²⁷⁹. Bu bağlamda, sözleşmeden doğan sorumluluk genellikle borçlunun kusuruna dayanmaktadır²⁸⁰. Kusur sorumluluğu türünde, hukuka aykırı ve kusurlu bir davranışın varlığı aranır; bu durum, olağan sebep sorumluluğu veya tehlike sorumluluğunun aksine bir nitelik taşır²⁸¹.

Navlun sözleşmesi, TTK kapsamında değerlendirilen bir sözleşme türüdür ve bu sözleşmeden doğan sorumluluk TTK'ye tâbidir. Ayrıca, TMK ve TBK ile arasındaki organik bağ dikkate alınarak, TBK'nin akdî sorumluluk hükümlerine de tâbidir. Bununla birlikte, taşıyanın sorumluluğu TTK'nin ilgili hükümleriyle düzenlendiğinden, öncelikle TTK hükümleri uygulanır. TTK yalnızca belirli konuları düzenlemesi sebebiyle, geri kalan sorumluluklar açısından navlun sözleşmesinin eser sözleşmesi niteliği göz önünde bulundurularak TBK'nin 470 ile 486'ncı maddeleri uyarınca eser sözleşmesine ilişkin

²⁷⁷ YETİŞ-ŞAMLI, Sefere Elverişlilik, s. 479.

²⁷⁸ TTK'nin 112'ncim maddesinin birinci fıkrasına göre “*borçlu, borcunu hiç ya da gereği gibi yerine getirmezse ve kusursuz olduğunu ispat edemezse, alacaklının bu durumdan kaynaklanan zararlarını tazmin etmekle yükümlüdür*”; DEMİR, s. 333; ŞEKER, s. 27.

²⁷⁹ TOSUN, Çağdaş: “Haksız Fiilden ve Sözleşmeden Doğan Sorumluluk Çerçevesinde Sebeplerin Yarışması (TBK 60)”, 1. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2021.

²⁸⁰ YAVAŞBAY, Gizem: “Taşıyanın Yanlış Konışmento Düzenlenmesinden Sorumluluğu”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2016, s. 46.

²⁸¹ EREN, Genel Hükümler, sa. 561-901; OĞUZ, Habip: “Sorumluluk Hukukunda Kusur” TAAD, S: 28, sa. 273-286, 2016, s. 286; <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/981939> (ET: 09/09/2024); UYUMAZ, Alper: “Sorumluluk Hukukunda Kusur Kavramı ve Kusurun Tespitine İlişkin Bir Öneri” SDÜHFD, C: 13, S: 1, sa. 503-546, s. 541-542. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/sduhfd/issue/77929/1277798> (ET: 09/09/2024)

sorumluluk hükümleri tatbik edilir²⁸². Eser sözleşmesine ilişkin hükümler yetersiz kaldığında ise TBK'nin genel hükümlerine başvurulacaktır²⁸³. Ayrıca, taşıyan, gerekli koşulların varlığı hâlinde TBK'nin 49 ve 76'ncı maddeleri kapsamında haksız fiil hükümlerine dayanarak da sorumlu tutulabilir²⁸⁴. Bu nedenlerle, taşıyan, navlun sözleşmesi ile yükü teslim aldığı andan itibaren, varma limanına kadar yükü teslim almaya yetkili kişiye yöntemince teslim edene kadar, yükün zıya ve hasara uğramaması ve geç teslim edilmemesi için gerekli tedbirleri almalı ve kusurlu davranmamalıdır. Aksi takdirde, gemi ve mürettebatın navlun sözleşmesinin doğru şekilde yerine getirilmesi için gereken özeni göstermemesi nedeniyle sorumlu tutulacaktır²⁸⁵.

Sonuç olarak, taşıyanın sorumluluğu belirlenirken ilk olarak TTK'nin sorumluluğa ilişkin hükümlerine bakılacak, burada hüküm bulunmaması hâlinde bizce navlun sözleşmesi eser sözleşmesi kapsamına girdiği kabul edilmesi nedeniyle TBK'nin 470 ve 486'ncı maddeleri arasında düzenlenen eser sözleşmesi hükümleri uygulanacak, bu hükümler de yetersiz kaldığı takdirde TBK'nin genel hükümlerine başvurulacaktır.

3.3.1. Genel olarak

Navlun sözleşmesi uyarınca, taşıyan, sözleşme konusu yükü teslim aldığı andan itibaren, varma limanında yükü teslim almakla yetkili kişiye yöntemine uygun şekilde teslim edene kadar geçen süre boyunca yükte meydana gelen zıya ve hasardan sorumludur. Taşıyanın sorumluluğu, eşyanın yükleme limanında gemiye yüklenmesiyle başlayıp, varma limanında gemiden boşaltılmasıyla sona erer. Bu çerçevede, TTK'na göre taşıyanın sorumluluğu iki aşamada değerlendirilir. İlk aşama, yüklemenin tamamlandığı ve geminin sefere çıkacağı zaman dilimindeki sorumluluktur; bu aşama, öğretide bir kısım yazarlar tarafından *“başlangıçtaki elverişlilik”*²⁸⁶ olarak adlandırılmaktadır²⁸⁷. Bu husus, geminin deniz, yol ve yük açısından elverişli olup olmadığının değerlendirildiği TTK'nin 1141'inci maddesi kapsamında ele alınır. İkinci aşama ise seyahatin başlamasından sonra gelen

²⁸² ŞEKER, s. 27; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 465; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 334; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 13-14.

²⁸³ ŞEKER, s. 28.

²⁸⁴ ÇAĞA / KENDER, s. 133; ŞEKER, s. 28.

²⁸⁵ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 175; DEMİR, s. 333; TOPSOY, Deniz Ticareti, s. 395.

²⁸⁶ SEVEN, Vural: *“Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu”*, 1. Baskı, Yetkin Yayınları, 2003, s. 19; AKINCI, s. 315; ÇAĞA / KENDER, s. 182; KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 208; SÖZER, Bülent: *“Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Hâlde Bulundurma Borcu”*, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1975, s. 3.

²⁸⁷ ŞEKER, s. 29.

süreyle ilişkin sorumluluktur ve öğretide bazı yazarlar tarafından “*sonraki elverişlilik*”²⁸⁸ olarak adlandırılmaktadır. Bu aşama, TTK’nin 1178’inci maddesi ve devamında taşıyanın yüke özen gösterme yükümlülüğü çerçevesinde düzenlenmiştir²⁸⁹.

TTK’de, taşıyanın taşımadan doğan sorumluluğu iki ayrı durumda ele alınmıştır: Sefere çıkmadan önce TTK’nin 1141’inci maddesi hükmü uyarınca geminin denize, yola veya yüke elverişli olmaması durumunda; TTK’nin 1178’inci maddesi hükmü uyarınca ise sefere çıkıldıktan sonra meydana gelen hadiseler nedeniyle oluşan zararlardan sorumluluk düzenlenmiştir. Bu bağlamda, taşıyanın sorumluluğu şu şekilde sınıflandırılmıştır:

1. Taşıyanın Başlangıçtaki Denize, Yola ve Yüke Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu
2. Taşıyanın Sefer Başladıktan Sonraki Sorumluluğu:
 - a. Taşınan Yükte Meydana Gelen Zıya Nedeniyle Sorumluluk
 - b. Taşınan Yükte Meydana Gelen Hasar Nedeniyle Sorumluluk
 - c. Taşınan Yükün Geç Teslimi Nedeniyle Sorumluluk

3.3.2. Taşıyanın sefere çıkmadan önce başlangıçta geminin denize, yola ve yüke elverişliliği ile ilgili sorumluluğu

TTK’nin 1141’inci madde kapsamında düzenlenmiş olan “*taşıyanın, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğüne*” göre, navlun sözleşmesinde taşıyan; gemiyi, yola hazırlamak, yükü taşımaya elverişli hâle getirmek ve deniz koşullarına uygun bir durumda bulundurmakla yükümlüdür²⁹⁰. Gerçekten de geminin limanda güvenli bir şekilde demirli olduğu ya da yüksüz olarak denizde seyrettiği durumlar, taşıyanın sorumluluğu kapsamında değerlendirilmez. Zira anılan hükmün amacı, geminin yükü ile birlikte yapacağı yolculuğun, navlun sözleşmesi çerçevesinde gerçekleştirilmesini sağlamaktır.²⁹¹ Bu nedenle, TTK’nin 1141’inci maddesiyle düzenlenen sorumluluk rejimi, seferin başlangıcından önceki eksiklikleri kapsar. Diğer bir ifadeyle, bu rejim yüklemenin başlamasından, yolculuğun başlamasına kadar olan süreyi içerir. Sefere herhangi bir olumsuzluk olmadan başlanmış olsa dâhi, yükün teslimine kadar geçen süreçte meydana gelebilecek herhangi bir olumsuzluk durumunda taşıyanın sorumluluğu, TTK’nin

²⁸⁸ ÇAĞA / KENDER, s. 182.

²⁸⁹ ŞEKER, s. 29.

²⁹⁰ TAŞDELEN, s. 939; KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 78.

²⁹¹ TEKİN, s. 61.

1178'inci maddesi ve sonraki düzenlemelere tâbi olacaktır²⁹². Bu bağlamda, yolculuk başladıktan sonra yolculuk sırasında vuku bulan zarar, başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanıyorsa veya başlangıçtaki elverişsizliğe dayanıyorsa, taşıyan bu eksiklikten sorumlu olacaktır. Elverişsizlik bir kaza sonucu ortaya çıksa bile, taşıyan bu sorumluluğu üstlenecektir²⁹³.

TTK'nin 932'nci maddesinin birinci fıkrası uyarınca bir gemi, gövdesi, genel donanım unsurları, makine ve kazan gibi ana bileşenlerinin, yolculuğun gerçekleştirileceği sularda karşılaşılabilecek (*tamamen olağanüstü tehlikeler dışında*) risklere dayanabilmesi durumunda, denize elverişli kabul edilir²⁹⁴. TTK'nin 932'nci maddesinin ikinci fıkrasına göre de bir geminin, yükleme vaziyeti, yakıtı ve erzak durumu ile gemi mürettebatının ehliyeti ile adedi açısından, gerçekleştireceği seferde karşılaşılabileceği tehlikelere (*tamamen olağandışı tehlikeler hariç*) karşı koyabilecek kapasitede olması, yola elverişli sayılmasını sağlar²⁹⁵. TTK'nin 932'nci maddesinin üçüncü fıkrasına göre ise soğutma tertibatı da göz önünde bulundurularak, yükün taşınmasına ayrılan kısımlarının yükün kabulüne, taşınmasına ve korunmasına elverişli olan gemi, yüke elverişli olarak kabul edilir²⁹⁶. Bu bağlamda, bir geminin denize, yola ve yüke elverişli olması, sefere elverişli bir gemi olarak nitelendirilmesini sağlar. Özetle TTK'nin 932'nci maddesi uyarınca geminin “Denize”, “Yola” ve “Yüke” elverişli olup olmadığı değerlendirilir²⁹⁷. Kanunî tanımlarından hareketle, denize elverişli bir gemi; omurga, umumî teçhizat, makine ve kazan dairesi gibi aslî unsurlar bakımından, sefer yapılacak denizlerdeki tehlikelere

²⁹² **BOZKURT**, Deniz Ticareti, s. 177.

²⁹³ **KARA**, s. 222; **SEVEN**, s. 20.

²⁹⁴ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 477; **KANER**, s. 375; **KULA-DEĞİRMENCİ**, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 78.

²⁹⁵ **KULA-DEĞİRMENCİ**, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 79; örneğin, kaptanın yangın söndürme sistemlerinin işleyişine dair yeterli bilgiye sahip olmaması, gemi mürettebatının yeterliliği bakımından geminin sefer için elverişli olmadığını gösterir. Bkz. **WHITE**, Roger: “*The Human Factor in Unseaworthiness Claims*”, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly 2, 1995, s. 221, <https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=366734&environment=prod#CLQ:19950221> (ET: 09/09/2024); Gemideki navigasyon cihazlarının teknolojik gelişmelere uygun ve haritaların güncel olması gereklidir; **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 476; **SÖZER**, Elverişli Gemi, s. 66-67.

²⁹⁶ **KULA-DEĞİRMENCİ**, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 79; konteyner taşımacılığında yüklerin hasar görmesi hatalı istifleme nedeniyle gerçekleşmişse, taşıyan gemi, yük taşıma kapasitesinin yetersizliğinden kaynaklanan bu durumdan sorumlu olacaktır. Bkz. **TEKİN**, s. 66; Ayrıca, gemiye birden fazla eşya yüklendiğinde, bir kısım eşyanın gemiye elverişli, diğer kısım eşyanın ise gemiye elverişli olmaması durumunda da sorumluluk doğacaktır. Bkz. **ÖZGENÇ**, s. 143.

; Örneğin, bilirkişiler geminin batma olayına yük kaymasının sebep olduğu konusunda görüş birliğine varmışlardır. Bu noktada, çinko kurşun konsantresi yükünün bilinen "su bırakma" özelliği göz önünde bulundurularak, gemi ambarlarının bu yüke uygun şekilde hazırlanmış olması ve normal sayılacak deniz koşullarında tehlike yaratmayacak şekilde güvence altına alınması gerekmektedir. **bkz. Y. (11. HD) T: 15/01/2001, E: 2000/8805, K: 2001/438. <https://www.kazanci.com.tr>**

²⁹⁷ **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 390.

(*tamamen olağanüstü riskler hariç*) karşı dayanıklı gemi olarak ifade edilebilir. Yola elverişli gemi ise teşkilat yapısı, yükleme durumu, yakıt, kumanya, gemi personelinin yeterliliği ve sayısı açısından, planlanan seferin (*tamamen olağanüstü riskler hariç*) tehlikelerine karşı koyabilecek nitelikteki gemi olarak tanımlanır. Yargıtay’ın verdiği kararlarda, geminin denize, yola ve yüke elverişli bulunması gerektiğini vurgulamıştır²⁹⁸. Dolayısıyla kanunda anılan nitelikleri haiz bir gemi “*Sefere Elverişli Gemi*”dir²⁹⁹.

Gemiye sefere hazır hâle getirme yükümlülüğü, niteliği itibarıyla yan borç³⁰⁰ niteliğinde olup, taşıyanın aslî taahhüdü olan taşıma yükümlülüğünü eksiksiz ve önceden belirlenen şekilde yerine getirmesinden doğar³⁰¹. Navlun sözleşmesinden doğan aslî yükümlülük olan deniz yoluyla yük taşıma yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmeye yönelik tali yükümlülüklerden biri olan gemiyi sefere hazır hâle getirme yükümlülüğü, ifaya yardımcı yan yükümlülükler kapsamında yer alır. Bu yükümlülük, navlun sözleşmesinin alacaklısı olan taşıtanın, yükün usulüne uygun, zamanında ve doğru şekilde taşınmasını sağlama amacıyla ifa menfaatinin gerçekleştirilmesine hizmet eder³⁰². Ayrıca, denize, yola ve yüke bağlı olarak geminin elverişliliği veya elverişsizliği, her sefer için ayrı ayrı dikkate alınması gereken nispî bir durumdur ve genel bir yükümlülük olarak kabul

²⁹⁸ Yargıtay konu ile alakalı emsal kararlarında; İstanbul Boğazı çıkışından Derince Limanı’na çekilen geminin ana makinasında meydana gelen arıza nedeniyle davacının katlandığı masrafların, alacaklısı olduğu ve bu masraflardan donatanın sorumlu tutulduğu belirtilmiştir. Yargıtay, geminin denize elverişliliğini yitirmesi sebebiyle yapılan ve sözleşme ile ilgisi olmayan bu tür masrafların, donatanın sorumluluğu altında olduğuna hükmetmiştir. Bkz.: **Y. (11. HD) T: 15/02/2021, E:2009/3591, K:2011/1680.** <https://emsal.uyap.gov.tr>(ET: 09/09/2024) M/V Seewind gemisinin donatanı ile İmpa Navigation Ltd. arasında akdedilen time charter sözleşmesi incelenmiştir. Sözleşme uyarınca, geminin belirli bir süre İmpa Navigation tarafından bulunacak yüklerin taşınmasına tahsis edildiği ve geminin zilyetliği ile teknik yönetiminin Seewind Schiffahrts’de kaldığı tespit edilmiştir. Ayrıca, geminin elverişli hâlde bulundurulmasına yönelik tedbirlerin gemi sahibinin edimleri arasında yer aldığı, taraflar arasında akdedilen sözleşmenin NYPE-93 formu kapsamında olduğu ve geminin elverişsizliği sebebiyle davacının katlandığı masraflardan, gemi donatanı olan Seewind Schiffahrts GmbH & Co. KG’nın sorumlu olduğu vurgulanmıştır. Kararda ayrıca, bu masrafların gemi yararına olduğu ve donatan tarafından karşılanması gerektiği, bu nedenle davacının sebepsiz zenginleşme hükümlerine dayanarak bu masrafların tahsilini talep etme hakkına sahip olduğu belirtilmiştir. Bununla birlikte, davalı NGT Ltd.’nin gemi işleteni olduğu iddiasının ispatlanamaması nedeniyle, NGT Ltd.’ye yönelik taleplerin reddine karar verilmiştir. Yargıtay, 22.435,00 YTL alacağını, 12/01/2007 tarihinden itibaren işleyecek avans faizi ile birlikte davalı donatandan tahsiline hükmetmiştir. Bkz.: **Y. (11. HD) T:03/03/2011, E:2009/3593, K:2011/1680.** <https://emsal.uyap.gov.tr>(ET: 09/09/2024)

²⁹⁹ **CAN**, Mertol: “Deniz Ticareti Hukuku Cilt 1”Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri”, 1. Baskı, İmaj Yayınları, 2003; **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 478; **SÖZER**, Elverişli Gemi, s. 4; **ŞEKER**, s 30; **TEKİL**, Navlun Mukaveleleri, s. 262; **TEKİN**, s. 59; **KULA-DEĞİRMENCİ**, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 79.

³⁰⁰ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 481.

³⁰¹ **ÖZGENÇ**, s. 31; **ŞEKER**, s. 31.

³⁰² **ERBEK-ODABAŞI**, Özge: “Borç İlişkisinden Doğan yan Yükümlülüklerin edim yükümlülükleriyle karşılaştırılması”, İBD, C: 84, S: 3, sa. 61-156, 2020, s. 135. <https://www.izmirbarosu.org.tr/pdfdosya/borc-iliskisind2021122155211460.pdf> (ET: 09/09/2024)

edilemez³⁰³. Örnek vermek gerekir ise; İskenderun Limanı ile Samsun limanı arası deniz seferi için, yük taşımaya ve yolculuk koşullarına uygun bir gemi, İzmir Limanı ile Mersin Limanı arasındaki bir seyahate elverişli olmayabilir. Bu nedenle, her bir yolculuk bakımından geminin elverişliliği ayrı ayrı değerlendirilmelidir³⁰⁴.

Taşıyanın, gemiyi başlangıçta sefere uygun hâle getirme yükümlülüğünü yerine getirebilmesi için gemideki elverişsizliğe neden olan eksiklikleri belirlemesi ve bunları düzeltmesi gerekmektedir³⁰⁵. Bu noktada; TTK'nin 1141'inci maddesinin ikinci fıkrasında düzenlendiği üzere taşıyanın, geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumlu tutulacağı hüküm altına alınmıştır. Kanun koyucu, bu hükümle taşıyanın sorumluluğunu, tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özeni göstermiş olsa dâhi, yolculuğun başlangıcına kadar keşfedilemeyen eksikliklerden bile sorumlu tutarak kusur sorumluluğunu ağırlaştırmış, özen gösterme yükümlülüğüne dayanan ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu getirmiştir³⁰⁶. Bunun neticesinde, taşıyan, icap eden özeni göstermesine rağmen meydana gelen zararın önlenemeyeceği durumda dâhi sorumluluktan kaçamaz³⁰⁷. Diğer bir deyişle, bu hüküm, TTK'nin 18'inci maddesinin ikinci fıkrasında tacirler için belirlenen *“basiretli bir iş adamı gibi davranma”* yükümlülüğünün bir tezahürü olarak, taşıyanın tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özen yükümlülüğünü yerine getirmekle mükellef olduğunu belirtir³⁰⁸. Ancak, dikkat ve özen eksikliği, seferin ilk aşamasına kadar tespit edilemiyorsa (*tespit etmeye olanak bulunamıyorsa*) ve tespit edilemeyeceği taşıyan tarafından kanıtlanabilirse, taşıyan sorumluluktan kurtulabilir. Burada, kurtuluş kanıtı getirme imkânının sınırlanmasından kaynaklanan, daha katı bir kusur sorumluluğu olduğu vurgulanmaktadır³⁰⁹.

Önlenabilir nitelikte olağanüstü tehlikeler, sıradan tehlikelerle birlikte geminin sefere elverişliliğinden doğan sorumluluk kapsamına dâhildir³¹⁰. Özellikle olağanüstü tehlikeler

³⁰³ **BOZKURT**, Deniz Ticareti, s. 176; **TAŞDELEN**, s. 946-947; **KAYIHAN** s. 152-153; **AKINCI**, s. 96; **ÖZGENÇ**, s. 65.

³⁰⁴ **TOPSOY**, Deniz Ticareti, s. 400; **SÖZER**, Elverişli Gemi, s. 28; **YETİŞ-ŞAMLI**, Sefere Elverişlilik, s. 483; **KANER**, s. 375.

³⁰⁵ **KANER**, s. 375.

³⁰⁶ **ŞEKER**, s. 32; **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 482; **AKINCI**, s. 317; **DEMİR**, s. 341.

³⁰⁷ **TEKİN**, s. 61.

³⁰⁸ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 483; **ŞEKER**, s. 32; **BOZKURT**, Deniz Ticareti, s. 177.

³⁰⁹ **BOZKURT**, Deniz Ticareti, s. 177; **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 391; **KANER**, s. 376.

³¹⁰ Yargıtay konu ile alakalı emsal kararında; gemide bulunan BNWAS (Bridge Navigational Watch Alarm System) seyir yardımcı cihazının alarm vermemesi ve ikinci kaptanın seyir vardiyası sırasında uyuması nedeniyle gerekli manevranın yapılamadığı, dolayısıyla geminin tam yol süratle karaya oturduğu belirtilmiştir. BNWAS cihazı, köprü üstündeki vardiya zabitinin uyuması, bayılması, kalp krizi geçirmesi gibi olağanüstü ve acil durumlarda köprü üstünün kontrolsüz kalma riskini önlemek amacıyla IMO tarafından

taşıyanın özenli davranışı ile engellenebilecekse, taşıyan bu tehlikelerden de sorumlu olacaktır³¹¹. Ancak, Yargıtay içtihatlarında “*mücbir sebep*” olarak nitelendirilen bütünüyle anormal tehlikeler, taşıyanın sorumluluğu kapsamına girmemektedir³¹². Taşıyan, mücbir sebep durumunda, geminin sefere uygun olmamasından kaynaklanan zararı, her türlü özen ve dikkate rağmen, objektif olarak önlenmesi imkânsız hadiselerin neden olduğunu kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilir³¹³.

Geminin sefere uygunluğu, uluslararası standartlar çerçevesinde belirlenir. Taşıyanın gemiyi sefere uygun hâle getirip getirmediği hususunda, Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu³¹⁴ dikkate alınır³¹⁵. Uluslararası Denizcilik Örgütü³¹⁶ tarafından 1974 yılında kabul edilen Türkiye’nin de taraf olduğu Denizde Can Güvenliğine Dair Sözleşmesi³¹⁷ ve 1993 yılında sözleşmeye eklenen Kirliliğin Önlenmesi ve Gemilerin Güvenli Yönetimi için Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu Kuralları³¹⁸ çerçevesinde oluşturulan Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu, gemilerin güvenliğini sağlayan standartlar belirleyerek emniyetli

geliştirilmiş ve SOLAS (*Uluslararası Denizcilik Teşkilatı’nın Güvenlik Yönetmeliği*) bölüm V’e ilave edilmiştir. 1 Temmuz 2012 tarihinden itibaren, 3.000 GRT’den büyük tüm yük gemilerinde BNWAS cihazının bulundurulması zorunlu hâle getirilmiştir. Bu durumda, SOLAS kurallarına göre BNWAS cihazının geminin denize elverişliliği için gerekli olduğu, cihazın gemide bulunmaması veya arızalı olması hâlinde geminin sefere elverişli olmadığı kabul edilmesi gerektiği ve bu durumun 6102 sayılı TTK’nin 1141’inci maddesine göre taşıyanın sorumluluğunu doğurduğu belirtilmiştir. Somut olayda, BNWAS cihazının kaza sırasında çalışır durumda olmadığı anlaşılmış ve bu nedenle geminin sefere elverişli olmadığı sonucuna varılarak karar verilmiştir. Bkz.: **Y. (11. HD) T:21/03/2023, E:2021/6417, K:2023/1735.** [https://emsal.uyap.gov.tr\(ET: 09/09/2024\)](https://emsal.uyap.gov.tr(ET: 09/09/2024))

³¹¹ **TEKİN**, s. 61; **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU**, s. 209.

³¹² Nitekim Yargıtay Temyiz Mahkemesi Ticaret Dairesi’nin 15/12/1949 tarih 1949/5502 esas ve 1949/5301 ilamında *mücbir sebepler* nedeniyle malın denize atılması durumunda, bu malın ziya uğramasından dolayı tazminat talep edilemeyeceği belirtilmiştir. Malın mücbir sebepten dolayı denize atılması hâlinde, zararın tazmini mümkün görülmemiştir. **OKAY**, M. Sami: “*Deniz Ticareti Hukukuna Müteallik On Yıllık Temyiz Kararları 1943-1953*”, 1. Baskı, Denizcilik Bankası Basımevi, İstanbul, 1954, s. 96; Ayrıca Yargıtay konu ile alakalı emsal kararlarında; TTK’nin 1061, 1062 ve 1063. maddelerinin son fıkralarından, taşıyıcının kusursuzluğunu ispat yükümlülüğünün kendisine ait olduğu ifade edilmiştir. Bir geminin deniz seferi için elverişli kabul edilmesi, genel teçhizatı, motoru ve kazan dairesi gibi bölümleri bakımından geçmiş olması ve deniz yolculuğu sırasında karşılaşılabileceği tehlikelere direnç gösterebilecek durumda bulunması anlamına gelir. Yetkili makamlarca gerçekleştirilen muayeneler sonucunda verilen denize elverişlilik belgeleri ise bu durumu bir karine olarak ortaya koyar. **Bkz.: Y. (11. HD) T:22/03/2007, E:2006/1454, K:2007/1454.** [https://emsal.uyap.gov.tr\(ET: 09/09/2024\)](https://emsal.uyap.gov.tr(ET: 09/09/2024)); taşıyanın kusurunun incelenmesi bağlamında, TTK’nin 1180. maddesinde belirtilen taşıyanın şahsi kusurunun genellikle geminin başlangıçtaki elverişsizlik durumunda ortaya çıktığı ifade edilmiştir. Örneğin, geminin elektrik donanımının bozuk olduğunu bile bile taşıyanın gemiyi sefere çıkarması, taşıyanın şahsi kusuru olarak değerlendirilmektedir; Bkz.: **Y. (11. HD) T:18/09/2007, E:2006/3231, K:2007/11356.** [https://emsal.uyap.gov.tr\(ET: 09/09/2024\)](https://emsal.uyap.gov.tr(ET: 09/09/2024)) Bkz. **ŞEKER**, s. 32.

³¹³ **SÖZER**, Elverişli Gemi, s. 27-28.

³¹⁴ International Safety Management Code. Kısaca ISMC.

³¹⁵ **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 390.

³¹⁶ International Maritime Organization. Kısaca IMO.

³¹⁷ International Convention for the Safety of Life at Sea. Kısaca SOLAS.

³¹⁸ International Management Code For the Safe Operation of Ships and Pollution Prevention.

şekilde yönetilmesi ve deniz kirliliğinin engellenmesini hedefleyen standarttır³¹⁹. Gemi için “Güvenlik Yönetimi Sertifikası” ile gemiyi işletenler için “Uygunluk Belgesi”, mezkûr kodun belirlediği kriterlerin tamamının sağlanması durumunda tanzim edilir. Geminin sefere uygun olduğunu, anılan belgelerin kanıtladığı kabul edilir³²⁰. Bu bağlamda uygulamada, taşıyanın özen yükümlülüğü açısından öncelikli olarak incelenecek konu, gemide “Güvenlik Yönetimi Sistemi”nin varlığıdır. Güvenlik Yönetim Sistemi olmayan bir gemide, taşıyanın sorumluluktan kurtulması mümkün olmamalıdır³²¹. Türkiye'nin Denizde Can Güvenliğine Dair Sözleşmeye taraf olmasından kaynaklı olarak, bu sözleşmeye eklenen Kirliliğin Önlenmesi ve Gemilerin Güvenli Yönetimi İçin Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu Kuralları çerçevesinde, Uluslararası Güvenlik Yönetimi Kodu'nun gereklilikleri, Türk hukukunda gemilerin sefere elverişliliğinin tespiti ve taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesi açısından önemli bir dayanak teşkil etmektedir³²².

Sonuç olarak, taşıyan, navlun sözleşmesi kapsamında belirlenen seferi başarıyla tamamlamak için asgari donanımına sahip bir gemi tahsis etmekle veya daha genel olarak ifadeyle, tahsis ettiği gemiyi seferi başarıyla tamamlamak için gerekli donanımda bulundurmakla yükümlüdür. Mezkûr sorumluluk, geminin seferin başlangıcında denize, yola ve yüke uygun olacak şekilde donatılması yükümlülüğü olarak adlandırılır³²³.

3.3.3. Taşıyanın sefere başladıktan sonraki sorumluluğu

3.3.3.1. Genel olarak

Taşıyanın, navlun sözleşmesi çerçevesinde sefere çıkacağı gemiyi denize, yola ve yüke uygun şekilde donattıktan ve sefere başladıktan sonra ortaya çıkabilecek durumlara ilişkin sorumluluk hükümleri, TTK'nin 1178'inci maddesinde düzenlenmiştir. E-TTK'nin 1061'inci maddesinin aksine, bu düzenleme sadece zıya ve hasar ekseninde değil, geç

³¹⁹ ŞEKER, s. 33; ŞEKER-ÖĞÜZ, Zehra: “Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Hâller” İstanbul Hukuk Fakültesi Mecmuası, C: 61, S: 1-2, sa. 327-337, 2003, s. 327-328, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9080/113303> (ET: 09/09/2024)

³²⁰ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 390.

³²¹ TEKİN, s. 62-63. ŞEKER-ÖĞÜZ, s. 330.

³²² KAYAPINAR, s. 122-125.

³²³ YARBAY, s. 47. DEMİRKIRAN, Hasan Murat: “Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu” İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul, 2007, s. 108-109.

teslim gibi durumları da kapsayacak şekilde daha kapsamlı ve sistematik bir şekilde ele alınmıştır³²⁴.

TTK'nin 1178'inci maddesi, taşıyanın sorumluluğunu düzenlemektedir. Bu madde uyarınca, navlun sözleşmesinin ifası sırasında, bilhassa yükün yüklenmesi, istiflenmesi, kontrol edilmesi, taşınması, muhafazası, gözetimi ve boşaltılması süreçlerinde, taşıyanın özenli bir şekilde hareket etmesi ve gereken dikkati göstermesi (*dikkat ve özen yükümlülüğü*) gerekmektedir. Kanun koyucu, “navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle” ifadesini maddenin kapsamına dâhil ederek, bu işlemlerin taraflarca aksi kararlaştırılmadıkça taşıyanın sorumluluğunda olduğunu ve geminin “*ticarî yönetimi*” altında bulunduğunu açıkça belirlemiştir. Bu bağlamda, taşıyıcının yükün zıyaa uğraması veya hasar görmesi durumunda, geminin sefere uygunluğunu sağlama sorumluluğu gibi bir özen yükümlülüğüne sahip olduğu ve bu yükümlülüğün ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğunu içerdiği hükme bağlanmıştır³²⁵.

Belirtmek gerekir ki TTK'nin 1178'inci maddesi ve devamındaki maddeler, taşıyan için genel bir sorumluluk düzenlemektedir. Bu sorumluluk navlun sözleşmesinin ifasıyla doğrudan ilişkilidir³²⁶. Örneğin, eşyanın zıyayı, hasara uğraması ve geç teslim edilmesi gibi durumlar, navlun sözleşmesinin ihlali olarak değerlendirilir. Bununla birlikte, navlun sözleşmesinin özel bazı sorumluluk durumları da bulunmaktadır. Bunlar arasında, rotadan sapma³²⁷, taşıtanın izni alınmadan farklı bir gemi kullanılması³²⁸ ve yasal izinlerin dışında güverteye taşıma yapılması³²⁹ gibi durumlar örnek olarak gösterilebilir.

³²⁴ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 176.

³²⁵ ÇAĞA / KENDER, s. 139.

³²⁶ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 178.

³²⁷ TTK'nin 1113'üncü maddesinin birinci ve ikinci fıkralarına göre, yolculuğun belirlenen rota üzerinde devam etmesi beklenmeyen bir engelle karşılaşır, kaptan, durumun gerektirdiği şekilde ve mevcut koşullar doğrultusunda, zorunlu olan talimatları uygulayarak, farklı bir rota üzerinde yolculuğa devam edebilir, geçici olarak durabilir veya kalkış limanına geri dönebilir. Eğer navlun sözleşmesi sona ererse, kaptan 1211. madde hükümlerine uygun şekilde hareket eder.

³²⁸ TTK'nin 1150'nci maddesinin birinci ve ikinci fıkralarına göre, taşıyan, taşıtanın onayı olmadan yükü başka bir gemiye aktarmaz; eğer aktarırsa bu durumdan doğacak zarardan sorumlu olur. Ancak, yük kararlaştırılan gemiye yüklenmiş olsa bile, zararın meydana gelmesi kesin ve zarar taşıtana aitse, sorumluluk taşıyana aittir. Tehlike durumunda ve yolculuk başladıktan sonra yapılacak aktarmalarda ise birinci fıkra hükmü geçerli olmaz.

³²⁹ TTK'nin 1151'inci maddesinin birinci fıkrasına göre taşıyan, navlun sözleşmesinin ifası sırasında seyir hâlindeyken taşımakta olduğu yük/yükleri güvertede taşıyamaz ve küpeşteye aşamaz.

3.3.3.2. Şartları

Taşıyıcının navlun sözleşmesi kapsamında üstlendiği temel yükümlülük, eşyayı hem fiilî hem ekonomik anlamda alındığı şekliyle ve zamanında teslim etmektir. Eğer eşya kaybolmuşsa, teslim edilmiş gibi görünse de ekonomik değeri kalmamışsa (*örneğin, cam yükün kırılması gibi*) veya değeri azalmışsa (*örneğin, akaryakıtta su karışması gibi*) ya da eşyanın zamanında teslim edilememesi durumu söz konusuysa, taşıyanın bu zararlar açısından sorumluluğu vardır³³⁰.

Özetle, TTK'nin 1178'inci maddesine göre taşıyıcı, hâkimiyeti altında bulunan eşyanın zıyaı, hasarı veya geç teslimi nedeniyle doğan zararlardan sorumludur.

3.3.3.2.1. Taşıyan özen yükümlüğünü ihlal etmeli

Taşıyan, deniz yoluyla naklettiği eşyayı, varma limanında teslim aldığı şekilde, gönderilene ulaştırmakla yükümlüdür. Eşyanın alındığı biçimde teslim edilebilmesi için, eşyanın bakımı, korunması ve gözetimi gerekmektedir³³¹. Bu nedenle taşıyan, navlun sözleşmesinin yerine getirilmesinde, bilhassa istifi, gözden geçirilmesi, taşınması, muhafazası, kontrol ve takibi ile boşaltılmasında sırasında, tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen özen ve dikkati göstermekle mükelleftir. Taşıma taahhüdü, taşıma süresi boyunca eşyanın bakımını ve korunmasını kapsar. Bu nedenle özen yükümlülüğü, navlun sözleşmesi kapsamında taşıma borcunun yan edimi niteliğini haizdir³³².

Kanun koyucu, özen yükümlülüğünü yalnızca belirtilen durumlarla sınırlı tutmayıp -*sayma yoluna gitmeyip*-, navlun sözleşmesinin gereği gibi ifa edilmesi amacıyla tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen tüm özenin ve dikkatin gösterilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Tedbirli bir taşıyıcının sergilemesi gereken dikkat ve özen, olayın durum ve koşullarına göre değerlendirilir³³³. Öğretide, yüke özen yükümü veya borcu olarak adlandırılan bu yükümlülük çerçevesinde taşıyan, taşıma süresince eşyayı koruma ve gözetme yükümlülüğündedir. Bu nedenle, özen yükümlülüğünün ihlalinden kaynaklanan zıya, hasar

³³⁰ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 179. ÇAĞA / KENDER, s. 140.

³³¹ TOPSOY, Deniz Ticareti, s. 407.

³³² TOPSOY, Deniz Ticareti, s. 407; SEVEN, s. 53.

³³³ TOPSOY, Deniz Ticareti, s. 408; SEVEN, s. 55. DEMİR, s. 338.

veya geç teslimden doğan zararlardan sorumlu olacaktır³³⁴. Ayrıca, taşıyanın yolculuk süresince gemiyi denize, yola ve yüke elverişli durumda bulundurma yükümlülüğü de özen yükümlülüğünün bir sonucudur³³⁵.

Özetle, taşıyan, alıcıya teslim edilene kadar devam eden süre boyunca, yüklerin muhafazasını sağlamak ve her türlü zararın oluşmasını önlemek için makul bir taşıyıcıdan beklenen özeni göstermekle mükelleftir³³⁶.

3.3.3.2.2. Taşınan yük zayi olmalı, hasara uğramalı veya geç teslim edilmeli

3.3.3.2.2.1. Taşınan yükün zayi olması

TTK’de spesifik olarak düzenlenen sorumluluk türlerinden biri, taşıyanın aslî edimlerinden olan taşıma borcunun tezahürü olarak bir yan edimi olarak ortaya çıkan yüke özen borcudur. Bu borç kapsamında taşıyan, yükü usulüne uygun olarak teslim aldığından, teslim edene kadar zıyaa uğramasını engellemekle mükelleftir. Bu kapsamda taşıyanın yükleme limanından teslim aldığı yükü varma limanında, geminin ulaşmasını takiben belirlenen süre içinde herhangi bir sebepten dolayı hak sahibine tamamen veya kısmen teslim edememesi durumunda, tam ya da kısmi³³⁷ bir zıya meydana gelmiş sayılır³³⁸. Bu durum, malın kaybı, hırsızlık, hak sahibinden başka birine teslim edilmesi, denize atılması, ele geçirilmesi veya gasp edilmesi, ara limanda yanlışlıkla boşaltılması gibi fiili nedenlerden kaynaklanabileceği gibi, eşyanın müsadere edilmesi gibi hukukî nedenlerden kaynaklanabilir³³⁹.

Yükün ekonomik değerini tamamen ortadan kaldıran hâller, bir başka deyişle taşınan yükte meydana gelen hasar neticesinde iktisadi değerini kül hâlinde yitirdiği veya aslî niteliğini bütünüyle kaybettiği durumlar, örneğin cam yükünün kırılması, yükün yanması,

³³⁴ TOPSOY, Deniz Ticareti, s. 408.

³³⁵ ÇAĞA / KENDER, s. 136; TOPSOY, Deniz Ticareti, s. 408.

³³⁶ ŞEKER, s. 33.

³³⁷ KANER, s. 367.

³³⁸ ÖRSEL, Sercan: “Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Tesliminden Kaynaklanan Sorumluluğu ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması”, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019, s. 13; AKINCI, s. 342; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 74; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 30; ŞEKER, s. 33. ÇAĞA / KENDER, s. 136; KANER, s. 367.

³³⁹ ÖZDEMİR, Turkyay: “Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku”, 1. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006, s. 95-96; ÇAĞA / KENDER, s. 140; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 74; SEVEN, s. 82 ve 85; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 35; AKINCI, s. 342. SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 441.

güherçile (*potasyum nitrat*) yükünün yırtık çuvallardan dökülerek sintine suyuyla karışması veya denize düşmesi gibi olaylar, tam bir zıya olarak kabul edilir³⁴⁰. Bu tür durumlarda, taşınan yükün tamamen teslim edilemez durumda olduğu ve fiilî ya da hukukî bir nedenle eşya teslim edilemediği hâller de mevcuttur³⁴¹. Yük tamamen yok olmamakla birlikte ekonomik değerini tamamen yitirmişse, örneğin çimentonun ıslanması, meyvenin üzerine koku sinmesi ve gıda maddelerinin bozulması gibi durumlarda, eşyanın amacına uygun olarak kullanılma imkân kalmadığından zayi olduğu kabul edilmelidir³⁴².

Eğer yükün bir kısmı, hacim, ağırlık veya adet olarak kayba uğramış olsa da kalan kısımlar ekonomik değerini koruyorsa ve bu bölümler kendi başlarına ekonomik bir değer taşıyorsa, bu durumda kısmî zıya söz konusu olur. Nitekim bir yük partisinin kısmen zıyaa uğraması, kısmî zıya anlamına gelir. Ancak her bir konişmento yükü ayrı bir yük partisini temsil ediyorsa ve bu şartlar sağlanmıyorsa, hasar veya tam zıya durumu ortaya çıkar³⁴³.

Taşıyanın, yükü geçici bir nedenden dolayı kısa bir zaman dilimi içerisinde teslim edememesi hâlinde, yükün zayi olduğundan bahsedilemez³⁴⁴. Zira TTK'nin 1178'inci maddesinin beşinci fıkrasına göre yükün zayi sayılabilmesi için mezkûr maddenin dördüncü fıkrası uyarınca belirlenecek teslimat süresinin bitiminden itibaren altmış gün için teslim edilmemiş olması gerekmektedir. Teslimat süresinin sona ermesinin ardından, yükün altmış gün boyunca hiç teslim edilmemesi hâlinde, yük zayi sayılır. Gecikme nedeniyle tazminat talebinde bulunabilecek yükle ilgili, zıya sebebiyle tazminat talebinde bulunabileceği gibi, yükü teslim alarak geç teslimden kaynaklanan zararının tazminini de isteyebilir. Burada yükün zıyaa uğraması nedeniyle tazminat talebinde bulunabilecek kişiye seçim hakkı verilmiştir³⁴⁵. Taşıyan, yükü teslim edebilecek durumda olduğunu iddia etse ve bunu kanıtlamaya çalışsa bile, altmış günlük sürenin geçmesinden sonra, gönderilenin seçim hakkını kullanmasına engel olamaz. Bu durum, eşyanın zıyaa uğradığına dair taşıyanın aksi yönde ispatlayamadığı kesin bir karine oluşturur³⁴⁶. Bu nedenle, yük teslim edilebilir olsa dâhi, yükün teslim alınmasındaki menfaatini kaybeden veya zıya nedeniyle alacağı tazminat azalan gönderilenin, bu durumda seçim hakkına sahip olması son derece

³⁴⁰ ÇAĞA / KENDER, s. 141; AKINCI, s. 342; ÖRSEL (Navlun Sözleşmesi), s. 13; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 74; SEVEN, s. 85; TÜRKEN, s. 62; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 35.

³⁴¹ ÖZDEMİR, s. 99.

³⁴² TÜRKEN, s. 62; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 441. AKINCI, s. 342; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 74; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 395.

³⁴³ TÜRKEN, s. 63; ÖZDEMİR, s. 100.

³⁴⁴ YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 75; SEVEN, s. 83; TEKİN, s. 73; TÜRKEN, s. 65.

³⁴⁵ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 33; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 75.

³⁴⁶ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 33; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 75.

makul görülmektedir³⁴⁷. Çünkü, eşyanın geç teslimi ve ziya uğraması nedeniyle doğan zararlar açısından sorumluluğun üst sınırları farklılık göstermektedir. Bu bakımdan, yükle ilgili olarak tanınan seçim hakkı, sorumluluğun üst sınırları bakımından büyük bir önem taşımaktadır³⁴⁸. Yük zayi olması hâlinde oluşan zarar tazmin edildikten sonra, eğer eşya bulunur durumda ise, gönderici kendisine ödenen tazminatı taşıyana iade ederek eşyanın teslimini talep ve dava edebilir³⁴⁹.

Yük zayi olması durumunda taşıyan veya çalışanlarının kasti bir eyleminin rol oynaması, zıyain iradeleri dışında veya aksine meydana gelmesi bakımından farklılık göstermez. Başka bir ifadeyle, bu faktörler, taşıyanın sorumluluğunun kusur şartı çerçevesinde değerlendirilmesinde dikkate alınır³⁵⁰. Yani yükün zayi olup olmadığı, taşıyanın bu durumdan kaynaklanan bir sorumluluğunun varlığından bağımsız olarak değerlendirilir³⁵¹.

3.3.3.2.2.2. Taşınan yükte hasar meydana gelmesi

Her ne sebep olursa olsun, yükün maddî varlığında kötüleşme, ekonomik değerinde düşüş, bozulma ve kullanım kapasitesinin mahiyetine uygun olarak azalması gibi durumlar, “hasar” olarak kabul edilir. Hasar, yükün değerini düşüren her türlü fiziksel bozulmayı ifade eder³⁵². Bu kötüleşme, farklı türde yüklerin karışmasından, deniz suyuyla temas etmesinden, kötü kokulu bir yükle bir araya gelmesinden, ezilmesinden, çizilmesinden veya sızıntı yapmasından kaynaklanabilir³⁵³. Önemle üzerinde durulması gereken nokta, ortaya çıkan kötüleşmenin eşyanın ekonomik değerinde kalıcı bir azalmaya yol açması gerektiğidir³⁵⁴. Geçici nitelikteki kötüleşmeler, örneğin ıslanma veya kötü koku, ancak kalıcı bir değer azalmasına neden olduğunda hasar olarak

³⁴⁷ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 33.

³⁴⁸ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 33; Sorumluluğun üst sınırı bakımından bkz.: YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, III.C.2.

³⁴⁹ YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 76; ÖRSEL, s. 14; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 33.

³⁵⁰ ÇAĞA / KENDER, s. 14; SEVEN, s. 82; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 30.

³⁵¹ YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. s. 74-75. YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 30-31; TÜRKEN, s. 63.

³⁵² SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 491. ÇAĞA / KENDER, s. 140-141; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 30; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 76; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 395; AKINCI, s. 342; SEVEN, s. 85.

³⁵³ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 34-35; ÖRSEL, s. 14; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 491.

³⁵⁴ YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 76; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 35; KANER, s. 383; TÜRKEN, s. 66.

değerlendirilir³⁵⁵. Dolayısıyla, sürekli bir değer azalmasına yol açan geçici kötüleşme hâllerinde de hasarın varlığı kabul edilir³⁵⁶.

Hasar, yükün tamamını veya belirli bir bölümünü etkileyebilir. Hasarın yükün tamamında ya da bir kısmında ortaya çıkma ihtimali bulunmaktadır. Belirli bir yük partisinin bir kısmında oluşan hasar, geri kalan kısmının değerinde bir düşüşe yol açarsa, bu durumda hasarın yükün tamamında meydana geldiği sonucuna varılmalıdır³⁵⁷.

Yük; kurtarma, yardım veya müşterek avarya gibi bir sebepten dolayı bir yük alacaklısının haklarıyla sınırlanmışsa, bu durumda da hasarın varlığından bahsedilebilir³⁵⁸. Yani somut bir maddi kayıp olmasa dâhi, hak sahibinin mal üzerindeki tasarruf yetkisinin kısıtlanması, yani hukukî anlamda bir sınırlama olması durumunda bu hâl, hasar olarak değerlendirilmektedir³⁵⁹.

3.3.3.2.2.3. Taşınan yükün geç teslim edilmesi

Navlun sözleşmesinde yer alan edimin tam ve gereği gibi yerine getirilmesi, taşıyıcının yükü belirlenen zamanda teslim etme yükümlülüğünü de içermektedir. Taşıyıcının bu sözleşmeye ilişkin yükümlülüklerini yerine getirme sorumluluğu, yükün güvenliğine dikkat etme ve aynı zamanda sözleşmede belirtilen süre içinde teslim etme görevlerini kapsar³⁶⁰. TTK'nin 1178'inci maddesinin ikinci fıkrası, HK'nin 5'inci maddesinin birinci fıkrasından tercüme edilerek kanuna eklenmiş olup³⁶¹, taşıyanın, eşyanın zıyaı, hasarı ve geç tesliminden sorumlu olduğunu belirtmektedir. Bu düzenleme ile e-TTK'den farklı olarak, gecikme zararları TTK'nin 1178'inci maddesinde hüküm altında ele alınmıştır³⁶². Taşıyıcının navlun sözleşmesinden doğan yükümlülüklerini

³⁵⁵ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 35; TÜRKEN, s. 66; ÇAĞA / KENDER, s. 141; SEVEN, s. 86; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 76; ÖRSEL, s. 14.

³⁵⁶ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 396.

³⁵⁷ TÜRKEN, s. 74; ÖRSEL, s. 14; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 76-77; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 35; SEVEN, s. 85.

³⁵⁸ ÖRSEL, s. 14; ÇAĞA / KENDER, s. 142; AKINCI, s. 342.

³⁵⁹ ÖRSEL, s. 15; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 491.

³⁶⁰ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 36; TEKİN, s. 76; ŞEKER, s. 35; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 491.

³⁶¹ TAŞKIN, Melda: “Denizyoluyla Taşınan Eşyaların Geç Teslimi Hâlinde Yapılması Gereken Bildirime İlişkin Değerlendirmeler”, İÜHFD, C: 10, S: 2, sa. 371-368, 2019, s. 373, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/inuhfd/article/570785> (ET: 09/09/2024)

³⁶² E-TTK çerçevesinde geç teslimden sorumluluk için Bkz.: TÜRKEN, s. 37.

zamanında yerine getirmemesi sonucunda oluşan zararlardan sorumluluğu³⁶³, TTK’de düzenlenmiştir. Bu nedenle, gecikme nedeniyle ortaya çıkan zararlar artık borçlar hukuku sorumluluğu kapsamında değerlendirilemez. Hatta e-TTK’de, gecikmeden kaynaklanan zararlar, yükün zıyaa ve hasara uğraması şeklinde ortaya çıksa dâhi, taşıyıcının bu zararlardan sorumluluğu e-TBK’ye değil, e-TTK’nin 1062’nci maddesi hükümlerine tâbi idi³⁶⁴. Bu nedenle deniz ticareti hukukunda “*gecikme zararı*” denildiğinde, yükün zıyayı ve hasarı dışında kalan zararlar anlaşılmaktadır³⁶⁵.

Kanunî tanıma göre, “*geç teslim*”, yükün boşaltılacağı liman için önceden belirlenmiş bir süre varsa bu sürede, eğer belirli bir süre kararlaştırılmamışsa, olayın koşullarına göre özenli ve tedbirli bir taşıyıcıdan yükün kabul edilebilir bir sürede teslim edilmesinin beklendiği durumda teslimin gerçekleşmemesi hâlidir³⁶⁶. Yükün zamanında veya gecikmeli olarak teslim edilip edilmediği, sözleşmenin taraflarınca belirlenen teslim süresine göre değerlendirilir. Ancak sözleşmede bu konuda net bir hüküm bulunmaması durumunda, TTK’nin 1178’inci maddesinin dördüncü fıkrasına göre olayın özellikleri dikkate alınarak tedbirli bir taşıyıcıdan makul bir sürede teslim beklenip beklenemeyeceği kararlaştırılır³⁶⁷. Yükün taşıyan tarafından tesellüm edilmesinden sonra başlayacak makul sürenin hesaplanması, her somut olayın şartlarına göre; taşımanın gerçekleştirildiği rota, mevsim ve meteorolojik şartlar, iklim ve atmosfer koşulları, geminin teknik özellikleri gibi objektif ölçütler ve bilhassa denizciliğe has riskler dikkate alınarak belirlenir³⁶⁸.

Gecikme zararlarına örnek olarak, eşyanın piyasa değerinde düşüş, kâr kaybı, gümrük vergilerinin artışı, eşyanın muhafazası için yapılan masraflar, ikame mal alımı gerektiğinde mal bedeli, göndericinin üçüncü bir kişiyle yaptığı sözleşmenin gecikme

³⁶³ Gecikme zararlarından sorumluluk 1978 tarihli Hamburg Kurallarında düzenlenmiş olup bu konuda detaylı bilgi için bkz.: **YAZICIOĞLU**, HK Sorumluluk.

³⁶⁴ **KANER**, s. 361.

³⁶⁵ **KANER**, s. 361; **YAZICIOĞLU**, Emine: “*Eşyanın Geç Tesliminden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu*”, **MHMÖHB**, C: 22, S: 2, sa. 1039-1056, 2002, s. 1040. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhmhohb/issue/9369/117339> (ET: 09/09/2024)

³⁶⁶ **YAZICIOĞLU**, Geç Teslim, s. 1040; **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 395.

³⁶⁷ Anglo-Amerikan hukukunda, bir borcun belirli bir süre içinde ifa edilmesi gerektiği durumlarda, ifanın makul bir süre içinde gerçekleştirilmesi beklenir. Bu kapsamda, taşıyanın, belirli bir teslim süresi kararlaştırılmamış olsa bile, taşımanın makul bir hızda yapılmasını zımnen kabul ettiği sonucuna varılabilir. Bkz.: **WILSON**, John F: “*Carriage of Goods By Sea*” 6. ed., Harlow vd., Pearson Longman, 2008.

³⁶⁸ **TEKİN**, s. 76; **ŞEKER**, s. 36; **YETİŞ-ŞAMLI**, Sorumluluk, s. 36-37; **ÖRSEL**, 15-16.

nedeniyle ifa edilememesi ve sonucunda tazminat ödenmesi gibi zararlar gösterilebilir³⁶⁹.

Yükün geç teslim edilmesi nedeniyle zıya uğraması veya hasar görmesi durumunda, taşıyıcının bu konudaki sorumluluğu devreye girer. TTK'nin 1185'inci maddesinin beşinci fıkrasına göre, taşıyıcının gecikmeden kaynaklanan sorumluluğunun doğabilmesi için, teslim tarihinden itibaren kesintisiz olarak hesaplanacak altmış günlük bir süre içinde göndericinin taşıyıcıyı gecikme nedeniyle yazılı olarak bilgilendirmesi gerekmektedir; aksi takdirde, taşıyıcının tazminat yükümlülüğü ortadan kalkacaktır³⁷⁰.

Yükün geç teslimi sonucunda, eşyanın piyasa değerinde bir düşüş meydana gelebilir; bu durum kâr kaybına yol açabilir veya yükün kullanılamaması durumunda cezai şart ödenmesine neden olabilecek zararlar vuku bulabilir³⁷¹. Yükün geç teslim edilmesi nedeniyle yükte zıya veya hasar meydana gelmesi hâlinde sorumluluk zıya veya hasar hükümlerine göre belirlenecektir. Ancak, yük geç teslim edilse ve yükün maddi varlığında bir kötüleşme meydana gelmese bile, ekonomik değerinde bir azalma vuku bulması durumunda bu durum hasar değil, saf gecikme zararı olarak değerlendirilir³⁷². Her ne kadar eşyanın değeri kalıcı olarak azalmış olsa da maddî varlığında bir kötüleşme meydana gelmediği hâllerde yani *-yükün geç teslim edilmesi hâlinde, yükün maddi varlığında kötüleşme, iktisadi değerinde düşüş, bozulma ve kullanım kapasitesinin mahiyetine uygun olarak azalması gibi durumlar vuku bulmadığı takdirde-* nedeniyle hasardan söz edilememekte, saf gecikme zararı kabul edilir³⁷³. Bir başka deyişle, sırf geç teslim nedeniyle oluşan salt finansal zararların varlığı hâlinde, eşyanın geç teslim edilmiş olması nedeniyle bu hükümlere başvurulabilir³⁷⁴.

Gecikme; yükün başka bir gemiye yüklenmesinden kaynaklanması durumunda 1150'nci maddesine göre³⁷⁵, navigasyon kusuru veya teknik idare kusurundan kaynaklanması hâlinde ise 1180'inci maddesine göre³⁷⁶ değerlendirilir³⁷⁷. Gecikme

³⁶⁹ YAZICIOĞLU, Geç Teslim, s. 1054; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 44.

³⁷⁰ TEKİN, s. 77; ŞEKER, s. 36.

³⁷¹ ÇELİK-ILGIN, Özlem Canan: “Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”, İTÜSBD, YIL: 7, S: 14, sy 176-202. 2008, s. 177. <https://www.ticaret.edu.tr/uploads/kutuphane/dergi/s14/175-202.pdf> (ET: 09/09/2024)

³⁷² YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 35.

³⁷³ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 35; ÖRSEL, s. 14.

³⁷⁴ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 493.

³⁷⁵ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 494.

³⁷⁶ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 494.

³⁷⁷ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 37.

sonucunda maddî olarak yük kaybı veya hasarı vuku bulmamış ise de taşıyıcının sorumluluğu, gecikmenin geminin sefere uygun olmamasından kaynaklanması durumunda TTK'nin 1141'inci maddesine göre belirlenecektir³⁷⁸. Gecikme, navlun sözleşmesinin ifasına başlanmadan önce bir olay sebebiyle gecikme yaşanmışsa, bu durumda taşıyıcının sorumluluğu genel hükümlere göre belirlenir³⁷⁹.

3.3.3.2.3. Yük taşıyanın hâkimiyet alanında olmalı

Kanun koyucu TTK'nin 1178'inci maddesinin birinci fıkrasında, taşıyanın navlun sözleşmesini yerine getirirken, bilhassa eşyanın yüklenmesi, istiflenmesi, taşınması, muhafazası, kontrolü ve takibi ile boşaltılması gibi süreçlerde dikkatli ve özenli davranma yükümlülüğünü vurgulamıştır. Ayrıca, bu yükümlülüğün ihlali durumunda, zıya, hasar veya gecikmiş teslimat sonucunda doğabilecek zararlardan sorumlu olacağını açıkça düzenlemiştir³⁸⁰. Bu yükümlülük, taşıyıcının, yükü taşıdığı süre boyunca eşyanın ferî ve doğrudan zilyedi olmasından kaynaklanan doğal bir sonuçtur³⁸¹. Ancak, taşıyanın yük üzerinde fiilî hâkimiyet kurması için, yükü doğrudan ve bizzat teslim alması şart değildir. Aynı şekilde, doğrudan zilyetliğin sağlanması da zorunlu tutulmamaktadır. Başka bir deyişle, taşıyanın yük üzerinde doğrudan-vasıtasız zilyetliğini sağlaması gibi bir şart aranmaz³⁸². Bu bağlamda, yükün, taşıyanın adamları veya bulunması hâlinde fiilî taşıyan ya da adamlarınca teslim alınması da aynı yasal sonuç doğuracaktır³⁸³.

Yükün zıyaı, hasarı veya geç tesliminden doğan zararlardan taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için kanun koyucu TTK'nin 1178'inci maddesinin ikinci fıkrasında, bu zararların yükün taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olmasını şart koşturmuştur³⁸⁴. Burada bahsedilen hâkimiyet, taşıyanın TMK'nin 973'üncü maddesinde tanımlanan zilyetlik kavramıyla paralel olarak, yükün fiilî hâkimiyeti altında

³⁷⁸ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 493.

³⁷⁹ TEKİN, s. 77.

³⁸⁰ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 394; BOZKURT, Deniz Ticareti, s.182.

³⁸¹ ÖZGENÇ, s. 154; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 394; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 182.

³⁸² SEVEN, s. 68; TEKİN, s. 132; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 90; ÖZDEMİR, s. 108; TÜRKEN, s. 77; TAŞKIN, Deniz Yoluyla Taşınan, s. 689.

³⁸³ YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 90; SEVEN, s. 68; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 48; TEKİN, s. 132; TÜRKEN, s. 77; TAŞKIN, Deniz Yoluyla Taşınan, s. s. 690.

³⁸⁴ Bu hüküm 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 5'inci maddesinden iktisap edilmiştir. Detaylı bilgi için bkz.: YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 394.

bulunmasıdır³⁸⁵. Hâkimiyet, taşıyanın eşya üzerindeki fiilî kontrolüne bağlı olup, bu kontrol genellikle yükün taşıyıcıya teslim edilmesi, yani taşıyıcının fiilî kontrolü altında bulunmasıyla belirlenir³⁸⁶. Teslim alma³⁸⁷, taşıyanın yükü kabul etmesi ve böylelikle yük üzerinde doğrudan veya dolaylı zilyetlik hakkını elde etmesi anlamına gelir. Bu, yükleten tarafından yapılan iki taraflı bir hukukî işlemle zilyetliğin aktarılmasını içerir³⁸⁸. Bu aşamada, yükletene geçici tesellüm makbuzu verilmesi veya konişmento düzenlenmesi gibi belgelerin herhangi bir önemi bulunmamaktadır³⁸⁹. Teslim alma işlemi, yükleme işlemiyle aynı anda gerçekleşmek zorunda değildir; aksine, bu durum karada da gerçekleşebilir, yani yükleme öncesinde meydana gelebilir³⁹⁰. Teslim işlemi ise, varma limanında taşıyanın, gönderilen kişiye zilyetliği devretmesi suretiyle gerçekleşir ve bu devrin ardından gönderilen, yükün doğrudan veya dolaylı zilyedi olur³⁹¹. Gönderilene yapılacak beyanda zilyetliğin tek taraflı olarak devri, sadece gönderenin eyleminden ibarettir ve doğrudan bir teslim işlemi olarak değerlendirilemez³⁹². TTK'nin 1178'inci maddesinin üçüncü fıkrasında “gönderilen” terimi kullanılmış olsa da bu terimle alıcının veya yetkilendirilmiş temsilcisinin kastedildiği anlaşılmalıdır³⁹³.

Navlun sözleşmesinde yükleme işlemlerinin yerine getirilmesi ve bu işlemlerin masraflarının kim tarafından karşılanacağı konusunda genel kural, yükün gemiye fiziksel olarak yüklenmesini sağlayacak şekilde geminin bulunduğu yere kadar getirilmesinin taşıyanın sorumluluğunda olduğudur³⁹⁴. Bununla birlikte, yükün gemiye alınması ve istifleme işlemi taşıyan tarafından gerçekleştirilir. Boşaltma sürecinde ise, yükün geminin ambarından rıhtıma indirilmesi taşıyıcının sorumluluğundadır; bu aşamadan

³⁸⁵ ŞEKER, s. 33.

³⁸⁶ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 182.

³⁸⁷ Yargıtay konu ile alakalı emsal kararında, emtianın teslim alındığı andan itibaren, teslim edilinceye kadar, kısmen veya tamamen kaybolmasından ve meydana gelebilecek hasarlardan taşıyıcının sorumlu olduğu vurgulanmıştır. Bkz.: Y. (11. HD) T:17/04/2017, E:2016/7300, K:2158. <https://emsal.uyap.gov.tr> (ET: 09/09/2024). Benzer şekilde, bir başka kararında da davalının, taşımanın başlangıcından yükün teslimine kadar yükte oluşan zıya ve hasarlardan sorumlu olduğu belirtilmiştir. Bu kararlar, taşıyıcının sorumluluğunu açıkça ortaya koymaktadır. Bkz.: Y. (11. HD) T:12/07/2017, E:2016/3125, K:2017/4094. <https://emsal.uyap.gov.tr> (ET: 09/09/2024).

³⁸⁸ ÇAĞA / KENDER, s. 142; AKINCI, s. 113; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 177; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 46; SEVEN, s. 68.

³⁸⁹ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 46; ÖRSEL, s. 16.

³⁹⁰ ÇAĞA / KENDER, s. 142; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 48; ÖRSEL, s. 16.

³⁹¹ ÇAĞA / KENDER, s. 142; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 53; ÖRSEL, s. 16; AKINCI, s. 177; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 93; SEVEN, s. 73.

³⁹² ÇAĞA / KENDER, s. 142; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 54; ÖRSEL, s. 17.

³⁹³ ÇAĞA / KENDER, s. 142; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 54; ÖRSEL, s. 17.

³⁹⁴ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 488.

sonraki süreç ise gönderenin sorumluluğundadır³⁹⁵. Eşyanın yükleme sırasında teslim alındığı durumlarda, teslim işlemi yükleme donanımına takıldığı anda veya taşıma aracı olarak kullanılan mavna veya laytere yükleme yapıldığı sırada gerçekleşir³⁹⁶. Benzer şekilde, boşaltma işleminden hemen sonra teslim yapıldığında, teslim işlemi boşaltma donanımından ayrıldığı anda veya taşıma aracı olarak kullanılan mavna veya layter kullanılarak yapılan boşaltma işlemi sırasında gerçekleşir³⁹⁷. Eğer yük birden fazla parçadan veya partiden oluşuyorsa, sorumluluk her bir parça veya parti için teslim anında başlar ve teslim edildiği anda sona erer³⁹⁸.

Navlun sözleşmesinde FIO³⁹⁹ / FIOS⁴⁰⁰ / FIOST⁴⁰¹ koşullarından herhangi birinin kabul edilmesi hâlinde, yüklemenin tamamlanması veya istiflemenin sona ermesi anı ve geminin dengesinin sağlandığı an, teslim alma anı olarak kabul edilir. Teslim işlemi ise, yine bu koşullardan birinin varlığı durumunda, boşaltma başladığı anda gerçekleşmiş sayılır⁴⁰².

Teslim, taşıma hukukunda bir fiili işlemde ziyade hukukî bir işlem olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle, yükleme limanında taşıyanın yükü teslim alabilmesi

³⁹⁵ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 488.

³⁹⁶ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 49; ÖRSEL, s. 17.

³⁹⁷ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 55; ÖRSEL, s. 17.

³⁹⁸ ÇAĞA / KENDER, s. 142; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 49 ve 55; ÖRSEL, s. 17; SEVEN, s. 169.

³⁹⁹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 489; “FIO”, yükleme ve boşaltma işlerinin taşıyıcı tarafından yapılacağı ve bu işlerin masraflarının taşıyıcıya ait olduğu anlamına gelir. Bkz.: <https://www.ekinhukuk.com.tr/deniz-ticaretinde-tasima-borcunun-ifasi/> (ET: 09/09/2024); KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 85.

⁴⁰⁰ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 489; “FIOS”, yükleme, boşaltma ve istifleme işlerinin taşıyıcının sorumluluğunda olduğu anlamına gelir. Bkz.: <https://www.ekinhukuk.com.tr/deniz-ticaretinde-tasima-borcunun-ifasi/> (ET: 09/09/2024); KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 85.

⁴⁰¹ “FIOST”(Free In and Out and Stowed and Trimmed) terimi, deniz taşımacılığında kullanılan ve dış ticarete yaygın olan bir nakliye terimidir. Bu kavram üç temel unsur içerir: **Free In** kısmında, malın limandan gemiye yüklenmesi süreciyle ilgili sorumluluk ve masraflar sözleşmede kararlaştırılan eşyanın/yükün malikine veyahut da satıcıya ait olup, taşıyanın veya gemi sahibinin bu süreçte bir yükümlülüğü bulunmamaktadır. **Free Out** ifadesi ise, malın varış limanında boşaltılmasıyla ilgili sorumluluğun ve masrafların alıcıya ait olduğunu, taşıyanın veya gemi sahibinin bu konuda bir sorumluluğunun olmadığını belirtir. **Stowed** kısmında, gemiye yüklenen malın gemi güvenliği açısından uygun şekilde depolanması sorumluluğu ve buna dair masraflar satıcıya aittir. Son olarak, **Trimmed** ifadesi, yükün gemiye yerleştirildikten sonra gerekli düzenlemelerin yapılmasıyla ilgili sorumluluk ve masrafların yine satıcıya ait olduğunu, taşıyanın bu süreçte herhangi bir yükümlülüğünün bulunmadığını ifade eder. Bkz.: <https://tr.wikipedia.org/wiki/FIOST> (ET: 09/09/2024); KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 85.

⁴⁰² ÇETİN-ESKİCİ, Tülay: “6102 Sayılı TTK ve CMR Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, T.C. Altınbaş Üniversitesi Uluslararası Ticaret Hukuku Yüksek Lisans Programı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2019, s. 13; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 489; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 50 ve 54; ÖRSEL, s. 17; Navlun sözleşmelerinde FIO / FIOS / FIOST terimleriyle yükleme ve boşaltma işlerinin sorumluluğu belirlenir. Bu tür kayıtlar navlun sözleşmesinde yer aldığında, bu kayıtlar temel alınır.

için yükleyen ile taşıyan arasında, varma limanında ise yükün teslim edilebilmesi için gönderen ile taşıyan arasında bir anlaşma sağlanmış olmalıdır. Ancak, bu “anlaşma” unsurunun yorumu, çeşitli ihtilafların ortaya çıkmasına neden olabilmektedir⁴⁰³. Uygulamada, yük genellikle yükleyen tarafından liman idaresine teslim edildikten sonra taşıyan tarafından teslim alınmakta ve varma limanında da taşıyan tarafından liman otoritesine teslim edildikten sonra gönderilene teslim edilmektedir. Ancak, teslimin gerçekleşip gerçekleşmediğinin tespitinde, liman idarelerinin hangi tarafı temsil ettiğine dair tartışmalar farklı sonuçlara yol açmıştır. Bu durumda, liman idaresi kontrolündeki yüklerin taşıyanın fiili hâkimiyeti altında olup olmadığını belirlemek sorunlu olabilir⁴⁰⁴. Bu belirsizlikleri gidermek amacıyla kanun koyucu, TTK’nin 1178’inci maddesinin üçüncü fıkrasında eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde sayılacağı durumları düzenlemiştir. Buna göre, taşıyanın yük üzerindeki hâkimiyeti; yükün yükleyenden teslim alınmasından, gönderilene teslim edilmesine kadar, gönderilenin kabul etmeyi reddettiği durumlarda ise yükün gönderilenin emrine hazır bulundurulduğu ana kadar veya boşaltma limanında yasal düzenlemelere göre yetkililere teslim edilmesi gerekiyorsa, bu teslimin gerçekleştiği ana kadar devam eder. Dolayısıyla, taşıyanın yük üzerindeki fiili kontrol ve etki yetkisi, liman idaresinin kimin adına hareket ettiğine bakılmaksızın, yükün taşıyanın kontrolünde olduğu süreyi belirlemekte esas alınır ve bu süre sınırlı tutulur.

Bu durumda, liman idaresinin kimin başvurusu üzerine harekete geçtiği dikkate alınmaksızın, taşıyanın yük üzerinde fiili etki ve kontrol yetkisine sahip olduğu zaman dilimi, yükün taşıyanın kontrolü altında olduğu sürenin belirlenmesinde esas alınır ve bu süre sınırlandırılır⁴⁰⁵.

3.3.3.2.4. Zarar meydana gelmeli

Zarar, kısaca bir kimsenin malvarlığında, onun onayı olmaksızın meydana gelen değer azalması olarak tanımlanır⁴⁰⁶. Müspet zarar, yani olumlu zarar ise; alacaklının

⁴⁰³ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 182.

⁴⁰⁴ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 182-183.

⁴⁰⁵ ÇAĞA / KENDER, s. 146-147; SEVEN, s. 71 vd.; KENDER, Reyagen: “Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar”, “Sorumluluk ve Sigorta hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar”, Sigorta Hukuku Türk Derneği ve Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1984, s. 249.

⁴⁰⁶ Von TUHR, s. 77; EREN, Genel Hükümler, s. 597; SEVEN, s. 81; TÜRKEN, s. 74-75.

borcun gereği gibi yerine getirilmemesi sonucunda, borcun yerine getirilmesinden beklediği faydanın ortaya çıkmaması nedeniyle malvarlığında meydana gelen kayıptır⁴⁰⁷. Bu zarar, borcun yöntemince yerine getirilmesi hâlinde alacaklının karşılaşmayacağı bir kaybı ifade eder ve fiili zarar ile yoksun kalınan kâr arasındaki farkı oluşturur⁴⁰⁸.

Fiili zarar, malvarlığında bir kayıp olarak kendini gösterir ve bu kayıp, malvarlığında aktiflerin azalması veya pasiflerin artması şeklinde ortaya çıkan doğrudan kayıplardır⁴⁰⁹. Bu bağlamda, meydana gelen zarar verici hadise sebebiyle malvarlığında vuku bulan istem dışı miktar ve değer azalmalarına fiili zarar denir. Yani, zarar verici olay nedeniyle malvarlığında istem dışı miktar ve değer azalmaları meydana gelir⁴¹⁰. Yoksun kalınan kâr ise, malvarlığında beklenen bir artışın gerçekleşmemesi, yani kâr elde etme olasılığının kaybıdır. Bu durum, alacaklının malvarlığının aktifinde artış potansiyelinin veyahut pasifinde azalma ihtimalinin ortadan kalkması şeklinde gerçekleşebilir⁴¹¹. Bu hâlde malvarlığında zarara uğrayan kimse, aynı şartlarla ya da daha elverişli ve avantajlı koşullar altında başka bir sözleşme yapma imkânını kaçırmış olabilir ve bu sebeple kârdan mahrum kalmış olur. Bu durumda yoksun kalınan kâr olarak ifade edilir⁴¹². Böyle bir durumda malvarlığında doğrudan bir değişiklik vuku bulmaz; ancak zarar verici durum neticesinde malvarlığının aktifinde artış olmaması veya pasifinde azalma meydana gelmemesi şeklinde bir sonuç doğar⁴¹³.

Zıya, hasar ve geç teslim durumlarının vuku bulması hâlinde, navlun sözleşmesinin gereği gibi yerine getirilmediği kabul edilir. Bu durumda, diğer tüm sözleşme ihlallerinde olduğu gibi, navlun sözleşmesinin ihlali hâlinde de tazminat talebinde bulunabilmek için, TTK'nin 1178'inci maddesinin ikinci fıkrası uyarınca zararın varlığı

⁴⁰⁷ **KESER**, Yıldırım: “*Aşkın Zararın İspatı*”, İÜHFD, C: 11, S: 2, 2020, sa. 484-495, s. 485, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/inuehfd/issue/55727/732612> (ET:09/09/2024); **OĞUZMAN / ÖZ**, s. 386; **EREN**, Genel Hükümler, s. 603 ve 1195.

⁴⁰⁸ **OĞUZMAN / ÖZ**, s. 386; **EREN**, Genel Hükümler, s. 603; **SEVEN**, s. 182; **TÜRKEN**, s. 75. Bu bağlamda, gerçek zarar ile yoksun kalınan kâr arasındaki farkın yanı sıra doğrudan zarar ve dolaylı zarar kavramlarının birbiriyle olan ilişkisine dikkat çekmek gerekir. Bu iki ayrım birlikte değerlendirildiğinde, doğrudan zararın genellikle fiili zarar anlamına gelirken, dolaylı zararın ise yoksun kalınan kârı ifade ettiği anlaşılmaktadır. Bkz.: **ÖZEL**, Çağlar: “*Sözleşme Dışı Sorumlulukta Yansıma Zarar ve Giderimine İlişkin Bazı Düşünceler*” AnkÜHFD, C: 50, S: 4, sa. 81-106 2001, s. 102, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/auhfd/issue/42674/514585> (ET: 09/09/2024)

⁴⁰⁹ **OĞUZMAN / ÖZ**, s. 386; **EREN**, Genel Hükümler, s. 603; **SEVEN**, s. 182; **TÜRKEN**, s. 75.

⁴¹⁰ **ÖZYAKIŞIR**, Özkan / **GANBARİ**, Muhammed K.: “*Sözleşme Öncesi Görüşmelerin Kesilmesi Bağlamında Culpa In Contrahendo Sorumluluğu ve Olumsuz Zarar*”, SÜHFD, C: 28, S: 2, sa. 745-775, 2020, s. 766, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/suhfd/issue/54056/699036> (ET: 09/09/2024)

⁴¹¹ **OĞUZMAN / ÖZ**, s. 386; **EREN**, Genel Hükümler, s. 603; **SEVEN**, s. 182; **TÜRKEN**, s. 75.

⁴¹² **ÖZYAKIŞIR / GANBARİ**, s.768; **OĞUZMAN / ÖZ**, s. 1285.

⁴¹³ **Von TUHR**, s. 78; **TÜRKEN**, s. 76.

şarttır. Zarar kavramı, Borçlar Hukukunun temel prensiplerine uygun olarak belirlenir⁴¹⁴. Eğer bir zarar meydana gelmemişse, *-örneğin, yükün geç teslim edilmesi ekonomik bir kayba yol açmamışsa-* taşıyıcı sorumlu tutulamaz. Benzer şekilde, yükün fiziksel durumunda herhangi bir değişiklik meydana gelmemişse *-örneğin, taşınan yük başka bir yük ile karışmışsa ve alıcı bu durumu kabul etmişse-* malın değerinde bir azalma söz konusu olmayacağından zarar oluşmaz⁴¹⁵.

Sonuç olarak, TTK'nin 1178'inci maddesinin ikinci fıkrası uyarınca taşıyanın eşyanın zıyaı, hasara uğraması veya geç teslimi nedeniyle sorumlu tutulabilmesi için mutlaka bir zarar meydana gelmiş olmalıdır. Aslında, taşıyanın sorumluluğu zıya, hasar veya geç teslim olgusundan ziyade, bu olayların yol açtığı zarara ilişkindir. Taşıyanın zarardan sorumlu olması demek, bu zararı tazmin etmekle yükümlü olduğu anlamına gelir⁴¹⁶. TTK'nin 1178'inci maddesi gereğince taşıyanın tazminle yükümlü olduğu zarar; zıya, hasar veya geç teslim nedeniyle yükümlülüğünün malvarlığının olay öncesi muhtemel durumu ile olay sonrası mevcut durumu arasındaki farkı ifade etmektedir⁴¹⁷.

3.3.3.2.5. İliyet bağı bulunmalı

Bir kişinin, yol açmadığı bir sonuçtan hukukî olarak sorumlu tutulması mümkün değildir. Sorumluluk, yalnızca eyleminin bir sonuca neden olduğu durumlarda ortaya çıkar. Bu bağlamda, eylem ile sonuç arasındaki ilişkiye nedensellik bağı denir⁴¹⁸. Hukukun temel prensiplerine göre, zarar ile taşıyanın eylemleri veya ihmalleri arasında uygun bir nedensellik bağı bulunmalıdır⁴¹⁹.

3.3.3.2.6. Taşıyan kusurlu olmalı

TTK'nin 1178'inci maddesinin birinci fıkrasında belirtildiği üzere, taşıyan, navlun sözleşmesi ile üstlendiği taşıma taahhüdünü ifa ederken, bilhassa yükün yükletilmesi, istiflenmesi, kontrol edilmesi ve gözden geçirilmesi, taşınması, muhafazası, denetimi ve

⁴¹⁴ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 183; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 45; TÜRKEN, s. 76.

⁴¹⁵ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 45.

⁴¹⁶ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 45.

⁴¹⁷ SEVEN, s. 186; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 45; TÜRKEN, s. 76.

⁴¹⁸ YILDIZ, Kübra: "Haksız Fiil Hukukunda Nedensellik Bağının Belirlenmesi", SÜHFD, C: 30, S: 3, sa. 1115-1158, 2022, s. 1115-1116, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/suhfd/issue/72475/1097426> (ET: 09/09/2024)

⁴¹⁹ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 183.

kontrolü ile boşaltılması sırasında dikkatli ve özenli bir taşıyıcının göstermesi gereken dikkat ve özeni sağlamakla mükelleftir. Burada kanun koyucu “*özellikle*” ifadesiyle belirtilen durumlarla sınırlı tutmayıp *-sayma yoluna gitmeyip-* navlun sözleşmesi kapsamında taşıma yükümlülüğünün yöntemince ifası için tedbirli bir taşıyıcıdan beklenen her türlü dikkat ve özenin gösterilmesi gerektiğini vurgulamıştır. Bu, taşınan yükün sağlam bir şekilde korunması ve varma noktasına güvenli ve süresi içerisinde ulaşması için alınması gereken tüm önlemleri içermektedir⁴²⁰. Tedbirli bir taşıyıcıdan sergilemesi beklenen dikkat ve özen, olayın durum ve koşullarına göre değerlendirilir⁴²¹. TTK’nin 1178’inci maddesi uyarınca, taşıyanın yüke özen borcu kapsamında bulunmaktadır ve bu borcun ihlali taşıyan ve adamlarının kusuru olması gereklidir⁴²². Bu bağlamda, taşıyanın eşyanın zıya, hasarı veya gecikmesi nedeniyle doğan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için kusurlu olduğunun kanıtlanması gerekir. Bu prensip, TTK’nin 1179’uncu maddesinin birinci fıkrasının mefhum-u muhalifinden anlaşılmaktadır⁴²³. Zira kanun koyucu, ilgili maddede taşıyan veya çalışanlarının kasıtlı ya da ihmalkâr olmayan nedenlerden kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulamayacağını düzenlemiştir.

Zarar gören kişi, eşyanın taşıyıcının hâkimiyetinde olduğu bir durumda meydana gelen olay nedeniyle eşyanın zayi olduğunu, hasar gördüğünü veya geç teslim edildiğini ve bu nedenle zarar gördüğünü kanıtlamakla yükümlüdür. Buna karşılık, sorumluluktan kaçınmak isteyen taşıyan, eşyanın zayi olması, hasar görmesi veya geç teslim edilmesine neden olan olayda kendisinin veya çalışanlarının hiçbir kusurunun olmadığını kanıtlamak zorundadır⁴²⁴. Zira kanun koyucu, taşıyanın veya adamlarının⁴²⁵ kasıtlı bir eyleminin ya da ihmalinin bulunmadığını, yani kusurlu olmadıklarını ispat yükümlülüğünü taşıyıcıya yüklemiştir.

FIO / FIOS / FIOST kayıtları çerçevesinde yükleme, boşaltma, dengeleme ve istif faaliyetlerinin taşıyan veya yükleten tarafından gerçekleştirilmesi taraflar arasında

⁴²⁰ ÇAĞA / KENDER, s. 136; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 96; SEVEN, s. 47, 55-56; ÖRSEL, s. 17. YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 60.

⁴²¹ TOPSOY, Deniz Ticareti, s. 408; SEVEN, s. 55; DEMİR, s. 338.

⁴²² ALANTÜRK-LIGHT, Didem: “Yeni TTK Uyarınca Navlun Sözleşmelerinde Yükü İnceleme ve Bildirim”, MÜHF-HAD, C: 18, S:2, sa. 517-524, 2012, s. 517. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/48277/616351> (ET: 09/09/2024)

⁴²³ DEMİR, s. 340; TTK’nin 1150’nci maddesi uyarınca, taşıyan, kendisinin veya adamlarının kasten ya da ihmal ederek neden olmadığı zararlardan sorumlu tutulamaz. Ancak, bu zararın taşıyanın ya da adamlarının kasıtlı veya ihmalkâr bir davranışından kaynaklanmadığını ispatlama yükümlülüğü taşıyana aittir.

⁴²⁴ DEMİR, s. 341.

⁴²⁵ TTK’nin 1179’uncu maddesinin ikinci fıkrası çerçevesinde, taşıyanın adamları; taşımada görevli gemi personelini, taşıyanın taşıma işinde çalışan veya temsil yetkisi verdiği kişileri ve taşımada görev almayan, ancak navlun sözleşmesinin yerine getirilmesinde kullanılan diğer kişileri kapsamaktadır.

kararlaştırılabilir. Ancak, bu hâle dâhi TTK'nin 1091'inci maddesi uyarınca taşıyanın sorumluluğu devam etmekte olup, kaptanın denetim görevi sürmektedir. Bu kapsamda, taraflar arasında yapılan sözleşmelerde bu hususta getirilen özel düzenlemeler, kaptanın - *anılan faaliyete ilişkin sorumluluğu etkilemediği gibi, kaptanın her koşulda yükleme, istifleme ve boşaltma işlemlerinin usulüne uygun olarak, teknik kurallar ve güvenlik koşulları çerçevesinde yürütölmesini sağlama-* yükümlölüğünü ortadan kaldırmaz⁴²⁶. Kaptan, yükleme ve boşaltma ekipmanlarının iyi durumda olmasını sağlamak ve istifleme işlemlerinin denizcilik standartlarına uygun şekilde gerçekleştirilmesini gözetmekle yükümlüdür⁴²⁷. Bu nedenle, taşıyanın TTK'nin 1091'inci maddesi uyarınca sorumluluğu bu tür durumlarda dâhi devam etmektedir; hatta istifleme faaliyeti taşıtan veya yükleten tarafından icra edilse bile, taşıyan denetleme yükümlölüğünü yerine getirmek zorundadır⁴²⁸. Bununla birlikte, kaptanın istifleme işlemlerini denetleme görevi, geminin dengesi, yola elverişliliği ve diğer yüklerin korunmasıyla sınırlıdır⁴²⁹. Bu bağlamda, Yargıtay'ın bu konuda vermiş olduğu emsal kararında, eğer satım sözleşmesinde boşaltmanın alıcı-sigorta ettirene ait olduğu ve boşaltmadan sorumlu olduğuna yönelik bir hükmün bulunduğu, ayrıca boşaltmayı yapan forkliftin alıcı-gönderilen adına hareket ettiği davalı tarafından kanıtlanırsa, sorumluluktan kurtulmanın mümkün olduğu belirtilmiştir⁴³⁰. Ayrıca, Yargıtay'ın benzer içtihatlarında yükleme, boşaltılması ve istifleme işlemlerinin yük ilgililerine bırakıldığı durumlarda bile, TTK'nin 975'inci maddesi uyarınca kaptanın, bu işlemlerin denizcilik geleneklerine uygun olarak yapılmasını denetleme görevinin sürdüğü belirtilmiştir⁴³¹. Benzer şekilde, başka bir kararında, TTK'nin 1061'inci maddesi uyarınca taşıyanın, malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında dikkat ve özen yükümlölüğüne sahip olduğu, yükün iyi bir şekilde muhafazası ve varış noktasına güvenle ulaşabilmesi için gerekli tüm tedbirlerin bu

⁴²⁶ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 489.

⁴²⁷ OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 89; ÇAĞA / KENDER, s. 137; ÖRSEL, s. 19; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 61; ÜLGNER, Çarter Sözleşmesi, s. 329; WILSON, s. 192; ATAMER, Kerim: “‘Gemi Adamları’na İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu- 2. Bölüm”, YÜED, C: 8, S: Özel, sa. 0-486, 2013, s. 434 vd. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/jyasar/issue/19146/203168> (ET: 09/09/2024)

⁴²⁸ SEVEN, s. 53-54; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 63.

⁴²⁹ OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 89; ÇAĞA / KENDER, s. 137; ÖRSEL, s. 19; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 63.

⁴³⁰ Bkz.: Y. (11. HD) T:10/11/2008, E:2007/9176, K:2008/12527. <https://emsal.uyap.gov.tr>(ET: 09/09/2024)

⁴³¹ Bkz.: Y. (11. HD) T:28/06/2012, E:2011/5300, K:2012/11419. <https://emsal.uyap.gov.tr>(ET: 09/09/2024)

yükümlülüğe dâhil olduğu, sözleşmeye konulacak “FİOS” şartının bu sorumlulukları ortadan kaldırmayacağı belirtilmiştir⁴³².

Kusurun tespiti için belirlenen ölçüt, özenli bir taşıyıcıdan beklenen dikkat ve özenin gösterilmesidir. Bu bağlamda, nesnel bir standart oluşturulmuş olup, taşıyıcının kendi işlerindeki davranışı baz alınmadan, benzer koşullar altında deneyimli ve sorumluluklarının bilincinde olan bir taşıyıcının nasıl hareket edeceği esas alınacaktır. Taşıyıcının subjektif durumu dikkate alınmaksızın, objektif koşullara göre değerlendirme yapılacaktır⁴³³. Bu sebeple, taşıyıcının büyük bir işletme olması ya da tek bir donatıcı olması, özen gösterme yükümlülüğünün derecesi ve kapsamı açısından bir fark yaratmamaktadır⁴³⁴.

Taşıyıcının sorumluluğu, zararın ve sonuçlarının önlenbilmesi için gerekli önlemleri almasıyla doğrudan ilgilidir. Taşıyıcının göstermekle yükümlü olduğu özen ve dikkat, dolayısıyla taşıyıcının üzerine düşen sorumluluklar, zararın meydana gelmesini önlemek için gerekli tedbirlerin alınması noktasında odaklanmıştır⁴³⁵. Zarara yol açan olayları ve sonuçlarını önlemek için taşıyıcının alması gereken tedbirler, tedbirli bir taşıyan ölçütüne uygunluğun tespiti için, taşıyıcının alması gereken tedbirler, tedbirli bir taşıyıcı ölçütüne uygun olarak; yükün türü ve miktarı, seyahat koşulları, yüklerin özellikleri, hava durumu, denizcilik teamülleri ve yasal düzenlemelerin emredici hükümleri dikkate alınarak belirlenir⁴³⁶. Taşıyıcı, yalnızca herhangi bir tedbiri değil, aynı zamanda makul, elverişli, akla uygun ve mutlak surette beklenen tedbirleri almakla yükümlüdür⁴³⁷. Ancak, alınacak tedbirlerin gemi ve gemide bulunan kişilerin güvenliğini veya diğer yüklerin güvenliğini tehlikeye atması durumunda, ya da tedbirin maliyetinin zararın boyutunu aşması hâlinde, makul bir tedbirden bahsedilemez⁴³⁸.

3.3.4. Sorumluluğunun hukukî niteliği

Taşıyıcının, yükün zıya uğraması veya hasar görmesi durumunda üstlenmiş olduğu sorumluluk, geminin sefere uygunluğunu sağlama sorumluluğunda olduğu gibi özene

⁴³² Bkz.: Y. (11. HD) T:15/09/2014, E:2014/6136, K:2014/13723. <https://emsal.uyap.gov.tr>(ET: 09/09/2024)

⁴³³ ÇAĞA / KENDER, s. 138; ÖRSEL, s. 19. YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 65.

⁴³⁴ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 65.

⁴³⁵ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 65.

⁴³⁶ ÇAĞA / KENDER, s. 138; AKINCI, s. 343. YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 65; KENDER, Reyagen: “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, “Sorumluluk ve Sigorta hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar”, Sigorta Hukuku Türk Derneği ve Banka Ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1984, s. 80; SEVEN, 56,95.

⁴³⁷ YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 96; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 66.

⁴³⁸ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 66-67; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 99.

dayalı ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur.⁴³⁹ Taşıyıcı, yükün taşınması sürecinde en yüksek düzeyde dikkat ve özen göstermekle yükümlüdür. Bu bağlamda, yalnızca taşıyıcının kendi işlerinde gösterdiği dikkat ve özen yeterli olmayıp, burada dikkatin ve özenin objektif bir standart olarak değerlendirilmesi gerekmektedir. Taşıyıcı, dikkatli, sorumlu ve özenli bir taşıyıcıdan beklenen en yüksek düzeyde özeni ve dikkati göstermekle yükümlüdür⁴⁴⁰.

Taşıyan, yükün teslim alınması, istiflenmesi, muhafaza edilmesi, boşaltılması, kaybolması ya da hasar görmesi ve taşıma sırasında meydana gelebilecek gecikmelerin neden olabileceği tüm zararlar için sorumluluk taşır. TTK'nin 1243'üncü maddesi, taşıyıcının yüke özen gösterme borcuyla ilgili hükümlerden kaynaklanan borç ve sorumlulukları etkileyen veya kısıtlayan bütün hükümlerin geçersiz olduğunu belirtmektedir⁴⁴¹. Ancak, taşıyıcının borçlarını ve sorumluluğunu artıran veya ağırlaştıran hükümler geçerlidir. Bununla birlikte, sorumluluğu kaldıran veya sınırlayan hükümlerin geçersizliği, navlun sözleşmesi veya konişmento gibi diğer deniz taşıma belgelerinin hükümlerini etkilemez⁴⁴².

Sonuç olarak taşıyanın, yükün zıya veyahut da hasara uğramasından sorumlu tutulması, gemiyi sefer için uygun hâle getirme yükümlülüğü gibi, özen yükümlülüğüne dayanan ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğuna dayanmaktadır⁴⁴³. TTK'nin 1178'inci maddesi uyarınca, taşıyanın yükün korunmasına dair özen gösterme yükümlülüğünü yerine getirmemesi durumunda, kusurlu olduğu varsayılır. Ancak, taşıyan, meydana gelen zıya veya hasarın kendi ya da çalışanlarının hatasından kaynaklanmadığını kanıtladığı takdirde, bu sorumluluktan kurtulabilir⁴⁴⁴.

⁴³⁹ ÇAĞA / KENDER, s. 139; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 490.

⁴⁴⁰ TEKİN, s. 75; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 490; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 65.

⁴⁴¹ TEKİN, s. 75; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 62-63.

⁴⁴² TEKİN, s. 75; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 62-63.

⁴⁴³ ÇAĞA / KENDER, s. 135-136; ŞEKER, s. 34.

⁴⁴⁴ ŞEKER, s. 34; SEVEN, s. 81.

3.3.5. Fiilî taşıyanın ve taşıyanın üçüncü kişilerin fiillerinden doğacak sorumluluğu

Borcu üçüncü kişilere devretme hakkına sahip olan borçlu, bu kişilerin neden olduğu zararları genel hükümlere uygun olarak tazmin etmekle yükümlüdür⁴⁴⁵. TBK'nin “Yardımcı Kişilerin Eylemlerinden Kaynaklanan Sorumluluk” hükümlerine yer veren 116'ncı maddesi, yardımcı kişilerin eylemleri (*kast ve ihmalleri*) nedeniyle doğan zararın tazmini yükümlülüğünü düzenlemektedir. Bu bağlamda, taşıyan, yardımcı kişilerin neden olduğu zararlar dolayısıyla TBK'nin 116'ncı maddesi uyarınca sorumlu tutulur.

Taşıyan, yük üzerindeki özen borcunu, gemi adamları ve kendi çalışanları aracılığıyla yerine getirir⁴⁴⁶. Bu nedenle, TTK'nin 1179'uncu maddesinin ikinci fıkrası, taşıyanın gemi adamları ve kendi çalışanlarının (*kast ve ihmallerinden*) kusurundan da sorumlu olacağını ve sorumluluktan kurtulabilmesi için yalnızca kendi kusursuzluğunu değil, aynı zamanda bu kişilerin de kusursuz olduklarını ispat etmesini zorunlu kılar⁴⁴⁷. “Taşıyanın Çalışanları” kavramı, gemi adamlarını, taşıyanın kendi personelini, taşıyanı temsil etme yetkisi olan kişileri ve navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan diğer şahısları kapsar. Ancak, fiilî taşıyan, taşıyanın yük üzerindeki özen borcunun ifasında “*taşıyanın adamı*” olarak kabul edilmez⁴⁴⁸. Taşıyanın, fiilî taşıyanın ve onun görevi ve yetkisi dâhilinde hareket eden personelinin kast ve ihmallerinden doğan sorumluluğu ise, TTK'nin 1191'inci maddesinde düzenlenmiştir⁴⁴⁹. TTK'nin 1191'inci maddesi, deniz yoluyla eşya taşımalarında fiilî taşıyanın sorumluluğunu HK'nin 10'uncu maddesine paralel bir şekilde düzenlemiştir. Ayrıca, TTK'nin 1191'inci maddesinin ikinci fıkrasında, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerin fiilî taşıyan hakkında da uygulanacağı belirtilmiştir⁴⁵⁰.

Bu bağlamda taşıyanın, yardımcı kişilerin verdikleri zararlardan sorumluluğu, şüpheye yer bırakmayacak şekilde TTK'nin 1179'uncu maddesinin ikinci fıkrası ile düzenlenmiştir. Bu düzenleme, taşıyanın TBK'nin 116'ncı maddesi kapsamında yardımcı kişilerin fiillerinden doğan sorumluluğunu ortadan kaldırmamaktadır⁴⁵¹. Dolayısıyla,

⁴⁴⁵ GÜLTEKİN, Fatih: “Yardımcı Kişilerin Fiillerinden Borçlunun Sorumluluğu”, TAAD, S: 35, sa. 375-403, 2018, s. 483. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/taad/issue/52647/693638> (ET: 09/09/2024); TÜRKEN, s. 94.

⁴⁴⁶ KANER, s. 469.

⁴⁴⁷ KANER, s. 469; TÜRKEN, s. 94.

⁴⁴⁸ KANER, s. 470.

⁴⁴⁹ KANER, s. 470.

⁴⁵⁰ ÖRSEL, s. 20; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 20; e-TTK'de fiilî taşıyanla ilgili özel bir düzenleme bulunmadığından, e-TTK'nin 100'üncü (TBK'nin 116'ncı) maddesi kapsamında ifa yardımcısının eylemlerinden kaynaklanan sorumluluğa ilişkin hükümler kıyasen uygulanırdı. Bkz.: SEVEN, s. 121.

⁴⁵¹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 469; ÇAĞA / KENDER, s. 138

taşıyan, yardımcı kişilerin neden olduğu zararlardan dolayı, TBK'nin 116'ncı maddesi uyarınca sorumluluk taşımaya devam eder⁴⁵². Bununla birlikte zararın kaynağı olan kişinin beraberinde “*Gemi Adamı*” veya “*Taşıyanın Adamı*” olması hâlinde, bu tür olaylarda TTK'nin 1179'uncu maddesinin birinci fıkrası uygulanmalıdır⁴⁵³.

3.3.5.1. Taşıyanın adamlarının fiillerinden sorumluluğu

3.3.5.1.1. Gemi adamları

TTK'nin 934'üncü maddesi, “*Gemi Adamları*” terimine ve bu terim kapsamında kimlerin yer aldığına ilişkin düzenlemeleri içermektedir. Bu maddeye göre, “*Gemi Adamları*” kavramı; “*Kaptan*”, “*Gemi Zabıtları*”, “*Tayfalar*” ve “*Taşımanın Gerçekleştirildiği Gemide İstihdam Edilen Diğer Gemi Personelini*” kapsar⁴⁵⁴. Bu bağlamda, taşıma sürecinde kullanılan gemide görev yapan personel, kaptan, zabıtlar, tayfalar ve gemide istihdam edilen diğer tüm çalışanlar “*Gemi Adamı*” olarak tanımlanmaktadır.

Taşıyanın gemi adamlarının kusurları nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumluluğunun doğması için, taşıyanın aynı zamanda donatan veya işleten olması zorunlu değildir⁴⁵⁵. Zira TTK'nin 1179'uncu maddesi, taşıyanın gemi adamlarının kusurlarından sorumlu tutulmasını böyle bir koşula bağlamamıştır. Bu durum, e-TTK döneminde aynı şekilde uygulanmıştır⁴⁵⁶. Bununla birlikte, gemi adamlarının taşıyan tarafından istihdam edilmesi yani gemi adamları ile taşıyan arasında bir hizmet ilişkisinin bulunması ve

⁴⁵² SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 469; ÇAĞA / KENDER, s. 138

⁴⁵³ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 469 vd.; ÇAĞA / KENDER, s. 138.

⁴⁵⁴ KANER, s. 363-364; KULA-DEĞİRMENCİ, Fiili Taşıyan, s. 413; ÖRSEL, s. 26; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 75-76; SÖZER, Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluk, s. 120; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 80; SEVEN, s. 102 ve 104. KANER'e göre, kanunda açıkça belirtilmemiş olsa da gemide istihdam edilmeyen ancak gemide hizmet sunan taşıyanın müstahdemleri veya istifçileri gibi kişiler de gemi adamları arasında sayılmalıdır. Bkz.: KANER, s. 363-364.

⁴⁵⁵ Uygulamada genellikle, gemi adamları ile taşıyan arasında doğrudan bir istihdam ilişkisi bulunmaz. Bu durum, yalnızca taşıyanın aynı zamanda “*Geminin Donatanı*” veya “*Gemi İşletme Mütteahhidi*” olması durumunda söz konusu olabilir. Bkz.: SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 469.

⁴⁵⁶ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 76-78; ÇAĞA / KENDER, s. 139; ÜLGENER, M. Fehmi: “*Taşıyanın Sorumsuzluk Hâlleri*”, Der Yayınları, İstanbul, 1991, s. 62; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 469; SÖZER, Yargıtay Kararları Sempozyumu, s. 120-121.

taşımada kullanılan geminin taşıyana ait olması veya onun tarafından işletilmesi zorunlu değildir⁴⁵⁷.

3.3.5.1.2. Taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan kişiler

E-TTK'nin 1062'nci maddesinin birinci fıkrasında, taşıyanın kendi adamlarının kusurundan sorumlu olduğu belirtilmiştir. Bu düzenlemenin yorumuna göre, “*Taşıyanın Adamları*” kavramı, yalnızca taşıyana bağlı ve taşıyanla hiyerarşik bir ilişki içinde olan kişileri kapsamaktadır. Dolayısıyla, taşıyanın taşıma işini yürütürken faydalandığı ancak kendi ticarî işletmesinde istihdam etmediği kişilerin bu kapsama girmediği ifade edilmektedir⁴⁵⁸. Bu çerçevede, taşıyanın adamları terimi, taşıyanın ticarî işletmesinde, geçici olarak da olsa istihdam ettiği, gemi adamları dışındaki personeli ifade eder⁴⁵⁹. TTK'nin 1179'uncu maddesinde ise, taşıyanın adamları terimi daha geniş bir kapsamda ele alınmış ve bu kavramın taşıma işletmesinde çalışan kişileri de içerdiği belirtilmiştir⁴⁶⁰. Bu bağlamda taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan kişiler, taşıyanın ticarî faaliyetlerini yürüttüğü işletmede, geçici veya sürekli olarak istihdam edilen, ancak gemi adamları dışında kalan personeli ifade eder⁴⁶¹. Bu kapsamda, söz konusu çalışanların TTK'nin 1179'uncu maddesi uyarınca değerlendirilmesi için fiilen taşıma işinde görev almaları zorunlu değildir. Aynı şekilde, işletmede yerine getirdikleri görevin taşıma işiyle doğrudan ilgili olması da gerekmez⁴⁶². Bu nedenle, taşıma işinin icrasında doğrudan yer almasalar bile bir ofis çalışanı veya muhasebeci ve hatta güvenlik görevlisi ile çaycı gibi kişiler, taşıyanın adamları olarak kabul edilebilir⁴⁶³. Burada temel husus, bu kişilerin görevleri

⁴⁵⁷ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 469; ÖRSEL, s. 23; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 76-78; ÇAĞA / KENDER, s. 139; ÜLGNER, s. 62.

⁴⁵⁸ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 77; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 81; ÇAĞA / KENDER, s. 139.

⁴⁵⁹ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 77; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 115.

⁴⁶⁰ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 78.

⁴⁶¹ YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 142; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 77; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 468; SÖZER, Yargıtay Kararları Sempozyumu, s. 119-120; SEVEN, s. 102-103; TÜRKEN, s. 96.

⁴⁶² SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 468; AKINCI, s. 299; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 78; TÜRKEN, s. 96.

⁴⁶³ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 468; AKINCI, s. 299; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 78; TÜRKEN, s. 96. ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 62; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 121; SEVEN, s. 109; TÜRKEN, s. 96; ÖRSEL, s. 24.

sırasında zarara neden olmamış olsalar bile, en azından zarar ile görevleri arasında dolaylı bir ilişkinin bulunmasıdır⁴⁶⁴.

Taşıyanın müstahdemi terimine TBK'nin 116'ncı maddesi uyarınca yardımcı olmayan kişiler de dâhildir.⁴⁶⁵ Yani, yardımcı şahıs ve taşıyanın müstahdemi kavramları bazı durumlarda örtüşse de her zaman aynı anlamda kullanılmazlar. Örneğin, taşıyanın işletmesinde çalışan fakat taşıma işinin doğrudan icrasında yer almayan taşıyanın müstahdemi olan bağlama limanındaki nöbetçi kaptan, yardımcı şahıs olarak değerlendirilmezken; taşıyanın yardımcı şahsı olarak kabul edilen fiilî taşıyan, taşıyanın müstahdemi olarak sayılmamaktadır. Bunun nedeni, akdî-fiilî taşıyan arasında bir istihdam veya hiyerarşik ilişki bulunmamasıdır⁴⁶⁶.

3.3.5.1.3. Taşıyanın kendisini temsile yetkili kıldığı kişiler ve navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişiler

Taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan kişiler bölümünde ifade edildiği üzere yardımcı şahıs ve taşıyanın müstahdemi kavramları bazı durumlarda örtüşse de her zaman aynı anlamda kullanılmazlar⁴⁶⁷. E-TTK'nin 1062'nci maddesinin birinci fıkrasına göre, taşıyanın adamları terimi, taşıyanın işletmesinde istihdam ettiği kişileri kapsar. Dolayısıyla, müstahdem veya gemi adamı olmayan yardımcı şahısların kusurlarından doğan sorumluluk, genel hukukî düzenlemelere tâbi olacaktır⁴⁶⁸. Buradan hareketle, taşıyanın işletmesinde doğrudan çalışmayan ancak taşıyanın temsil yetkisi verdiği ve navlun sözleşmesinin yerine getirilmesinde görev alan kişilerin kast ve ihmallerden taşıyanın sorumluluğu, e-TTK'nin 1062'nci maddesinde özel olarak ele alınmamış olup, ilk kez TTK'nin 1191'inci maddesi çerçevesinde açıkça düzenlenmektedir⁴⁶⁹. Bu nedenle, e-TTK'nin 1062'nci maddesinde taşıyanın adamı olarak kabul edilmeyen ve gemi adamı niteliği taşımayan, işletmede çalışmayan yardımcı kişilerle ilgili herhangi bir düzenleme

⁴⁶⁴ ÇAĞA / KENDER, s. 40; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 81; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 121, YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 85; SEVEN, s. 109; ÖRSEL, s. 24.

⁴⁶⁵ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 78. YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 115;

⁴⁶⁶ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 78.

⁴⁶⁷ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 78; SÜZEL, Cüneyt: “Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması”, 1. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2021, s. 141-142.

⁴⁶⁸ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 78; SÜZEL, Sorumluluğun Sınırlandırılması, s. 141-142.

⁴⁶⁹ ÖRSEL, s. 24.

bulunmadığından, kusur sorumluluğuna ilişkin genel hükümlere başvurulması gerektiği kabul edilmişti⁴⁷⁰.

TTK'nin 1179'uncu maddesinin ikinci fıkrasında tanımlanan taşıyanın adamları kavramı, taşıyanın kendisini temsil yetkisi verdiği kişiler ve taşıma işletmesinde çalışmıyor olsalar bile navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan diğer kişileri kapsamaktadır. Bu nedenle, bu kişilerin kast ve ihmallerinden doğan sorumluluk genel hükümlere değil, TTK hükümlerine tâbi olacaktır⁴⁷¹.

Taşıyanın, taşıma işlerini yürütürken istihdam etmediği ancak navlun sözleşmesinin yerine getirilmesinde görev alan diğer kişiler, bağımsız akitleri de kapsayacak şekilde tanımlanır. Bu kişiler, TBK'nin 116'ncı maddesinde tanımlanan yardımcı kişiler kapsamına girer⁴⁷². Ayrıca, navlun sözleşmesinin yerine getirilmesinde kullanılan bağımsız akitlerin, TBK'nin 116'ncı maddesi uyarınca taşıyanın yardımcı kişileri olarak değerlendirildiği konusunda genel bir görüş birliği bulunmaktadır⁴⁷³. Bu bağlamda, taşıyanın istihdam etmediği ancak sözleşmenin ifasında kullanılan bağımsız istifçiler gibi kişilerin kusurlarından da TTK'nin 1179'uncu maddesi kapsamında taşıyan sorumlu olacaktır⁴⁷⁴.

Bu çerçevede taşıyan tarafından istihdam edilmese de taşıyan tarafından sözleşmeyle belirlenen görevlerle yükümlü kılınan yükleme ve boşaltma müteahhitleri⁴⁷⁵ (rıhtım işletmeleri), depolama ve taşıma işlemlerinde görev alan ardiyeciler⁴⁷⁶ veya gemiyi destekleyen römorkörün gemi adamları ile mürettebatı⁴⁷⁷ gibi kişilerin neden olduğu zararlar, TTK'nin 1179 ve 1191'inci maddeleri uyarınca taşıyanın sorumluluğu kapsamında değerlendirilecektir. Bu tür kişiler, taşıyan tarafından istihdam edilmeseler bile, taşıyanın belirlediği sözleşmesel görevlerle donatıldıkları için yardımcı sıfatını

⁴⁷⁰ TÜRKEN, s. 96-97; ÇAĞA / KENDER, s. 139; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 80; ÖRSEL, s. 24; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 121; SEVEN, s. 81, 103 ve 116.

⁴⁷¹ TÜRKEN, s. 96.

⁴⁷² YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 79; ÇAĞA / KENDER, s. 140; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 81; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 121; SEVEN, s. 81,116.

⁴⁷³ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 81; AKINCI, S. 305; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 107; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 121; SEVEN, s. 123-124.

⁴⁷⁴ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 79-80; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 107; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 121; AKINCI, 305, SÖZER, Yargıtay Kararları Sempozyumu, s. 123; TÜRKEN, s. 97.

⁴⁷⁵ SEVEN, s. 103; ÖRSEL, s. 24-25.

⁴⁷⁶ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 80.

⁴⁷⁷ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 80; ÖRSEL, s. 24-25.

kazanırlar⁴⁷⁸. Aynı durum, taşıyanın temsilcisi olarak görev yapan acente veya komisyoncu gibi kişiler için de geçerlidir⁴⁷⁹.

3.3.5.2. Fiilî taşıyan ve adamlarının sorumluluğu

Taşıyan, taşımayı fiilî taşıyana devretmesi hâlinde, fiilî taşıyanın kasten veya ihmalle gerçekleştirdiği eylemlerden ve fiilî taşıyanın çalışanlarının görevlerini ifa ederken kasten veya ihmalle gerçekleştirdiği eylemlerden sorumlu olur⁴⁸⁰. Taşınmanın tamamı ya da bir kısmı fiilî taşıyana devredilmiş olsa bile, taşıyan taşınmanın tamamından sorumlu kalır; fiilî taşıyan ise yalnızca gerçekleştirdiği taşıma kısmı için sorumludur⁴⁸¹. TTK'nin 1191'inci maddesinde⁴⁸² deniz yoluyla eşya taşımalarında fiilî taşıyanın sorumluluğu HK'nin 10'uncu maddesine paralel şekilde düzenlenmiş⁴⁸³ ve TTK'nin 1191'inci maddesinin ikinci fıkrasında taşıyanın sorumluluğuna hükümler fiilî taşıyan hakkında da uygulanacağı belirtilmiştir⁴⁸⁴.

TTK'nin 1191'inci maddesi, fiilî taşıyanın sorumluluğunu deniz ticaret hukukundan kaynaklanan bir sorumluluk olarak ele almaktadır. Bu düzenleme, yükle ilgili ve taşıyan açısından fiilî taşıyana karşı sorumluluk talep etme imkânı tanırken, fiilî taşıyanın kanunî sorumsuzluk hâlleri ve sorumluluğun sınırlandırılmasına dair hükümlerden yararlanmasını da sağlamaktadır. Böylece her iki tarafın da menfaatine olacak şekilde bir düzenleme ortaya çıkmaktadır⁴⁸⁵.

Öğretide isabetli bulduğumuz görüşe fiilî taşıyıcının taşıyan veya yükle ilgiliye karşı sorumluluğu, hukukî açıdan sözleşmeye dayalı değil, doğrudan kanundan kaynaklanan bir

⁴⁷⁸ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 468; TÜRKEN, s. 97.

⁴⁷⁹ ÖRSEL, s. 25.

⁴⁸⁰ KARA, s. 278.

⁴⁸¹ KARA, s. 278.

⁴⁸² TTK'nin 1191'inci maddesinin ilk fıkrasına göre, taşınmanın tamamının ya da bir kısmının fiili bir taşıyıcıya devredilmesi durumunda, taşıyan, navlun sözleşmesi çerçevesinde böyle bir devrin mümkün olup olmadığına bakılmaksızın, taşıma sürecinin bütünü için sorumluluğunu korur. Ayrıca, fiili taşıyanın ve onun bu görevi ifa ederken yetki sınırları dâhilinde hareket eden çalışanlarının eylem ve ihmallerinden doğan sorumluluk, taşıyanın üzerinde kalmaya devam eder.

⁴⁸³ ÖRSEL, s. 20; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 20; e-TTK'de fiilî taşıyanla ilgili özel bir düzenleme bulunmadığından, e-TTK'nin 100'üncü (TBK'nin 116'ncı) maddesi kapsamında ifa yardımcısının eylemlerinden kaynaklanan sorumluluğa ilişkin hükümler kıyasen uygulanırdı. Bkz.: SEVEN, s. 121.

⁴⁸⁴ ÖRSEL, s. 21; TTK'nin 1191'inci maddesinin ikinci fıkrasına göre, bu Kanun'da taşıyanın sorumluluğuna dair düzenlemeler, fiili taşıyanın gerçekleştirdiği taşımalarda da geçerlidir. Fiili taşıyanın çalışanlarına karşı açılacak davalarda, 1187'nci maddenin ikinci fıkrası ve 1190'ıncı maddenin ikinci ve üçüncü fıkraları uygulanır.

⁴⁸⁵ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 23.

sorumluluk olarak değerlendirilir⁴⁸⁶. Bu nedenle, “fiilî taşıyan” ile “yükle ilgili taraf” arasında doğrudan akdî bir ilişki mevcut olmasa bile yükle ilgili TTK’nin ilgili maddelerine dayanarak fiilî taşıyıcıdan bizzat gerçekleştirdiği taşıma sırasında meydana gelen zararlardan dolayı taşıyan ile birlikte tazminat talep edilebilir⁴⁸⁷.

TTK’nin 1191’inci maddesinin birinci cümlesine göre, taşıyanın navlun sözleşmesi kapsamında taşınmanın bir kısmını fiilî taşıyana devretme hakkı olup olmadığına bakılmaksızın, taşıyanın sorumluluğu devam edeceği düzenlenmektedir⁴⁸⁸. Ayrıca, aynı maddenin ikinci fıkrasında, fiilî taşıyanın doğrudan gerçekleştirdiği taşımadan kaynaklanan sorumluluğundan bahsedilmektedir. TTK’nin 1191’inci madde çerçevesinde, fiilî taşıyanın sorumluluğu, taşıyanla aynı zarardan sorumlu olduğu ölçüde müteselsil olarak belirlenmiştir⁴⁸⁹. Bu, fiilî taşıyanın yalnızca kendi taşıma görevini yerine getirdiği kısmıyla sınırlı olarak değerlendirilmesini ifade eder⁴⁹⁰. Bu bağlamda, örneğin, yük geç teslim edilmişse ve fiilî taşıyanın yükü belirlenen varma limanında gecikmeksizin teslim ettiğini kanıtlaması durumunda, gecikmeden kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulmayacaktır⁴⁹¹. hülâsa, taşıyan ile fiilî taşıyan birlikte sorumlu tutuluyorlarsa, sorumlulukları müteselsil⁴⁹² olarak geçerli olur. Taşıyanın, fiilî taşıyanın ve bunların adamlarının ödeyeceği tazminat miktarı, kanun koyucunun TTK’nin 1190’uncü maddesinde belirlediği sorumluluk sınırlarını aşamaz. Ancak, TTK’nin 1190’uncü maddesi hükümleri, taşıyan ile fiilî taşıyan arasındaki rücu ilişkisini değiştirmez veya etkilemez⁴⁹³.

Fiilî taşıyanın sorumluluğu; ikincil veya talî bir sorumluluk değil, akdî taşıyanın sorumluluğunun yanında ve müteselsil bir sorumluluk oluşturur⁴⁹⁴. Ancak, öğretilde bazı yazarlar fiilî taşıyıcının sorumluluğunu kanun hükmünden ve uluslararası sözleşmelerden aldığını, akdî taşıyıcının taşıma sözleşmesindeki temel edim olan eşyayı koruma

⁴⁸⁶ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 70; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 142.

⁴⁸⁷ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 23; ÖRSEL, s. 21.

⁴⁸⁸ ÖRSEL, s. 26.

⁴⁸⁹ TTK’nin 1191’inci maddesinin dördüncü fıkrası gereğince, taşıyan ile fiilî taşıyan, aynı zarardan sorumlu oldukları hâllerde, bu sorumluluk müteselsil olarak belirlenir.

⁴⁹⁰ YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 140-141.

⁴⁹¹ YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 140-141.

⁴⁹² Nitekim **Yargıtay Temyiz Mahkemesi Ticaret Dairesi’nin 14/02/1946 tarih 1946/87 esas 1946/334 karar sayılı** emsal kararında müşterek donatanların da sorumluluklarının müteselsilen olduğu vurgulanmaktadır. Bkz.: OKAY, Temyiz Kararları, s. 82-83.

⁴⁹³ KARA, s. 279; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 200.

⁴⁹⁴ ADIGÜZEL, Burak: “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Fiilî Taşıyıcı Kavramı ve Fiilî Taşıyıcının Sorumluluğu”, İÜHFİM, C: 7, S: 3, sa. 2-20, 2014, s. 9; <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9189/115232> (ET: 09/09/2024) KAYIHAN s. 215.

borcundan doğduğunu ve fiilî taşıyıcının sorumluluğunun buna dayandığını öne sürmektedir. Bu nedenle, sorumluluğunun doğması için meydana gelen zararın fiilî taşıyanın taşıma eylemini bizatihi gerçekleştirdiği esnada meydana gelmesi gerektiğini, fiilî taşıyıcının sorumluluğunun sui generis bir nitelik taşıdığını ve sözleşme benzeri bir sorumluluk oluşturduğunu savunmaktadırlar⁴⁹⁵.

Burada üzerinde durulması gereken bir başka husus, fiilî taşıyanın sorumluluğuyla ilgili olarak taşımanın sadece dar anlamda, yani yükün bir limandan diğerine taşınmasıyla sınırlı olduğu yanılığıdır. Fiilî taşıyan, taşıma taahhüdünde bulunmuş olmasına rağmen taşıma taahhüdünü yerine getirmediği takdirde dâhi sorumluluğu söz konusu olabilir⁴⁹⁶. Ancak bu durumun gerçekleşebilmesi için taşınacak yükün, TTK'nin 1178'inci maddesinin üçüncü fıkrasında belirtildiği şekilde, fiilî taşıyanın hâkimiyetinde bulunması gerekmektedir. Bu, yükün fiilî taşıyana teslim edilmesiyle sağlanır. TTK'nin 1192'nci maddesinin üçüncü fıkrası, fiilî taşıyanın yükü kontrolü altında bulundurduğu süre zarfında meydana gelen ziyadan, hasardan ve teslimatın gecikmesinden doğan zararlar için sorumluluk taşıdığını belirtir. Bu da fiilî taşıyanın yükün hâkimiyetini sağladığı sırada ziya, hasar veya geç teslimden sorumlu olduğunu doğrular⁴⁹⁷.

Kanunî olarak taşıyana yüklenmeyen bir borcu veya yükümlülüğü üstlenme veya belirli bir haktan feragat etme yolunu açan özel anlaşmalar, açık ve yazılı bir kabul olmadıkça fiili taşıyıcı için bağlayıcı değildir. Bu özel anlaşmalar, taşıyanın taşıma borcunu belirleyen her türlü konuyu kapsar ve geniş şekilde yorumlanmalıdır⁴⁹⁸. Ancak, taşıyanın sorumluluğunu kısıtlayan anlaşmalar için aynı durum geçerli değildir. Çünkü düzenlemede taşıyan lehine yapılan anlaşmalar hakkında herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Dolayısıyla, fiili taşıyıcının, kanunî düzenlemeler çerçevesinde birinci derecede sorumlu kılınmış olan akdî taşıyıcıdan daha ağır bir sorumluluk altına girmesi düzenlemenin mantığına aykırı olacaktır. Bu nedenle, fiilî taşıyanın kendisiyle ilgili olmayan bir sözleşmenin lehine olan hükümlerinden feragat edebileceği kabul edilmelidir⁴⁹⁹.

⁴⁹⁵ ADIGÜZEL, s. 9; KAYIHAN s. 215.

⁴⁹⁶ YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 140-141; ÖRSEL, s. 22; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 21, 24 ve 70.

⁴⁹⁷ ÖRSEL, s. 22; AKSOY, s. 148-149.

⁴⁹⁸ KARA, s. 279; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 70-71; ÖRSEL, s. 22; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 142.

⁴⁹⁹ ÖRSEL, s. 12; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 71.

Fiilî taşıyan yalnızca kendi kusuru nedeniyle meydana gelen zararlardan değil, aynı zamanda kendi adamlarının meydana getirdiği zararlardan da sorumludur⁵⁰⁰. Fiilî taşıyanın adamları, TTK'nin 1179'uncu maddesinin ikinci belirtilen taşımada kullanılan geminin personelini, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan ya da kendisini temsile yetkili kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında görevli diğer kişileri ifade eder. Ancak TTK'nin 1191'inci maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesi uyarınca taşıyan, fiilî taşıyanın yanı sıra, taşıma borcunu icra ederken görevi ve yetkisi dâhilinde hareket eden çalışanlarının eylem ve ihmallerinden de mesuldür. Kanun koyucu, fiilî taşıyanın sorumluluğunu, “*taşıyanın adamları*” kavramından daha dar bir şekilde, sadece taşıma işleminin ifasında kullanılan personelden kaynaklanan yükümlülükleriyle sınırlamıştır. Fiilî taşıyanın kendi taşıma işletmesinde çalışan ancak taşıma sırasında kullanılmayan personel, bu hüküm kapsamında değerlendirilmez⁵⁰¹. Ayrıca, fiilî taşıyanın taşıma işleminde kullanılan personelinin görev ve yetki sınırları içinde hareket etmesi gereklidir. TTK'nin 1190'uncu maddesinin ikinci fıkrası, bu personelin taşıyanın sorumluluğundan kurtulması ve sorumluluğunun sınırlandırılması için bu şartı öngörmüştür⁵⁰². Bu kural, taşıyanın kontrol yetkisinin kendi personeli üzerinde fiilî taşıyanın personeline göre daha kısıtlı olmasından kaynaklandığı düşünülebilir ve böylece sorumluluğun kapsamının gereğinden fazla genişletilmesinin önüne geçilmiş olur⁵⁰³. Bu bağlamda, TTK'nin taşıyanın sorumluluğuna dair tüm hükümleri, fiilî taşıyanın doğrudan gerçekleştirdiği taşımadan kaynaklanan sorumluluğu için de geçerlidir. Fiilî taşıyanın adamı aleyhine dava açılması durumunda ise TTK'nin 1187'nci maddesinin ikinci fıkrası ile 1190'uncu maddesinin iki ve üçüncü fıkra hükümleri tatbik edilir⁵⁰⁴.

Kanun koyucu, TTK'nin 1243'üncü maddesi ile taşıyanın borç ve sorumluluklarını düzenleyen hükümlerin⁵⁰⁵, taşıyan lehine değiştirilemeyeceğini, ancak aleyhine değiştirilebileceğini öngörmektedir. Bu nedenle, belirli hükümlerin taşıyan lehine değiştirilmesi mümkün değildir, ancak aleyhine değiştirilebilir⁵⁰⁶. Bu kapsamda, Yargıtay

⁵⁰⁰ KAYIHAN, s. 215; ADIGÜZEL, s. 12.

⁵⁰¹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 470.

⁵⁰² ÖRSEL, s. 25.

⁵⁰³ ÖRSEL, s. 25.

⁵⁰⁴ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 201.

⁵⁰⁵ Taşıyanın borç ve sorumluluklarına ilişkin 1141, 1150, 1151 ve 1178 ilâ 1192, Taşıtan ve yükletenin borç ve sorumluluklarına ilişkin 1145 ilâ 1149, 1165 ve 1208 ve Denizde taşıma senetlerine ilişkin 1228 ilâ 1242'nci maddeler hükümlerinden kaynaklanan borç ve sorumluluklar doğrudan veya dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şartlar geçersizdir. (TTK m. 1191/1).

⁵⁰⁶ KULA-DEĞİRMENCİ, Fiilî Taşıyan s. 407; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 90.

11'inci HD'nin mezkûr içtihadında⁵⁰⁷, taşıyanın konşimentoya eklediği kara zararlarıyla ilgili sorumluluk şartının, emredici hükümlere aykırılık oluşturmadığı gerekçesiyle geçerli olduğuna hükmedilmiştir. Bu karar, emredici hükümlerin yalnızca taşıyanın aleyhine değiştirilebileceği ilkesini pekiştirmektedir⁵⁰⁸. Ayrıca, TTK'nin 1192'nci maddesinin birinci fıkrası uyarınca, taşıyanın, yükte fiilî taşıyanın kontrolü altındayken meydana gelen ziya, hasar veya gecikme için sorumluluktan muafiyet sağlayan bir şarttan yararlanabilmesi, bu şartın geminin elverişli hâlde bulundurulması ve özen yükümlülüğüne aykırı olmaması koşuluna bağlanmıştır⁵⁰⁹. Bu bağlamda, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin kararları⁵¹⁰ da fiilî taşıyanın deniz, yol ve yük açısından uygun bir şekilde gemiyi hazır bulundurması ve gerekli özeni göstermesi gerektiğini vurgulamaktadır. Dolayısıyla, TTK'nin 1192'nci maddesinin birinci fıkrasında yer alan taşıyanın taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam edeceğine dair hükmüne hâlel gelmemek şartıyla, sorumsuzluk şartına yer verilmiştir. Sorumsuzluk şartlarının geçerliliği hem TMK'nin dürüstlük kuralına ve hem de TBK'nin 12 ve 39'uncu maddeleri arasında yer verilen düzenlemeler ile uyumlu olma zorunluluğuna tâbidir⁵¹¹.

Son olarak, TTK'nin 1192'nci maddesinin bir ve ikinci fıkralarında belirtilen koşulların yanı sıra, sorumsuzluk şartının geçerli olabilmesi için bazı ek gerekliliklerinde⁵¹² yerine getirilmesi gerekir. Bu koşulların sağlandığı takdirde, taşıyanın zarardan kısmen veya tamamen sorumlu tutulmaması mümkün olabilir.

⁵⁰⁷ Bkz.: Y. (11. HD) T:26/04/2004, E:2003/10275, K:2004/4427. [https://emsal.uyap.gov.tr\(ET:09/09/2024\)](https://emsal.uyap.gov.tr(ET:09/09/2024))

⁵⁰⁸ KULA-DEĞİRMENCİ, Fiilî Taşıyan s. 408; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 200.

⁵⁰⁹ KULA-DEĞİRMENCİ, Fiilî Taşıyan s. 408; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 200.

⁵¹⁰ Y. (11. HD) T:15/09/2014, E:2014/6136, K:2014/13723. - Y. (11. HD) T:10/11/2008, E:2007/9176, K:2008/12527. Bkz.: Y. (11. HD) T:28/06/2012, E:2011/5300, K:2012/11419. [https://emsal.uyap.gov.tr\(ET:09/09/2024\)](https://emsal.uyap.gov.tr(ET:09/09/2024))

⁵¹¹ ÇAĞA / KENDER, s. 199-200.

⁵¹² "Sorumsuzluk şartının geçerliliği için aşağıdaki koşulların sağlanması gerekmektedir;

- 1) Taşınan eşyanın fiilî taşıyanın hâkimiyetinde bulunması esnasında meydana gelen ziya, hasar veya teslimdeki gecikmelerden taşıyanın sorumlu olmayacağını belirten bir hükmün sözleşmeye eklenmiş olması,
- 2) Türk mahkemelerinde fiilî taşıyan aleyhine dava açma imkânının bulunması
- 3) Ziya, hasar veya geç teslimin, eşyanın fiilî taşıyanın hâkimiyetinde iken gerçekleştiğinin taşıyan tarafından ispat edilmesi
- 4) Fiilî taşıyanın "adı", "unvanı" ile "işyeri adresinin" navlun sözleşmesinde belirtilmiş olması ya da navlun sözleşmesinin yapılması sırasında fiilî taşıyanın belirlenmemiş olması durumunda, taşıyanın, fiilî taşıyanın adını, unvanını ve işyeri adresini belirledikten sonra, en geç eşyanın fiilî taşıyana teslim edilmesiyle birlikte hemen gönderilene bildirmesi gerekmektedir." Bkz. KULA-DEĞİRMENCİ, Fiilî Taşıyan s. 411-414.

3.3.5.3. Fiilî taşıyanın ve taşıyanın üçüncü kişilerin fiillerinden doğacak sorumluluğunun şartları

3.3.5.3.1. Taşıyanın fiillerinden sorumlu olduğu kişiler kusurlu olmalı

TTK'nin 1179'uncu maddesinin birinci fıkrasına göre; taşıyanın, taşıyanın adamlarının sebebiyet verdiği zararlardan mesuliyetinin doğabilmesi için, bu kişilerin kusurlu fiilleriyle zararın vuku bulması şarttır. Bu düzenleme, e-TTK'nin 1062'nci maddesi ile paralellik göstermektedir. Mezkûr madde hükmü, bu kişilerin kusurlu olmadığını ispat yükünün taşıyana ait olduğunu da vurgular. Bu çerçevede, taşıyanın adamlarının kusurları, taşıyanın kendi kusuru olarak değerlendirilir⁵¹³.

Taşıyanın adamlarının kusurlu olması, zararın kasıtlı olarak ya da ihmal yoluyla meydana gelmesine neden olmaları anlamına gelir. TTK'nin 1179'uncu maddesinin birinci fıkrası; taşıyanın, adamlarının kasıt veya ihmal dışındaki sebeplerden kaynaklanan zararlardan sorumlu olmayacağı açıkça ifade etmektedir⁵¹⁴. Bu nedenle, taşıyanın adamlarının kusuru, yükün özenle taşınmasına ilişkin bir ihmali içermelidir. Bu tür bir ihmalden doğan sorumluluk ticarî kusur olarak adlandırılmaktadır⁵¹⁵.

TTK'nin 1179'uncu maddesinin bu konudaki yaklaşımında, taşıyanın adamlarının kusurlu olup olmadıklarının değerlendirilmesinde dikkate değer bir farklılık bulunmaktadır. Zira e-TTK'nin 1062'nci maddesinde, taşıyanın adamlarının kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu olduğundan söz edilmek suretiyle taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özen derecesine atıf yapılmıştır⁵¹⁶. Ancak TTK'nin 1179'uncu madde taşıyanın adamlarının fiillerinden kendi kusuru gibi sorumlu olduğuna dair bir düzenleme yer almamaktadır. Dolayısıyla e-TTK bakımından taşıyanın adamlarının kusurlu olup olmadıklarının tespitinde “*tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni*” kriter teşkil etmektedir⁵¹⁷. Ancak, TTK'de, taşıyanın hem kendi adamlarının hem de fiilî taşıyan ile onun adamlarının eylemlerinden sorumluluğu açısından böyle bir ifade yer almamaktadır. Bu nedenle, söz

⁵¹³ TÜRKEN, s. 101; ÖRSEL, s. 27.

⁵¹⁴ TÜRKEN, s. 101.

⁵¹⁵ KANER, s. 364; ÇAĞA / KENDER, s. 139;

⁵¹⁶ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 84.

⁵¹⁷ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 84.

konusu kişilerin göstermeleri gereken özen derecesi, aynı işi veya görevi ifa eden tedbirli bir kişinin göstereceği özen dikkate alınarak belirlenir⁵¹⁸.

TTK'nin 1191'inci maddesinin ikinci fıkrası, fiilî taşıyanın sorumluluğunun, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerle aynı şekilde değerlendirileceğini düzenlemektedir. Buna göre, fiilî taşıyanın, çalışanlarının sebep olduğu zararlardan mesul tutulabilmesi için, bu kişilerin gerçekleştirdiği eylemlerde kusur bulunması şarttır⁵¹⁹.

3.3.5.3.2. Zararın görevleri nedeniyle meydana gelmiş olmalı

Taşıyanın, adamlarının fiillerinden doğan zararlardan mesul tutulabilmesi için, bu kişilerin görevleri ile meydana gelen zarar arasında doğrudan ya da dolaylı bir bağın kurulması gerekmektedir⁵²⁰. Başka bir deyişle, bu kişilerin görevleri, zarara yol açan eylemi gerçekleşmeye vesile olmalıdır. Bu duruma kaptan ve gemi adamlarının yükü çalmaları ve satmaları, geminin fırtınalı bir bölgeden geçeceği dikkate alınmaksızın kötü istifleme, boşaltma ve teslim sırasında fazla aceleci davranılması neticesinde meydana gelen hasar veya yüklerin birbirine karıştırılarak yanlış teslim edilmesi örnek teşkil eder⁵²¹.

Bu bağlamda, TTK'nin 1179. maddesi kapsamında taşıyanın sorumluluğunun doğması için, adamlarının yalnızca görevlerini icra ederken zarara neden olması gerekmemektedir. TTK'nin 1191. maddesi incelendiğinde, fiili taşıyanın eylemlerinden doğan sorumluluk açısından, akdî taşıyan için de aynı zorunluluğun geçerli olmadığı anlaşılmaktadır⁵²².

Ayrıca belirtmek gerekir ki, fiilî taşıyanın taşıma yükümlülüğünü yerine getirirken, kendisine bağlı olarak görev yapan ve yetki sahasından dışarı çıkmayan adamlarının eylemlerinden ve ihmalkârlıklarından dolayı, TTK'nin 1191. maddesi gereğince akdî taşıyan, bu kişilerin görev alanı dâhilinde verdikleri zararlardan da sorumludur.

⁵¹⁸ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 84; ÖRSEL, s. 27; TÜRKEN, s. 101-102.

⁵¹⁹ TÜRKEN, s. 101

⁵²⁰ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 84; TÜRKEN, s. 102.

⁵²¹ ÜLGENER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 61; KANER, s. 365; ÇAĞA / KENDER, s. 140.

⁵²² YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 84-85; TÜRKEN, s. 102.

3.3.6. Tazminat talebi

Eşyanın zıyaı, hasarı veya geç tesliminden kaynaklanan davalarda, zarar görenin taşıyana karşı dava açma hakkı belirli bir süreyle sınırlıdır. Bu durumda, zarar görenin, taşıyanın sorumlu olduğu durumlarda, zararın meydana geldiği tarihten itibaren bir yıl içinde yargı yoluna başvurmaması durumunda bu hak düşer.

3.3.6.1. Süre, sürenin hesaplanması ve sürenin başlangıcı

TTK'nin 1188'inci maddesine göre, bir yıl içinde eşyanın zıyaı, hasar görmesi veya geç teslim edilmesi neticesinde vuku bulan zararlar için taşıyan aleyhine tazminat talep edilmezse, ilgili hakkın yargı yoluna⁵²³ başvurulmaması hâlinde düşeceği hükme bağlanmıştır. Hak düşürücü süre, belirli bir hakkın kullanılabilmesi için kanun veya sözleşme tarafından öngörülen zaman sınırlamasını ifade eder. TTK'nin 1188'inci maddesinin birinci fıkrası, belirli bir zarar durumunda bir yıl içinde “*yargı yoluna başvurulmadığı*” takdirde, ilgili hakkın kaybedileceğini belirtmektedir. Bu ifade, e-TTK'nin 1067'nci maddesindeki “*mahkemeye müracaat edilmediği takdirde*” şeklindeki ifadeden daha geniş kapsamlıdır. Zira, hak düşürücü süre, sadece mahkemeye başvurmayı değil, aynı zamanda icra takibi, iflas başvurusu, hakem kararı talebi, aleyhe açılan davada savunma yapma gibi işlemleri de kapsar. Bu nedenle, belirli bir zararın tazminatının talep edilmesi veya başka bir hakkın korunması için öngörülen süre içinde gerekli işlemlerin yapılması önem arz etmektedir⁵²⁴.

⁵²³ E-TTK'de “*mahkemeye müracaat*” terimi kullanılmış ve bu ifade tereddütlere neden olmuştur. Ancak Yargıtay'ın istikrarlı içtihatlarıyla, bu terimin Türk hukukunda zaman aşımını kesmek için kabul edilen tüm yargı yollarını örneğin mahkemede dava ve karşı dava açılmasını, icra takibinde bulunulmasını, tahkim yoluna başvurulmasını ve kamu davasına katılma gibi hukukî yolları kapsadığı açıklığa kavuşturulmuştur. Yargıtay'ın yerleşik içtihatlarına atıfta bulunularak, “*Yargı Yoluna Başvurma*” ifadesine özellikle yer verilmiştir. Bu konu TTK'nin madde gerekçelerinde de açıklanmıştır. Bkz. **BOZKURT**, Deniz Ticareti, s. 198; Nitekim Yargıtay'ın konu ilgili emsal kararında, taşıma sözleşmesinin geç ifasından doğan maddi ve manevi tazminat talepleri reddedilmiştir. Kararda, TTK'nin 1067. maddesinin yalnızca malların ziya veya hasarından kaynaklanan davalarla sınırlı olduğu ve bu davaların bir yıl içinde mahkemeye müracaat edilmediği takdirde düşeceği vurgulanmıştır. Bkz.: **Y. (11. HD) T:08/01/2013, E:2012/348, K:2013/153.** <https://emsal.uyap.gov.tr>(ET: 09/09/2024)

⁵²⁴ **YETİŞ-ŞAMLI**, Sorumluluk, s. 240; **ATAMER**, Kerim: “*Taşıyanın, Yükün Zararından Doğan Sorumluluğunda Hak Düşürücü Süre (TTK M. 1067)*”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIII: Bildiriler – Tarihçeler, Ankara 1996, s. 131, <https://www.lexpera.com.tr/literatur/sempozyum-makaleler/tasiyanin-yukun-zararindan-dogan-sorumlulugunda-hak-dusurucu-sure-ttk-m-1067-tasiyanin-yukun/1> (ET: 09/09/2024); **AKINCI**, s. 403; **SEVEN**, s. 202. **ÇAĞA / KENDER**, s. 206; **KULA-DEĞİRMENCİ**, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 99.

Bu bir yıllık süre, taşıyanın eşyayı tamamen veya kısmen teslim ettiği durumlarda, teslimin gerçekleştiği tarihten itibaren işlemeye başlar; eğer eşya hiç teslim edilmemişse, bu süre, teslimin gerektiği tarihten başlar⁵²⁵. E-TTK döneminde eşyanın geç teslimine ilişkin bir düzenlemenin yer almaması nedeniyle, mezkûr kanunun 1067'nci maddesi uyarınca, taşıtan eşyanın teslim edildiği veyahut da edilmesi gereken tarihten itibaren bir yıl içinde mahkemeye müracaat etmez ise taşıyan aleyhine eşyanın zayi olması veya hasara maruz kalması nedeniyle her türlü mesuliyet dava açma hakkı düşeceği düzenlenmiştir⁵²⁶.

Gerek mülga e-TTK gerekse TTK'de öngörülen bu bir yıllık süre hak düşürücü niteliktedir⁵²⁷. Hak düşürücü süreye, TBK'nin 153 ve 154'üncü maddelerinde düzenlenen zaman aşımının durması ve kesilmesine ilişkin hükümlerin uygulanmayacağı kabul edilmektedir⁵²⁸. Ancak, eşyanın zıyaı, hasarı veya geç tesliminden kaynaklanan davalarda, zaman aşımı kurallarının, kanunda öngörülen bir yıllık hak düşürücü süreye uygun olarak uygulanması gerekmektedir⁵²⁹. Bu nedenle bir yıllık hak düşürücü sürenin dolması hâlinde tazminat talep hakkı düşer ve taşıyan sorumluluktan kurtulur. Ancak, e-TTK'nin 1067'nci maddesi ile TTK'nin 1188'inci maddesi arasındaki belirgin bir fark, TTK'de düzenlemenin, sözleşme dışı haksız fiil ve diğer nedenlerden kaynaklanan tüm tazminat taleplerini kapsayacak şekilde genişletilmiş olmasıdır⁵³⁰. Ayrıca, bu hüküm, zıya ve hasarın yanı sıra geç teslimden kaynaklanan zararları da içermektedir. E-TTK döneminde ise hak düşürücü sürenin salt gecikme zararlarına uygulanmayacağı açıkça belirtilmiştir⁵³¹.

TTK'nin 1188'inci maddesine göre, taşıyanın eşyayı tamamen veya kısmen teslim etmesi durumunda, teslim tarihi, hak düşürücü sürenin başlangıç noktası olarak kabul

⁵²⁵ KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 99; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 232-233; AKINCI, s. 410; ŞEKER, s. 69. Hamburg Kurallarına göre taraflar arasında yapılacak müzakerelerin uygun şekilde yürütülebilmesi için bu süre iki yıllık olarak öngörülmüştür. (HK 20'nci maddesinin birinci fıkrası). Bkz.: YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 232; dn. 688;

⁵²⁶ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 233; mülga e-TTK'nin 1067'nci maddesinde "...her türlü mesuliyet davası düşer" ifadesine yer verilmesine rağmen, bu hükmün bir hak düşürücü süre benimsemesine uygun olmadığı daha önceki dönemde belirtilmiştir. Bkz.: ATAMER, Hak Düşürücü Süre, s. 118-121 ve 129; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 198.

⁵²⁷ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 234.

⁵²⁸ BERKİN, Necmettin M.: "Adalet Mahkemesi Kararları Zamanaşımı (MK. M. 513 ; HUMK. M. 187)", İÜHF, C: 41, S: 3-4, sa. 423-435, 1975, s. 427 <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9105/113962> (ET: 09/09/2024); EREN, Genel Hükümler, s. 1461-1464; NOMER, s. 432.; Yargıtay konu ile alakalı emsal kararında da sürenin hak düşürücü olduğu vurgulanmıştır. Bkz.: Y. (11. HD) T:08/01/2013, E:2012/348, K:2013/153. <https://emsal.uyap.gov.tr>(ET: 09/09/2024)

⁵²⁹ ATAMER, Hak Düşürücü Süre, s. 130,133-134; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 234.

⁵³⁰ OKAY'a göre sözleşme dışı haksız fiil ve diğer sebeplerden kaynaklanan talepleri e-TTK kapsar. Bkz.: OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 193. Ancak ÇAĞA / KENDER'e göre kapsamaz. Bkz.: ÇAĞA / KENDER, s. 204; ÖRSEL, dn. 144.

⁵³¹ ÇAĞA / KENDER, s. 204; ÖRSEL, s. 57; AKINCI, s. 403; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 210.

edilir. Eğer eşya yöntemince teslim edilmemişse, bir yıllık hak düşürücü süre, eşyanın teslimatının sağlanması gereken tarihten itibaren işlemeye başlar. Kısmen ziyaa veya hasara uğramış bir eşya için süre, teslim tarihi esas alınırken; tam ziya durumunda ise süre, eşyanın teslim edilmesi gereken tarihten itibaren hesaplanır⁵³². Eğer eşya tamamen ziyaa uğramış ve gemi boşaltma limanına ulaşmışsa, sürenin başlangıcı olarak boşaltma işleminin tamamlandığı tarih kabul edilir⁵³³. Bu bağlamda, sürenin başlaması için teslimin fiiliyatta sona ermesi gerekmektedir. Eşya, sözleşmenin tarafı olmayan ve yükle ilgisi bulunmayan üçüncü bir kimseye teslim edilmişse, bu durum eşyanın ziyaa uğradığı olarak değerlendirilir ve bir yıllık süre, eşyanın teslim edilmesi gereken tarihten itibaren işlemeye başlar⁵³⁴. Eşya, boşaltma limanı dışında bir başka limanda veya varış limanına geri döndükten sonra teslim edilmişse, bu durumda teslim edilen tarih esas alınır⁵³⁵. Ayrıca TTK'nin 1188'inci maddesinin ikinci fıkrası hükmünde, hak düşürücü süre ile ilgili olarak, 1185'inci maddede yer alan “gönderilene teslim” ifadesine yer verilmemesi, taşıyanın sorumluluğunun başlangıcını belirlemede teslim niteliğinin değerlendirilmesi açısından önem taşımaktadır. Bu nedenle, teslimin gerçekleşip gerçekleşmediği, 1178'inci maddenin üçüncü fıkrasında belirtilen şartlar doğrultusunda değerlendirilmelidir⁵³⁶.

TTK'nin 1189'uncu maddesinin birinci fıkrasına göre, zarar görenin tazminat talebi muhatabı tarafından dava açma süresini geciktirmek amacıyla oyalandığı takdirde, muhatap daha sonra hak düşürücü sürenin geçtiği itirazında bulunamaz. Bu sebeple, 1189'uncu maddesinin ikinci fıkrasına uyarınca dava açma süresi, bu durumun öğrenildiği tarih itibarıyla başlar⁵³⁷.

Sürenin hesaplanmasında, TBK'nin 151'inci maddesi ve bu maddeye atıfta bulunan 92 ve 93'üncü maddeleri kıyas yoluyla uygulanmalıdır⁵³⁸.

TTK'nin 1188'inci maddesinin üçüncü fıkrası, rücu davalarının süresini düzenlemektedir. Buna göre; sorumluluğu kabul edilen kişi, bir yıllık hak düşürücü sürenin

⁵³² YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 236; KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 99.

⁵³³ ÇAĞA / KENDER, s. 205; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 236; SEVEN, s. 202.

⁵³⁴ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 237; ÇAĞA / KENDER, s. 205; ŞEKER, s. 70.

⁵³⁵ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 237; SEVEN, s. 203; ŞEKER, s. 70.

⁵³⁶ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 236.

⁵³⁷ TTK'nin 1189'uncu madde gerekçesinde belirtilen ana nokta şudur: tasarıda düzenlenen zaman aşımı süreleriyle ilgili olarak genel bir belirsizlik bulunmamaktadır. Ancak, hak düşürücü süreler açısından, Medeni Kanun'un 2. maddesinin uygulanıp uygulanmayacağı konusunda bir sorun ortaya çıkmaktadır. Bu sebeple, TTK'nin 1188'inci maddeyle ilgili olarak 1189'uncu maddede açık bir hükme yer verilmesi gerektiği vurgulanmıştır.

⁵³⁸ ATAMER, Hak Düşürücü Süre, s. 134; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 238; ÖRSEL, s. 58.

sona ermesinden sonra dâhi rücu davası açabilir. Ancak, rücu davası hakkı, bu hakkı sahip olan kişinin istenilen tazminat bedelini ödediği veya aleyhine açılan tazminat davasında dava dilekçesini tebellüğ ettiği tarihten itibaren doksan gün içinde kullanılmazsa düşer⁵³⁹.

3.3.6.2. Sürenin uzatılması

TTK'nin 1188'inci maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca, dava sebebinin ortaya çıkmasından sonra bir yıllık hak düşürücü sürenin tarafların karşılıklı mutabakatı ile uzatılması mümkündür. Ancak, TTK'nin 1243'üncü maddesinde yer alan emredici hükümler uyarınca, belirlenen sürenin kısaltılmasına izin verilmez. Sürenin dolmasının ardından, hak düşürücü süresinin uzatılması mümkün değildir; zira bu durumda hak kaybı gerçekleşmiş olacaktır⁵⁴⁰.

TTK'de sürenin yalnızca bir kez uzatılabileceğine dair zorunluluk belirten bir hüküm yer almamaktadır. Aksine, tarafların müzakereleri devam ettiği sürece sürenin uzatılması, uyuşmazlığın yargıya taşınmadan çözülmesi açısından önem arz etmektedir⁵⁴¹. E-TTK'nin 1067'nci maddesinde, sürenin taraflarca uzatılmasına dair açık bir hüküm bulunmamakla birlikte, bu durumun yükü ilgili lehine ve taşıyan aleyhine olması sebebiyle emredici hükümlere aykırı olmadığı, ancak sürenin kısaltılmasının mefhum-ı muhalifinden mümkün olmadığı belirtilmiştir⁵⁴².

TTK'nin 1188'üncü maddesinin dördüncü fıkrası, sadece dava sebebinin ortaya çıkmasından sonra sürenin uzatılabileceğini öngörmektedir. Ancak, E-TTK'nin 1067'nci maddesine göre, dava sebebi henüz ortaya çıkmamış olsa bile, örneğin navlun sözleşmesinin kurulması sırasında taraflar sürenin uzatılmasını kararlaştırmaları mümkündür⁵⁴³.

⁵³⁹ KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 99.

⁵⁴⁰ ATAMER, Hak Düşürücü Süre, s. 134; ŞEKER, s. 70.

⁵⁴¹ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 238.

⁵⁴² ÇAĞA / KENDER, s. 204; ATAMER, Hak Düşürücü Süre, s. 139; ÖRSEL, s. 59; SEVEN, s. 204; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 236.

⁵⁴³ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 236.

3.3.6.3. Tazminat miktarının hesaplanması

Tazminat miktarının belirlenmesinde; yükün ilgilisi, zararına sebep olan bir durumun (zıya, hasar veya teslimin gecikmesi) meydana gelmemesi hâlinde malvarlığı bakımından sahip olacağı durum ile olayın meydana geldiği andaki durumu arasındaki fark esas alınır⁵⁴⁴. Bu farkın temel unsuru, zıya ve hasar durumlarında sırasıyla eşyanın değeri ve eşyanın değerindeki azalmadır. TTK'nin 1186'ncı maddesinin ikinci fıkrasında belirtilen borsa fiyatı -böyle bir fiyat yoksa- cari piyasa fiyatı -veya her ikisinin de yokluğu hâlinde- eşyanın olağan, aynı nitelikte ve kalitede değeri gibi objektif kriterler, tazminatın hesaplanmasında kullanılır⁵⁴⁵. Bu yöntemde, yükün ilgisinin subjektif durumu veya eşyanın yükü ilgili nezdinde ifade ettiği değer dikkate alınmaz. E-TTK'nin 1113'üncü maddesi ile 1061 ve 1062'nci maddeleri, tazminat verilmesi gereken bir durumda yükün hasarından kaynaklanan tazminatın hesaplanmasına ilişkin açık bir yöntem öngörmektedir. Bu yöntemde göre, hasarlı malların satış değeri ile hasarsız (piyasa) değeri arasındaki fark tazminat olarak ödenir⁵⁴⁶. Ancak TTK'nin 1178'inci maddesi, bu şekilde belirli bir hesaplama yöntemi açıkça ifade etmemektedir. Bu durum, tazminatın hesaplanmasında farklı bir yaklaşımın benimsenmesi gerektiğini göstermez⁵⁴⁷. Bununla birlikte SÖZER'e göre TBK'nin genel hükümleri hesaplama yöntemi olarak kabul edilmelidir⁵⁴⁸.

TTK'nin 1186'ncı maddesinin ikinci fıkrası uyarınca, taşıyanın ödemekle yükümlü olduğu toplam tazminat miktarı, yükün navlun sözleşmesi kapsamında yöntemince gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerde ve o tarihte sahip olduğu değere göre hesaplanır⁵⁴⁹. Buna göre, yükte zıya meydana gelmesi hâlinde, yükün navlun uyarınca yöntemince gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerde ve o tarihte sahip olduğu değer ile hasara uğraması durumunda hasarlı hâldeki değer arasındaki fark, zararın temel unsuru olarak esas alınır. Ayrıca, yoksun kalınan kâr, üçüncü kişilere karşı sorumluluk nedeniyle ödenen tazminat veya cezai şart gibi başka bir zarar mevcutsa, bu zarar da

⁵⁴⁴ EREN, Genel Hükümler, s. 831; OĞUZMAN / ÖZ; s. 438.

⁵⁴⁵ SEVEN, s. 186; ÖRSEL, s. 60.

⁵⁴⁶ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 506.

⁵⁴⁷ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 144; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 121.

⁵⁴⁸ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 509.

⁵⁴⁹ SÖZER'e göre, TTK'de geçen "boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki" ifadesi, varma limanını işaret etmektedir. Bkz.: SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 508.

taşıyan tarafından tazmin edilir. Ancak, bu tazminatların toplamı taşıyanın sorumluluğunun üst sınırını aşmamalıdır⁵⁵⁰.

E-TTK'nin 1112 ve 1113'üncü maddeleri, varma limanında boşaltma işleminin başladığı tarihin önemini vurgu yapmaktadır. Her iki maddede de boşaltma yerinin ve tarihinin öncelikli olduğu görülmektedir⁵⁵¹. Bununla birlikte, e-TTK'nin 1112'nci maddesinin ikinci fıkrası, varma limanına ulaşamadığı veya geminin zarar gördüğü durumlar için özel hükümler öngörmektedir. Bu gibi durumlarda, gemi varma limanına ulaşamazsa, yolculuğun sona erdiği yer veya geminin yolculuk sırasında zarar görmemiş diğer yüklerin güvenli bir şekilde indirildiği yer esas alınır. Eğer gemi tamamen zıyaa uğrarsa, örneğin tamamen batarsa, varma limanında veya geminin normal yolculuk süresi içerisinde ulaşacağı tarihte sahip olacağı değer kıyasen uygulanır⁵⁵². TTK'de böyle bir ayrı düzenleme bulunmamaktadır. Bu nedenle, boşaltma işlemi fiilen uygun yer ve zamanda gerçekleşse dâhi, eşyanın değeri her halükârda sözleşmeye göre boşaltılması gereken yer ve tarihe göre belirlenir⁵⁵³.

Eşyanın değerinin belirlenmesinde, öncelikle borsa fiyatı göz önünde bulundurulur. Borsa fiyatı mevcut değilse, cari piyasa fiyatı dikkate alınır. Her ikisi fiyat da bulunmuyorsa, aynı nitelikte ve kalitedeki eşyanın olağan değeri referans alınır⁵⁵⁴. Borsa fiyatı, TTK'nin 1186'ncı maddesinin ikinci fıkrasıyla belirlenmiş bir kriterdir olup, e-TTK'de benzer bir düzenleme bulunmamaktadır⁵⁵⁵. Aynı nitelikte ve kalitedeki eşyanın olağan değeri ise, genel olarak nesnel bir biçimde ifade ettiği değeri temsil eder⁵⁵⁶.

⁵⁵⁰ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 144; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 406.

⁵⁵¹ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 145.

⁵⁵² YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 145; AKINCI, s. 357; SEVEN, s. 192; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 186. Şayet gemi batıp yük kaybolursa, bu durumda geminin olağan koşullarda yolculuğunu tamamlayıp varma limanına ulaşabileceği tarih belirlenir. Bkz.: ÇAĞA / KENDER, s. 163-164.

⁵⁵³ Eşyanın değerinin belirlenmesinde boşaltma yeri ve tarihi esas alındığından, eşyanın üretim yerinden tüketim yerine taşınması sırasında meydana gelen değer artışı da taşıyanın tazmin yükümlülüğünün bir parçasını oluşturur. Bu durum, eşyanın teslim alındığı yer ve tarihin değil, boşaltma yeri ve tarihinin esas alınmasından kaynaklanmaktadır. Bkz.: YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 144,146.

⁵⁵⁴ Bu bağlamda, piyasası olmayan malların değerinin nasıl hesaplanacağına ilişkin açıklamalar yapılmıştır. Bu tür mallar için, genel olarak kabul gören objektif satış fiyatı esas alınacaktır. Özellikle, kişisel eşyalar ve tekil sanat eserleri gibi özel nitelikteki eşyalar için bu kural uygulanacaktır. Bkz.: ÇAĞA / KENDER, s. 163-164.

⁵⁵⁵ ÖRSEL, s. 61; e-TTK'de da eşyanın borsada işlem görmesi durumunda, borsa değerinin esas alınacağı belirtilmiştir. Bkz.: SEVEN, s. 189.

⁵⁵⁶ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 146.

Yükün kısmen zıyaa uğraması durumunda, tüm yükün değerindeki azalma yerine, zayı olan parçaların değeri tazminat hesabında dikkate alınır⁵⁵⁷. Ancak bu kural, örneğin 100 kasa muzun 50 kasesinin zayı olduğu durumlarda olduğu gibi, bölünebilen ve bir bütünlük arz eden yükler için geçerlidir⁵⁵⁸. Ancak, at, araba ve tablo gibi niteliği gereği bölünemeyen ya da ekonomik açıdan bir bütünlük oluşturan eşyalarda ise, kalan kısım ekonomik bir kıymet taşımayacağı için bu tür durumlar tam zıya olarak değerlendirilir ve tazminat buna göre hesaplanır⁵⁵⁹.

TTK'nin aksine e-TTK'nin 1112'nci maddesinin birinci fıkrası, yükün tamamen veya kısmen zıyaa uğraması durumunda, ödenecek tazminattan zıya sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve diğer masraflar ile navlunun indirileceğini düzenlemektedir. Benzer şekilde, 1113'üncü madde de yükün hasara uğraması durumunda, hasar nedeniyle tasarruf edilen gümrük ve diğer masrafların tazminattan indirilmesini öngörmektedir. Ancak, TTK'nin tazminattan indirilecek masraflarla ilgili benzer bir düzenleme bulunmamaktadır⁵⁶⁰.

Eşyanın geç teslim edilmesi durumunda, taşıyanın tazmin yükümlülüğü genellikle geç teslimin sebep olduğu tüm zararları kapsar. Bu zararlar arasında eşyanın değerinin düşmesi, kâr kaybı, üçüncü kişilere karşı ödenen tazminatlar ve boşa giden masraflar gibi çeşitli unsurlar bulunur. Örneğin, eşyanın geç teslimi nedeniyle müşterinin kâr etme şansını kaybetmesi veya eşyanın piyasa değerinin düşmesi gibi durumlar, taşıyanın tazmin yükümlülüğü kapsamına girer. Ayrıca, geç teslim nedeniyle müşterinin başka bir tedarikçiden mal alması ve bu nedenle ortaya çıkan ek masraflar da tazminat talebinin bir parçası olabilir⁵⁶¹.

⁵⁵⁷ ÇAĞA / KENDER, s. 164; SEVEN, s. 189. ÖRSEL, s. 61.

⁵⁵⁸ ARKAN, Sabih: “Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu”, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1982, s. 180; ÜLGEN, Hüseyin: “Hava Taşıma Sözleşmesi”, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987, s. 180; SEVEN, s. 189-190.

⁵⁵⁹ ARKAN, s. 155; SEVEN, s. 190; ÖRSEL, s. 62.

⁵⁶⁰ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 145; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 121; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 506.

⁵⁶¹ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 146; ÖRSEL, s. 62.

4. TAŞIYANIN SORUMLUĞUNUN SINIRLARI VE SORUMLULUĞUNUN DIŞINDA KALAN DURUMLAR

4.1. Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Hukuk sistemimizde, genel olarak kişisel ve sınırsız sorumluluk ilkesi esastır. Ancak belirli durumlarda, özellikle menfaat dengelerini gözeterek, yasama organı sorumluluğu sınırlama yoluna gitmiştir. Bu bağlamda, TTK’de taşıyanın sorumluluğu belirli prensipler çerçevesinde sınırlı bir rejim altında ele alınmıştır. Ayrıca, TTK’de bazı durumlar için taşıyanın sorumluluğunu tamamen ortadan kaldırarak, ona önemli ekonomik avantajlar sağlamıştır⁵⁶².

TTK’de, önceki düzenlemelerden farklı olarak, tazminat borcu ve sorumluluk sınırlamaları uluslararası sözleşmelerle⁵⁶³ uyumlu hâle getirilmiştir⁵⁶⁴. TTK’nin 1186’ncı maddesi, taşıyana tazminat yükümlülüğünü belirli bir sınır içinde tutma hakkı verirken⁵⁶⁵, amaç taşıyanların ağır tazminat yükleriyle karşı karşıya kalmalarını engellemektir⁵⁶⁶. Ancak, bu sınırlama her durumda geçerli değildir. Örneğin taşıyanın kasıtlı veya pervasız davranışları sonucunda meydana gelen zararlarda, bu koruma devre dışı kalır ve taşıyan sınırlı sorumluluk hakkından yararlanamaz⁵⁶⁷.

Taşıyanın mesuliyetten muaf olma durumları, TTK’nin 1179’uncu maddesi vd. hükümlerinde düzenlenmiştir. Bu hükümler, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın ziya, hasar veya geç teslimi nedeniyle taşıyan aleyhine haksız fiil hükümlerine veya başka nedenlere dayanılarak açılacak tüm davalarda uygulanır⁵⁶⁸. Ayrıca, dava taşıyanın adamlarından biri aleyhine açıldığında, bu kişi de yetki alanı ve görev tanımı doğrultusunda hareket ettiğini ispatlamak şartıyla, taşıyanın sahip olduğu sorumluluğu sınırlama veyahut da mesuliyetten muaf olma veya sınırlama haklarından faydalanabilir⁵⁶⁹.

TTK, taşıyanın ziya veya hasardan ile geç teslimattan kaynaklanan sorumluluğu ile ilgili olarak, 1179’uncu madde kapsamında sorumluluktan kurtulma kapsamına girmeyen

⁵⁶² SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 503.

⁵⁶³ Bkz.: II, 2.

⁵⁶⁴ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 536 vd.

⁵⁶⁵ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 405.

⁵⁶⁶ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 193.

⁵⁶⁷ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 193.

⁵⁶⁸ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 503; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 193.

⁵⁶⁹ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 193.

ve 1187'nci madde kapsamında sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmediği durumlarda 1186'ncı maddesi çerçevesinde tazminat yükümlülüğünün sınırlandırılmasına yönelik ölçütler belirlemiştir⁵⁷⁰. Bu madde, taşıyanın tazmin borcunu belirli bir üst sınıra kadar indirme hakkını tanır. Benzer şekilde, TTK'nin 1187'nci maddesi ise taşıyanın hangi durumlarda bu sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybedeceğini düzenler. Bu hüküm, taşıyanın kusuru, ihmali veya belirli durumlarda öngörülebilir olmayan bir mücbir sebep durumu gibi faktörlerin varlığında taşıyanın sorumluluğunun sınırlı olmayacağını belirtir. Bu düzenlemeler, taşıyanın sorumluluğunu belirli durumlarda sınırlayarak ticarî ilişkilerdeki riskleri dengelemeyi amaçlar.

Sınırlı sorumluluktan faydalanma hakkı, şekli hukuka dair savunma nedenlerinden biri olan def'i niteliğini taşır. Dolayısıyla, eşyanın zarar görmesi veya geç tesliminden kaynaklanan zararların tazmini için açılan davalarda, sınırlı sorumluluğun HMK'nin 141'inci maddesinin ikinci fıkrası uyarınca en geç ikinci cevap dilekçesi ile ileri sürülmesi gerekmektedir. Taşıyan, TTK'nin 1186'ncı maddesi uyarınca hesaplanacak miktarla sorumluluğunu sınırladığını beyan etmezse, mahkeme sınırlı sorumluluğu dikkate almaz⁵⁷¹.

TTK'de taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında iki temel yaklaşım benimsenmiştir⁵⁷². İlk yöntem, esnek bir tazminat sistemi çerçevesinde, zarar gören malın değeri ile orantılı olarak sorumluluğun belirlenmesini öngörmektedir. Bu durumda, zarar gören malın değeri esas alınmakla birlikte, katı bir standart uygulanmamakta; malın piyasa değeri⁵⁷³ gibi çeşitli faktörler dikkate alınmaktadır⁵⁷⁴. İkinci yöntem ise, mutlak bir değer üzerinden taşıyanın sorumluluğunu sınırlamaktadır. Örneğin, taşıyanın sorumluluğu, her bir koli veya ünite için belirli bir miktarla⁵⁷⁵ veya zıya uğrayan ya da hasar gören yükün *“gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için belirlenen”*⁵⁷⁶ bir tutarla sınırlandırılmıştır. Bu yöntem, belirli bir standart getirerek sorumluluğun sınırlandırılmasını

⁵⁷⁰ **BOZKURT**, Deniz Ticareti, s. 193.

⁵⁷¹ **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 405; **KURU**, Baki / **AYDIN**, Burak: *“İstinaf Sistemine Göre Yazılmış Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı”*, 5. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021, s. 190-195; **GÖRGÜN**, Şanal / **BÖRÜ**, Levent / **KODAKOĞLU**, Mehmet: *“Medeni Usul Hukuku”*, 10. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021, s. 310-314.

⁵⁷² **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 503; **ŞEKER**, s. 40; **KAYIHAN**, s. 203.

⁵⁷³ Yükün piyasa değeri ile sınırlı bir sınırlandırma yapılacaksa, borsaya kayıtlı bir yük söz konusu olduğunda, borsada kote edilen fiyat esas alınır.

⁵⁷⁴ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 503; **ŞEKER**, s. 40. **KAYIHAN**, s. 203.

⁵⁷⁵ Koli veya ünite (birim) başına sınırlandırma, 666.67 Özel Çekme Hakkı ile yapılır; bu hak, IMF tarafından uluslararası bir likidite aracı olarak oluşturulmuştur. **ŞEKER**, s. 40, dn 189. **KAYIHAN**, s. 203; **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 407.

⁵⁷⁶ 2.-ÖÇH karşılayan tutar ile belirlenmektedir.

amaçlamaktadır⁵⁷⁷. TTK'nin 1186'ncı maddesinin birinci fıkrası uyarınca her iki sınırlama yöntemi de herhangi bir tür zarar için geçerlidir. Ancak, yalnızca gecikmeden kaynaklanan zararlar için TTK'nin 1186'nci maddesinin altıncı fıkrası uyarınca mutlak yöntem uygulanır⁵⁷⁸.

TTK'nin 1186'ncı maddesinin birinci fıkrası, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında mutlak hesaplama yöntemini öngörmektedir⁵⁷⁹. Anılan madde hükmü uyarınca, taşıyanın mesuliyetinin sınırlandırılmasında daha yüksek olan limitin uygulanması esas alınır. Bu kapsamda, taşıyanın sorumluluk sınırı, “*koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkı (SDR 189) veya eşyanın brüt ağırlığının her bir kilogramı için 2 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar*” ile belirlenir. Madde devamında “*Özel Çekme Hakkı, fiilî ödeme günündeki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankasıncı belirlenen değerine göre Türk lirasına*” çevrileceği belirtilmiştir. Ancak aynı maddenin ikinci fıkrası kapsamında, taşıyanın ödemesi gereken toplam tazminat miktarının hesaplanmasında esnek hesaplama yöntemi uygulanarak taşıyanın sorumluluğu belirlenir⁵⁸⁰. Bu yöntem, zayi olan eşyanın değerini temel alır⁵⁸¹. Eşyanın değeri, yükün gemiden indirildiği veya indirilmesi gereken yerdeki “*Borsa Fiyatına*” göre belirlenir; bu bilgi mevcut değilse “*Cari Piyasa Fiyatı*” esas alınır. “*Borsa*” veya “*Cari Piyasa Fiyatı*” yoksa aynı nitelikte ve kalitedeki eşyanın standart piyasa değeri dikkate alınır⁵⁸².

Yükleten, eşyanın cinsini ve değerini yüklemekten önce taşıyana bildirmiş ve bu bilgileri konişmentoya veya başka bir denizde taşıma senedine yazdırmışsa, mutlak hesaplama yöntemi uygulanmaz⁵⁸³. Bu durumda, taşıyanın tazminat sınırı, konişmentoda belirtilen tutar ile sınırlı olacaktır⁵⁸⁴. Ancak, yükletenin eşyanın değerini bildirirken kasten

⁵⁷⁷ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 503; ŞEKER, s. 40.

⁵⁷⁸ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 503.

⁵⁷⁹ ŞEKER, s. 40.

⁵⁸⁰ ŞEKER, s. 40-41.

⁵⁸¹ KANER, s. 383.

⁵⁸² Piyasası olmayan malların değerinin belirlenmesinde, objektif satış fiyatı esas alınacak ve malın gönderilen tarafından ifade edilen subjektif değer dikkate alınmayacaktır. Bu yöntem, özellikle tekil sanat eserleri ve antika eşyalar gibi özel nitelikteki mallar için uygulanacaktır. Benzer şekilde, kişisel eşyaların değerinin belirlenmesinde de aynı yaklaşım izlenecektir; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 508; ARKAN, Karayolu, s. 154-155; ÇAĞA / KENDER; s. 163.

⁵⁸³ Konişmentoda belirtilen değer, yukarıda belirtilen değerlerin altında kalıyorsa, taşıyanın sorumluluğunun hafifletilmesi ve emredici hükümlere aykırılık teşkil edeceği için bu durumda sorumluluk sınırı dikkate alınmaz. Ancak, konişmentoda belirtilen değer daha yüksekse, eşyanın uğradığı zararın yukarıda belirtilen değerleri aşmaması nedeniyle, taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesinde borsa fiyatı veya piyasa değeri esas alınacaktır. Bkz.: KANER, s. 383.

⁵⁸⁴ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 408.

gerçeğe aykırı hareket etmesi hâlinde, taşıyan mutlak sorumsuzluk hâllerinden birine dayanarak ziya ve hasardan kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulmayacaktır⁵⁸⁵. Bu durumda ispat yükü taşıyana aittir⁵⁸⁶.

TTK açısından mutlak hesaplama yöntemi ile esnek hesaplama yöntemi birbirini tamamlar niteliktedir. Bu çerçevede, ziya uğramış veya hasar görmüş yükün değeri, TTK'nin 1186'ncı maddesinin ikinci fıkrasına göre belirlenir ve bu değer, 1186'ncı maddesinin birinci fıkrasında belirlenen sorumluluk sınırı değerinden yüksekse, sorumluluk sınırlandırılmış olan değer uygulanır. Ancak, yükün piyasa değeri 1186'ncı maddesinin ikinci fıkrasında hesaplanan değerden düşükse, 1186'ncı maddesinin ikinci fıkrasına uygulanır⁵⁸⁷.

TTK'ye göre taşıyanın sorumluluğu için iki farklı sınır belirlenmiştir. İlk olarak, yükün piyasa değeri esas alınarak bir sınırlandırma yapılır. Eğer yük borsaya kayıtlı ise, bu sınırlama borsaya kote edilmiş fiyata göre belirlenir. Diğer bir sınırlama ise koli veya ünite (*birim*) başına belirlenen miktarla veya kilogram başına belirlenen tutarla yapılır. Bu sınırlamalardan hangisi gönderenin lehine daha uygunsa, o uygulanır. Çünkü TTK'nin 1186'ncı maddesinin birinci fıkrasında, "*hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanmasına kayıtlı*" hükmünü içermektedir⁵⁸⁸.

Taşıyan ve taşıtan, navlun sözleşmesi ile TTK'nin 1186'ncı maddesinin sekizinci fıkrasına dayanarak belirlenen sınırlardan⁵⁸⁹ daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırabilirler. Ancak taraflarca kararlaştırılan bu sınır, koli veya birim başına belirlenen sınır ile brüt ağırlık için belirlenen sınırdan hangisi daha yüksekse, o sınırdan daha düşük olamaz⁵⁹⁰.

Kanun koyucu "*koli*" ve "*ünite*" kavramlarına ilişkin net bir tanım getirmemiştir. Öğretide de "*koli*" kavramının kesin bir tanımı mevcut değildir. "*Ünite*" veya "*parça*" kavramları konusunda da belirli bir netlik bulunamamaktadır. "*Koli*" terimi, genellikle

⁵⁸⁵ ŞEKER, s. 41.

⁵⁸⁶ KAYIHAN, s. 204.

⁵⁸⁷ TEKİN, s. 94.

⁵⁸⁸ ŞEKER, s. 42; KAYIHAN, s. 203.

⁵⁸⁹ "...hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına veya ziyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkını."; (TTK m. 1186/1).

⁵⁹⁰ "Taraflar, birinci ve altıncı fıkralarda öngörülen sınırlardan daha yüksek tutarlar kararlaştırabilirler; şu kadar ki, birinci fıkra bakımından tarafların kararlaştırdığı sınır, o fıkroda öngörülen sınırlardan hangisi yüksek ise, o sınırdan daha düşük olamaz." (TTK m. 1186/8).

taşınan yükün sandık, kutu veya çuval gibi bir kap içinde taşınan yükü ifade eder ve bu kaplar, yükün taşıma süresince belirli bir düzeyde korunmasını sağlamak amacıyla kullanılır⁵⁹¹. Eğer eşya bir kap içine konulmamışsa, “ünite (birim)” terimi kullanılır. “Ünite”, parça veya birim terimleri, navlun sözleşmesinde, konişmentoda ya da deniz yük senedinde eşyanın miktarını belirtmek için kullanılır; bu belgelerde yer almıyorsa, eşyanın cinsine göre miktarını belirtmek için kullanılan standart bir ölçüyü ifade eder. Örneğin, 300 metreküp kereste, 500 kilo inşaat demiri veya 300 kilogram buğday gibi⁵⁹².

“Parça” kelimesi, genel anlamda bir bütünden ayrılan veya artakalan bir şey olarak tanımlansa da taşıma hukukunda genellikle bir bütünün tamamını ifade eder⁵⁹³. Taşıma hukukunda, korumaya alınmamış yükler “Parça” terimi ile ifade edilir⁵⁹⁴. Koli bulunmadığında ise “ünite/parça” terimi kullanılır. Bu durumda, parça terimi adeta boşluğu dolduran bir kavram olarak görülür⁵⁹⁵.

Bu durumda, “parça” terimi boşluğu dolduran bir kavram olarak değerlendirilir. Örneğin, gemiye ambalajsız olarak taşınan ağır iş makineleri gibi yükler için navlun bedeli hesaplanırken, bu yükler bir ölçü birimi örneğin hacim veya ağırlığı kapsamında metreküp veya ton üzerinden değerlendirilebilir ve bu birim üzerinden sorumluluk belirlenir⁵⁹⁶. Ancak, navlun hesaplanırken bir birim esası kullanılmamışsa ve bu konuda belirlenmiş bir teamül yoksa, her parça ünite olarak kabul edilir ve taşıyan sadece her bir ünite için sorumlu olur. Bu durumda, yükleten açısından eşyanın değeri dikkate alındığında haksızlık ortaya çıkabilir⁵⁹⁷. Bu haksızlığın önlenmesi için, yükletenin TTK’nin 1186’ncı maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca, taşıyandan eşyanın türünü ve değerini konişmentoya yazmasını talep etmesi faydalı olacaktır⁵⁹⁸.

⁵⁹¹ Varil sandık, fiçı ve çuval gibi örnekler birer koli örneğidir. **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 408; **KAYIHAN**, s. 204; **ŞEKER**, s. 43.

⁵⁹² **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 408; **KAYIHAN**, s. 204.

⁵⁹³ **GÖNEN**, Eriş: “Açıklamalı – İçtihatla Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta”, Seçkin Yayınları, Ankara, 1990, s. 627. **ŞEKER**, s. 43.

⁵⁹⁴ **SEVEN**, s. 205.

⁵⁹⁵ **ÇETİNGİL**, Ergon: “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”, “Sorumluluk ve Sigorta hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar”, Sigorta Hukuku Türk Derneği Ve Banka Ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1984, sa. 133-160, s. 140 vd.

⁵⁹⁶ **DEMİRÇİVİ-MİNELİLER**, Zeynep: “Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk”, **DEÜHFD**, C: 9, S: Özel, 2007, s. 976, <https://dergipark.org.tr/pub/deuhfd/issue/46938/589015> (ET: 09/09/2024)

⁵⁹⁷ **ÇETİNGİL** (Koli Konteyner ve Ünite), s. 156; **ŞEKER**, s. 43.

⁵⁹⁸ **ŞEKER**, s. 43.

Koli kavramından bahsedilebilmesi için eşyanın tamamen kapalı bir ambalaj içinde muhafaza edilmesi zorunlu olmasa da genel olarak bir muhafaza içinde bulunduğu izlenimi vermesi yeterlidir⁵⁹⁹. Örneğin, bir otomobil veya iş makinesinin sadece üstünün örtülmesi, bu aracın koli olarak nitelendirilmesini sağlamaz⁶⁰⁰. Kolinin varlığı için belirli bir hacim veya ağırlık şartı aranmaz; örneğin, 77 metreküplük bir kereste bir sandığa yerleştirildiğinde koli olarak kabul edilir⁶⁰¹. Ancak, koruma altına alınmamış veya dökme mallar, örneğin tahıl veya maden cevherleri, koli kavramına dâhil edilmez⁶⁰². Koli oluşumunda önemli bir faktör, muhafazanın yükleten tarafından temin edilmesidir. Örneğin, içinde sıvı kauçuk hammaddesi (lateks) taşınan depolama kapları/hazneler, taşıyan tarafından temin edilmesi nedeniyle “*Koli*” olarak kabul edilmemiştir⁶⁰³.

Konteynerlerin münhasıran bir tek “*koli*” olarak değerlendirileceği ya da içindeki her bir eşyanın ayrı birer koli olarak kabul edileceği konusunda kesin bir netlik bulunmamaktadır. Kanun koyucu, TTK’nin 1186’ncı maddesinin üçüncü fıkrasında, eğer eşya toplu olarak bir konteyner ya da eşdeğer bir taşıma aracına⁶⁰⁴ yerleştirilmişse, deniz taşıma senedinde bu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılan her koli veya üniteyi ayrı bir koli veya ünite olarak değerlendireceğini belirtmiştir. Aksi takdirde, bu tip bir taşıma aracı tek bir koli veya ünite olarak kabul edilir. Ancak, taşıma aracı taşıyana ait değilse veya onun tarafından sağlanmamışsa ve doğrudan zarar görmüşse, bu taşıma aracı ayrı bir koli olarak kabul edilir.

4.1.1. Yükün zayi olması ve hasara uğraması hâlinde sorumluluğunun sınırı

Taşıyanın, eşyanın zıya, hasarı veya geç tesliminden doğan zararlardan sorumlu olduğunun kabul edilmesi hâlinde, öncelikle bu zarar miktarının belirlenmesi gerekmektedir. Zira taşıyanın yasal olarak belirlenen sorumluluk sınırını aşan zararlardan sorumlu tutulmayacağı bilinmektedir⁶⁰⁵. TTK’nin 1178’inci maddesinin ikinci fıkrası, taşıyanın, eşyanın zıya, hasarı veya geç tesliminden doğan zararlardan sorumlu olduğunu

⁵⁹⁹ DEMİRÇİVİ-MİNELİLER s. 957-984, 793; ŞEKER, s. 43.

⁶⁰⁰ DEMİRÇİVİ-MİNELİLER, s. 973.

⁶⁰¹ Amerikan Yüksek Mahkemesi Kararı, 1963; ÇETİNGİL, Koli Konteyner ve Ünite, s. 140 dn. 9.

⁶⁰² YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 408; ŞEKER, s. 42; KAYIHAN, s. 204.

⁶⁰³ Amerikan istinaf Mahkemesinin The Pioneer moon kararı. ÇETİNGİL (Koli Konteyner ve Ünite), s. 140 dn. 10.

⁶⁰⁴ YAZICIOĞLU’na göre, konteynerler, daimî olarak faydalanılan, yükleme, istifleme ve boşaltma süreçlerini kolaylaştıran maddî değeri bulunan araçlardır. Bkz.: YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 162.

⁶⁰⁵ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 405-406; KAYIHAN, s. 202.

hükme bağlamaktadır. Bu hüküm çerçevesinde, “eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü ziya veya hasar nedeniyle” ifadesi, eşyanın zıyayı veya hasara uğraması sonucunda ortaya çıkan tüm zararları kapsayacak şekilde yorumlanmalıdır. Bu nedenle, taşıyanın eşyanın zıyayı veya hasarı kapsamında sorumlu olduğu miktarın belirlenmesi, öncelikli bir adım olmalıdır. Eşyanın zıyayı veya hasarından kaynaklanan zarar, yükle ilgili kişinin malvarlığının zıya veya hasar meydana gelmemiş olsaydı bulunacağı durum ile fiilen meydana gelen durum arasındaki fark olarak belirlenir⁶⁰⁶.

Taşıyanın ödemekle yükümlü olduğu toplam tazminat tutarı, eşyanın navlun sözleşmesi çerçevesinde yöntemince gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yer ve tarihteki değerine göre hesaplanır. Eşyanın değeri, öncelikle borsa fiyatına göre, bu bulunmuyorsa cari piyasa fiyatına göre, her iki durumda da uygun bir fiyat yoksa, aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre belirlenir⁶⁰⁷.

4.1.2. Yükün geç teslim edilmesi hâlinde sorumluluğunun sınırı

TTK’nin 1186’ncı maddesinin altıncı fıkrasına göre, taşıyanın taşıma süresinin aşılması, yani eşyanın geç teslim edilmesi sebebiyle sorumluluğu, gecikmiş eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katıyla sınırlandırılmıştır. Ancak bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarını aşamayacağı hüküm altına alınmıştır. Bu düzenleme, HK’nin 6’ncı maddesinin birinci fıkrasına dayanmaktadır⁶⁰⁸. Benzer şekilde, eşyanın geç teslim edilmesi hâlinde de taşıyan ve taşıtan, navlun sözleşmesi ile TTK’nin 1186’ncı maddesinin sekizinci fıkrasına dayanarak belirlenen sınırlardan⁶⁰⁹ daha yüksek bir sorumluluk sınırı kararlaştırabilirler⁶¹⁰.

Navlun sözleşmesi, birden fazla partiden oluşan eşyanın taşınmasını kapsıyorsa ve sadece bir veya birkaçı parti için geç teslim durumu söz konusuysa, ilgili partinin sorumluluğu için ödenecek navlunun üst sınırı iki buçuk katı olacaktır. Fakat, belirlenen tutar, ödenecek toplam navlun miktarını aşamaz⁶¹¹. Ancak, partilerin bütünü için geç teslim

⁶⁰⁶ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 406; KAYIHAN, s. 202.

⁶⁰⁷ KANER, s. 383; KAYIHAN, s. 203; Zarar ve tazminatın nasıl hesaplanması için bkz. 75-77.

⁶⁰⁸ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 155; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 207; AKINCI, s. 363;

⁶⁰⁹ Ödenecek navlunun iki buçuk katı.

⁶¹⁰ KAYIHAN, s. 204.

⁶¹¹ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 155; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 164. KAYIHAN, s. 205.

nedeniyle bir zarar vuku bulmuşsa, bu durumda azami sorumluluk sınırı, TTK'nin 1186'ncı maddesinin üçüncü fıkrasına göre hesaplanan toplam navlun miktarı olacaktır⁶¹².

TTK'nin 1178'inci maddesinin beşinci fıkrası uyarınca, kendisine seçimlik hak tanınan yük ile ilgili, sözleşmede kararlaştırılan teslim süresinin bitiminden başlamak üzere altmış gün içerisinde teslim edilmeyen eşyayı zayi sayılabilir. Bu durumda, sorumluluğun azami sınırı, taşıyıcının yükün zayi olması ve hasar görmesiyle ilgili sorumluluk çerçevesinde belirlenen kurallar doğrultusunda belirlenecektir⁶¹³.

4.1.3. Taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi

TTK kapsamında, taşıyanın sorumluluğunu sınırlama hakkının mutlak olmadığı açıktır. TTK'nin 1187'nci maddesinin birinci fıkrasına göre, taşıyan kasti bir eylemi veya da pervasız bir tutumla, olası bir zararın vuku bulacağı geleceği öngörüsüyle hareket ederek gerçekleştirdiği fiil veya ihmaliyle zıya, hasar veya teslimde gecikmeye neden olursa, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybeder ve meydana gelen tüm zararlardan sınırsız olarak sorumlu tutulur⁶¹⁴. Nitekim Yargıtay bir kararında da bu ilke teyit edilmiştir. Kararda, taşıma işleri komisyoncusu olan davalının, taşıma süresi içinde eşyaya gelecek zararlardan sorumlu olduğu; konteynerdeki 797 adet lastiğin eksik ulaşmasının davalının gerekli özeni göstermemesi ve tedbir almaması nedeniyle gerçekleştiği; bu nedenle davalının ağır kusur veya pervasızlıkla hareket ettiği, dolayısıyla sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağı ve oluşan zarardan tamamen sorumlu olduğu belirtilmiştir⁶¹⁵.

TTK'nin 1190'ıncı maddesinin ikinci fıkrası kapsamında, taşıyanın adamı da kasten yahut pervasızca⁶¹⁶ bir davranışla, muhtemelen bir zararın meydana gelmesi ihtimalini

⁶¹² ŞEKER, s. 45.

⁶¹³ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 155; ŞEKER, s. 45.

⁶¹⁴ KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 97.

⁶¹⁵ Bkz.: Y. (11. HD) T:07/02/2022, E:2020/788, K:2022/831. <https://emsal.uyap.gov.tr>(ET: 09/09/2024)

⁶¹⁶ Yargıtay 11. HD'nin 2016/3125 esas sayılı dosyasında mahkeme, davalı taşıyanın makul, tedbirli ve dürüst bir taşıyıcıdan beklenen özeni ve dikkati göstermediğini, TTK'nin 1178'inci maddesi uyarınca gönderilene usulüne uygun teslim yapmadığına ve TTK'nin 1179'uncu maddesi kapsamında taşıyanın ağır bir kusurla veya da pervasızca davranış sergileyerek zarara sebebiyet verdiğine kanaat getirmiştir. Bu nedenle, davalı taşıyanın TTK'nin 1187'nci maddesi uyarınca sınırsız sorumlu olduğu sonucuna varılmıştır. Bu nedenle, Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, 12/07/2017 tarih ve 2016/3125 esas, 2017/4094 karar sayılı hükmüyle, davalı vekilinin tüm temyiz itirazlarını reddederek, yerel mahkeme kararını onamıştır. Ayrıca, 1.231,11 TL temyiz ilam harcının davalıdan tahsiline karar verilmiştir. Kararda, "pervasızca hareket" kavramına vurgu yapıldığı görülmektedir. Bkz.: Y. (11. HD) T:12/07/2018, E:2016/3125, K:2017/4094. <https://emsal.uyap.gov.tr> (ET: 09/09/2024)

bilerek işlediği bir fiil veya ihmaliyle zıya, hasar veya teslimde gecikmeye neden olduğunda, taşıyan TTK'nin 1187'nci maddesinin ikinci fıkrası uyarınca kendisi için geçerli olan sorumluluk sınırlamalarından yararlanamayacaktır. Kanunda belirtilen mezkûr hükümler TTK'nin 1191'inci maddesinin ikinci fıkrası gereğince fiilî taşıyan ve onun adamları için de aynen uygulanır.

Pervasızca hareket⁶¹⁷ kavramı üzerinde durmakta faydalı olacaktır. Taşıyanın zarara kasten veya pervasızca bir hareketle sebebiyet vermesi durumunda, sorumluluğunu sınırlandırma hakkını yitirmesi ilkesi, deniz yoluyla eşya taşımalarına ilişkin uluslararası konvansiyonlarda da önemli bir farkla yer bulmuştur⁶¹⁸.

Bu ilke, ilk olarak 1924 tarihli Lahey Protokolü'nün 1955 tarihinde değiştirilen 25'inci maddesinde, ardından Lahey/Visby Kuralları 4'üncü maddesinin beşinci fıkrası ve HK'nin 8'inci maddelerinde kavram olarak yer almıştır⁶¹⁹. Bu nedenle, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları, TTK'nin 1187'nci maddesinin kökenini teşkil eder⁶²⁰.

Taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi için ilk şart, taşıyıcının zarara veya teslimde gecikmeye kasıtlı olarak neden olmasıdır. Buradaki “kast” kavramı, bilinen anlamıyla aynıdır; yani, doğrudan kast⁶²¹ olduğu gibi dolaylı kast⁶²² da söz konusu olabilir⁶²³.

⁶¹⁷ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 168; ÇAĞA, Tahir: “Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair”, “Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V: Bildiriler-Tartışmalar”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1988, sa. 177-217, s. 201 vd.; YETİŞ-ŞAMLI, Kübra “Uluslararası Kara, Hava Ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı”, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Programı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006, s. 83-84; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 172; Kara Avrupa hukukunda “pervasızca hareket” kavramı, tanınmış kusur dereceleriyle birebir örtüşmeyen ve kendine özgü kriterler barındıran bir formülasyondur. Bu terim, Anglo-Amerikan hukukundaki “wilful misconduct” kavramından esinlenmiştir. Wilful misconduct, bir kişinin bilerek bir eylemi gerçekleştirmesi ve bu eylemin muhtemel zarara yol açabileceğini önceden bilmesine veya bu eylemin olası sonuçlarını dikkate almaksızın pervasızca hareket etmesine dayanan bir tanımlamadır. Bkz.: YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 168.

⁶¹⁸ KAYIHAN, s. 205; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 168; ÖRSEL, s. 82.

⁶¹⁹ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 168.

⁶²⁰ KANER, s. 388; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 168.

⁶²¹ Kast, kusurun en ağır şekli olup, hukuka aykırı bir sonucun zarar veren tarafından bilinçli bir şekilde istenmesidir. Başka bir ifadeyle, kast, kişinin bilerek hukuk kurallarına uymamayı tercih etmesidir. Zarar veren, bilinçli olarak toplumsal normlardan veya yasal düzenlemelerden sapmaktadır. Yani, kişi, sözleşme veya kanun tarafından yasaklanan bir davranışı bilerek ve isteyerek, başka bir kişinin haklarını ya da kanunun hükümlerini ihlal etme niyetiyle hareket etmektedir. UYUMAZ, s.525; OĞUZMAN-ÖZ, Borçlar Hukuku, s. 119; EREN, Genel Hükümler, s. 657; AYAN, Borçlar Hukuku, s. 314; KILIÇOĞLU, Borçlar Hukuku, s. 408.

⁶²² Zarar veren, ortaya çıkan sonucu doğrudan istemese bile, bu sonucun gerçekleşebileceğini göze alır ve kabul eder. Örneğin, kalabalık bir caddeye hızla giren bir sürücünün, olası kazaları öngörmesi ancak buna

Taşıyanın eylemlerinin pervasızca hareket olarak nitelendirilebilmesi için, taşıyana yüklenen özen gösterme yükümlülüğünün düşüncesizce, zararın olasılığını hiçe sayarak ve sonuca aldırmaksızın yoğun bir şekilde ihlal edilmiş olması gerekmektedir⁶²⁴. Kısacası, pervasız davranış, düşüncesiz bir eylem veya ihmal ile birlikte, zararın olasılığına ilişkin bilincin bulunmasıyla meydana gelir⁶²⁵. Örneğin; TTK'nin 1151'inci maddesinin beşinci fıkrasında yer alan, yükün depoda taşınması konusunda navlun sözleşmesine taraf kişiler arasında açık bir anlaşma olsa bile, bu anlaşmaya hilafına yükün güvertede taşınması durumunda, taşıyıcı sınırlı sorumluluk hükümlerinden istifade edemeyecektir⁶²⁶.

Nitekim Yargıtay bir emsal kararında, olayda bir kasıt veya pervasızca hareketin olduğu kabul edilse bile, davalı taşıyanın taşıma işini ve dolayısıyla karar alma yetkisini devrettiği fiili taşıyanın kasten veya pervasızca davranışından sorumlu tutulamayacağı belirtilmiştir. Ayrıca TTK'nin 1186'ncı maddesinin altıncı fıkrası kapsamında sorumluluk sınırının manevi tazminat talebini de kapsadığı üzerinde vurgulanmıştır⁶²⁷.

4.2. Sorumluluğun Emredici Olup Olmaması ve İstisnalar

Uluslararası düzenlemelerin temel amacı, taşıyanın eşyanın zıyaı, hasarı veya geç teslimi nedeniyle üstlendiği sorumluluğu asgari düzeyde ve emredici olarak belirlemektir. Bu bağlamda, TTK'nin 1243'üncü maddesi, taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen bazı hükümleri emredici kılmıştır. Başka bir deyişle, kanunun konuda zorunlu olarak gördüğü hükümler, taşıyanın sorumluluğunu daraltmak veya ortadan kaldırmak için değiştirilemez.

4.2.1. Taşıyanın sorumluluğunun emredici olduğu hâller

Kanun koyucu TTK'nin 1243'üncü maddesi ile emredici nitelikte hükümlerin yer aldığı bir düzenlemelere yer vererek, bu madde uyarınca navlun sözleşmelerinde, konişmentolarda veya diğer deniz taşıma senetlerinde yer alan hükümlerin, belirli hususlar

rağmen hızını düşürmemesi veya müşterilerinin zehirlenebileceğini bilmesine rağmen bozuk yemekleri servis etmeye devam eden bir restoran sahibinin tutumu, dolaylı kastın örnekleridir. **UYUMAZ**, s.526; **OĞUZMAN-ÖZ**, Borçlar Hukuku, s. 56; **EREN**, Genel Hükümler, s. 657-659; **AYAN**, Borçlar Hukuku, s. 316.

⁶²³ **YETİŞ-ŞAMLI**, Sorumluluk, s. 169; **YAZICIOĞLU**, HK Sorumluluk, s. 171.

⁶²⁴ **YETİŞ-ŞAMLI**, Sorumluluk, s. 168; **ŞEKER**, s. 46; **YAZICIOĞLU**, HK Sorumluluk, s. 171; **ÖRSEL**, s. 83.

⁶²⁵ **ŞEKER**, s. 46; **ÖRSEL**, s. 84;

⁶²⁶ **ŞEKER**, s. 46.

⁶²⁷ Bkz.: **Y. (11. HD) T:01/02/2022, E:2020/1075, K:2022/759**. <https://emsal.uyap.gov.tr> (ET: 09/09/2024)

bakımından taşıyanın ve yükletenin borç ve sorumluluklarını daraltamayacağını veya ortadan kaldıramayacağını düzenlemiştir. TTK'nin 1141'inci maddesi, taşıyanın geminin, deniz seferi için, yük taşımaya ve yolculuk koşullarına uygun olması yükümlülüğünü düzenler. TTK'nin 1178 ve 1192'nci maddeleri, taşıyanın sorumluluğunu, sorumsuzluk hâllerini, inceleme ve bildirim yükümlülüklerini, sorumluluğu sınırlandırma hakkını, dava açma hakkını ve süresini, sözleşme dışı talepler ve fiilî taşıyanla ilgili düzenlemeleri, emredici nitelikte hükümler içerir. Bu bağlamda; TTK'nin 1243'üncü maddesi, TTK'nin 1141, 1178 ve 1192'nci maddelerinden kaynaklanan taşıyanın yükümlülüklerini ve mesuliyetini direkt ya da endirekt yoldan kaldırmayı veya daraltmayı hedefleyen her türlü kayıt ve şartı geçersiz kılmaktadır. Başka bir ifadeyle, TTK'nin mezkûr madde hükümleri, taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen hükümleri emredici olarak belirler. Bu hükümlere aykırı olarak yapılan herhangi bir anlaşma, doğrudan veya dolaylı olarak taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldırmaya veya sınırlandırmaya yönelikse geçersiz sayılır. Bu çerçevede, taşıyanın sorumluluğunu doğuran olay gerçekleşmeden önce taraflar arasında bu tür bir anlaşma yapılmışsa dâhi bu anlaşma geçersiz kabul edilir. Bununla birlikte, sorumluluğun doğmasından sonra taraflar, taşıyanın sorumluluktan muaf tutulmasını kararlaştırabilirler⁶²⁸.

TTK'nin 1443'üncü maddesinin üçüncü fıkrası, sorumluluğu ortadan kaldıran veya sınırlandıran kayıt ve şartların sözleşmeye dâhil edilmesini yasaklar ve bu tür hükümlerin geçersiz olduğunu belirler. Bu bağlamda taraflar arasında kararlaştırılan şart ve kayıtların hükümsüz olması, navlun sözleşmesi veya konişmento gibi diğer deniz taşıma belgelerinin de geçersizliği anlamına gelmez.

Taşıyanın lehine olacak şekilde değiştirilemeyen emredici hükümler, sorumluluğu azaltan kayıtları geçersiz kılar. Ancak, taraflar arasında yapılan anlaşmalarla taşıyanın sorumluluğunu artıran hükümler belirlenebilir. Dolayısıyla, sorumluluk hükümlerinin emredici niteliği, nispi emredici niteliğini taşımaktadır⁶²⁹.

⁶²⁸ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 542.

⁶²⁹ KANER, s. 389.

4.2.2.1. Canlı hayvan taşımaları

TTK'nin 1244'üncü maddesi, navlun sözleşmesi kapsamında canlı hayvan taşımalarının yapıldığı durumlarda, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin 1243'üncü maddesinde belirtilen emredici hükümlerin uygulanmayacağını öngörmektedir. Bu düzenleme, 1937'de yapılan değişikliklerle birlikte Alman Ticaret Kanunu'ndan iç hukuka aktarılmıştır. 1924 tarihli Lahey Sözleşmesi ve 1968 tarihli Visby Protokolü, canlı hayvanları eşya tanımının dışında bırakmıştır. Ancak, 1978'de kabul edilen Hamburg Kuralları, canlı hayvan taşımalarını kapsama alarak taşıyanın bu tür taşımalar için sorumluluğunu düzenlemiştir⁶³⁰.

Taşıyanın sorumluluğunda emredici hükümlerin bir istisnası olarak, TTK'nin 1244'üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi bağlamında, canlı hayvan taşımacılığı kabul edilmektedir. Bunun temel sebebi, canlı hayvanların “*kendine özgü doğal ve cins nitelikleri*”⁶³¹ nedeniyle, zarardan korunmalarını sağlamak amacıyla alınacak önlemlerin farklı ve özel bir uzmanlık gerektirmesidir. Canlı hayvan taşımacılığı, diğer yük türlerine göre daha yüksek riskler içerdiğinden, taşıyanın daha titiz bir özen yükümlülüğü altına girmesi gerekmektedir.⁶³² Zira diğer yüklerden farklı olarak, canlı hayvan taşımacılığında zarar riskini en aza indirmek için alınması gereken önlemler oldukça özeldir ve uzmanlık gerektirir⁶³³. Örneğin, hayvan taşımacılığında genellikle bir bakıcı görevlendirilir ve kaptanın, bakıcı tarafından alınan tedbirler üzerinde sınırlı bir etkisi vardır⁶³⁴.

4.2.2.2. Güverte yükü

Konişmentoda, güvertede taşınacağına dair taraflar arasında yazılı bir anlaşma bulunan veya sefer esnasında fiilen güvertede taşınan yük için “*güverte yükü*” terimi

⁶³⁰ SÜZEL, Cüneyt: “Denizyoluyla Canlı Hayvan Taşımada Taşıyanın Sorumluluğuna İlişkin Türk Ticaret Kanunu’nun Beşinci Kitabında Değişiklik Önerisi”, BAUD, C: 16, S: 199-200, sa. 511-551, 2021, s. 511-512. <https://www.jurix.com.tr/article/22348> (ET: 09/09/2024) Canlı hayvan kavramı, yalnızca büyükbaş hayvanları değil; balıklar, kuşlar, yumuşakçalar, kabuklular ve su canlılarını da içine alarak oldukça geniş bir yelpazeyi kapsamaktadır. Bkz.: YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 253.

⁶³¹ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 253.

⁶³² KANER, s. 93; BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 204; KAYIHAN, s. 209; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 253.

⁶³³ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 253; ŞEKER, s. 49.

⁶³⁴ AKINCI, s. 370.

kullanılmaktadır⁶³⁵. Güverte taşımacılığı, canlı hayvan taşımacılığı gibi, eşyanın kapalı alanlarda taşınan eşyalara oranla daha fazla zarar görme riskine açık olduğu bir taşıma türüdür. Ancak, güvertede taşınan eşyanın riskli durumu, eşyanın doğasından ya da niteliğinden değil, doğrudan taşıma yönteminden kaynaklanmaktadır⁶³⁶. Bu nedenle, kanun koyucu, güverte taşımacılığında esnek bir yaklaşım benimsemiştir. Ancak, güverte taşımacılığına ilişkin emredici hükümlere istisna teşkil eden belirli şartlar TTK'nin 1152'nci maddesinde düzenlenmiştir⁶³⁷.

TTK'nin 1151'inci maddesinin birinci fıkrası uyarınca, genel kural olarak, yükletenin onayı olmaksızın yük güverteye yüklenemez veya küpeşteye asılamaz. Ancak, TTK'nin 1152'nci maddesinin ikinci fıkrası, belirli durumlarda ticarî teamüle uygun olması veya mevzuat gereği zorunlu olması hâlinde, taşıyanın yükü güvertede taşıyabileceğini düzenler. Bu bağlamda, yükün güvertede taşınması hususu, konişmentoda belirtilmelidir; bu durum, TTK'nin 1244'üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendine göre bir zorunluluktur. Aksi takdirde, böyle bir anlaşmanın varlığını taşıyan ispat etmekle yükümlüdür⁶³⁸. Ancak TTK'nin 1151'inci maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca taşıyan, denizde taşıma senedini iyi niyetle iktisap eden gönderilen dâhil üçüncü kişilere karşı böyle bir anlaşmayı ileri sürme hakkına sahip değildir.

Güvertede taşımacılığı için yükletenin ve taşıtanın onayı gerekmektedir; bu da TTK'nin 1151'inci maddesinde açıklanmıştır. Eğer yükün güvertede taşınacağı hususu denizde taşıma senedinde belirtilmişse, bu durumda yükün fiilen güvertede taşınmış olması gerekmektedir. Örneğin, sözleşmenin taraflarınca konişmentoda güvertede taşınacağı belirtilen yükün taşıma sırasında ambar içinde taşınması hâlinde, taşıyanın sorumluluğu emredici hükümler açısından istisna teşkil etmeyecektir⁶³⁹. Bir başka deyişle TTK'nin 1151'inci maddesinin dördüncü fıkrası kapsamında, güverte taşımacılığı için gerekli koşullar yerine getirilmediği hâlde yükün güvertede taşınması durumunda, taşıyan TTK'nin 1178 ve 1179'uncu maddeleri uyarınca güvertede taşımadan kaynaklanan zıya, hasar veya geç teslimden sorumlu tutulur⁶⁴⁰; ancak TTK'nin 1186 veya 1187'nci maddelerinin uygulanması saklıdır.

⁶³⁵ ŞEKER, s. 49.

⁶³⁶ KAYIHAN, s. 210; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 549.

⁶³⁷ BOZKURT, Deniz Ticareti, s. 205; ŞEKER, s. 49.

⁶³⁸ KAYIHAN, s. 209; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 255;

⁶³⁹ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 255; KAYIHAN, s. 210.

⁶⁴⁰ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 255; KAYIHAN, s. 210.

Özetle; TTK'nin 1151'inci maddesinin üçüncü fıkrasının (c) bendinin birinci cümlesi, denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı belirtilen yük için sorumluluk kaydı ancak fiilen güvertede taşınan yük için konulabileceğine cevaz vermektedir⁶⁴¹. Eğer eşyanın bir kısmı güvertede, diğer kısmı ise ambarda taşınıyorsa, ambarda taşınan kısım için taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlere tâbidir. Denizde taşıma senedinde yükün güvertede taşınacağı belirtilse dâhi, bu durum gerçekte güvertede taşınan eşyanın sorumluluğunu etkilemez. Yani, fiilen güvertede taşınan yük için bu istisna hükümleri uygulanır⁶⁴². Eğer yükün fiilen güverteye taşınması söz konusu değilse, yalnızca denizde taşıma senedine bir kayıt konulmasıyla ambarda taşınan yükün sorumluluğunu emredici hükümlerle bağdaşmayacak şekilde sınırlamak mümkün olamaz. Böyle bir sonuç, emredici hükümlerin amacına ve mantığına aykırı düşer ve emredici hükümlerin istisnalarına yönelik düzenlemelerle bağdaşmaz⁶⁴³.

4.2.2.3. Mutat ticarî taşıma işlerinden olmayan taşımalar

TTK'nin 1244'üncü maddesinin birinci fıkrasının (b) bendine uyarınca: ticarî hayatta sıklıkla karşılaşılmayan/mutad olmayan, ancak zaman zaman ticaretin normal seyrinde karşılaşılabilen ve eşyanın kendine özgü niteliklerinden veyahut taşıma işinin niteliğine has şartlarından kaynaklanan mutabakatlar, taşıyanın sorumluluğunun emredici niteliğinin istisnasını oluşturmaktadır. Müzede sergilenmesi planlanan tarihi sanat eserleri, arkeolojik buluntular, deniz araştırmaları için gerekli teknik ekipman deniz araştırmaları için gerekli teknik ekipman, bir sondaj platformuna ikmal malzemesi, kutuplara teknik ekipman götürülmesi veya nükleer atıkların taşınması gibi özel nitelikteki taşımalar, tipik ticarî hayatta sık sık karşılaşılmayan ve mutad olmayan taşıma faaliyetleri kapsamında değerlendirilmektedir⁶⁴⁴.

Bu tür anlaşmaların geçerli olabilmesi için, eşyanın özel niteliklerinden veya taşıma işinin özel koşullarından kaynaklanan haklı nedenlerin bulunması şarttır. Ayrıca, bu

⁶⁴¹ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 415.

⁶⁴² YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 256; KAYIHAN, s. 210.

⁶⁴³ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 256; KAYIHAN, s. 210.

⁶⁴⁴ DEMİR, s. 361; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 415; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 256; KAYIHAN, s. 210; TEKİL, Deniz Hukuku, s. 312; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 79.

anlaşmaların geçerliliği için denizde taşıma senedine "*emre aykırıdır*" kaydının eklenmesi gerekmektedir⁶⁴⁵.

4.2.2.4. Taşımanın yüklemeden önce ve boşaltmadan sonraki aşamaları

Taşıyanın yükü teslim aldığı andan itibaren teslim ettiği ana kadar TTK'nin 1178'inci maddesi uyarınca özen borcu devam eder⁶⁴⁶. Bu sebeple, TTK'nin 1243'üncü maddesinin birinci fıkrasındaki emredici hükümler, yüklemenin başladığı andan boşaltmanın sona erdiği ana kadar geçerlidir⁶⁴⁷. Ancak, TTK'nin 1244'üncü maddesinin birinci fıkrasının (c) bendine göre, yükün gemiye yüklenmesinden önceki veya gemiden boşaltıldıktan sonraki aşamalarda meydana gelen zararlar için taşıyanın sorumluluğunu sınırlayan veya kaldıran anlaşmalar geçerli olabilir. Bu zararlar genellikle "*kara zararları*" olarak bilinir⁶⁴⁸. Ancak, TTK'nin 1244'üncü maddesinin birinci fıkrasının (c) bendine göre, yükün gemiye yüklenme safhasından önce veya teslim alınmasından evvel, gemiden boşaltıldıktan sonra oluşabilecek durumlarda, taşıyanın sorumluluğunu sınırlayan veya kaldıran anlaşmalar geçerli olabilir⁶⁴⁹.

Lahey kuralları, taşıma sürecinin yükleme ile başlayıp boşaltma ile sona erdiği prensibini benimser. Bu nedenle, yükleme ve boşaltma dışındaki süreler taşıma sürecine dâhil edilmez. Türk hukukunda bu durum, taşımanın bu aşamalarının emredici hükümlerin uygulanma alanı dışında bırakılması olarak yansımıştır. Benzer bir durum, canlı hayvan taşımacılığı, güverte yükü ve konişmento ilişkisi dışında kalan diğer taşıma süreçlerinde de görülür⁶⁵⁰.

Sonuç olarak, TTK'nin 1244'üncü maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi uyarınca, taşıyanın yükü gemiye yüklemesinden önce veya gemiden boşaltıldıktan sonraki aşamalarda sorumluluğa dair sorumsuzluk anlaşmaları akdölunabilir. Bu hâlde, taşıyanın

⁶⁴⁵ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 256; KAYIHAN, s. 213; DEMİR, s. 361; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 415; ŞEKER, s. 50.

⁶⁴⁶ Ancak, FIO, FIOS veya FIOST gibi belirli kayıtların varlığı hâlinde bu kural değişiklik gösterir. Bu tür durumlarda, taşıyan eşyanın sorumluluğunu yükleme sonrasında devralır ve teslim sorumluluğu, boşaltmadan önce gerçekleşir. Bu durumda, taşıyanın sorumluluğunun henüz başlamadığı ya da sorumluluğunun sona erdiği kabul edilir. KAYIHAN, s. 212; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 259-260.

⁶⁴⁷ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 416.

⁶⁴⁸ Örneğin liman alanında, liman ambarında veya depoda meydana gelen zararlardan sorumlu tutulur. Bkz.: KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 91; KAYIHAN, s. 213; ŞEKER, s. 50; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 549.

⁶⁴⁹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 549.

⁶⁵⁰ KANER, s. 390 dn. 253; KAYIHAN, s. 212;

sorumluluğuna ilişkin emredici hükümler, yalnızca yükün gemiye yüklenmesi ile gemiden boşaltılması arasında geçerli olacaktır.

4.2.2.5. Müşterek avaryaya ilişkin anlaşmalar

Taşımanın icra edildiği gemi yolculuğun başlangıcından varış noktasına kadar çeşitli deniz risklerine karşı korunmasız kalmaktadır. Bu nedenle taşıma konusu yük de bilahare tehlikelere maruz kalmaktadır. Denizde karşılaşılabilecek ve önceden öngörülemeyen çeşitli tehlikeler, gemi ve yük için tehdit oluşturabilir. Bu tehlikelerle karşılaşıldığında, gemi ve yükün kurtarılması ve yolculuğa devam edilmesi amacıyla gemiden, yükten veya her ikisinden fedakârlık yapılması gerekebilir. Bu fedakârlıklar sonucunda oluşan zarar ve masrafların nasıl ve ne şekilde paylaştırılacağı, “*müşterek avarya*” kavramını ortaya çıkarır⁶⁵¹. Müşterek avarya, gemi ve yükün olağan dışı durumlar karşısında maruz kaldığı tüm zararlar ile yapılması gereken özel harcamaları içerir. Bu kavram, deniz yolculuğu sırasında gemi ve yükün ortak güvenliği için yapılan zarar ve harcamaların, yolculukla ilgili taraflar arasında gemi, yük ve navlun oranında paylaştırılmasını ifade eder⁶⁵².

Konişmentoya eklenen müşterek avarya kayıtları, emredici hükümlerin uygulama alanı dışında kalır. Bu nedenle, müşterek avaryaya ilişkin, gemideki personelin kusurundan kaynaklansa dâhi, taşıyanın avarya payı talep edebileceği anlaşmalar geçerli sayılır⁶⁵³. Nitekim, TTK’nin 1244’üncü maddesinin ikinci fıkrası, konişmentoya müşterek avaryaya ilişkin kayıtların eklenmesine izin vermektedir.

4.2.2.6. Yolculuk charteri sözleşmesi

TTK’nin 1245’inci maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi, yolculuk charteri sözleşmelerine açıkça 1243’üncü madde hükmünün uygulanmayacağını belirtmektedir. Ancak, yolculuk charteri sözleşmesine dayalı olarak bir konişmento düzenlenirse, bu o durumunda, bu şartlar üçüncü şahıs gönderilene hüküm ifade etmez⁶⁵⁴.

⁶⁵¹ CİVİR-ENGİN, Mehtap: “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya”, MÜHF-HAD, C: 18, S: 2, sa. 507-514, 2012, s. 507, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/48277/616346> (ET: 09/09/2024)

⁶⁵² CİVİR-ENGİN, s. 507; TEKİL, Deniz Hukuku, s. 361.

⁶⁵³ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 415; KANER, s. 391.

⁶⁵⁴ KANER, s. 390.

4.3. Taşıyanın Sorumluluğunun Dışında Kalan Durumlar

1893 tarihli Harter Yasası, ticarî kusurdan kaynaklanan sorumluluğun sözleşme ile ortadan kaldırılmasını yasaklamıştır. Bununla birlikte, teknik kusurdan kaynaklanan sorumsuzluk hâli öngörülmüştür⁶⁵⁵. TTK'de düzenlenen taşıyanın sorumsuzluk durumları, e-TTK'den farklı olarak yangın sorumluluğu da eklenerek 1924 tarihli Lahey Sözleşmesi, 1968 tarihli Lahey/Visby Kuralları ve 1978 tarihli Hamburg Kurallarındaki⁶⁵⁶ ilgili hükümlerle uyumlu olarak güncellenmiş ve taşıyanın sorumlu olmayacağı hâlleri ayrı bir bölümde bir düzenlemiştir⁶⁵⁷.

TTK'de taşıyanın sorumluluğu, esasen 1924 tarihli Lahey Kuralları'na dayanmakta olup, 1937 tarihli Kanun ile değiştirilen Alman Ticaret Kanunu'ndan alınan hükümler ile şekillendirilmiştir. Bu düzenleme, daha sonra 1968 tarihli Lahey-Visby Kuralları'nın 1979 Protokolü ile değiştirilmiş hâli ve 1978 tarihli Hamburg Kuralları'ndan alınan hükümlerle revize edilip tamamlanmıştır⁶⁵⁸. Özellikle, geminin yönetimi ve işletilmesinden kaynaklanan kusur/hata ve yangın durumunu düzenleyen hükümler, taşıyanın mutlak sorumluluğu kapsamında toplanmış; diğer sorumluluk düzenlemeleri ise olası/muhtemel sorumsuzluk hâllerine göre değerlendirilmiştir⁶⁵⁹.

Mutlak sorumsuzluk ilkesi, taşıyanın yükte meydana gelen zararlardan sorumlu tutulmamasını öngörür; ancak bu, taşıyanın kişisel ihmali olmadığı durumlar için geçerlidir⁶⁶⁰. Bu ilke, TTK'nin 1179'uncu maddesinde belirtilmiştir. Buna göre, taşıyan, kendisinin ya da adamlarının kasti davranışları veya ihmalleri dışında kalan sebeplerden doğan zararlardan sorumlu tutulamaz. Taşıyanın veya adamlarının bu zarara kasıtlı bir eylem veya ihmal ile sebep olmadığını kanıtlama yükümlülüğü ise taşıyanın kendisine

⁶⁵⁵ ÖRSEL, s. 30; ÇAĞA / KENDER, s. 157.

⁶⁵⁶ Hamburg Kuralları, sorumsuzluk rejimine yer vermemektedir. Hem Hamburg Kuralları hem de Rotterdam Kuralları, teknik kusur sebebiyle taşıyanın sorumsuzluğunu düzenleyen hükümlere yer vermemekle birlikte, taşıyanın yalnızca yangın nedeniyle sorumlu tutulmayacağına ilişkin düzenlemeler içermektedir. BKZ. ÖRSEL, s. 30; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 554.

⁶⁵⁷ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 552-553; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 7 ve 65. vd; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 93; KULA-DEĞİRMENÇİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 87.

⁶⁵⁸ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 389.

⁶⁵⁹ ÜLGENER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 44; ŞEKER, s. 51.

⁶⁶⁰ ŞEKER, s. 51.

aittir. Başka bir ifadeyle, taşıyanın kişisel bir ihmali olmadığı sürece, yükte meydana gelen zararlardan sorumlu tutulması mümkün değildir⁶⁶¹.

TTK'nin 1180'inci maddesinin birinci fıkrasının birinci cümlesine, teknik kusur veya yangından kaynaklanan ziya ya da hasar durumunda, eğer bu olay geminin sevkine veya diğer teknik yönetimine ilişkin bir harekete veya yangına bağlı olarak gerçekleşmişse, taşıyan yalnızca kenzi kusurundan sorumlu tutulur.

TTK, belirli koşullar altında taşıyanın sorumluluğundan tamamen muaf tutulmasına imkân veren hükümlere de yer vermektedir. Örneğin, teknik arıza veya yangın gibi durumlarda taşıyanın sorumluluğu 1180'inci maddede; denizde kurtarma işlemlerine dair sorumluluk ise 1181'inci maddede düzenlenmiştir. Ayrıca, kaptanın geçerli bir neden ile sefer rotasından sapması durumunda sorumluluğa ilişkin hükümler 1220'nci maddede ele alınmaktadır. Bunun yanı sıra, taşıyanın, eşyanın türünü veya kıymetini bilerek gerçeğe aykırı beyan etmesi durumu ise 1186'ncı maddesinin beşinci fıkrasında değerlendirilmektedir. Tüm bu hükümler, taşıyanın sorumluluğunu belirli şartlar altında sınırlandırma veya tamamen kaldırma amacını taşır⁶⁶².

4.3.1. Mutlak sorumsuzluk hâlleri

4.3.1.1. Teknik kusur

TTK'nin 1180'inci maddesi, taşıyanın sorumluluğunu “*teknik kusur*” ve “*başka teknik yönetim kusur*” başlıkları altında düzenlemektedir. Kanun koyucu, eğer bir zararın nedeni geminin sevki veya başka bir teknik yönetimle ilgili bir eylem ise, taşıyanın yalnızca kendi kusurundan sorumlu olacağını belirtir. Yani, taşıyanın kişisel kusuru dışındaki⁶⁶³ durumlarda, geminin sevki veya başka teknik idaresinde ortaya çıkan hatalar

⁶⁶¹ ULUĞ, İlknur: “*Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Hâlleri*”, GÜHFD, C: 6, S:1-2, sa. 82-99, 2002, s. 87. https://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/dergi/6_5.pdf (ET: 09/09/2024)

⁶⁶² KULA-DEĞİRMENCİ, Fiili Taşıyan s. 403.

⁶⁶³ Taşıyanın, kişisel kusurlarından doğan sorumluluğu devam etmektedir. Örneğin, taşıyanın gemiyi bizzat yönetmesi veya gerekli olduğunda bir kılavuz alması gerektiği hâlde bunu yapmaması ya da geminin hızıyla ilgili makine dairesine talimat vermesi durumlarında, sorumluluğu ortaya çıkar. Bkz.: ÇAĞA / KENDER, s. 157; SEVEN, s. 114-115; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 556. Nitekim Yargıtay konu ile alakalı emsal kararında da vurgulandığı üzere, taşıyanın şahsi kusuru genellikle geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklanmaktadır. Örneğin, geminin elektrik donanımının arızalı olduğunu bilerek gemiyi sefere çıkarması, taşıyanın şahsi kusuruna işaret eder. Bu noktada önemli olan husus, taşıyanın gemideki eksiklikleri bilmesi veya bilmesi gerekmesidir. Bkz.: Y. (11. HD) T:21/03/2023, E:2021/6417, K:2023/1735. <https://emsal.uyap.gov.tr>(ET: 09/09/2024)

nedeniyle eşyanın zarar görmesi ya da geç teslim edilmesi hâlinde taşıyan sorumlu tutulmaz⁶⁶⁴.

Burada “*Sevk Kusuru*” ve “*Başka Teknik Yönetim Kusuru*” terimleri üzerinde durmak gerekir. “*Sevk Kusuru*”, geminin denizdeki hareketleri, yani seyrüseferi ile ilgili idare, yönlendirme ve yürütme gibi geniş kapsamlı bir terimdir⁶⁶⁵. Bu kavram, limana giriş-çıkış, geminin manevrası, dümen ve makine kontrolü, pozisyon belirleme, rota değişiklikleri, radar kullanımı, yanlış meteorolojik bilgi alınması, denizdeki tehlikeler karşısında önlemler alma ve benzeri faaliyetleri kapsar. Eğer bu faaliyetlerden kaynaklanan kusurlar nedeniyle yük zarar görmüşse, taşıyan bu kusurlardan sorumlu tutulmaz⁶⁶⁶. Ancak, geminin sefere elverişsiz bir şekilde yola çıkarılması gibi durumlarda, taşıyanın bu kusurlardan dolayı sorumluluktan kaçması mümkün değildir. Örneğin, geminin seyir ve haberleşme cihazlarının arızalı olması veya haritaların güncel olmaması gibi nedenlerle oluşan zararlarda taşıyan, bu kusurlardan sorumlu olacaktır⁶⁶⁷. “*Başka teknik yönetim kusuru*” ise, geminin yönetimine ilişkin olan ancak seyrüsefer ile doğrudan bağlantılı olmayan hataları kapsar⁶⁶⁸. Bu kusurlar, genellikle geminin başlangıçta uygun olmamasından veya taşıyanın yüke özen gösterme yükümlülüğünü ihmal etmesinden kaynaklanır. Örneğin, geminin mekanik unsurlarının yönetiminde yapılan hatalar veya gerekli bakımın yapılmaması bu kapsama girer⁶⁶⁹.

Taşıyan, yalnızca yolculuk başladıktan sonra ortaya çıkan teknik kusurlardan sorumlu değildir. Ancak, bu kişilerin hataları geminin yolculuğun başlangıcında uygun olmamasına neden olmuşsa, taşıyan bu sorumluluktan kurtulamaz. Çünkü geminin sefere

⁶⁶⁴ KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 215.

⁶⁶⁵ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 555; AKINCI, s. 410; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 76; ŞEKER-ÖĞÜZ, s. 331; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 95; KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 215; ÇAĞA / KENDER, s. 157; ÖRSEL, s. 30; KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 88.

⁶⁶⁶ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 555; AKINCI, s. 410; TEKİL, Deniz Hukuku, s. 314; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 77-78; ŞEKER-ÖĞÜZ, s. 331; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 95; KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 215; ÇAĞA / KENDER, s. 157; SEVEN, 114; ÖRSEL, s. 30; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 82; KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 88.

⁶⁶⁷ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 556; KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 88.

⁶⁶⁸ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. s. 555; AKINCI, s. 410-411; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 78-79; SEVEN, s. 115; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 96; KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 215; ÇAĞA / KENDER, s. 158; ÖRSEL, s. 31; KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 88.

⁶⁶⁹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 556; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 79-81; KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 88.

çıkmadan önce denize, yola ve yüke uygun hâle getirilmesi için alınması gereken tedbirlerdeki eksiklikler, teknik kusur olarak değerlendirilmez⁶⁷⁰.

Burada teknik idareye ilişkin kusurlar ile ticarî kusurlar, hukukî sonuçları bakımından farklılık arz ettiği için ayrı ayrı ele alınmalı ve detaylı olarak incelenmelidir. “*Sevk ve İdare Kusuru*”nun karşılığı olan “*Ticarî Kusur*”, yükün bakımı ve muhafazasındaki kusurları ifade eder⁶⁷¹. TTK kapsamında, taşıyanın yüke karşı özen yükümlülüğünü ihlal etmesi durumunda, yükün zıya uğraması, hasar görmesi ya da taşımanın gecikmesi nedeniyle ortaya çıkan zararlar taşıyanın sorumluluğundadır. Taşıyan, aldığı yükü, teslim aldığı hâliyle teslim etmekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğe uygun olarak, taşıma süresi boyunca yükün zarar görmemesi, kaybolmaması, zayi olmaması ya da hasar almaması için gerekli tüm önlemleri almak zorundadır. Ayrıca, taşıyan, taşıma sözleşmesinde belirtilen sürede yükün teslimatını gerçekleştirmekle de sorumludur. Taşıyan, bu yükümlülüklerini yerine getirmediğinde, meydana gelen kayıp, hasar veya gecikme sonucunda ortaya çıkan zararlardan sorumlu olacaktır. Bu yükümlülük, taşıyanın yüke gösterdiği özen borcunu ifade eder⁶⁷².

Deniz taşımacılığı alanındaki hukukî terminolojide, her ne kadar TTK’de açıkça belirtilmemiş olsa da taşıyanın özen borcuna aykırı olarak gerçekleştirdiği eylem sonucu yükün kaybına yani zıyana, hasarına veya teslimatın gecikmesine neden olan ihmale “*ticarî kusur*” denilmektedir⁶⁷³.

Geminin sevki veya başka teknik yönetimi ile ilgili kusurlar “*teknik kusur*” olarak adlandırılırken, yükün bakımı ve muhafazasına ilişkin kusurlar ise “*ticarî kusur*” olarak tanımlanır. Taşıyanın, adamlarının yalnızca teknik kusurlarından sorumlu olmadığını göz önünde bulundurduğumuzda, zıyan, hasarın veya geç teslimin hangi tür kusurdan kaynaklandığının belirlenmesi önemlidir⁶⁷⁴. Zira teknik kusur durumunda, taşıyan gemi adamlarının kusurlu eylemlerinden yasal olarak muaf tutulurken, ticarî kusur durumunda bu sorumluluk devam eder⁶⁷⁵. TTK’nin 1180’inci maddesinin birinci fıkrası, yükün

⁶⁷⁰ KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 215-216; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 399; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 75; ŞEKER, s. 53;

⁶⁷¹ İLGİN, Sezer: “*Taşıyanın Sorumluluğunda Geminin Sevkine veya Diğer Teknik İdaresine ilişkin Kusur ile Ticarî Kusur Ayrımı*”, PRÜ-DHD, C: 1, S: 1, sa. 105-135, 2022, s. 116.

⁶⁷² SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 487.

⁶⁷³ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 487; KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 215.

⁶⁷⁴ KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 215-216; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 399.

⁶⁷⁵ FIRINCIOĞULLARI, Feray: “*Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri*”, İBD, C: 92, S: 6, 2018, s. 258.

menfaatine yönelik alınan önlemlerin geminin teknik yönetimine dâhil sayılmayacağını belirterek bu ayrımı yapmıştır⁶⁷⁶. Bu bağlamda, yükün bakımı ve muhafazasına yönelik bir önlemdaki kusur, ticarî kusur olarak kabul edilir. Şüpheli durumlarda, zıya, hasar veya geç teslimin teknik yönetim kusurundan kaynaklanmadığı varsayılır⁶⁷⁷. Örneğin, geminin dengesi için kullanılan su tanklarının yolda çatlaması sonucu sızan suların yükü ıslatması durumunda, bu kusur geminin menfaatine ilişkin olduğundan teknik kusur sayılır. Ancak, havalandırma için açılan ambar kapaklarının kapatılmasının unutulması sonucu ambarın deniz suyu alması hâlinde, bu kusur yükün menfaatine ilişkin bir tedbirin eksikliğinden kaynaklandığı için ticarî kusur olarak kabul edilir⁶⁷⁸. Benzer şekilde, et yükü taşıyan ambarın soğutma sisteminin yolda arızalanması sonucu etlerin bozulması da ticarî kusur kapsamında değerlendirilir⁶⁷⁹.

4.3.1.2. Yangın

TTK'nin 1180'inci maddesi, yangın sonucu oluşan zararlar konusunda taşıyanın mutlak sorumsuzluk hâlini düzenlemektedir. Bu düzenlemeye göre, yangından söz edildiğinde, genellikle alevlerin belirgin bir şekilde ortaya çıkması anlaşılmalıdır⁶⁸⁰. Ancak duman, aşırı ısınma veya kızışma gibi durumlar, bu tanımın kapsamı dışında kalabilir. Örneğin, ateşin veya alevin bulunmadığı olaylarda meydana gelen zararlar, TTK'nın

https://www.academia.edu/38155443/Deniz_Yoluyla_E%C5%9Fya_Ta%C5%9F%C4%B1malar%C4%B1nda_Ta%C5%9F%C4%B1yan%C4%B1n_Mutlak_Sorumsuzluk_Halleri (ET: 09/09/2024)

⁶⁷⁶ Yargıtay da bir kararında, sorumluluğun tespitinde teknik kusur ile ticarî kusur ayrımının yapılması sırasında, zararın kaynağının ve alınması gereken önlemlerin hangi amaçla alındığının belirlenmesinin büyük öneme sahip olduğu vurgulanmıştır. Bu karar, kusur değerlendirmelerinde, önlemlerin amacının açıkça ortaya konulmasının gerekliliğini ifade eder. Bkz.: **Y. (11. HD) T: 12/03/2015, E:2014/14780, K:2015/3413.** <https://emsal.uyap.gov.tr> (ET: 09/09/2024); **ÜLGENER**, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 306.

⁶⁷⁷ **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU**, s. 215-216; **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 399. TTK'nin 1180/2'nci fıkrasında zararın kaynağı konusunda bir belirsizlik söz konusu olduğunda, kanun koyucu, zararın teknik yönetimden kaynaklanmadığı yönünde bir varsayımda bulunulmasını öngörmektedir. Bu düzenleme, şüphe durumlarında zararın teknik bir nedenden değil, başka bir sebepten ileri geldiği kabul edilerek hareket edilmesini gerektirir.

⁶⁷⁸ **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU**, s. 215-216; **YAZICIOĞLU**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 399; **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 558.

⁶⁷⁹ **KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU**, s. 215-216.

⁶⁸⁰ Lahey Kuralları 4'üncü maddesinin ikinci fıkrasının (b) bendi, taşıyanın yangının çıkmasına kendi kusurunun sebep olması durumunda sorumlu tutulacağını belirtmektedir. Bu düzenleme, taşıyanın yangınla ilgili kusurlu davranışlarını açıkça sorumluluk kapsamına alır. Yangına ilişkin düzenlemeler, sadece Lahey Kuralları ile sınırlı kalmamakta; HK'nin 5'inci maddesinin dördüncü fıkrası ve Rotterdam Kurallarının 17'nci maddesinin üçüncü fıkrasının (f) bendi de bu konuda benzer hükümler içermektedir. Bkz.: **TEKİL**, Fahiman: “Deniz Hukuku-Uluslararası Konvansiyonlar”, Tekil Neşriyat, İstanbul, 1987, s. 347.

1180'inci maddesi uyarınca taşıyanın sorumluluktan muaf tutulduğu durumlar arasında değerlendirilmez⁶⁸¹.

Yangından kaynaklanan sorumlulukta, taşıyanın adamlarının kusur derecesine bakılmaksızın, belirli şartlar altında sorumsuzluk durumu ortaya çıkabilir. Kişisel kusurundan kaynaklanmayan yangından taşıyan, adamlarının kasten yangın çıkarmaları ya da yangını önlemek için gerekli tedbirleri kasıtlı olarak almamaları durumlarında, yangın nedeniyle oluşan zararlardan sorumlu tutulmaz⁶⁸². Ayrıca, yangın sırasında yapılan söndürme faaliyetlerinden kaynaklanan veya yangının dumanından doğan zararlar da taşıyanın mutlak sorumsuzluk kapsamına girer⁶⁸³. Hatta geminin bazı işlevlerinin yangın nedeniyle kullanılamaz hâle gelmesinden doğan zararlar bile taşıyanın sorumluluğu dışında kalır⁶⁸⁴. Ancak, eğer yangın, gemi adamlarının ya da taşıyanın adamlarının sevk ve idare kusurlarından ya da başka teknik kusurlardan kaynaklanıyorsa, bu durumda sorumluluk farklı bir çerçevede değerlendirilir. Örneğin, yangın söndürme sistemlerinin düzenli olarak kontrol edilmemesi gibi ihmallerden doğan yangınlarda, taşıyan *sevk ve idare* kusurundan ilaveten de *yangından* sorumluluk taşımaz⁶⁸⁵.

Eğer yangının sebebi, geminin sefere elverişli olmayan bir durumda bulunmasından kaynaklanıyorsa, taşıyan, TTK'nin 1141'inci maddesinde düzenlenen “*Başlangıçtaki Elverişsizlik*” hükümleri çerçevesinde sorumluluk altına girer. Ancak, yangın ile geminin sefere elverişsiz olması arasında doğrudan bir nedensellik bağı kurulamadığı durumlarda, taşıyan sorumlu tutulmaz⁶⁸⁶. Örneğin, yolculuk başında acil durum jeneratörünün yakıt sistemi arızalı olan bir gemide, seyahat sırasında meydana gelen bir arızanın onarımı sırasında yapılan hatalı bir kaynak işlemi yangına yol açmışsa, bu durumda yangın ile

⁶⁸¹ ÇAĞA / KENDER, s. 158; ÜLGNER, Sorumsuzluk hâlleri, s. 79-81; SEVEN, s. 165; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 400; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 561; KANER, s. 381; TÜRKEN, s. 155; ÖRSEL, s. 33, TEKİN, s. 102; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 105-106.

⁶⁸² TAŞKIN, Büşra Nur: “*Taşıyanın Muhtemel Sorumsuzluk Hâlleri*”, 1. Baskı, Adalet Kitabevi, Ankara, 2023, s. 87; KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 89.

⁶⁸³ TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 87; ÇAĞA / KENDER, s. 158; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 79-81; GÜDEN, s. 96; TEKİN, s. 102; TÜRKEN, s. 156.

⁶⁸⁴ TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 87; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 562.

⁶⁸⁵ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 560-561; ŞEKER, s. 260. Nitekim Yargıtay konu ile ilgili emsal kararında gemi adamlarının yangın konusunda yeterli eğitim aldıkları, düzenli tatbikatlar yaptıkları ve gerekli belgelere sahip oldukları vurgulanmıştır. Kararda, yangının denizde karşılaşılabilecek en tehlikeli durumlardan biri olarak kabul edilmesi gerektiği belirtilmiş ve gemi personelinin yangına müdahalede yetersiz kalmasının, hızlı yayılan yangın karşısında oluşan can korkusu ve panik gibi insanı sebeplerden kaynaklandığı ifade edilmiştir. Bu durumun, geminin yolculuğa başlarken denize elverişsiz olduğu anlamına gelmeyeceği ve bu nedenle taşıyanın sorumlu tutulamayacağına işaret edilmiştir. Bkz.: Y. (11. HD) T: 23/02/2023, E: 2021/4620, K: 2023/1074. <https://emsal.uyap.gov.tr>(ET: 09/09/2024)

⁶⁸⁶ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 561; ŞEKER, s. 260. SÖZER, Elverişli Gemi, s. 72-73.

geminin başlangıçtaki elverişsizliği arasında nedensellik bağı kurulamaz⁶⁸⁷. Taşıyanın, yüke özen borcunu ihlal ettiği kabul edilebilecek bazı durumlar, özellikle gemi adamlarının veya taşıyanın diğer çalışanlarının “*ticarî kusur*” olarak değerlendirilebilecek eylemlerinden kaynaklanan hâllerde, taşıyanın sorumluluktan muaf tutulması söz konusu olabilir⁶⁸⁸.

Bu düzenlemeler, zaman sınırlaması olmaksızın geçerli olup, taşıyanın yükü teslim almasından itibaren, teslim edilene kadar yangın nedeniyle oluşabilecek herhangi bir zarardan sorumlu tutulamayacağını öngörür. Ayrıca, karada başlayarak gemiye sirayet eden bir yangın sonucu, yük gemiye yüklenmeden evvel veya boşaltım sonrasında vuku bulan zararlardan da taşıyan sorumlu tutulmayacaktır⁶⁸⁹.

Yangından kaynaklanan zararlar, yalnızca yangının doğrudan sonucu olarak ortaya çıkan zararlarla sınırlı olmayıp, dolaylı etkileri de kapsar. Bu dolaylı etkiler arasında, yangın söndürme çalışmaları sırasında diğer yüklerin ıslanması veya yangın dumanının neden olduğu zararlar da yer alır⁶⁹⁰. Örneğin, geminin havalandırma sisteminin yangın nedeniyle bozulması sonucunda gıda maddelerinde bozulma meydana gelirse, bu durumdan dolayı taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmaz⁶⁹¹. Ancak, taşıyan bu süreçte bile yüke özen gösterme yükümlülüğünü sürdürmek zorundadır ve yangının söndürülmesi sırasında yükün zarar görmemesi için gerekli tüm önlemleri almakla yükümlüdür⁶⁹².

4.3.1.3. Denizde kurtarma

TTK'nin 1181'inci maddesi e-TTK'den farklı olarak⁶⁹³, taşıyanın denizde can ve eşya kurtarma faaliyetlerinden veya bu tür teşebbüslerden kaynaklanan zararlardan

⁶⁸⁷ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 400.

⁶⁸⁸ AKINCI, s. 430-432; ÇAĞA / KENDER, s. 159, OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 205; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 400; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 561.

⁶⁸⁹ ÇAĞA / KENDER, s. 158; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 88; SEVEN, s. 166; GÜDEN, s. 96; YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 400; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 561; KANER, s. 381; TÜRKEN, s. 156; ÖRSEL, s. 33, TEKİN, s. 102; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 106; WILSON, s. 260.

⁶⁹⁰ ŞEKER, s. 57.

⁶⁹¹ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 400; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 562; ŞEKER, s. 57; KULA-DEĞİRMENÇİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 89.

⁶⁹² SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 562; ŞEKER, s. 57.

⁶⁹³ TTK'nin 1181'inci maddesinin gerekçesinde izah edildiği üzere denizde kurtarma hükmünün kaynağını HK'nin 5'inci maddesinin altıncı fıkrası oluşturmaktadır.

sorumlu tutulamayacağını düzenlemektedir⁶⁹⁴. Bununla birlikte, bu düzenlemede müşterek avarya hâli hariç tutulmuş ve taşıyanın yalnızca denizde can kurtarma, eşya kurtarma veya bu tür kurtarma faaliyetlerine yönelik girişimlerinde, bu girişimlerin makul bir hareket tarzı oluşturması gerektiği vurgulanmıştır. Yapılan değerlendirmelere göre, denizde can kurtarma, eşya kurtarma veya bu tür teşebbüslerde bulunulması durumunda, taşıyanın ortaya çıkan zararlardan sorumlu olmayacağı; ancak bu süreçte gösterdiği davranışın makul bir hareket tarzına uygun olması gerektiği belirtilmiştir⁶⁹⁵.

Taşıyanın sorumluluktan muaf tutulabilmesi için, zararın kurtarma işlemleri veya bu işlemler için yapılan girişimler sonucunda meydana gelmesi yeterli kabul edilir. Zarar kavramı, yalnızca eşyanın zıya veya hasar görmesi değil, aynı zamanda geç teslim edilmesini de kapsar⁶⁹⁶. Başka bir ifadeyle, TTK'nin denizde kurtarma hükümleri, taşıyanın tehlikedeki kişi ve eşyayı kurtarması kadar, kurtarma girişiminde bulunmasını da sorumluluğun ortadan kalkması için yeterli saymaktadır. Bu bağlamda, kurtarma girişiminin başarılı olması şart değildir; dolayısıyla başarısız bir kurtarma teşebbüsünde bile taşıyan sorumluluktan kurtulabilir⁶⁹⁷.

Denizde kurtarma faaliyetleri, çoğunlukla rotadan sapmayı gerektiren eylemler olarak karşımıza çıkmakla birlikte, bu durumun her zaman geçerli olmadığını belirtmek gerekir. Bununla birlikte, genellikle denizde can veya mal kurtarma amacıyla yapılan müdahaleler, rotadan sapma şeklinde gerçekleşir. Bu sebeple, TTK'nin 1181'inci maddesi, rotadan haklı sapmayı da kapsayacak şekilde geniş yorumlanabilir⁶⁹⁸.

Kaptanın rotadan sapmasına ilişkin hükümleri düzenleyen TTK'nın 1113'üncü maddesinin birinci fıkrasına göre, seyir sırasında öngörülemeyen bir durum meydana gelir ve bu durum izlenen rotada devam etmeyi engellerse, kaptan, mevcut koşullar çerçevesinde zorunlu talimatlara uygun olarak seyri başka bir rota üzerinde sürdürebilir, belirli bir süre için seyri durdurabilir veya başlangıç limanına rotasını çevirebilir. Bu maddede geçen “*umulmayan hâl*”, kaptanın kontrolü dışında gelişen ve hem gemi hem de yük için tehlike oluşturan, kaptanın davranışlarıyla sebep olmadığı bir durumu ifade

⁶⁹⁴ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 112; TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 88; KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 89.

⁶⁹⁵ TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 88.

⁶⁹⁶ ŞEKER, s. 57; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 113.

⁶⁹⁷ ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 135; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 113; TÜRKEN, s. 162; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 113; TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 89.

⁶⁹⁸ ŞEKER, s. 57; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 113; TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 88; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 135; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 112.

eder⁶⁹⁹. Ayrıca, TTK'nin 1220'nci maddesi, kaptanın denizde can ve eşya kurtarma gibi haklı bir nedenle rotadan sapması durumunda, tarafların hak ve yükümlülüklerini etkilemeyeceğini ve bu nedenle taşıyanın doğacak zararlardan sorumlu tutulmayacağını düzenlemektedir.

Denizde can veya eşya kurtarma amacıyla rotadan sapılması durumunda, taşıyan TTK'nin 1220'nci maddesinde düzenlenen rotadan sapma hükümlerinden, rotadan sapma dışındaki önlemler açısından ise TTK'nin 1181'inci maddesi hükümlerinden yararlanabilir. TTK'nin 1220'nci maddesi, TTK'nin 1181'inci maddesine kıyasla eşyaya yönelik makul hareket şartını aramaz; bu nedenle TTK'nin 1220'nci maddesi, taşıyan için daha geniş bir koruma sağlar. Bu farkın temel nedeni, ilgili maddelerin dayandığı uluslararası sözleşmelerin farklılık göstermesidir⁷⁰⁰. Eşyaya yönelik makul hareket tarzı sınırlamasının getirilmesinin amacı ise, ticarî amaçlar veya kurtarma yardımı ücreti elde etme gibi çıkarlar doğrultusunda sorumsuzluk hâlinin kötüye kullanılmasını engellemektir⁷⁰¹.

Kurtarma işleminin yerinde ve makul olup olmadığı, her somut olayın kendine özgü koşulları dikkate alınarak nesnel bir değerlendirmeye tâbi tutulmalıdır. Bu değerlendirmede, kurtarma faaliyetinin gemi ve yük üzerinde potansiyel riskler yaratabileceği göz önünde bulundurulmalı ve atılacak her adım, eşyanın niteliği ve durumu ile uyumlu olmalıdır.⁷⁰² Ancak, “*makul olma*” kriterinin belirsizliği ve ispatının zorluğu, taşıyanın sorumluluk riskinden kaçınmasına neden olabilir⁷⁰³.

Taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için, vuku bulan zararın denizde can kurtarma veyahut makul ölçüde yük kurtarma faaliyetlerinden kaynaklandığını ya da bu tür faaliyetlere teşebbüs edildiğini ispat etmesi gerekmektedir⁷⁰⁴. Bu durumda, zarar gören taraf ise, yükte meydana gelen ziya, hasar veya gecikmenin denizdeki kurtarma faaliyetlerinden kaynaklanmadığını veya eşya kurtarma girişiminin makul olmadığını

⁶⁹⁹ ÇAĞA / KENDER, s. 212; ŞEKER, s. 58.

⁷⁰⁰ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 113; TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 88;

⁷⁰¹ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 113; TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 89; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 113. BOLCA, Tuncay: “Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Hâller”, 1. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2018, s. 91.

⁷⁰² YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 115; TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 89; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 113; TEKİN, s. 105.

⁷⁰³ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 113; TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 89; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 113.

⁷⁰⁴ KANER, s. 382; YAZICIOĞLU, HK Sorumluluk, s. 113; TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 89.

kanıtlayarak, taşıyanın TTK'nin 1181'inci maddesi uyarınca sorumluluktan muaf tutulmasını engelleyebilir⁷⁰⁵.

Ayrıca, TTK'nın 1220'nci maddesi gereğince, rotadan sapmayı haklı kılan hâllerin ortaya çıktığını ispat yükümlülüğü kural olarak taşıyana aittir⁷⁰⁶. Ancak, denizde can veya mal kurtarılması gayesiyle rotadan sapılması gerektiğinde, bu durumda ispat yükü zarar gören yükle ilgiliye geçer⁷⁰⁷. Yükle ilgili, taşıyanın rotadan sapmasının haklı bir sebebe dayanmadığını ispat ederek, bu nedenle meydana gelen zararların tazminini talep edebilir⁷⁰⁸.

4.3.1.4. Eşyanın cins ve değerinin kasten yanlış bildirilmesi

Eşyanın cinsine ve değerine ilişkin doğru bilgi verilmesi, taşınacak eşyanın risklerinin doğru bir şekilde değerlendirilmesini ve buna uygun önlemlerin alınmasını sağlamak açısından kritik öneme sahiptir. Bu bilgiler aynı zamanda, navlun hesaplamalarında ve sorumluluk sınırlarının belirlenmesinde de büyük rol oynar⁷⁰⁹. Yargıtay kararlarında da eşyanın türü ve değerine göre meydana gelen zararın belirlenmesi gerektiği vurgulanmış, ayrıca bu sürecin bir parçası olarak navlun, taşıma ücretleri ve sigorta maliyetleri gibi masrafların da dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir⁷¹⁰. Yanlış beyanda bulunulması, dürüstlük ilkesine aykırı bir davranış olup, taşıyana zarar verebilir⁷¹¹. Bu nedenle kanun koyucu, TTK'nin 1186'ncı maddesinin beşinci fıkrasında, yükletenin eşyanın türünü ve kıymetini kasıtlı olarak yanlış bildirmesi durumunda, taşıyanın TTK'nin 1062, 1141 ve 1178'inci maddelerinde düzenlenen sorumluluk hâllerinde dâhi⁷¹², eşyanın zıya veya hasar görmesinden sorumlu olmayacağını hükme bağlamıştır⁷¹³. Ancak, bu madde metninde “yükleten” teriminin kullanılması, yükleten

⁷⁰⁵ TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 89.

⁷⁰⁶ FIRINCIOĞULLARI, s. 263; ŞEKER, s. 58.

⁷⁰⁷ ÇELİK-ILGIN, s. 192; ŞEKER, s. 58.

⁷⁰⁸ FIRINCIOĞULLARI, s. 263; ŞEKER, s. 59.

⁷⁰⁹ ÇAĞA / KENDER, s. 171-172; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 155; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 129-130; TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 90. KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s.87.

⁷¹⁰ Bkz.: Y. (11. HD) T: 13/05/2013, E: 2012/9855, K: 2013/9727; T: 25/01/2023, E: 2021/4416, K: 2023/336; T: 25/01/2024, E: 2022/6660, K: 2014/616. <https://emsal.uyap.gov.tr>(ET: 09/09/2024)

⁷¹¹ ÇAĞA / KENDER, s. 173; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 130; TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 90; TÜRKEN, s. 168.

⁷¹² TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 90; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 135.

⁷¹³ TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 90; KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 89.

sıfatına sahip olmayan bir kişinin kasıtlı yanlış beyanda bulunması hâlinde, taşıyanın sorumluluktan kaçınamayacağı anlamına gelmektedir⁷¹⁴.

Bu noktada dikkat edilmesi gereken husus, TTK'nın 1186'ncı maddesinin beşinci fıkrası uyarınca, kasten yanlış bildirim yapılması durumunda taşıyanın sorumluluktan kurtulabileceği, ancak yükletenin kastının olmadığı veya yalnızca ağır kusurlu olduğu hâllerde taşıyanın sorumluluğunun devam edeceğidir⁷¹⁵. Ayrıca, taşıyanın gerçeğe aykırı beyanı bilmesi durumunda sorumluluğu ortadan kalkmaz. Buradaki “bilme” kavramı, taşıyanın özen sorumluluğu veya basiretli bir tacir olarak bilmesi gerektiği standardının ötesinde, objektif iyi niyet kuralı çerçevesinde değerlendirilmektedir⁷¹⁶. Buna ek olarak, yükün bildirilen kıymeti ile fiilî kıymeti arasında çok küçük bir farklılık bulunması durumunda, taşıyanın sorumluluktan kaçınma hakkını kullanamayacağı genel bir görüş olarak kabul edilmektedir⁷¹⁷.

Taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi, yanlış beyanın doğrudan eşyanın türü veya değeriyle ilgili olması durumunda mümkündür. Bu noktada, yükün değerinin gerçek değerinden daha düşük veya olması gereken kıymetinden fazla gösterilmiş olması arasında bir fark bulunmamaktadır⁷¹⁸. Konişmentoda yükün cinsi veya kıymetinin gerçeğe aykırı şekilde belirtilmesi, taşıyanı zarara uğratabilir. Örneğin, eşyanın gerçek değerinden daha yüksek gösterilmesi durumunda hileli bir davranış söz konusu olabilir; gerçek değerinden daha eksik gösterilmesi durumunda ise navlunun değere göre belirlendiği hâllerde taşıyan, bilgisi dışında büyük bir sorumluluk altına girebilir⁷¹⁹. Ancak, yükün markası veya miktarı gibi bilgilere ilişkin gerçeğe aykırı beyanlar, bu düzenlemenin kapsamına girmemektedir⁷²⁰.

TTK'nın TTK'nın 1186'ncı maddesinin beşinci fıkrası, yalnızca eşyanın zıya ve hasarını dikkate aldığından, eşyanın türü veya değerinin kasten yanlış bildirilmesi

⁷¹⁴ **BOLCA**, s. 93 dn 359; **YETİŞ-ŞAMLI**, Sorumluluk, s. 129-130; **TEKİN**, s. 107 dn 359.

⁷¹⁵ **ÇAĞA / KENDER**, s. 173; **ÜLGENER**, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 156; **BOLCA**, s. 94; **TAŞKIN**, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 90.

⁷¹⁶ **ÇAĞA / KENDER**, s. 173; **ÜLGENER**, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 156; **YETİŞ-ŞAMLI**, Sorumluluk, s. 134; **BOLCA**, s. 95; **TAŞKIN**, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 90.

⁷¹⁷ **ÇAĞA / KENDER**, s. 174; **ÜLGENER**, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 156; **YETİŞ-ŞAMLI**, Sorumluluk, s. 132; **TAŞKIN**, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 90.

⁷¹⁸ **KENDER**, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s.87.

⁷¹⁹ **KENDER**, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s.87; **ŞEKER**, s. 60.

⁷²⁰ **ÜLGENER**, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 154.

nedeniyle teslimde meydana gelen gecikmeler, mutlak sorumsuzluk hâlleri arasında değerlendirilmeyecektir⁷²¹.

4.3.2. Muhtemel sorumsuzluk hâlleri

Taşıyanın sorumluluğunun sözleşme ile sınırlandırılması veya tamamen kaldırılması, genellikle “*sorumsuzluk şartları*” olarak nitelendirilmektedir⁷²². TTK kapsamında, 1180’inci maddede belirtilen teknik kusur ve yangın hâlleri “*mutlak sorumsuzluk nedenleri*” olarak kabul edilirken, TTK’nin 1182’nci maddesinde düzenlenen durumlar ise ‘muhtemel sorumsuzluk nedenleri’ olarak adlandırılmaktadır. Bu çerçevede, TTK’nin 1182’nci maddesi “*taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı hâller*” başlığı altında⁷²³ düzenlenmiş olup, bu hükümle taşıyana ispat kolaylığı sağlanmıştır. TTK’nin 1182’nci maddesinde düzenlenen taşıyanın muhtemel sorumsuzluğu, 1924 tarihli Lahey Kurallarının 4’üncü maddesinin ikinci fıkrasını (c) ve (p) bentlerinden kaynaklanmaktadır⁷²⁴.

TTK’nin 1179’uncu maddesi uyarınca, taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için, zararın meydana gelmesine neden olan sebebi ve bu sebebin gerçekleşmesinde hem kendisinin hem de adamlarının kusurunun bulunmadığını ispat etmesi gerekmektedir. Ancak, TTK’nin 1182’nci maddesinin gerekçesi incelendiğinde, bu maddede belirtilen hâllerde aksi ispatlanmadıkça, taşıyanın ve adamlarının kusurunun olmadığı ve zararla bu sebep arasında uygun illiyet bağının bulunduğu karinesi kabul edilmektedir⁷²⁵.

TTK’nin 1182’nci maddesi incelendiğinde, taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için, zararın bu maddede belirtilen özel tehlikelerden birinden kaynaklandığını ispat etmesi gerekmektedir. Bu tehlikeler arasında; “*Denizin veya Geminin İşletilmesine Elverişli Diğer Suların Tehlike ve Kazaları*”, “*Savaş Olayları, Karışıklık ve Ayaklanmalar, Kamu Düşmanlarının Hareketleri, Yetkili Makamların Emirleri Veya Karantina Sınırlamaları*”, “*Mahkemelerin El Koyma Kararları*”, “*Grev, Lokavt veya Diğer Çalışma Engelleri*”, “*Yükletenin, Taşıtanın ve Eşyanın Maliki İle Bunların Temsilcilerinin ve Adamlarının Fiil Veya İhmalleri*”, “*Hacim veya Tartı İtibarıyla Kendiliğinden Eksilme veya Eşyanın Gizli*

⁷²¹ YAZICIOĞLU, Deniz Ticareti Hukuku, s. 401; YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 134; KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 89.

⁷²² CAĞA / KENDER, s. 187; KULA-DEĞİRMENCİ, Fiilî Taşıyan s. 405.

⁷²³ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 78.

⁷²⁴ ŞEKER, s. 61.

⁷²⁵ KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 89.

Ayıpları, Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği”, “*Ambalajın Yetersizliği*” ve “*İşaretlerin Yetersizliği*” gibi durumlar yer almaktadır. Taşıyanın, bu özel tehlikelerden en az birinin zarara yol açtığını ispat etmesi hâlinde sorumluluktan kurtulması mümkündür⁷²⁶. Maddenin ikinci fıkrasında ise, birinci fıkrada sayılan sebeplerin, taşıyanın sorumlu olduğu bir olay sonucunda ortaya çıkması durumunda, taşıyanın bu sebepten dolayı sorumluluktan kurtulamayacağı hüküm altına alınmıştır. Üçüncü fıkra ise, zararın birinci fıkrada sayılan sebeplerden birinden ileri gelme olasılığının yüksek olduğu durumlarda, zararın bu sebepten kaynaklandığına dair kesin olmayan bir karine getirmektedir.

TTK 1182’nci madde hükmü, deniz yolculuğunda meydana gelebilecek tipik zararlara ilişkin olarak kusur ispat yükünü tersine çevirerek, taşıyanın kusursuzluğunu ve dolayısıyla sorumsuzluğunu bir karine olarak kabul etmektedir⁷²⁷. TTK 1182’nci maddesinde belirtilen durumlardan biri gerçekleştiğinde, taşıyan otomatik olarak sorumluluktan kurtulmaz; ancak bu durumda ispat yükü taşıyan lehine değişir⁷²⁸.

TTK’nın 1182’nci maddesinde sayılan taşıyanın sorumsuzluk hâlleri, sınırlı sayıda olup, bu sebeplerin genişletilemez, değiştirilemez ve geniş yorumlanamaz olduğu ifade edilmektedir⁷²⁹. Bu nedenle taşıyanın “*Muhtemel Sorumsuzluk Hâlleri*” TTK’nın 1182 maddesinin birinci fıkrasında belirtilen kriterler doğrultusunda değerlendirilecektir⁷³⁰.

4.3.2.1. Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları

Lahey Kurallarının 4’üncü maddesinin ikinci fıkrasının (c) bendi uyarınca, taşıyan ve onun adamları ya da gemi adamlarının öngörmesi veya önlemesi mümkün olmayan olaylar karşısında, taşıyanın korunması amaçlanmıştır. Bu hüküm, özellikle önceden tedbir alınamayacak özellikteki deniz tehlikelerini kapsar⁷³¹.

Kanunda belirtilen olaylar, rastlantısal nitelikte olup deniz ve deniz yolculuğuna özgü tehlikeleri barındırmalıdır. Deniz tehlikesi, yolculuk sırasında ve belirlenen rotada

⁷²⁶ ÇAĞA / KENDER, s. 161.

⁷²⁷ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 227-228; KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 89.

⁷²⁸ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 78; KULA-DEĞİRMENCİ, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 89.

⁷²⁹ ÜLGENER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 95; GÜDEN, s. 103; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku.

⁷³⁰ Bu hâllerin kapsamına dair ayrıntılı bilgi ve bunlara ilişkin örnekler için bkz.: AKINCI, s. 444-449; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 565-571; ÜLGENER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 97-140;

⁷³¹ ÜLGENER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 95.

beklenmeyen, önlenmesi mümkün olmayan, yıkıcı bir güç veya olay olarak tanımlanır⁷³². Her ne kadar bu olaylar rastlantısal ve beklenmedik olsa da denize ve deniz yolculuğuna özgü nitelikte olmalıdır. Başka bir ifadeyle, bu tehlikeler, tipik deniz tehlikeleri kapsamında değerlendirilmelidir. Bu nedenle yükleme, boşaltma ve benzeri işlemler ile bu işlemlerin ifası sırasında ortaya çıkan sorunlar, bu kavram kapsamında değerlendirilemez⁷³³. Ancak, bu tehlikelerin mücbir sebep niteliğinde olmaları zorunlu değildir⁷³⁴. Örneğin, geminin yoğun sis altında rotasından sapması veya kayaya oturması gibi olaylar bu kapsama dâhildir⁷³⁵. Ancak, yıldırım düşmesi gibi genel doğa olayları, bu kapsama girmez⁷³⁶. Yargıtay, verdiği bir kararında, Bremen'den İstanbul'a taşınan 4335 ton borunun bir kısmının güverteye yüklendiği, meteorolojik raporların olumsuz hava koşullarını işaret etmesine rağmen kaptanın güverteye yükleme ve istif konusunda gerekli önlemleri almadığı iddialarını incelemiştir. Kullanılan laşing malzemelerinin yeterliliği gerekçesiyle yükün doğru bir şekilde yerleştirildiği sonucuna varılmış; hasarın ise mücbir sebep olarak kabul edilen şiddetli fırtına nedeniyle meydana geldiği ve aynı gün başka bir geminin de benzer hava koşullarına maruz kalarak battığı belirtilmiştir. Bu sebeplerle, e- TTK'nin 1063'üncü maddesinin birinci (TTK'nin 1182'nci maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi) fıkrası uyarınca taşıyanın sorumlu tutulamayacağına, ayrıca sevk ve idare açısından hatalı bir tutum sergilediği kabul edilse bile, TTK'nin 1062'nci maddesinin ikinci fıkrası uyarınca yine de sorumluluğun söz konusu olmayacağına karar verilmiştir⁷³⁷. Ayrıca, doğrudan zararların yanı sıra, kasırğa nedeniyle yolculuğun uzaması sonucu bozulabilir yükün zıyaa uğraması ya da fırtına sonucu ıslanan yüklerden koku sirayet etmesi gibi dolaylı zararlar da TTK'nin 1182'nci maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi kapsamında değerlendirilebilir⁷³⁸. Belirtmek gerekir ki taşıyan, olayın gerçekleşebileceğini öngörebileceği durumlarda, TTK'nin anılan bent uyarınca kusursuzluk ve uygun illiyet bağı kriterlerinden yararlanamaz⁷³⁹.

⁷³² Deniz Tehlikesi Kavramı: yolculuk yeri ve zamanında beklenilmeyen ve karşı konulmayan yıkıcı bir güç veya olaydır; Bkz.: **AKAN**, Pınar: “Deniz Taşımacılığında Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu”, 1. Baskı, Adalet Kitabevi, Ankara, 2007, s. 83.

⁷³³ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 568.

⁷³⁴ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 567; **GÜDEN**, s. 103; **YETİŞ-ŞAMLI**, Sorumluluk, s. 222 dn. 652.

⁷³⁵ **ŞEKER**, s. 62; **GÜDEN**, s. 106.

⁷³⁶ **YETİŞ-ŞAMLI**, Sorumluluk, s. 222 dn. 652.

⁷³⁷ Bkz.: **Y. (11. HD) T: 25/11/1993 E:1992/7258, K:1993/7737; TÜRKEN**, s. 177; **GÜDEN**, s. 106-107; **ŞEKER**, s. 63 dn. 275.

⁷³⁸ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 568; **TÜRKEN**, s. 178; **YETİŞ-ŞAMLI**, Sorumluluk, s. 222 dn. 652.

⁷³⁹ **TÜRKEN**, s. 177; **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 567.

Deniz tehlikeleri kapsamında açılan davalarda ise ispat sırası şu şekilde işlemektedir: İlk olarak, davacı zararın meydana geldiğini ve taşıyan aleyhindeki iddiasının haklı olduğunu ispat etmelidir. Ardından, taşıyan, zararın nedenini ve gemiyi denize elverişli hâle getirme yükümlülüğünü yolculuk öncesinde ve başlangıcında yerine getirdiğini kanıtlamakla yükümlüdür. Zira deniz tehlikeleri veya bu tehlikelerden kaynaklanan bir zarar, geminin denize elverişsiz olması durumunda ileri sürülemez⁷⁴⁰. Taşıyan ayrıca deniz tehlikesinin varlığını da ispat etmelidir⁷⁴¹. Deniz tehlikesi değerlendirilirken, mahkemeler olayın gerçekleştiği yeri, hava koşullarını, rüzgârın şiddeti ve sürekliliğini, tehlikenin tahmin edilebilir olup olmadığını ve benzer koşullarda benzer gemilerde yaşanan hasarları dikkate alarak inceleme yapmaktadır⁷⁴². Bu aşamalardan sonra ispat yükümlülüğü davacıya geçer ve davacı, taşıyanın yüke özen gösterme yükümlülüğünü ihlal ettiğini ispatlamak zorundadır⁷⁴³. Bu şartlar mevcut ise yükte meydana gelen zarardan taşıyan sorumlu tutulmayacaktır⁷⁴⁴.

Yükte meydana gelen zararın deniz tehlikesinden kaynaklandığı durumlarda, bu tehlikeye karşı mevcut ve makul tüm tedbirlerin alınmış olması gereklidir. Bu bağlamda, Associated Metals & Minerals Corp. v. Etelae Suomin Lavia davasında, Finlandiya'dan Florida'ya yapılan seferde geminin karşılaştığı zorlu deniz şartları nedeniyle kaptanın yük için yeterli havalandırmayı sağlayamaması sonucu, çelik yükünün sıcaklık değişimlerinden etkilenerek paslandığı tespit edilmiştir. Mahkeme, bu durumun taşıyanın sorumluluğunda olmadığına hükmetmiştir. Temyiz Mahkemesi de paslanmanın havalandırmanın yapılamamasından kaynaklandığını ve bunun deniz tehlikesinden doğduğunu belirterek bu kararı onamıştır⁷⁴⁵.

⁷⁴⁰ TÜRKEN, s. 177 dn. 669.

⁷⁴¹ AKAN, s. 87; GÜDEN, s. 106.

⁷⁴² ŞEKER, s.62.

⁷⁴³ AKAN, s. 87; GÜDEN, s. 106.

⁷⁴⁴ Mersin 1. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 2017/721 esas sayılı dosyasında, mahkemece uyulan bozma ilamına göre, gemi kaptanının basiretli ve tedbirli bir kaptan gibi hareket ederek, yükün selameti için gerekli dikkat ve özeni gösterdiği, geminin mevsimsel Muson fırtınasına maruz kaldığı, meydana gelen zarardan ise davalıların sorumlu tutulamayacağı belirtilmiştir. Ayrıca, gemi kaptanının tuttuğu raporun meteorolojik verilerle uyumlu olduğunun bilirkişi raporuyla tespit edildiği de mahkeme kararında vurgulanmıştır. Bkz.: **MERSİN 1. ASTM T: 04/10/2019 E: 2017/721 K: 2019/635.** <https://emsal.uyap.gov.tr> (ET: 09/09/2024)

⁷⁴⁵ GÜDEN, s. 107; ŞEKER, 63; AKAN, s. 88.

4.3.2.2. Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları

TTK'nin 1182'nci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi uyarınca savaş ve benzeri olayların yüke ziya veya hasar vermesi ya da yükün geç teslim edilmesine yol açması durumunda, taşıyanın sorumluluktan kurtulması uygulaması, Lahey Kurallarından önce de mevcuttu. Ancak bu düzenleme, yalnızca savaşı kapsamamış, benzeri olaylar da eklenerek hükmün kapsamı genişletilmiştir⁷⁴⁶. Bu bağlamda, zararın savaş ortamında veya savaşın meydana getirdiği özel tehlikeler sonucu vuku bulması gerekmektedir⁷⁴⁷; örneğin, geminin bir denizaltı tarafından torpillenerek batırılması ya da muharip taraflardan birinin döşediği mayınlara çarparak infilak etmesi, geminin ele geçirilmesi gibi durumlar bu kapsama girmektedir⁷⁴⁸. Ancak, taşıyan savaşın risklerini bilerek hareket ediyorsa, örneğin savaşın sürdüğü bölgelerde faaliyet gösteriyorsa, bu durumda sorumsuzluk sebebinden yararlanması mümkün değildir⁷⁴⁹.

Hükümde yer alan “*harp olayları*” ifadesi, devletler hukuku açısından resmî olarak ilan edilmemiş olsa dâhi, iki veya daha fazla egemen devletin birbirine karşı silahlı güç kullanmasını kapsamaktadır⁷⁵⁰. Ayrıca, devlet niteliğinde olmayan örgütlü toplulukların eylemleri de bu kapsamda değerlendirilir. İç savaşlar ise şüphesiz bu kapsama dâhildir⁷⁵¹. TTK'nin 1182'nci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi kapsamında savaşta taraf olan devletlerin bandırasını taşıyan gemilerle sınırlı kalmayıp, harp olaylarından etkilenen tüm gemilerin bu hükümden yararlanabilmesine olanak tanır; harp olayına taraf olup olmamasına bakılmaksızın⁷⁵².

Karışıklık ve ayaklanmalar terimi, devlete karşı girişilen hukuka aykırı silahlı hareketler ile terör olayları olarak tanımlanabilecektir⁷⁵³. Karışıklık kavramı, iç savaştan farklı olarak, daha küçük gruplar tarafından gerçekleştirilen olayları ifade ederken;

⁷⁴⁶ ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 117.

⁷⁴⁷ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 568; TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 146; TÜRKEN, s. 178; CAĞA / KENDER; s. 160 dn.92.

⁷⁴⁸ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 568; GÜDEN, s. 108.

⁷⁴⁹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 568; TÜRKEN, s. 178; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 209.

⁷⁵⁰ TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 145; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 117; BOLCA, s. 110.

⁷⁵¹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 568; TÜRKEN, s. 178; GÜDEN, s. 108.

⁷⁵² TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 148.

⁷⁵³ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 568; ŞEKER, s. 62; GÜDEN, s. 108; TÜRKEN, s. 178.

ayaklanma, geniş bir alanda, ülke içinde meydana gelen toplu hareketleri ifade eder⁷⁵⁴. Burada belirleyici olan unsur, olayların büyük gruplar tarafından değil, daha küçük gruplar tarafından gerçekleştirilmesi ve bu durumun bir iç savaşa dönüşmemesidir⁷⁵⁵.

Kamu düşmanlarının hareketleri ifadesi, “Yağmalama”, “Deniz Haydutluğu” ve “Korsanlık” ile “Silahlı Soygun” gibi olayları kapsamaktadır⁷⁵⁶.

Yetkili otoritelerin/makamların⁷⁵⁷ emirleri ifadesi; gemi veya yük üzerinde el koyma, müsadere işlemleri, geminin veya yükün ülkeye giriş ve çıkışına yasak getirilmesi, ya da ambargo kararlarına bağlı olarak uygulanan çeşitli sınırlamaları içermektedir⁷⁵⁸. Ayrıca, deniz müsadere mahkemelerinin kararları da bu kapsamda değerlendirilmelidir. Bu bağlamda, taşıyanın veya kaptanın, müsadereye maruz kalmamak için aldığı tedbirler sonucunda oluşan zararlar da taşıyanı sorumluluktan kurtarabilir⁷⁵⁹. Örneğin, gemiyi bir ambargo veya müsadere riskinden korumak amacıyla boşaltma limanından farklı bir limana girilmesi nedeniyle oluşan gecikme sonucunda, yüklerin tamamen zıya olacak şekilde bozulması durumunda, taşıyan sorumsuzluk hükmünden faydalanabilir⁷⁶⁰.

“Karantina sınırlamaları”, salgın ve yayılabilir hastalıklara karşı alınan kapsar ve mezkûr tedbirler hem gemiyi hem de yükü kapsayabileceği gibi, yalnızca biriyle sınırlı da olabilir⁷⁶¹.

4.3.2.3. Mahkemelerin el koyma kararları

TTK'nin 1182'nci maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde düzenlenen hüküm, mahkemelerin⁷⁶² özel hukuk uyuşmazlıklarına ilişkin verdikleri kararları kapsamaktadır.

⁷⁵⁴ TÜRKEN, s. 178-179; TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 149; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 118.

⁷⁵⁵ TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 149.

⁷⁵⁶ TÜRKEN, s. 179.

⁷⁵⁷ Yetkili makamların emirleri, geminin seferin başlangıcından sonuna kadar geçen süre boyunca hem yükleme ve boşaltma limanlarında hem de sefer güzergâhında yetkili olan devlet makamlarının talimatlarını kapsar. Bkz.: TAŞKIN, s. 158; Silahlı çeteler, terörist gruplar gibi yetkileri hukuk kurallarından almayan kişilerin veya toplulukların tasarrufları dâhil değildir. Bkz.: WILSON, s. 253.

⁷⁵⁸ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 569; TÜRKEN, s. 179; GÜDEN, s. 108; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 120.

⁷⁵⁹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 568.

⁷⁶⁰ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 568 dn. 284; WILSON, S. 251.

⁷⁶¹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 568; TÜRKEN, s. 179; GÜDEN, s. 108.

⁷⁶² AKAN ve GÜDEN'e göre burada kastedilen mahkemelerin el koyma kararları, yükün hükümet veya devlet tarafından değil, varış limanı mahkemelerinin kararları uyarınca gemiden tahliye edilmesine ilişkindir.

Bu kararlar arasında, gemiye “İhtiyatî Haciz” konması, “Kesin Haciz” uygulanması veya “İhtiyatî Tedbir” yoluyla gemiye el konulması bulunmaktadır⁷⁶³. Diğer yandan, taşıyan, yüke el konulmasına kendisi sebep olmadığı sürece, bu durum nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumlu tutulamaz. Ancak, eğer yüke ve gemiye taşıyanın kişisel borcu nedeniyle el konulmuşsa, taşıyan bu sorumluluktan kaçınamaz. El konulan yük dışındaki diğer yüklerde zarar meydana gelmişse, taşıyanın kusuru bulunmadığı sürece mesul tutulamaz⁷⁶⁴. Örneğin, bir yüke el konulması sebebiyle yolculuğun uzaması sonucu diğer yüklerde bozulma vuku bulmuşsa, taşıyan bu zarardan sorumlu olmayacaktır⁷⁶⁵.

TTK’nin 1182’nci maddesinin birinci fıkrasının (c) bendi, özel borç ilişkilerinden kaynaklanan mahkeme kararlarını temel alır. Aynı fıkranın b bendinde düzenlenen 'yetkili makamların emirleri' konusu ile arasındaki fark, bu düzenlemenin kamu hukukuna dair tasarrufları içermesinden kaynaklanmaktadır. Örneğin, bir malın ithalatının veya ihracatının yasaklanması gibi durumlar, kamu hukuku kapsamında değerlendirilen tasarruflardır⁷⁶⁶.

4.3.2.4. Grev, lokavt ve diğer çalışma engelleri

Taşıyanın sorumluluktan kurtulabileceği bir diğer durum ise, yükün geç tesliminin ve yükte meydana gelen zıya veya hasarın grev, lokavt ya da başka türden çalışma engelleri sonucunda meydana gelmesidir.

Anayasa ile tanınmış ve güvence altına alınan temel hak ve özgürlüklerden olan grev; SenTİSK’in 58’inci maddesine göre; işçilerin işyerinde faaliyeti durdurmak veya işin niteliğine göre önemli ölçüde aksatmak amacıyla, aralarında anlaşarak ya da bir kuruluşun aynı amaçla verdiği karara uyarak topluca çalışmaktan kaçınmalarına “Grev” denir. Aynı kanunun ikinci fıkrasında ise, toplu iş sözleşmesinin yapılması sırasında uyuşmazlık çıkması hâlinde, işçilerin ekonomik ve sosyal durumlarını ve çalışma şartlarını korumak

Bkz.: AKAN, s. 90; GÜDEN, s. 109. Bizim de katıldığımız görüşe göre yalnızca varış limanı mahkemeleri değil, aynı zamanda yolculuğun başlangıcında yükleme limanı, ara limanlar ve varış limanı mahkemelerinin verdikleri kararlar da bu kapsamda değerlendirilmelidir. Bu nedenle, bu kararlar sebebiyle ortaya çıkan zıya, hasar veya teslimdeki gecikmelerden dolayı taşıyan sorumlu tutulmamalıdır. Bkz.: TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 161 dn. 607.

⁷⁶³ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 569; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 123-125.

⁷⁶⁴ TÜRKEN, s. 180.

⁷⁶⁵ TÜRKEN, s. 180; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 125.

⁷⁶⁶ ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 123.

veya geliştirmek amacıyla, bu Kanun hükümlerine uygun olarak yapılan grev “*Kanunî Grev*” olarak tanımlanır. Grev, kanunî tanımlamalara göre, işçilerin işverene taleplerini kabul ettirmek ve bu doğrultuda baskı oluşturmak amacıyla aralarında verdikleri karar doğrultusunda topluca iş bırakmaları şeklinde tanımlanabilir⁷⁶⁷.

Anayasa ile tanınmış ve güvence altına alınan temel hak ve özgürlüklerden olan “*Lokavt*” ise; SenTS K'in m. 59/1 f. işyerindeki faaliyetlerin tamamen durmasına sebep olacak şekilde, işveren veya vekili tarafından kendi inisiyatifiyle yahut bir kuruluşun kararı doğrultusunda işçilerin topluca işten uzaklaştırılması şeklinde tanımlanmaktadır. Aynı kanunun ikinci fıkrasında ise, toplu iş sözleşmesi yapılırken uyuşmazlık çıkması ve işçi sendikasının grev kararı alması durumunda, bu Kanun hükümlerine uygun olarak gerçekleştirilen lokavt, “*Kanunî Lokavt*” olarak adlandırılır. Bu yasal tanımlamalardan yola çıkararak, lokavt; işçiler ile işverenlerin bir prensip meselesinde ya da çalışma koşullarını düzenleyen bir konuda anlaşmazlığa düşmeleri durumunda, işverenlerin kabul etmedikleri şartlarla iş vermeyi reddetmeleri olarak ifade edilebilir⁷⁶⁸.

Diğer  alışma engellerine örnek olarak, taşıyanın personelinin veya gemi mürettebatının hastalanması nedeniyle belli bir zaman zarfında çalışamaması ya da mürettebatın savaş tehlikesi sebebiyle sefere çıkmayı kabul etmemesi gibi durumlar verilebilir⁷⁶⁹.

Taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için grevin, vuku bulan zarara bizzat neden olması gerekmektedir. Bu nedenle grev zarara dolaylı şekilde sebebiyet vermişse taşıyan, oluşan zararlar konusunda sorumluluk taşımaya devam edecektir. Örneğin, yükleme veya boşaltma limanındaki işçilerin grev yapması, bu faaliyetlerin gerçekleşmesine engel oluyorsa, yüke gelen zararın doğrudan grevden kaynaklandığı kabul edilebilir. Bu durumda, taşıyanın zarardan sorumlu tutulması mümkün deđildir⁷⁷⁰.

⁷⁶⁷ GÖKÇEK-KARACA, Nuray: “Grev Hakkı ve Lokavtın Kurallarına Aykırı Tarz Kullanılması ve Sonuçları”, A   BFD, C: 15, S: 1, 1999, sa. s. 566, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/anadoluibfd/issue/48501/615836> (ET: 09/09/2024)

⁷⁶⁸ GÖKÇEK-KARACA, s. 568.

⁷⁶⁹ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 569; şEKER, s. 64; ÜLGENER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 127-129.

⁷⁷⁰ TÜRKEN, s. 181; ÜLGENER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 128.

Bununla birlikte, taşıyanın grevden ötürü sorumluluktan kurtulabilmesi için, bölgedeki bütün işçilerin greve katılması şart değildir; mevcut grevin faaliyeti önemli ölçüde aksatması yeterlidir⁷⁷¹.

Taşıyanın grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri nedeniyle sorumluluktan kurtulabilmesi için, bu olayların meydana gelmesinde taşıyanın herhangi bir kusurunun bulunmaması gerekmektedir. Taşıyanın veya adamlarının bu durumların ortaya çıkışında kasıt veya ihmalinin tespit edilmesi hâlinde, TTK'nin 1182'nci maddesinin birinci fıkrasının (d) bendi uygulanamayacak ve taşıyan, meydana gelen zararlardan sorumlu tutulacaktır⁷⁷². Ayrıca, taşıyanın “*Grev, Lokavt veya Diğer Çalışma Engelleri*” nedeniyle vuku bulan zarardan mesul olabilmesi için, mezkûr olaylara bilerek neden olmaması gerekmektedir. Misal, taşıyanın bu hükümden yararlanmak amacıyla grevi teşvik etmesi veya önlenebilir bir durumu engellememesi hâlinde sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacaktır⁷⁷³.

4.3.2.5. Yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil ve ihmalleri

TTK'nin 1182'nci maddesinin birinci fıkrasının (e) bendine göre, yükün cinsi, özelliği, niteliği veya değerinin yanlış bildirilmesi gibi durumlar, taşıyanın sorumluluktan kurtulabileceği bir diğer durum olarak hükme bağlanmıştır. Bu durumda, yükün cinsi, özelliği, niteliği ve değeri hakkında yanlış beyanların yapılması söz konusudur⁷⁷⁴. Yükün özellikleri hakkındaki yanıltıcı beyanlar; istif ve yükleme işlemlerinin taşıtan veya yükleten tarafından gerçekleştirilmesi ve zararın bundan kaynaklanması gibi hâller bu kapsamda değerlendirilmektedir⁷⁷⁵.

Yanlış beyan sonucu, taşıyan yükleri uygun olmayan bir bölmeye veya başka bir yükün yanına yerleştirebilir ya da sefer sırasında gerekli özeni göstermeyebilir. Örneğin, soğuk zincir gerektiren taze et, sadece genel gıda malzemesi olarak beyan edilmişse, taşıyan bu yükü soğutucu depoya yerleştirmeyebilir. Benzer şekilde, düzenli havalandırma

⁷⁷¹ TÜRKEN, s. 181; ÜLGENER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 128.

⁷⁷² TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 170; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s.87; BOLCA, s. 114.

⁷⁷³ TÜRKEN, s. 181; ÜLGENER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 128.

⁷⁷⁴ TÜRKEN; s. 182; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 570; ÜLGENER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 131-132.

⁷⁷⁵ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 227 dn. 667.

gerektiren bir yük, yanlış bildirimden dolayı seyahat boyunca uygun olmayan şartlarda muhafaza edilebilir. Bu tür durumlarda, taşıyan oluşan zararlardan sorumlu tutulmayacaktır⁷⁷⁶; meğerki yük ilgilisi taşıyanın kasten yanlış bilgi verdiğiinden haberdar olsun⁷⁷⁷.

Yükün değerinin gerçeğinden yüksek beyan edilmesi, sorumluluk sınırlarının tespiti; düşük beyan edilmesi ise navlun hesaplamalarında sıkıntılara neden olabilir. Bu nedenle, yükün değerinin doğru olmayan şekilde beyan edilmesi, bu hüküm kapsamında değerlendirilir⁷⁷⁸. Taşıyanın bu hükümden yararlanabilmesi için, yük ilgisinin mala ilişkin cinsi veya değer bilgisini kasten yanlış beyan etmesi gerekir. Bununla birlikte, eğer yanlış beyan yükün değeriyle ilgiliyse ve konişmentodaki bilgi ile gerçek değer arasında önemli bir farklılık yoksa, taşıyanın bu durumdan yararlanmaya çalışması, iyi niyet kuralına aykırı olarak değerlendirilebilir⁷⁷⁹.

Bu hükmün uygulanmasında konişmento kayıtlarının önemi göz önünde bulundurulmalıdır; eğer yük hakkında “*Temiz Konişmento*”⁷⁸⁰ düzenlenmişse, taşıyan, dışarıdan bakıldığında anlaşılabilir eksiklik veya hasarlar konusunda sorumluluktan kaçınmaz. Ancak, taşıyan yalnızca gizli kusurlar için sorumsuzluk iddiasında bulunabilir⁷⁸¹.

4.3.2.6. Hacim veya tartı itibariyle kendiliğinden eksilme (fire) veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği

Burada TTK'nin 1182'nci maddesinin birinci fıkrasının (f) bendi uyarınca ilk olarak “*fire*” konusu ele alınmalıdır. Fire, yükün türünden veya niteliğinden kaynaklanan sebeplerle ortaya çıkan eksilmedir⁷⁸² ve bu durum taşıyanın sorumluluğunu gerektirmez.

⁷⁷⁶ TÜRKEN; s. 182; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 131-132.

⁷⁷⁷ TÜRKEN; s. 183; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 158; ÇAĞA / KENDER; s. 174-175.

⁷⁷⁸ TÜRKEN; s. 182; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 155.

⁷⁷⁹ TÜRKEN; s. 182; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 156.

⁷⁸⁰ Temiz konişmento; genel anlamda, dışarıdan bakıldığında eşyanın görünen nitelik ve niceliği hakkında herhangi bir çekince içermeyen konişmentolardır. Bkz.: TOPSOY, Fevzi: “*Garanti Mektubu Karşılığında Düzenlenen Temiz Konişmentolardan Dolayı Taşıyanın Sorumluluğu*”, MÜHF-HAD, C: 18, S: 2, 2012, sa. 545-584, s. 545, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/48277/616363> (ET: 09/09/2024)

⁷⁸¹ TÜRKEN; s. 183; GÜDEN, s. 111-112; SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 570; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 131-134.

⁷⁸² ÇAĞA / KENDER, s. 161; ÜLGNER, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 131-134; ŞEKER, s. 65.

Yükün kendisine özgü⁷⁸³ tabiatından kaynaklanan, sızma ve kendiliğinden akma gibi hâllerin bu kapsamda yer alacağı belirtilmiştir⁷⁸⁴. Ayrıca, yükte buharlaşma veya kuruma gibi olaylar sonucu meydana gelen eksiklikler veya değişimler de bu kapsamda değerlendirilir⁷⁸⁵. Burada önemli olan, yükteki değişiklik veya eksilmenin dış bir etken olmaksızın, tamamen yükün kendine özgü sebeplerden kaynaklanmasıdır⁷⁸⁶.

Yükte bulunan ve dışarıdan yapılan muayene ile tespit edilemeyen gizli ayıplar⁷⁸⁷ nedeniyle yolculuk sırasında oluşan zararlar, taşıyanın sorumluluktan kurtulması için geçerli bir sebeptir⁷⁸⁸. Bu gibi durumlarda, taşıyan, meydana gelen zararlardan dolayı sorumlu tutulamaz. Ancak, eğer yükün gemiye alınmadan önce belirli bir kontrol sürecinden geçirilmesi gerekiyorsa ve taşıyan bu yükümlülüğünü ihmal etmişse, bu durumda kusursuzluk karinesinden yararlanamaz ve sorumluluktan kurtulamaz⁷⁸⁹.

Yüke ilişkin sorumsuzluk hâllerinde genellikle zıya ve hasardan kaynaklanan zararlardan bahsedilirken teslimde gecikme konusu üzerinde durulmaz. Bunun sebebi, yükün kendiliğinden eksilmesi ya da gizli ayıbı nedeniyle bozulmasının, teslimin gecikmesine yol açmamasıdır. Ancak, bu durum geminin rotasını değiştirmesini gerektirir ya da limandan çıkışını engelleyerek yolculuğun uzamasına sebep olursa, teslimdeki gecikmeden kaynaklanan zararlar da bu kapsamda değerlendirilebilir⁷⁹⁰.

Taşıyıcıya atfedilen “*ticarî kusur*” ve yükün “*doğal cins*” ya da özelliklerinden kaynaklanan zararların birlikte meydana gelmesi durumunda, taşıyıcı yalnızca kendi ihmali oranında sorumlu kabul edilir. Bu durumda taşıyıcının sorumluluğu, doğrudan kusuruna dayanan zarar kısmı ile sınırlı kalacaktır⁷⁹¹.

⁷⁸³ Malın kendine özgü cins ve niteliği, taşıyanın gerekli özeni göstermesine rağmen yükün yolculuğun olağan tehlikelerine dayanıklı olmaması durumunu ifade eder; örneğin, yükün renk değiştirmeye, paslanmaya veya küflenmeye eğilimli olması gibi durumlar bu kapsamdadır. Bkz.: **AKAN**, s. 103.

⁷⁸⁴ **YETİŞ-ŞAMLI**, Sorumluluk, s. 224-225 dn. 661.

⁷⁸⁵ **GÜDEN**, s. 113; **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 570.

⁷⁸⁶ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 570.

⁷⁸⁷ Gizli ayıp ile ifade edilmek istenen ise yükün taşıyana teslimi sırasında mevcut olan, taşıyanın sorumluluk süresi içerisinde zarara uğramasına sebebiyet veren, yükü ait olduğu cinsin normal ve tabî özelliklerinden ayıran ve ilk bakışta fark edilmesi mümkün olmayan kusur ya da eksikliklerdir. Bkz.: **YETİŞ-ŞAMLI**, Sorumluluk, s. 225 dn. 662.

⁷⁸⁸ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 570; **TÜRKEN**, s. 184.

⁷⁸⁹ **ÜLGENER**, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 138; **TÜRKEN**, s. 184.

⁷⁹⁰ **TAŞKIN**, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 180.

⁷⁹¹ **ÜLGENER**, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 140; **TÜRKEN**, s. 185.

4.3.2.7. Ambalajın yetersizliği

Taşıyanın, yükün taşınması sırasında gerekli özen ve dikkati gösterme yükümlülüğünün tezahürü olarak, malın cinsi ve niteliği gereği uygun bir ambalajla⁷⁹² veya kendisine özgü özel bir ambalajla taşınması gerekir. Ancak, yükle ilgilinin bu gerekliliğe uymadan malı taşınmak üzere teslim etmesi, yükle ilgilinin fiil ve ihmalleri kapsamında değerlendirilecektir⁷⁹³. Malın cinsi ve niteliği gereği, uygun bir ambalajla veya özel bir koruyucu içinde taşınması gerektiği hâlde, bu gereklilikler göz ardı edilerek açıkta ya da yetersiz bir ambalaj içinde (*ambalajlama*⁷⁹⁴ yapılarak) teslim edilmesi nedeniyle zarar meydana gelmişse, TTK'nin 1182'nci maddesinin birinci fıkrasının (g) bendi uyarınca taşıyan için sorumluluktan kurtulma sebebi oluşur⁷⁹⁵. Ambalaj yetersizliği⁷⁹⁶ savunmasına dayanabilmesi için taşıyanın, öncelikle taşınan eşyanın ambalajlanmış olması ve meydana gelen zararın, yeterli bir ambalajlama ile önlenabilir nitelikte olması gerektiğini kanıtlaması gerekir⁷⁹⁷. Ambalajın yeterli olup olmadığının tespitinde, ticarete alışlagelen ambalaj şekline uygun olup olmadığının değil; deniz taşımasının olağan tehlikelerine karşı yükü korumaya elverişli olup olmadığının esas alınacağı ifade edilmektedir⁷⁹⁸.

Yükün, ambalajlı taşınması gerekirken uygun olmayan bir şekilde açıkta taşınması ya da ambalajın yeterli korumayı sağlayamaması durumunda oluşabilecek zararları engellemek amacıyla, taşıyanın bu durumu ilgililere bildirmesi veya bu eksiklikleri konişmentoda belirtmesi gerekir⁷⁹⁹.

Bu bağlamda üzerinde durulması gereken bir başka önemli konu ise, “koli” kavramının tanımıdır. Alman Federal Mahkemesi'nin emsal ilamından hareketle

⁷⁹² Ambalaj, içine yerleştirilen eşyayı dış etkenlerden koruyan ve aynı zamanda bu eşyanın dışarıya olan etkisini sınırlandıran kap, kutu, koli gibi malzemelerdir. Bkz.: **KOŞER**, Nihal: “*Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Konteynere Uygulanacak Hukukî Rejim*”, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk (Deniz Hukuku) Anabilim dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2015, s. 96.

⁷⁹³ **TAŞKIN**, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 174.

⁷⁹⁴ Ambalajlama ise, bu tür koruyucu malzemelerle eşyanın sarılması veya yerleştirilmesi işlemidir. Bkz.: **KOŞER**.

⁷⁹⁵ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 570; **ÜLGENER**, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 132; **TÜRKEN**, s. 185.

⁷⁹⁶ Örneğin İstanbul 17. Asliye Ticaret Mahkemesi'nin 15/03/2018 tarihli ve E.2016/461, K.2018/110 sayılı emsal kararında, sigortalı emtiaların deniz yoluyla taşınması sırasında meydana gelen hasarın, taşıyanın sorumluluk alanı içinde gerçekleştiği ispat edilememiş; ayrıca, konteynerin tahliye limanında usulüne uygun şekilde kontrol edilip hasar tutanağı düzenlenmediği tespit edilmiştir. Mahkeme, hasarın ambalaj yetersizliğinden kaynaklandığı sonucuna vararak, TTK'nin 1182/1-g bendine dayanarak taşıyanın sorumlu tutulamayacağına karar vermiştir. <https://emsal.uyap.gov.tr> (ET: 09/09/2024)

⁷⁹⁷ **TAŞKIN**, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 177.

⁷⁹⁸ **YETİŞ-ŞAMLI**, Sorumluluk, s. 226 dn. 664; **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 571.

⁷⁹⁹ **SÖZER**, Deniz Ticareti Hukuku, s. 571; **TÜRKEN**, s. 185-186.

ÇAĞA/KENDER'e göre yükün taşımadan kaynaklanabilecek risklere karşı yeterli bir koruma sağlayacak şekilde bir zarf içine yerleştirilmiş olması durumunda, bu durumun genel kabul gören anlamda "koli" olarak değerlendirilebileceği belirtilmiştir⁸⁰⁰. Bu tanıma ek olarak, denizcilik çevrelerinde yükün özelliğine göre belirli bir ölçüde korunmasını sağlayacak bir muhafaza içine alındığında kolinin söz konusu olabileceğini belirterek, ÇAĞA/KENDER'in tanımındaki “koruma” kriterine daha esnek bir yaklaşım getirmiştir⁸⁰¹. Bu bağlamda dikkate alınması gereken bir diğer mesele ise, konteynerlerin koli kavramına dâhil olup olmadığıdır⁸⁰². AKAN'a göre konteynerin özellikle taşınacak yükün korunması amacıyla kullanıldığı dikkate alındığında, koli olarak kabul edilmesi gerektiğini savunmaktadır⁸⁰³.

4.3.2.8. İşaretlerin yetersizliği

Gemilere yüklenen malların üzerinde ayırt edici marka veya işaretlerin bulunması, bu yüklerin birbirinden ayrılmasını ve varış limanlarında hızlı ve düzenli bir şekilde teslim edilmesini kolaylaştıran önemli bir unsurdur. Ancak bu işaretlerin yalnızca yükleme sırasında yer alması yeterli değildir; aynı zamanda bu işaretlerin, yolculuk boyunca dış etkenlerden etkilenmeyecek şekilde sabitlenmiş, yazılmış veya yapıştırılmış olması da gereklidir⁸⁰⁴. TTK'nin 1182'nci maddesinin birinci fıkrasının (h) bendi kapsamında taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hâllerinden biri olarak işaretlerin yetersizliği düzenlenmiştir. Bu kapsamda örneğin işaretlerin yetersizliği nedeniyle eşyanın yanlış bir limanda boşaltılması durumunda taşıyan bu bende dayanarak sorumluluktan kurtulabilecektir⁸⁰⁵. Nitekim Yargıtay konu ile alakalı emsal kararında, Hongkong ve Shanghai'ye nakledilmek üzere birden fazla alıcılara gönderilen fındık ve fındık unu yüklerinin yanlış yüklenmesi ve yanlış yerlere teslim edilmesi durumunda, konteynerlerin işaretlerinde ve tiplerinde bir karışıklık olmadığını belirtmiştir. Konşimentolarda yer alan “yükleten yükler sayar, istifler ve mühürler” kaydı nedeniyle, yüklerin yanlış yerleştirilmesinin konteynerlere yanlış yüklenmesinden kaynaklandığı ve bu nedenle,

⁸⁰⁰ ÇAĞA / KENDER, s. 160; GÜDEN, s. 114.

⁸⁰¹ TAŞKIN, Muhtemel Sorumsuzluk, s. 176; ÇETİNGİL, s. 139-140.

⁸⁰² ÇAĞA / KENDER, s. 140; GÜDEN, s. 115.

⁸⁰³ GÜDEN, s. 115; AKAN, s. 97.

⁸⁰⁴ SÖZER, Deniz Ticareti Hukuku, s. 571.

⁸⁰⁵ YETİŞ-ŞAMLI, Sorumluluk, s. 227 dn. 665.

taşıyanın sorumlu tutulamayacağına karar verilmiştir⁸⁰⁶. Bu karar, ambalaj ve işaretlerin yeterliliğinin taşıma sürecinde ne kadar kritik olduğunu ve taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesinde bu unsurların ne kadar etkili olduğunu vurgulamaktadır.

Eğer taşıtan ya da yükleten, yükü gemiye işaretsiz teslim etmişse, kaptan bu işaretleri taşıyan ve yükleten adına ekleyebilir. Ancak, yük üzerindeki işaretler, yolculuk sırasında dış etkenler nedeniyle silinirse ve bu durum yükte karışıklık ya da kaybolma gibi sorunlara yol açarsa, taşıyan bu zararlardan sorumlu olmaz⁸⁰⁷.

⁸⁰⁶ **Y. (11. HD) T: 27/09/2017, E:2016/2560, K:2017/4776.** <https://www.lexpera.com.tr/ictihat/yargitay/11-hukuk-dairesi-e-2016-2560-k-2017-4776-t-27-9-2017> (ET: 09/09/2024)

⁸⁰⁷ **TÜRKEN**, s. 187; **ÜLGENER**, Sorumsuzluk Hâlleri, s. 133-134.

5. SONUÇ

Bu tez çalışmasında, navlun sözleşmelerinde taşıyanın sorumluluğu ve bu sorumluluğun sınırlandırılması TTK ve uluslararası düzenlemeler ışığında ele alınarak incelenmiştir. Çalışmanın amacı, taşıyanın sorumluluklarının kaynağını, kapsamını ve sınırlarını belirlemek, bu bağlamda ortaya çıkan hukukî sorunları analiz etmek ve taşımacılık sektöründeki uygulamalar ile yargı kararları ışığında bir rehber sunmaktır.

Navlun sözleşmeleri, taşıyanın gerçekleştireceği seferlerin düzenlenmesi, taşıyanın yükümlülüklerinin ve hangi hâllerde sorumluluğunun bulunduğu belirlenmesi açısından büyük önem taşımaktadır. Bu sözleşmelerde, taşımanın kararlaştırılan gemiyle yapılması, geminin denize, yola ve yüke elverişli olması ve yükte zıya veya hasarın önlenmesi için gerekli düzenlemeler yapılır. Taşıyanın yükümlülükleri hem TTK'nin ilgili hükümleri hem de uluslararası taşımacılık kuralları çerçevesinde belirlenmiştir. Bu düzenlemeler, taşıyanın sorumluluklarını netleştirirken, hangi hâllerde sorumluluğun sınırlandırılabilirliğini de ortaya koymaktadır. Taşıyanın yükümlülüklerini yerine getirmemesi durumunda, ilgili TTK hükümleri devreye girecektir. Yetersiz düzenleme hâlinde, navlun sözleşmesinin eser sözleşmesi niteliği dikkate alınarak TBK'nin ilgili hükümlerine başvurulabilir.

Tezde yapılan incelemeler, taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesinde ana unsurların; sefer başlamadan önce taşıma sırasında kullanılan geminin denize, yola ve yüke elverişli olmaması ile taşıma sürecinde yükün zıya, hasar görmesi veya geç teslim edilmesi olduğunu göstermektedir. Taşıyanın sorumluluğu, genel olarak sözleşme hükümleri ve ilgili mevzuat çerçevesinde belirlenmekte olup, sorumluluk sınırlamalarının hangi durumlarda geçerli olacağı açıkça düzenlenmiştir. Bu sınırlamalar, taşıyanın kusuru bulunmadığı veya belirli istisnai durumların meydana geldiği hâllerde devreye girmekte ve taşıyanın sorumluluğunu hafifletmektedir. Bilhassa, taşıyanın sorumluluğunun başladığı an ile sona erdiği an arasındaki süreç, eşyanın teslim alındığı ve teslim edildiği anlar arasında yaşanan olaylarla sınırlıdır. Bu süreçte meydana gelen zıya ve hasarlarla ilgili olarak taşıyanın sorumluluğu belirgin iken, geç teslim durumlarında sorumluluk farklı koşullara bağlı olarak değişiklik göstermektedir. Çalışmamızda, taşıyanın bu sorumluluklarından kurtulmasına olanak tanıyan mutlak ve muhtemel sorumsuzluk hâlleri de detaylı olarak incelenmiştir. Özellikle “*Teknik Kusur*”, “*Yangın*”, “*Denizde Kurtarma*” ve “*Eşyanın*

Cins ve Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi” ile “Denizin Veya Geminin İşletilmesine 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 ve Diğer Çalışma Engelleri”, “Yükleten, Taşıyan veya Eşyanın Maliki ile Bunların Temsilcilerinin ve Adamlarının Fiil Ve İhmalleri”, “Hacim veya Tartı İtibariyle Kendiliğinden Eksilme veya Eşyanın Gizli Ayıpları ya da Eşyanın Kendine Özgü Doğal Cins ve Niteliği”, “Ambalaj Yetersizliği” ve “İşaretlerin Yetersizliği” gibi durumlar, taşıyanın sorumluluğundan mutlak veya muhtemel muaf tutulabileceği hâllerdir. TTK ve uluslararası düzenlemelerde yer alan bu istisnalar, taşıyanın kontrolü dışında gelişen ve taşımanın güvenliğini doğrudan etkileyen durumları kapsamaktadır. Bu bağlamda, taşıyanın sorumluluğunun tamamen ortadan kalktığı hâllerin incelenmesi, taşıyan ve taşıtan arasında yapılan sözleşmelerin doğru bir şekilde düzenlenmesini gerektirmektedir.

Uluslararası düzenlemeler incelendiğinde, Lahey Kuralları, Hamburg Kuralları ve Rotterdam Kuralları gibi uluslararası sözleşmelerin taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerinin, Türk hukuku ile büyük ölçüde paralellik gösterdiği tespit edilmiştir. Bu sözleşmeler, taşıyanın sorumluluklarını ve bu sorumlulukların sınırlandırılmasına ilişkin genel ilkeleri belirleyerek, ulusal hukukların bu çerçevede düzenlemeler yapmasına olanak tanımaktadır. Özellikle Rotterdam Kuralları, taşıyanın deniz yoluyla taşıma sırasında karşılaşılabileceği çeşitli durumları kapsayarak, sorumluluğun sınırlandırılması ve muafiyet hâlleri konusunda net ilkeler ortaya koymaktadır.

Tezde ayrıca, TTK’nin 1141 ve 1178’inci maddeleri çerçevesinde taşıyanın sorumluluğunun düzenlenmesi ve sınırlandırılması konusundaki yasal düzenlemeler ele alınmıştır. Bulgulara göre, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması, taşıma sürecindeki teknik ve ticarî kusurların ayırt edilmesi, yangın, denizde kurtarma gibi spesifik durumların değerlendirilmesi ile mümkündür. Bu durumlar taşıyanın sorumluluğunu hafifletmekte ve bazı hâllerde tamamen ortadan kaldırılabilmektedir.

Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında bir diğer önemli husus, taşımanın teknik kusurları ile ticarî kusurların ayırt edilmesidir. Teknik kusurlar, genellikle geminin yapısal özelliklerinden veya deniz şartlarından kaynaklanan sorunları içerirken; ticarî kusurlar, taşıyanın gemiyi veya mürettebatı yönetme konusundaki ihmalleri ile ilgilidir. Bu ayırım, taşıyanın sorumluluk sınırlarının belirlenmesinde kilit rol oynamaktadır. Taşıyan,

teknik kusurlardan ötürü sorumluluktan tamamen muaf tutulabilmektedir. Bununla birlikte, taşıyanın ticarî kusurlar veya adamlarının ihmâlleri sebebiyle oluşan zararlardan sorumluluğunun devam ettiği hâller de mevcuttur.

Navlun sözleşmeleri kapsamında taşıyanın sorumluluğu oldukça karmaşık ve detaylı bir hukukî zemine dayanmaktadır. Hem ulusal hem de uluslararası düzenlemeler, taşıyanın yükümlülüklerini net bir şekilde tanımlamakta ve bu yükümlülüklerin hangi durumlarda sınırlandırılabilirliğini ortaya koymaktadır. Tezde yapılan analizler ve değerlendirmeler, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasının taşıma sürecinde meydana gelebilecek riskleri minimize etmek amacıyla oluşturulduğunu göstermektedir. Bu bağlamda, taşıyan ve taşıtan arasında yapılan sözleşmelerin doğru bir şekilde düzenlenmesi, her iki tarafın hak ve yükümlülüklerini net bir şekilde belirlemesi büyük önem arz etmektedir.

Özellikle deniz taşımacılığı sektörünün gelişmesiyle birlikte, navlun sözleşmelerinin ve taşıyanın sorumluluğunun güncel hukukî gelişmelere uyumlu hâle getirilmesi gerektiği anlaşılmaktadır. Bu sebeple, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması ile ilgili yasal düzenlemelerin sürekli olarak gözden geçirilmesi ve güncellenmesi, hukukî belirliliğin sağlanması açısından gereklidir. Ayrıca, taşıyanın tamamen sorumsuz olduğu hâllerin net bir şekilde tanımlanması, bu alandaki hukukî ihtilafların önlenmesi açısından büyük önem taşımaktadır.

Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması, taşıma süreçlerinde hukukî güvenliği sağlarken, taşıyanın kontrolü dışında gelişen ve taşımanın güvenliğini etkileyen durumların da göz önünde bulundurulmasını gerektirmektedir. Bu nedenle, gelecekteki düzenlemelerin, taşıma sırasındaki riskleri daha adil bir şekilde dağıtmayı hedefleyen hükümler içermesi, deniz taşımacılığı sektörünün sürdürülebilirliği açısından elzemdir. Bu çalışma, mevcut düzenlemeler ışığında taşıyanın sorumluluğunun sınırlarını ve muafiyet durumlarını ortaya koyarak, navlun sözleşmeleri alanında önemli bir hukukî çerçeve sunmaktadır.

Sonuç olarak, navlun sözleşmelerinde taşıyanın sorumluluğu hem hukukî hem de pratik açıdan büyük önem taşımaktadır. Bu sorumluluk, taşınan eşyanın güvenli teslimini temin etmek adına belirli sınırlarla çevrelenmiş olup, tarafların hak ve yükümlülüklerini net bir şekilde belirlemeleri gerekmektedir. Ayrıca, sorumluluğun sınırlandırılması ve sorumsuzluk hâlleri gibi düzenlemeler, taraflar arasındaki dengenin korunmasını

amaçlamaktadır. Bu bağlamda, tarafların navlun sözleşmesi hazırlarken dikkatli olmaları ve sözleşme şartlarını açıkça belirlemeleri, ortaya çıkabilecek hukukî ihtilafların önlenmesi açısından elzemdir.



KAYNAKLAR

- ADIGÜZEL, Burak: “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu”, İÜHFM, C: 7, S: 3, sa. 2-20, 2014.
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9189/115232> (ET: 09/09/2024)
- AKAN, Pınar: “Deniz Taşımacılığında Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu”, 1. Baskı, Adalet Kitapevi, Ankara, 2007.
- AKINCI, Sami: “Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları, İstanbul 1968.
- AKSOY, Emrah Sami: “Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı”, 1. Baskı, On iki levha yayınları, İstanbul, 2015.
- ALANTÜRK-LIGHT, Didem: “Yeni TTK Uyarınca Navlun Sözleşmelerinde Yükü İnceleme ve Bildirim”, MÜHF-HAD, C: 18, S:2, sa. 517-524, 2012.
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/48277/616351> (ET: 09/09/2024)
- ANTALYA, Osman Gökhan: “Eşya Olarak Dijital Veriler: Dijital Eşya”, MÜHF-HAD, C: 29, S: 2, sa. 1208-1222, 2023, s. 1217,
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/82505/1390994> (ET: 09/09/2024)
- ARKAN, Sabih: “Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu”, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1982.
- ATAMER, Kerim / SÜZEL, Cüneyt: “Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları-Cilt I”, 1. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2013.
- ATAMER, Kerim: “Gemi Adamları’na İlişkin Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynakları ve Görevli Mahkeme Sorunu- 2. Bölüm”, YÜED, C: 8, S: Özel, sa. 0-486, 2013, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/jyasar/issue/19146/203168> (ET: 09/09/2024)
- ATAMER, Kerim: “Taşıyanın, Yükün Zararından Doğan Sorumluluğunda Hak Düşürücü Süre (TTK M. 1067)”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIII: Bildiriler – Tartışmalar”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Ankara

1996, <https://www.lexpera.com.tr/literatur/sempozyum-makaleler/tasiyanin-yukun-zararindan-dogan-sorumlulugunda-hak-dusurucu-sure-ttk-m-1067-tasiyanin-yukun/1> (ET: 09/09/2024) (Hak Düşürücü Süre)

ATEŞ, Derya: “Sözleşme İlişkilerinin Kurulmasında ve Borç İlişkilerinde Üçüncü Kişi”, TBBD, C: 150, sa. 329-360, 2020, <https://tbbdergisi.barobirlik.org.tr/m2020-151-1950> (ET: 09/09/2024) (Borç İlişkileri)

ATEŞ, Ebru: “1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006. (La Haye Sözleşmesi)

AYAN, Mehmet: “Borçlar Hukuku Genel Hükümler”, gg. 11. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2016.

AYBAY, Atilla / AYBAY, Aydın / AYBAY, Gündüz / AYBAY, Rona: “Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler İçin Deniz Hukuku”, Aybay Yayınları, İstanbul, 1998.

BERKİN, Necmettin M.: “Adalet Mahkemesi Kararları Zamanaşımı (MK. M. 513; HUMK. M. 187)”, İÜHFM, C: 41, S: 3-4, sa. 423-435, 1975.
<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/3082119> (ET: 09/09/2024)

BİLGİLİ, Fatih / DEMİRKAPI, Ertan: “Kıymetli Evrak Hukuku” 12. Baskı, Filiz Kitabevi, Bursa, 2022.

BOLCA, Tuncay: “Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Hâller”, 1. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2018.

BOZKURT, Banu; “Depremi Düşündürdükleri: Yolculuk Çarteri Sözleşmelerinde Mücbir Sebebin Yükleme/Boşaltma ve Sürastarya Sürelerine Etkisi Hakkında Türk ve İngiliz Hukukları Açısından Mukayeseli Değerlendirme” AÜHFD, C: 13, S: 1, sa. 381-401, 2023. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/3082119> (ET: 09/09/2024) (Yolculuk Çarteri)

BOZKURT, Tamer: “Deniz Ticareti Hukuku”, 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2021. (Deniz Ticareti)

- CAMCI, Sinem: “Sözleşmeye Katılma Anlaşmasında Şekil ve Şekle Aykırılığın Yaptırımı”, İTÜSBD, C: 1, S: 41, sa. 783-806.
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/iticusbe/issue/65071/976805> (ET: 09/09/2024)
- CAN, Mertol: “Deniz Ticareti Hukuku Cilt 1” Giriş-Gemi-Deniz Hukuku Kişileri”, 1. Baskı, İmaj Yayınları, 2003. (Deniz Ticareti)
- CAN, Mertol: “Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi”, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1998. (Sona Ermesi)
- ÇELİKBAS, Nil Merve: “Navlun Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki” TAAD, C:0, S: 8, sa. 187-219, 2012. <https://www.acarindex.com/dosyalar/makale/acarindex-1423934906.pdf> (ET: 09/09/2024)
- ÇELİKKAYA, Ali: “Türk Vergi Hukuku Açısından Navlun Sözleşmelerinin Değerlendirilmesi”, AnkÜHFD, C:54, S:1, sa. 73-90, 2004,
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/auhfd/issue/42643/514145> (ET: 09/09/2024)
- ÇETİN-ESKİCİ, Tülay: “6102 Sayılı TTK ve CMR Çerçevesinde Taşıyıcının Gecikmeden Doğan Sorumluluğu”, T.C. Altınbaş Üniversitesi Uluslararası Ticaret Hukuku Yüksek Lisans Programı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2019.
- CİVİR-ENGİN, Mehtap: “6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu ve Müşterek Avarya”, MÜHF-HAD, C: 18, S: 2, sa. 507-514, 2012.
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/48277/616346> (ET: 09/09/2024)
- CUMALIOĞLU, Emre: “Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiye Belirlemesinin Hukukî Niteliği”, DEÜHFD, C: 10, S:2, sa. 65-97, 2008.
<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/754078> (ET: 09/09/2024) (Taşıyanın Gemiye Belirlemesi)
- CUMALIOĞLU, Emre: “Kırkambar Sözleşmesi”, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı Doktora Tezi, Kocaeli 2010. (Kırkambar)
- ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegan, “Deniz Ticareti Hukuku II” 6. Baskı, Beta Basım, İstanbul 2001.

ÇAĞA, Tahir: “Deniz Ticareti Hukuku II”, 5. Baskı, Filiz Kitapevi, İstanbul 1995. (Deniz Ticareti)

ÇAĞA, Tahir: “Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair”, “Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V: Bildiriler-Tartışmalar”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1988. (Hava Taşıyıcısı)

ÇAKIN, Emre: “Navlun Sözleşmesi”, BBD, C: 43, S:109, sa. 67-73, 2019, <https://www.jurix.com.tr/article/20005> (ET: 09/09/2024)

ÇALIK, Ahmet: “Çarter Sözleşmeleri ve Yeni Yasal Düzenlemelerin Uygulamada Yaratacağı Yeni Sorunlar”, MÜHF-HAD, C: 18, S: 2, sa. 443-450, 2012, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/48277/615910> (ET: 09/09/2024)

ÇELİK-ILGIN, Özlem Canan: “Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”, İTÜSD, YIL: 7, S: 14, sa. 176-202. 2008, <https://www.ticaret.edu.tr/uploads/kutuphane/dergi/s14/175-202.pdf> (ET: 09/09/2024)

ÇETİNGİL, Ergon: “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”, “Sorumluluk ve Sigorta hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar”, Sigorta Hukuku Türk Derneği ve Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1984.

ÇİFTÇİ, Osman: “İş Hukuku Sözleşmelerinde Şekle Uymanın Hüküm ve Sonuçları”, AMAÜSD, C: 8, S: 1, sa. 259-264, 2020. [https://dergipark.org.tr/tr/pub/anemon/issue/52528/533992#:~:text=Ayr%C4%B1ca%20maddenin%20devam%C4%B1na%20g%C3%B6re%20ise,h%C3%BCK%C3%BCms%C3%BCzl%C3%BCK%20\(ge%C3%A7ersizlik\)%20yapt%C4%B1r%C4%B1m%C4%B1%20uygulanmaktad%C4%B1r](https://dergipark.org.tr/tr/pub/anemon/issue/52528/533992#:~:text=Ayr%C4%B1ca%20maddenin%20devam%C4%B1na%20g%C3%B6re%20ise,h%C3%BCK%C3%BCms%C3%BCzl%C3%BCK%20(ge%C3%A7ersizlik)%20yapt%C4%B1r%C4%B1m%C4%B1%20uygulanmaktad%C4%B1r) (ET: 09/09/2024)

DEMİR, İsmail: “Deniz Ticareti Hukuku”, 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2021.

DEMİRÇİVİ-MİNELİLER, Zeynep: “Deniz Yoluyla Taşımada Yükin Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk”, DEÜHFD, C: 9, S: Özel, 2007, s. 957-984. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/deuhfd/issue/46938/589015> (ET: 09/09/2024)

- DEMİRKIRAN, Hasan Murat: “*Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu*” İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Doktora Tezi, İstanbul, 2007.
- EMANET, Hakan: “*Taşımacılık Düzenlemelerinde Türkçe Terminoloji Birliği İçin Öneriler*”, TÜSBD, C: 19, S:2, sa. 319-340,
<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/391994> (ET: 09/09/2024)
- ERBEK-ODABAŞI, Özge: “*Borç İlişkisinde Doğan Yan Yükümlülüklerin edim yükümlülükleriyle karşılaştırılması*”, İBD, C: 84, S: 3, sa. 61-156, 2020.
<https://www.izmirbarosu.org.tr/pdfdosya/borc-iliskisind2021122155211460.pdf> (ET: 09/09/2024)
- EREN, Fikret: “*Borçlar Hukuku Genel Hükümler*”, 28. Baskı, Legem Yayıncılık, Ankara 2023. (Genel Hükümler)
- EREN, Fikret: “*Borçlar Hukuku Özel Hükümler*”, 11. Baskı, Legem Yayıncılık, Ankara 2023. (Özel Hükümler)
- ESENER, Turhan / GÜVEN, Kudret: “*Eşya Hukuku*,” 8. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2019.
- EVANS, I.L.: “*The Harter Act and Its Limitation*”, Michigan Law Review, V: 8, No 8, page, 637-655, 1910. <https://www.jstor.org/stable/1274905?seq=1> (ET: 09/09/2024)
- FIRINCIOĞULLARI, Feray: “*Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri*”, İstBD, C: 92, S: 6, 2018.
https://www.academia.edu/38155443/Deniz_Yoluyla_E%C5%9Fya-Ta%C5%9F%C4%B1malar%C4%B1nda-Ta%C5%9F%C4%B1yan%C4%B1n-Mutlak-Sorumszluk_Halleri (ET: 09/09/2024)
- GÖKÇEK-KARACA, Nuray: “*Grev Hakkı ve Lokavtın Kurallarına Aykırı Tarz Kullanılması ve Sonuçları*”, AÜİİBFD, C: 92, S: 6, 2018,
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/anadoluibfd/issue/48501/615836> (ET: 09/09/2024)
- GÖNEN, Eriş: “*Açıklamalı – İçtihatla Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta*”, Seçkin Yayınları, Ankara, 1990.

- GÖRGÜN, Şanal / BÖRÜ, Levent / KODAKOĞLU, Mehmet: “*Medeni Usul Hukuku*”, 10. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021.
- GREEN, Frederick: “*The Harter Act*”, Harvard Law Review, V: 16, No 3, page, 157-177, pg. 157-157-159 1903.
https://www.jstor.org/stable/1322852?searchText=&searchUri=&ab_segments=&searchKey=&refreqid=fastly-default%3A2d22c1af57c2d499750e9977fc7e42f9&seq=2
(ET: 09/09/2024)
- GÜDEN, Faysal: “*Taşıyanın Sorumsuzluk Hâlleri*”, 1. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2017.
- GÜLTEKİN, Fatih: “*Yardımcı Kişilerin Fiillerinden Borçlunun Sorumluluğu*”, TAAD, S: 35, sa. 375-403, 2018. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/taad/issue/52647/693638> (ET: 09/09/2024)
- GÜNER-ÖZBEK, Deniz Meltem: “*Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Konişmento ve Konişmentonun İspat Kuvveti*” MÜHF-HAD, C: 18, S: 3, sa. 233-254, 2012.
<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/789037> (ET: 09/09/2024)
- HİRCH, Ernst: “*Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku*”, Arkadaş Matbaası, İstanbul, 1942.
- ILGIN, Sezer: “*Alt Navlun Sözleşmeleri ve Üst Taşıyan ile Alt Taşıtanın Birbirlerine Karşı Hukukî Durumları*”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Doktora Tezi, İstanbul 1993. (Navlun Sözleşmeleri)
- ILGIN, Sezer: “*Taşıyanın Sorumluluğunda Geminin Sevkine veya Diğer Teknik İdaresine ilişkin Kusur ile Ticarî Kusur Ayrımı*”, PRÜ-DHD, C: 1, S: 1, sa. 105-135, 2022. (Teknik- Ticarî Kusur)
- İZVEREN, Adil / FRANCO, Nisim / ÇALIK, Ahmet: “*Deniz Ticaret Hukuku*”, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1994.
- KALPSÜZ, Turgut: “*Deniz Ticareti Hukuku C-1*”, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1971.

- KAMACI, Ekin Cansu / ÖNDER, Mehmet Fahrettin: “*Kambiyo Senetleri ile Makbuz Senetlerinin Benzer Ve Farklı Yönleri*” SDÜHFD, C: 11, S: 1, sa. 229-253, 2021.
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/sduhfd/issue/63393/960339> (ET: 09/09/2024)
- KANER, İnci Deniz: “*Deniz Ticareti Hukuku-I*”, 4. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul, 2021.
- KARA, Hacı: “*Deniz Ticareti Hukuku*”, 1. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2020.
- KARAN, Hakan: “*Law on International Carriage of Goods*”, 3. Baskı, Turhanbookstore, Ankara, 2013.
- KARATEKE, Tuba Nur: “*Navlun Sözleşmesi İfası Kapsamında Yükleme ve Boşaltma*”, Süleyman Demirel Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Bölümü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2022.
- KARAYAZGAN, Ahmet: “*Deniz Hukukunda Navlun (Eşya Taşıma Ücreti) Bakımından İlgili Şahıslar*”, İstBD, C:67, S: 4-5-6, sa. 262-273, 1993.
<https://www.karayazgan.av.tr/Upload/PageFile/80ae7a59689a4ec98ff3893f598612e06%20Navlun%20Bak%C4%B1m%C4%B1ndan%20%C4%B0lgili%20%C5%9Eah%C4%B1slar.pdf> (ET: 09/09/2024)
- KARAYAZGAN, Ahmet: “*Deniz Ticareti Hukuku Alanında Navlun (=Eşya Taşıma Ücreti) Tesbiti*”, BATİDER, C:16, S: 2, sa. 139-162, 1991.
<https://www.jurix.com.tr/article/6172?u=0&c=0> (ET: 09/09/2024) (Navlun Tesbiti)
- KAYAPINAR, Göksal: “*Navlun Sözleşmesinin İfasında Taşıyanın Yolculuğun Başlangıcından Gemiyi Sefere Elverişli Hâlde Bulundurma Yükümlülüğü*”, Bahçeşehir üniversitesi Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2023. (İlgili Şahıslar)
- KENDER Rayegan / ÇETİNGİL Ergon / YAZICIOĞLU Emine: “*Deniz Ticareti Hukuku-Temel Bilgiler I*”, gg. 14. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2014 (Tıpkı Basım 2016).
- KENDER, Reyagen: “*Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu*”, “*Sorumluluk ve Sigorta hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu*:

Bildiriler – Tartışmalar”, Sigorta Hukuku Türk Derneği ve Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1984, sa. 71-126. (Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu)

KENDER, Reyagen: “*Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar*”, “*Sorumluluk ve Sigorta hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar*”, Sigorta Hukuku Türk Derneği ve Banka Ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, 1984, sa. 247-260. (Sorumluluk ve Sigorta)

KESER, Yıldırım: “*Aşkın Zararın İspatı*”, İÜHFD, C: 11, S: 2, sa. 484-495, 2020, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/inuhfd/issue/55727/732612> (ET: 09/09/2024)

KILIÇOĞLU-YILMAZ, Kumru: “*Tam Üçüncü Kişi Yararına Sözleşme*” MÜHF-HAD, C:22, S: 3, sa. 1759-1771, 2016. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/36500/359009> (ET: 09/09/2024)

KORKMAZ, Fırat: “*Roma Hukukunda Stipulatio*”, 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021.

KOŞER, Nihal: “*Deniz Yoluyla Konteyner Taşımacılığında Konteynere Uygulanacak Hukukî Rejim*”, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk (Deniz Hukuku) Anabilim dalı, Yüksek Lisans Tezi, 2015.

KULA-DEĞİRMENCİ, Nil: “*Fiilî Taşıyanın Hata ve İhmallerinden Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı*”, İÜHFM, C: 73, S: 1, sa. 389-419, 2015, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/25016/264152> (ET: 09/09/2024) (Fiilî Taşıyan)

KULA-DEĞİRMENCİ, Nil: “*Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları*”, 1. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2021. (Taşıyanın Sorumluluğu)

KURAN, Selami: “*Uluslararası Deniz Hukuku*”, 8. Baskı, Beta Yayınevi, İstanbul 2022.

KURU, Baki / AYDIN, Burak: “*İstinaf Sistemine Göre Yazılmış Medeni Usul Hukuku Ders Kitabı*”, 5. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2021.

MURAN, Hakan: “*Zaman Çarteri Sözleşmesinde Çartererin Yükümlülükleri*”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul 2008.

- NOMER, N. Haluk: “*Borçlar Hukuku Genel Hükümler*”, gg. 17. Bası, Beta Yayıncılık, İstanbul 2020.
- OĞUZ, Habip: “*Sorumluluk Hukukunda Kusur*”, TAAD, S: 28, sa. 273-286, 2016, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/981939> (ET: 09/09/2024)
- OĞUZMAN, M. Kemal / ÖZ, M. Turgut: “*Borçlar Hukuku Genel Hükümler Cilt-1*”, gg. 18. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2020.
- OĞUZMAN, M. Kemal / SELİÇİ, Özer / OKTAY-ÖZDEMİR, Saibe: “*Eşya Hukuku*”, gg. 22. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020.
- OKAY, M. Sami: “*Deniz Ticareti Hukuku-Navlun Mukaveleleri-IP*”, Sermet Matbaası, İstanbul, 1965. (Navlun Mukaveleleri)
- OKAY, M. Sami: “*Deniz Ticareti Hukukuna Müteallik On Yıllık Temyiz Kararları 1943-1953*”, 1. Baskı, Denizcilik Bankası Basımevi, İstanbul, 1954. (Temyiz Kararları)
- OKTAY, Saibe; “*İsimsiz Sözleşmelerin Geçerliliği, Yorumu ve Boşluklarının Tamamlanması*”, İÜHFM, Cilt: 55 Sayı: 1-2, C: 55, S: 1-2, sa. 263-296, 1996.
- ÖNDER, Salih; “*Gemi Kira Sözleşmesinin Benzer Sözleşmelerle Karşılaştırılması*”, UMD, S: 7, sa. 763-792, 2016, s. 784, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/229924> (ET: 09/09/2024)
- ÖRSEL, Sercan: “*Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Tesliminden Kaynaklanan Sorumluluğu ve Sorumluluğunun Sınırlandırılması*”, 1. Baskı, On İki Levha Yayıncılık, İstanbul, 2019.
- ÖZ, M. Turgut (Edt) / ÖZDEMİR, Hayrunissa / SERT SÜTÇÜ, Selin / DOĞAN, Murat / AKİPEK ÖCAL, Şebnem / CEYLAN, Ebru / ŞENOCAK, Kemal / CUMALIOĞLU, Emre: “*Borçlar Hukuku Özel Hükümler*”, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2023.
- ÖZDEMİR, Turkey: “*Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*”, 1. Baskı, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006.

- ÖZEL, Çağlar: “Sözleşme Dışı Sorumlulukta Yansıma Zarar ve Giderimine İlişkin Bazı Düşünceler” AnkÜHFD, C: 50, S: 4, sa. 81-106 2001.
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/auhfd/issue/42674/514585> (ET: 09/09/2024)
- ÖZEN, Mustafa: “Deniz Yoluyla Yolcu Taşıma Sözleşmesi Sözleşmenin Taraflarının Sözleşmeden Kaynaklanan Sorumlulukları”, TFMHD, C:4, S:1, sa. 57-89, 2018.
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/tfm/issue/38811/451620> (ET: 09/09/2024)
- ÖZGENÇ, Zeynep: “Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi” Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü özel Hukuk Anabilim Dalı Doktora Tezi, İstanbul 2014.
- ÖZMAN, Aydoğan: “Deniz Hukuku I”, 1. Baskı, Turhan Kitabevi, Ankara, 2006.
- ÖZYAKIŞIR, Özkan / GANBARİ, Muhammed K.: “Sözleşme Öncesi Görüşmelerin Kesilmesi Bağlamında Culpa In Contrahendo Sorumluluğu ve Olumsuz Zarar”, SÜHFD, C: 28, S: 2, sa. 745-775, 2020,
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/suhfd/issue/54056/699036> (ET: 09/09/2024)
- PULAŞLI, Hasan: “Kıymetli Evrak Hukukunun Esasları”, 10. Baskı, Adalet Yayınevi, 2023.
- SERT-SÜTÇÜ, Selin: “Dolaylı- Dolaysız Zilyetlik Kavramlarının Ayırt Edilmesi” SDÜHFD, C: 9, S: 1, sa. 259 – 284, 2019,
<https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/749796> (ET: 09/09/2024)
- SEVEN, Vural: “Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu” 1. Baskı, Yetkin Yayınları, 2003.
- SEVİNÇ-KUYUCU, Aslıhan: “Taşıyanın Eşyayı Teslim Etme Borcu”, 1. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2023.
- SIEVEKING, F.: “The Harter Act and Bills of Landing Legislation”, The Yale Law Journal, V: 16, No 1, page, 25-39, 1903.
https://www.jstor.org/stable/784137?searchText=&searchUri=&ab_segments=&searchKey=&refreqid=fastly-default%3A2d22c1af57c2d499750e9977fc7e42f9&seq=6
(ET: 09/09/2024)

- SİRMEN, Lale: “Eşya Hukuku”, 8. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara, 2020.
- SÖZER, Bülent: “Deniz Ticareti Hukuku-I”, 6. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022.
(Deniz Ticareti Hukuku)
- SÖZER, Bülent: “Deniz Ticareti Hukuku”, 2 Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2012. (Deniz Ticareti I)
- SÖZER, Bülent: “Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Hâlde Bulundurmak Borcu”, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1975. (Elverişli Gemi)
- SÖZER, Bülent: “Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler”, BATİDER, C: 14, S:2, sa. 89-163, 1987, <https://www.jurix.com.tr/article/6245> (ET: 09/09/2024) (Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluk)
- SÖZER, Bülent: “Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu Bildiriler-Tartışmalar Yeni Ticaret Kanunu'nun Navlun Sözleşmelerini Düzenleyen Hükümleri Hakkında Bazı Görüşler”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Dergisi, İstanbul 2016. (Yargıtay Kararları Sempozyumu)
- SUNAL-ERGUUVAN, Sevgi: “Denizyolu ile Yük Taşıma Ücreti (Navlun)”, 1. Baskı, Legal Yayıncılık, İstanbul 2007.
- SÜZEL Cüneyt: “Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten”, 1. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2018.(Deniz Hukuku)
- SÜZEL, Cüneyt: “Denizyoluyla Canlı Hayvan Taşımasında Taşıyanın Sorumluluğuna İlişkin Türk Ticaret Kanunu'nun Beşinci Kitabında Değişiklik Önerisi”, BAUD, C: 16, S: 199-200, sa. 511-551, 2021. <https://www.jurix.com.tr/article/22348> (ET: 09/09/2024) (Canlı Hayvan)
- SÜZEL, Cüneyt: “Navlun Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğun Sınırlandırılması”, 1. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2021. (Sorumluluğun Sınırlandırılması)
- ŞEKER, Hakan: “Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu”, 1. Baskı, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2020.

- TAŞDELEN, Nihat: “*Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu - Ünal Tekipalp’e Armağan, C.I*”, 1. Baskı, Beta Basım Yayım, İstanbul, 2003.
- TAŞKIN, Büşra Nur: “*Taşıyanın Muhtemel Sorumsuzluk Hâlleri*”, 1. Baskı, Adalet Kitabevi, Ankara, 2023. (Muhtemel Sorumsuzluk)
- TAŞKIN, Melda: “*Denizyoluyla Taşınan Eşyaların Geç Teslimi Hâlinde Yapılması Gereken Bildirime İlişkin Değerlendirmeler*”, İÜHFD, C: 10, S: 2, sa. 371-368, 2019. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/inuhfd/article/570785> (ET: 09/09/2024) (Deniz Yoluyla Taşınan)
- TEKİL, Fahiman: “*Deniz Hukuku-Uluslararası Konvansiyonlar*”, Tekil Neşriyat, İstanbul, 1987. (Konvansiyonlar)
- TEKİL, Fahiman: “*Deniz Hukuku*”, 1. Baskı, Alkım Yayınları, İstanbul, 1998. (Deniz Hukuku)
- TEKİL, Fahiman: “*Navlun Mukaveleleri*”, 1. Baskı, İstanbul Üniversitesi Yayınları, İstanbul, 1973. (Navlun Mukaveleleri)
- TEKİN, Safa Murat: “*Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*”, 1. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2017.
- TONGUÇ, Bahadır: “*Gemi Brokerleri Perspektifinden Navlun Fiyatlarını Etkileyen Faktörlerin Belirlenmesi*”, Kocaeli Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Denizcilik İşletmeleri Yönetimi Anabilim Dalı Denizcilik İşletmeleri Yönetim Bilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, Kocaeli 2022.
- TOPALOĞLU, Mustafa: “*Deniz Ticaret Hukuku Pratik Çalışmaları*”, g. 4. Bası, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2022.
- TOPSOY, Fevzi: “*Deniz Ticareti Hukuku- I*” 1. Baskı, Legal Kitabevi, İstanbul, 2020. (Deniz Ticareti)
- TOPSOY, Fevzi: “*Garanti Mektubu Karşılığında Düzenlenen Temiz Konişmentolardan Dolayı Taşıyanın Sorumluluğu*”, MÜHF-HAD, C: 18, S: 2, 2012, sa. 545-584,

,<https://dergipark.org.tr/tr/pub/maruhad/issue/48277/616363> (ET: 09/09/2024)
(Taşıyanın Sorumluluğu)

TOSUN, Çağdaş: “*Haksız Fiilden ve Sözleşmeden Doğan Sorumluluk Çerçevesinde Sebeplerin Yarışması (TBK 60)*”, 1. Baskı, Seçkin Yayınları, Ankara, 2021.

TÜRKEN, Şafak: “*6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıyat, Hasarı Ya Da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu*”, 1. Baskı, Bilge Yayınevi, Ankara 2019.

ULUĞ, İlknur: “*Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Hâlleri*”, GÜHFD, C: 6, S:1-2, sa. 82-99, 2002, https://webftp.gazi.edu.tr/hukuk/dergi/6_5.pdf (ET: 09/09/2024)

UYUMAZ, Alper: “*Sorumluluk Hukukunda Kusur Kavramı ve Kusurun Tespitine İlişkin Bir Öneri*” SDÜHFD, C: 13, S: 1, sa. 503-546,
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/sduhfd/issue/77929/1277798> (ET: 09/09/2024)

ÜLGEN, Hüseyin: “*Hava Taşıma Sözleşmesi*”, 1. Baskı, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara, 1987.

ÜLGENER, M. Fehmi: “*Çarter Sözleşmeleri-I*”, 2. Baskı, Der Yayınları, İstanbul, 2017.
(Çarter I)

ÜLGENER, M. Fehmi: “*Taşıyanın Sorumsuzluk Hâlleri*”, Der Yayınları, İstanbul, 1991.(Sorumluluk Hâlleri)

ÜLGENER, M. Fehmi: “*Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi*”, İÜHFM, C:65, S: 2, sa. 353-370, 2007.
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9067/113096> (ET: 09/09/2024) (Zaman Çarteri)

Von TUHR, Andreas (Çev. Cevat EDEGE): “*Borçlar Hukukunun Umumi Kısım*”, C. 1-2, Yargıtay Yayını No: 15, 2. Baskı, Ankara 1983.

WILSON, John F: “*Carriage of Goods By Sea*” 6. ed., Harlow vd., Pearson Longman, 2008.

- YAVAŞBAY, Gizem: “*Taşıyanın Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Sorumluluğu*”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Dış Ticaret Enstitüsü Uluslararası Ticaret ve Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2016.
- YAZICIOĞLU, Emine: “*Eşyanın Geç Tesliminden İleri Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu*”, MHMÖHB, C: 22, S: 2, sa. 1039-1056, 2002. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhmohb/issue/9369/117339> (ET: 09/09/2024) (Geç Teslim)
- YAZICIOĞLU, Emine: “*Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu*”, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Bölümü, Doktora Tezi, İstanbul 1997. (HK Sorumluluk)
- YAZICIOĞLU, Emine: “*Kender-Çetingil Deniz Ticareti Hukuku*”, gg 16. Baskı, Filiz Kitabevi, İstanbul 2020. (Deniz Ticareti Hukuku).
- YEŞİLOVA-ARAS, Ecehan: “*Rotterdam Kuralları’nın “Hacim Sözleşmeleri”ne İlişkin Hükmüyle (m. 80) Gelen Sözleşme Özgürlüğü: Yeni bir dönem midir yoksa Lahey kuralları öncesine dönüş müdür?*”, İÜHFM, C: 71, S: 1, sa. 1430-1448, 2013. <https://dergipark.org.tr/tr/pub/iuhfm/issue/9188/115222> (ET: 09/09/2024)
- YETİŞ-ŞAMLI, Kübra: “*6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*”, 2. Baskı, On İki Levha Yayınları, İstanbul 2013-2021. (Sorumluluk)
- YETİŞ-ŞAMLI, Kübra: “*Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik*”, İÜHFM, C: 71, S: 3, sa. 479-496, 2014. <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/97847> (ET: 09/09/2024) (Sefere Elverişlilik)
- YETİŞ-ŞAMLI, Kübra: “*Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*”, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Yüksek Lisans Programı, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2006. (Sınırlı Sorumluluk)

YILDIZ, Kübra: “*Haksız Fiil Hukukunda Nedensellik Bağının Belirlenmesi*”, SÜHFD, C: 30, S: 3, sa. 1115-1158, 2022,
<https://dergipark.org.tr/tr/pub/suhfd/issue/72475/1097426> (ET: 09/09/2024)

YÜCER-AKTÜRK, İpek: “*İsimsiz Sözleşme Genel Teorisi ve Uzaktan Öğretim Sözleşmesi*”, 1. Baskı, Yetkin Yayınları, Ankara 2016.

İnternet Kaynakları

“6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu”, Mevzuat Bilgi Sistemi,
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6098.pdf> (ET: 09/09/2024)

“6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu”, Mevzuat Bilgi Sistemi,
<https://www.mevzuat.gov.tr/mevzuatmetin/1.5.6102.pdf> (ET: 09/09/2024)

<https://blog.lexpera.com.tr> “Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarda Taşıyanın Yararlandığı Sınırlı Sorumluluk Esası”
<https://blog.lexpera.com.tr/deniz-yoluyla-esya-tasimalarında-tasiyanin-yararlandigi-sinirli-sorumluluk-esasi/> (ET: 09/09/2024)

<https://denizcilik.uab.gov.tr> “Gemilerin Gemi Adamları ile Donatılmasına İlişkin Yönerge”
<https://denizcilik.uab.gov.tr/uploads/pages/yonergetalimat/gemileringemiadamlariiledonatilmasinailiskin-yonerge.pdf> (09/09/2024)

<https://emsal.uyap.gov.tr> (ET: 09/09/2024)

<https://karararama.danistay.gov.tr/> (ET: 09/09/2024)

<https://tr.wikipedia.org> “Özel Çekme Hakları”

https://tr.wikipedia.org/wiki/%C3%96zel_%C3%A7ekme_haklar%C4%B1 –

“FIOST” <https://tr.wikipedia.org/wiki/FIOST> (ET: 09/09/2024)

<https://www.ekinhukuk.com.tr> “Deniz Ticaretinde Taşıma Borcunun İfası”,
<https://www.ekinhukuk.com.tr/deniz-ticaretinde-tasima-borcunun-ifasi/> (ET: 09/09/2024)

<https://www.lexpera.com.tr> “eski Sayılı Türk Ticaret Kanunu”, Mevzuat Bilgi Sistemi,
<https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/gerekciler/turkticaretkanunumaddegerekcileri/>

[1?gad_source=1&gclid=EAIaIQobChMIIsYSzjof8hAMVHQEGAB2LkA50EAAYA_SAAEgIJ6fD_BwE](https://www.google.com/search?q=1?gad_source=1&gclid=EAIaIQobChMIIsYSzjof8hAMVHQEGAB2LkA50EAAYA_SAAEgIJ6fD_BwE) (ET: 09/09/2024)

www.disticaret.biz.tr, “Port of Loading ve Port of Discharge Nedir?”,
<https://www.disticaret.biz.tr/2016/06/port-of-loading-ve-port-of-discharge-nedir.html>
(ET: 09/09/2024)

www.savunmasanayi.org, “MTA Oruç Reis Sismik Araştırma Gemisi”,
<https://www.savunmasanayi.org/mta-oruc-reis-sismik-arastirma-gemisi/> (ET:
09/09/2024)

