



**T.C.
ONDOKUZ MAYIS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKUANABİLİM DALI**

**ULUSLARARASI SÖZLEŞMELERDE DENİZ YOLU İLE
EŞYA TAŞIMADA TAŞIYANIN HUKUKİ SORUMLULUĞU**

**Yüksek Lisans Tezi
Muhammet GÜNER**

**Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Mustafa ÇAKIR**

Samsun, 2019

T.C.
ONDOKUZ MAYIS ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
KAMU HUKUKU ANABİLİM DALI

ULUSLARARASI SÖZLEŞMELERDE DENİZ YOLU
İLE EŞYA TAŞIMADA TAŞIYANIN HUKUKİ
SORUMLULUĞU

Yüksek Lisans Tezi
Muhammet GÜNER

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Mustafa ÇAKIR

Samsun, 2019

BİLİMSEL ETİK BİLDİRİMİ

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

05/08/2019
Muhammet GÜNER



TEZ KABUL VE ONAYI

Muhammet GÜNER tarafından hazırlanan Uluslararası Sözleşmelerde Deniz Yolu İle Eşya Taşımada Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu başlıklı bu çalışma, 05/08/2019 tarihinde yapılan savunma sınavı sonucunda oy birliğiyle başarılı bulunarak jürimiz tarafından Yüksek Lisans Tezi olarak kabul edilmiştir.

İmza:

Başkan : _____

Üye : _____

Üye : _____

Yukarıdaki imzaların adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

____/____/____

Enstitü Müdürü

ÖZET

ULUSLARARASI SÖZLEŞMELERDE DENİZ YOLU İLE EŞYA TAŞIMADA TAŞIYANIN HUKUKİ SORUMLULUĞU

Muhammet GÜNER

Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü
Kamu Hukuku Ana Bilim Dalı, Yüksek Lisans, Ağustos/2019
Dr. Öğr. Üyesi Mustafa ÇAKIR

Deniz yoluyla uluslararası eşya taşımaları önce 1924 tarihli Lahey Kuralları'nda düzenlenmiştir. Bu sözleşmedeki eksiklikler, 1968 tarihli Lahey/Visby Kuralları ile giderilmeye çalışılmıştır. Ardından 1978 tarihli Hamburg Kuralları yürürlüğe konulmuştur. Rotterdam Kuralları ise “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi” adıyla 11 Aralık 2008 tarihinde Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilmiştir. Sözleşme'nin amacı, günümüzün ticari ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalan, anılan deniz yoluyla uluslararası eşya taşıma sözleşmelerinin yerine geçmektir.

Rotterdam Kuralları ile önceki sözleşmelerden farklı olarak, uygulamadaki ihtiyaçları karşılayan modern bir rejim getirilmiştir. Bu nedenle bu sözleşmede taşıyanın sorumluluğu ile ilgili olarak esaslı değişiklikler getirilmiştir. Rotterdam Kuralları'nda yer alan yeni hükümlere bakıldığında, taşıyanın sorumluluğunun artmış olduğu görülebilir. Her ne kadar taşıyana fazlaca sorumluluk yüklese de, kapıdan kapıya taşımaları kapsamına alması, elektronik taşıma senetleri ve karma taşımalarla ilgili olarak uluslararası alanda bir birlik sağlaması sebebiyle Rotterdam Kuralları önemli yenilikleri de beraberinde getirmiştir.

Bu çalışmada Deniz yoluyla eşya taşımalarında yüklenicinin yükümlülüğü ve sorumluluğunun ortaya konulması, bu konuda uluslararası konferanslar sonucu akdedilmiş Lahey, Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları hükümlerinin karşılaştırılması, yüklenicinin yükümlülüğü ve sorumluluğuna ilişkin karşılaşılan sorunların irdelenmesi üzerinde durulmuştur.

Anahtar Sözcükler: Rotterdam, sorumsuzluk, gemi, taşımacılık

ABSTRACT

TRANSPORTER LEGAL RESPONSIBILITY BY MARITIME TRANSPORT IN INTERNATIONAL CONVENTIONS

Muhammet GÜNER

Ondokuz Mayıs University, Institute of Social Sciences

Department of Public Law ,Master of Arts.,August/2019

Supervisor: Asst. Prof. Mustafa ÇAKIR

International transport of goods by sea was firstly regulated by the Hague Rules of 1924. Deficiencies in this agreement have been tried to be remedied by the 1968 Hague / Visby Rules. Then the Hamburg Rules of 1978 came into force. “The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”, which is known as the Rotterdam Rules has been adopted by United Nations on 11 December 2008. The main aim of the Convention is to take place of the aforementioned international conventions which regulates international carriage of goods by sea.

Unlike previous conventions with the Rotterdam Rules, a modern regime was introduced to meet the needs of commercial life in practice. Therefore, there has been fundamental changes and new scope related to carrier’s liability. Looking at the new provisions of the Rotterdam Rules, it can be seen that the the carrier’s liability is increased. However, besides the increasing liabilities of carrier, Rotterdam Rules introduced important innovations such as; uniformity for multimodal transportation, electronic transport records and the coverage of door to door transport.

In this study, it is emphasized the obligation and responsibility of the contractor in the transportation of goods by maritime, the comparison of the provisions of The Hague, The Hague / Visby, Hamburg and Rotterdam Rules concluded by international conferences on this subject, and the problems encountered regarding the liability and responsibility of the contractor.

Key Words: Rotterdam, irresponsibility, ship, transportation

İÇİNDEKİLER

ÖZET	iii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	v
KISALTMALAR	x
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNU DÜZENLEYEN SÖZLEŞMELERE GENEL BAKIŞ

1.1. Taşıyanın Sorumluluğu Kavramı	5
1.2. Deniz Yolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerinin Gelişimi	6
1.2.1. Lahey Kuralları	11
1.2.2. 1968 Tarihli Lahey/Visby Protokolü	13
1.2.3. Lahey/Visby Kuralları'nda Değişiklik Yapılmasına İlişkin 1979 Tarihli SDR Protokolü	15
1.2.4. Hamburg Kuralları	16
1.2.5. Eşyanın Farklı Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Sözleşme(Cenevre Konvansiyonu)	18
1.2.6. Rotterdam Kuralları	20
1.3 Türk Ticaret Kanunu'ndaki Düzenlemeler	23
1.4. Lahey Kuralları'nın Uygulanma Şartları	25
1.5. Hamburg Kuralları'nın Uygulanma Şartları	26
1.5.1. Deniz Yoluyla Eşya Taşımaya Dair Sözleşme Bulunması	27
1.5.2. Sözleşmenin Uluslararası Nitelikte Bulunması.....	27
1.5.3. Sözleşmede Kararlaştırılan Yükleme veya Boşaltma Limanlarından Birinin Taraf Ülkelerden Birinde Bulunması.....	28
1.5.4. Konşimento veya Navlun Sözleşmesini İspat Eden Diğer Bir Belgenin Bir Tarafta Devlet Ülkesinde Düzenlenmiş Olması	28
1.5.5. Tarafların İradesi	28
1.6. Rotterdam Kuralları'nın Uygulanma Şartları	28
1.6.1. Uygulanma Şartlarına Genel Bakış.....	28

1.6.2. Rotterdam Kuralları'nın Yürürlüğe Girebilmesi İçin Gerekli Şartlar.....	29
1.6.3. Rotterdam Kuralları'nın Diğer Sözleşmelerle İlişkisi.....	30
1.6.4. Deniz Yoluyla Eşya Taşımaya Dair Sözleşmenin Olması.....	36
1.6.4.1. Sözleşmenin Unsurları	35
1.6.4.2 Taşıma Taahhüdü	36
1.6.4.2.1. Taşıma Taahhüdüne İlişkin Genel Bilgiler	36
1.6.4.2.2. Miktar Sözleşmeleri	38
1.6.4.3. Eşya Taşıma Taahhüdü	41
1.6.4.3.1 Eşya Kavramı.....	41
1.6.4.3.2. Güvertede Taşınan Eşya	41
1.6.4.4. Taşımanın Kısmen ya da Tamamen Deniz Yoluyla Yapılması	43
1.6.4.5. Taşımanın Navlun (Ücret) Karşılığında Yapılması	45
1.6.5. Rotterdam Kuralları'na Göre Sözleşmenin Tarafları ve Diğer İlgili Kişiler	46
1.6.5.1 Taşıyan (Carrier)	46
1.6.5.2. Taşıtan (Shipper).....	47
1.6.5.3. Belge Üzerindeki Taşıtan.....	49
1.6.5.4. Gönderilen (Consignee)	49
1.6.6. Taşımanın Uluslararası Nitelikte Olması	49
1.6.7. Sözleşmede Kararlaştırılan Tesellüm Yeri, Yükleme Limanı, Teslim Yeri, Boşaltma Limanlarından Herhangi Birinin Bir Akit Devlet Ülkesinde Olması	50

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI SÖZLEŞMELERE GÖRE TAŞIYANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

2.1. Taşıyanın Yükümlülüklerine Genel Bakış.....	52
2.2. Taşıyanın Yükümlülükleri	56
2.2.1. Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü	56
2.2.1.1. Genel Bakış	56
2.2.1.2. Gemiyi Denize Elverişli Halde Bulundurma	58
2.2.1.3. Gemiyi Yola Elverişli Halde Bulundurma.....	60
2.2.1.4. Gemiyi Yüke Elverişli Halde Bulundurma.....	61
2.2.1.5. Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişli Halde Bulundurulması Gereken Süre.....	62

2.2.2. Taşıyanın Taşıma ve Yüğü Teslim Etme Yükümlülüğü.....	64
2.2.3. Eşyaya Dikkat ve Özen Gösterme Yükümlülüğü	66
2.2.3.1 Yüğe Özen ve Dikkat Göstermekle Yükümlü Kişiler.....	71
2.2.3.2. Yüğe Özen ve Dikkat Gösterme Yükümlülüğünün Hukuki Sonuçları	72
2.2.3.3. Özen ve Dikkat Gösterme Yükümlülüğünün Uluslararası Sözleşmelerde Karşılaştırılması.....	72
2.2.4. Taşıma Senedi Düzenleme Yükümlülüğü.....	74
2.2.4.1. Genel Kavramlar	74
2.2.4.2.Taşıma Senedi	74
2.2.4.3.Elektronik Taşıma Kaydı	77
2.2.4.4. Taşıma Senedinde Bulunması Gerekli Kayıtlar.....	80
2.2.4.4.1. Taşıtanın Verdiği Bilgiler	81
2.2.4.4.2. Taşıyanın Kendi İncelemesine Dayanarak Yazdığı Hususlar....	82
2.2.4.4.3. Taşıma Senedindeki Diğer Bilgiler.....	84
2.2.4.4.4. Taşıma Senedinin ve Elektronik Taşıma Kaydının İçeriğine İlişkin Çekince	84
2.2.4.5 Taşıma Senedi ve Elektronik Taşıma Kaydının İspat Kuvveti	89
2.2.5.Taşıyanın Tehlike Arz Edebilecek Yükler Bakımından Ortaya	90
Çıkan Yükümlülüğü	90
2.2.6. Taşıyanın Müşterek Avarya Bakımından Yükümlülüğü	91
2.3. Taşıyanın Sorumluluğu	92
2.3.1. Uluslararası Sözleşmelerde Taşıyanın Sorumluluğu	92
2.3.1.1. Lahey Kuralları	93
2.3.1.2. Hamburg Kuralları	93
2.3.1.3. Rotterdam Kuralları	94
2.3.2. Sorumluluğun Şartları	94
2.3.2.1. Eşyanın Zıyaa veya Hasara Uğramış veya Gecikme ile Teslim Edilmiş Olması.....	94
2.3.2.1.1. Zıya	94
2.3.2.1.2 Hasar	95
2.3.2.1.3. Gecikme	96
2.3.2.2. Zarara Yol Açan Olayın Eşyanın Taşıyanın Hâkimiyetinde İken Ortaya Çıkması.....	98
2.3.2.2.1. Genel Kavramlar	98

2.3.2.2.2. Sorumluluk Süresinin Başlangıcı.....	100
2.3.2.2.3. Sorumluluk Süresinin Bitiş Zamanı.....	102
2.3.3 Taşıyanın Diğer Kişilere İlişkin Sorumluluğu	103
2.3.3.1 Genel Kavramlar	103
2.3.3.2 Taşıyanın Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişilerin Tespiti.....	104
2.3.3.2.1 İfa Eden.....	105
2.3.3.2.2 Denizde İfa Eden.....	108
2.3.3.2.3 Gemi Adamları.....	112
2.3.3.2.4 Taşıyanın Adamları.....	113
2.3.4 Taşıyanın Sorumluluğuna İlişkin Emredici Hükümler	113

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN İSPATI, SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI ve SORUMSUZLUK HALLERİ

3.1. Tazminat Sorumluluk Sınırı.....	116
3.1.1. Tazminatın Hesaplanması	116
3.1.2 Sorumluluğun Sınırı	118
3.1.2.1 Sorumluluk Sınırına Genel Bakış	118
3.1.2.2 Sorumluluğun Üst Sınırı	120
3.1.2.3. Üst Sınırın Hesaplanması.....	124
3.1.2.3.1. Koli, Ünite ve Eşyanın Brüt Ağırlığı Kavramları	124
3.1.2.3.2 Konteynerle Taşınmaya Dair Düzenlenme.....	126
3.1.3. Sorumluluğu Sınırlama Hakkının Kaybı.....	128
3.2. Sorumluluğun İspatına İlişkin Unsurlar.....	130
3.2.1. İspat Yükü	130
3.2.2. Eşyanın Gözden Geçirilmesi ve Zararın İhbarı.....	132
3.2.3. Zamanaşımı	135
3.3. Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri.....	137
3.3.1. Kusursuzluk	138
3.3.2. Mücbir Sebep	138
3.3.3. Denizin Tehlike ve Kazaları.....	139
3.3.4. Savaş, Düşmanlık, Silahlı Çatışma, Korsanlık, Terörizm, Halk Ayaklanması ve İç Savaş	140

3.3.5. Karantina Kısıtlamaları, Taşıyanın Kendi Riziko Alanından Doğmayan Alıkoyma, İhtiyati Haciz veya El Koyma da Dahil Her Türlü Müdahale ve Engeller	141
3.3.6. Grev, Lokavt veya İş Durdurma.....	141
3.3.7. Gemide Yangın	142
3.3.8. Gerekli İncelemeye Karşılık Anlaşılmayan Sonraki Ayıplar.....	144
3.3.9. Taşıtan, Belge Üzerindeki Taşıtan veya Tasarruf Edenin veya Bunların Fiillerinden Sorumlu Olduğu Diğer Kişilerin Fiil veya İhmalleri	145
3.3.10. Taşıtan, Belge Üzerinde Taşıtan veya Gönderilen Tarafından Yapılan Yükleme, Elden Geçirme, İstif veya Boşaltma İşlemleri.....	145
3.3.11. Gizli Ayıplar ve Fire	146
3.3.12. Ambalajlama veya İşaretlemedeki Yetersizlik veya Bozukluklar	147
3.3.13. Denizde Can Kurtarma veya Kurtarma Teşebbüs Hali.....	149
3.3.14. Denizde Eşya Kurtarma veya Kurtarmaya Teşebbüs için Alınan Makul Tedbirler.....	149
3.3.15. Çevre Zararını Önlemek için Alınan Makul Tedbirler	150
3.3.16. Taşıyanın Kendisine Verilen YetkilerKapsamındaki Eylemleri.....	150
3.3.17. Rotadan Sapma.....	151
3.4. Taşıyanın Sorumluluğunun Ortadan Kalkmasına İstisna Oluşturan Haller.....	152
3.4.1. Mevcut Sorumsuzluk Halinin Geçersiz Kılınması.....	152
3.4.2. Geminin Elverişsizliği Hali.....	153
3.4.3. Orantılı Sorumluluk Sistemi	154
3.5. Rotterdam Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Karşılaştırılması	155
3.6. Taşıyanın Yükümlülüklerine İlişkin Uluslararası Sözleşmelerin Karşılaştırma Tablosu	159
SONUÇ	161
KAYNAKÇA	167
ÖZGEÇMİŞ.....	180

KISALTMALAR

A.B.D.	:Amerika Birleşik Devletleri
a.g.e	: adı geçen eser
BATIDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Dergisi
C.	: Cilt
CIF	: mal bedeli-sigorta-navlun
CMI	: Uluslararası Denizcilik Komitesi
CMNI	: İç Sularda Yüklerin Taşınmasına İlişkin Budapeşte Sözleşmesi
CMR	:Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı İçin Mukavele Sözleşmesi
COGSA	:A.B.D ve İngiltere’deDeniz Yoluyla Eşyaların Taşınmasına İlişkin Kanunu
COTIF-CIM	: Uluslararası Demiryolu Taşımalarına İlişkin Sözleşme
f.	: Fıkra
FIO	: Yüklemenin taşıtanın, boşaltmanın ise gönderilenlerin sorumlulukları altında olduğunu bildiren kloz
FIOS	: Yükleme, boşaltma ve istifin eşya ile ilgililer tarafından yapılması.
FIOST	: Yükleme, boşaltma, istif ve gemi içinde yer değiştirmenin ve yükün geminin dengesini bozmayacak şekilde tam olarak yerleştirilmesi
FOB	:Gemi bordasında teslim
IMDG Code	: Uluslararası TehlikeliYükler Kodu
IMF	: Uluslararası Para Fonu
ISM Code	:Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu
İÜHFİM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
Kg	: Kilogram
LMCLQ	: Lloyd's Deniz ve Ticaret Hukuku Dergisi
m.	: Madde
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı

UN	: Birleşmiş Milletler
UNCITRAL	: Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu
UNCTAD	: Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı
S.	: Sayı
s.	: Sayfa
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu



GİRİŞ

Taşımacılık, küresel ticaretin yaygınlaşmasıyla, yurt içi taşıma yerine, daha çok uluslararası bir boyut kazanmıştır. Günümüzde, uluslararası ticari taşımacılığın büyük bir bölümü, deniz yoluyla yapılmaktadır. İthalat ve ihracatın yaklaşık %90'dan fazlası deniz yoluyla gerçekleştirilmektedir. Çünkü sanayide hammadde oluşturan büyük miktardaki yüklerin bir defada taşınabilmesi, deniz yolula taşımacılığın güvenilirliği, ülke sınırlarında bekleme sorunu olmaması, mala gelen zararın en düşük seviyede olması ve diğer taşıma türlerine göre ucuz olması, deniz taşımacılığını tercih edilir hale getirmiştir. Bununla birlikte, diğer taşıma türlerinde, büyük miktardaki yükler, uzak mesafelere bu kadar ucuz maliyet ve kolaylıkla taşınmamaktadır.

Deniz yoluyla eşya taşımalarında; taşıyan ve taşıtan haricinde pek çok kişinin bulunması, uzak mesafelere taşıma yapılması, sefer sırasında karşılaşılabilecek dış tehlikelere karşı her zaman yeterli güvence bulunmaması sebebiyle, taşımacılığın yüksek riskli bir faaliyet olduğu belirtilebilir. Deniz taşımalarında taşınan eşya miktarının çok fazla olması nedeniyle oluşabilecek zarar, diğer taşıma türlerine göre çok daha fazladır. Taşıma faaliyetinin bu riskleri nedeniyle, taşıyanlar, taşınacak eşyanın zıyaı, hasarı veya teslimindeki gecikme dolayısıyla sorumluluk riskini almak istememekte ve bir bedel karşılığında bu riski sigortacıya devretmektedirler. Bunun yanında, taşıyana uygulanacak ortak bir hukuki rejimin bulunmaması ve ülkeden ülkeye değişik sorumluluk rejimlerinin kabulü nedeniyle, sigorta riski değişmekte, dolayısıyla sigorta primi artış göstermektedir. Bu gerekçelerle, taraflara yansıyan maliyeti dengelemek ve azaltmak amacıyla, taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen uluslararası kuralların birleştirilmesi ihtiyacı doğmuştur.

Deniz ticaretinde söz sahibi devletler, yüzyılı aşkın bir süredir, uluslararası deniz ticaretinde yer alan farklı mevzuatve uygulamaları birleştirmek adına çalışmalar başlatmıştır. Yapılan uluslararası konferanslar ve uluslararası kuruluşlar bünyesinde kurulan çalışma gruplarında hazırlanan uluslararası sözleşmelerde, uluslararası deniz ticaretinin ihtiyaçlarına cevap verilebilmesi ve eşya taşımada uluslararası alanda birlik sağlanması amaçlanmıştır. Taşıyan ve gönderen arasındaki ilişkiye dair uluslararası kuralları birleştirebilmek amacıyla yapılan çalışmalar sonucunda, "Lahey Kuralları" olarak bilinen ilk uluslararası sözleşme ortaya çıkmıştır. Lahey Kuralları, çeşitli ulusal rejimleri birleştirmiş ve 1930'ların sonlarına doğru deniz ticaretinde ileri ülkelerin

çoğunluğu tarafından kabul edilerek, yeknesak bir hukuk rejimi oluşturmaya katkıda bulunmuştur.

Lahey Kuralları'nın kabulünden sonra da deniz ticaretinin, teknolojinin ve yeni endüstri uygulamalarının gelişmesi ile daha modern hükümlere ihtiyaç duyulmuş ve Lahey Kuralları'nda "Visby Değişiklikleri" olarak bilinen değişiklikler yapılmıştır. Bu şekilde, Lahey/Visby Kuralları, deniz yoluyla eşya taşıma alanında baskın hukuki rejim olmuştur. Ancak ulusal mahkemelerin Lahey/Visby Kuralları yorumunda, ulusal hukukların korunmasına öncelik vermesi nedeniyle yeknesak bir uygulama sağlanamamıştır.

Visby değişikliklerinden on yıl sonra, bu kurallara alternatif olarak Hamburg Kuralları kabul edilmiştir. 1978 tarihli Hamburg Kuralları'na bakıldığında Lahey/Visby Kuralları'ndaki düzenlemelere oranla yeni düzenlemeler yer aldığı görülmektedir. Hamburg Kuralları, önceki rejimlerin yerine geçmek için yapılmasına ve daha güncel ve anlaşılır olmasına rağmen, yer alan hükümlerin çoğu önceki sözleşmelerin temeline dayanmaktadır. Uygulama alanının genişlemesine ve otuz ülke tarafından onaylanmasına rağmen Hamburg Kuralları, deniz ticaretinde öncü ülkelerin desteğini alamamıştır. Hamburg Kuralları'nda eşya ilgilileri ile alakalı getirilmiş olan kurallar da, deniz ticaretinde uygulamadaki sorunlara cevap verememiştir. Zira modern deniz taşımacılığında, kapıdan kapıya taşımalar çok büyük bir orana ulaşmıştır ve Hamburg Kuralları, limandan limana taşımaları düzenlediğinden yetersiz kalmıştır. Sonuç olarak, küreselleşme karşısında, karma taşıma konusunda mevcut sözleşmelerin hiçbirisinin günümüzün ticari ihtiyaçlarını karşılayamadığı söylenebilir.

Var olan düzenlemelerin günümüz deniz ticaret endüstrisinin gelişmelerine cevap verememesi, Rotterdam Kuralları'nın hazırlanmasına yol açmıştır. Önceki sözleşmelerde bulunan kuralların, olağanüstü artış gösteren konteyner ile yapılan taşımalarda ortaya çıkan sorunlara cevap verememesi, taşıma belgesi olarak konşimento yerine bilgisayar ortamında tutulabilen elektronik taşıma kayıtlarının ortaya çıkması ve önceki sözleşmelerde buna ilişkin hüküm bulunmaması, "Lahey/Visby" ve Hamburg rejimlerinin dışında başka bir sözleşmeye ihtiyaç duyulmasına yol açmıştır. Bu nedenlerle, uygulamadaki sorunların çözümü ve ortaya çıkan yeni uygulamaları hukuki bir rejime kavuşturabilmek için Rotterdam Kuralları düzenlenmiştir. 96 madde ve 18 bölümden oluşan ve oldukça teknik düzenlemelerin yer aldığı Rotterdam Kuralları, dikkatlice ve özenli bir şekilde tanzim edilmiş, ilgili konularda kapsamlı kurallar getirilmiştir. Rotterdam Kuralları, günümüze kadar deniz taşıma hukukunda yapılmış en kapsamlı revizyon olarak kabul edilmektedir.

Hamburg Kuralları, Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu'nun (*United Nations Commission on International Trade Law/UNCITRAL*) ticari ihtiyaçlardan ziyade politik ihtiyaçları karşıladığı gerekçesiyle eleştirilmiştir. Rotterdam Kuralları, hiç şüphesiz uygulamada ticari ihtiyaçlara cevap verecek şekilde hazırlanmıştır. Bu Kurallar hazırlanırken ticari ihtiyaçlara üstünlük sağlanması, UNCITRAL'in bu konudaki sıkıntıdan tecrübe edindiğini göstermektedir. Eşya taşımada ticari ihtiyaçların öneminin anlaşılmasıyla UNCITRAL, Lahey Kuralları'ndan önceki dönemi dikkate almakta ve faydası olmayan kuralları geniş ölçüde terk etmektedir.

Taşımacılık farklı kişi ve devletlerin menfaatlerini barındıran bir ticari faaliyet olduğundan, sözleşmeler hazırlanır ve kabul edilirken, taşıma faaliyetinde yer alan kişiler ile eşya ilgilileri arasında bir mücadelenin sergilendiği ifade edilebilir. Çıkar çatışmaları nedeniyle, herkes için adil bir çözüme ulaşılması ve değişik menfaat grupları için kabul edilebilir düzeyde bir çözüme ulaşamamaktadır. Eşyanın zıyaı, hasarı veya teslimindeki gecikme halinde taşıyan aleyhine uygulanacak sorumluluk rejimi, yargı yetkisine sahip ulusal yetkili mahkemenin kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca belirlenir. Bu kurallar kapsamında ulusal hukuklardaki herhangi bir farklılık, sorumluluk riskini de farklılaştırmaktadır. Rotterdam Kuralları ile hedeflenen yeknesaklık sağlanabilse, üye ülkeler, uyuşmazlık çözüm yeri önemli olmaksızın, sorumluluklarının aynı olacağını bilirler. Sonuçların önceden tahmin edilebilir olması, taraflara ticari kararlarını daha sağlıklı ve belirli şekilde alma imkânı tanır ve davanın nerede açıldığını önemsiz hale getirir. Bu şekilde, bir yandan tarafların taşıma ile ilgili hukuki sorunları öngörebilmeleri sağlanacak, diğer yandan da navlun ve sigorta gibi ücretlerin azalması ve taşımacılık uygulamalarında birliktelik sağlanarak, çıkar gruplarının menfaatleri tatmin edilmiş olacaktır. Rotterdam Kuralları'nı şimdiye dek çok az ülke onaylamıştır. Uluslararası alanda, tüm ülkeler bu problemlerin çözümüne yönelik olarak aynı yanıtların verilmesi için yürütülen çabaya dahil olurlarsa, daha başarılı sonuçlar ortaya çıkabilecektir.

Uluslararası Sözleşmelerde Deniz Yolu İle Eşya Taşımada Taşıyanın Sorumluluğu ve Sınırlandırılması başlıklı çalışmamız 3 bölümden oluşmaktadır. Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'ndaki hükümlere yer verilse de, yeni bir düzenleme olması, yeni ortaya çıkan durumları düzenlemesi ve uygulamadaki sorunlara çözüm getirmesi bakımından, Rotterdam Kuralları'ndaki hükümlere daha geniş yer verilecektir.

Çalışmamızın ilk bölümünde, taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen sözleşmeler ile uygulama şartları anlatılmaktadır.

İkinci bölümde, Rotterdam Kuralları uyarınca taşıyanın yükümlülükleri ve sorumluluğu açıklanmıştır.

Üçüncü ve son bölümde ise, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması ile taşıyanın sorumsuzluk halleri incelenmektedir.



BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNU DÜZENLEYEN SÖZLEŞMELERE GENEL BAKIŞ

1.1. Taşıyanın Sorumluluğu Kavramı

Deniz yolu ile yapılan taşımalara ilişkin deniz ticareti hukuku ilkelerinin temelleri, yüzyıllar öncesine dayanmaktadır. O dönemlerde, tacir ile donatan arasındaki ilişki; risk ve tehlikelerin ortak şekilde paylaşıldığı bir maceradan oluşmaktadır. Doğa koşullarının belirsizliği, kaptan ve mürettebatın eğitimdeki eksiklikler, düşman saldırıları, iletişim zayıflığı ve yetersiz seyir yardımcıları nedeniyle deniz seyahatlerinde, taşıyanın veyükletenin çıkarları birçok yönden tehdit altındaydı. Genelde donatan, denize elverişli bir gemi ve eğitilmiş bir mürettebat bulmak zorundaydı. Ancak, açık deniz tehlikeleri nedeniyle oluşan zararları, donatan ve tacir beraberyüklenmek durumundaydı. Bu kapsamda risklerin taraflar arasında eşit olarak paylaştırılması gerektiği ilkesi, yüzyıllar öncesinden kabul edilmiştir¹.

On dokuzuncu yüzyılın ikinci yarısından itibaren, deniz yolu ile taşımacılık, geçmişte görülmemiş bir büyüme sürecine girmiştir². 1850 yılından 1869 yılına kadar, üretilen buharlı gemilerin net tonajı yüzde dört yüz artış göstermiştir. 1869'da Süveyş Kanalı'nın açılması ile zamandan tasarruf sağlanması da önemli değişikliklerden biri olmuştur. Süveyş Kanalı'nın açılmasından sonra, donatanlar tarifeli seferlere ilişkin olarak konferanslar düzenlemiş ve bu konferansların düzenlenmesi de denizcilik sektöründe uzun dönemli etkiye sahip olan gelişmelerden biri olmuştur³.

Yüzyıllar boyunca hukuk düzenleri taşıyana, eşya ile ilgili ağır bir sorumluluk yüklemiştir. Aralarındaki küçük farklılıklara rağmen her bir hukuk düzeni, yükün taşıyanın uhdesindeyken zarar veya zıya uğraması durumunda taşıyanı sorumlu tutmaktaydı. Fakat endüstrinin ve sanayinin gelişimi ile, tarifeli taşıma hakkında düzenlenen konferanslarda, riskin taşıyan ile yükleten arasındaki dağılımına

¹Samuel Robert Mandelbaum, "Creating Uniform Worldwide Liability Standards for Sea Carriage of Goods Under the Hague, COGSA, Visby and Hamburg Conventions", *Transportation Law Journal*, Vol. 23, 1996, s. 472; Gülfer Kuyucu, Taşıyanın Sorumluluğu, *Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2010, s.10.

²Jose Angelo Estella Faria, "Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules", *Texas International Law Journal*, Vol. 44, 2009, s. 279.

³Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.12.

tarafıların karar verebileceği gündeme gelmeye başlamıştır. Taşıyanlar, bu durumu değerlendirmışler ve hazırladıkları koşımentolara sorumsuzluk kayıtları koymaya başlamıřlardır⁴. Fransa ve diğer Kıta Avrupası ülkelerinde, taşıyan nezaretindeki yüklere ilişkin olarak, taşıyanın hemen hemen hiç sorumluluk üstlenmeyeceği bir pozisyon sağlayan bu klozların geğerliliği, mahkemeler tarafından kabul edilmekteydi. İngiliz mahkemeleri de, taşıyanın kendi ihmalden kaynaklanan zararlardan sorumlu olmayacağını içeren kayıtların geğerliliğini onaylıyordu⁵. Anglo-Sakson hukukunda da donatanlar ve taşıyanlar, denize, yola ve yüke elverişli bir gemi temin etmeye yükümlü kılınmıřlardır⁶.

Taşıyanın sorumluluğu konusunda ilk olarak Amerika Birleşik Devletleri tarafından hazırlanan “Harter Act (Kanunu)” düzenlemesi ile, taşıyanın gemiyi yola, yüke ve denize elverişli hale getirme ve yüke özen borcu emredici hale getirilmiş, aksini düzenleyen her türlü sorumsuzluk kaydı geçersiz sayılmıştır. Bununla birlikte, taşıyan, gemi adamlarının sevk ve teknik idare kusurlarından doğan zararlar ile mücbir sebep ve olağanüstü halden doğan zararlardan sorumsuz kılınmıştır.

Harter Kanunu, deniz yolu ile taşıma hukukunun gelişiminde önemli bir adım teşkil etmesine rağmen, bazı temel sorunları çözümsüz bıraktığından sonuç olarak amaçlanan etkiden yoksun kalmıřtır⁷.

1.2. Deniz Yolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerinin Gelişimi

Deniz yolu ile uluslararası eşya taşıma sözleşmeleri, yurt içindeki eşya taşıma sözleşmelerinden oldukça farklıdır. Uluslararası ticaret alanında karşılaşılan en önemli güçlüklerden biri, sözleşmenin taraflarının birbirlerinden uzak mesafelerde olmasıdır. Tarafların birbirinden uzak olması nedeniyle eşyalar, alıcının gözünden uzak bir şekilde limanda gemiye yüklenmektedir ve taraflardan ayrı bir taşıma şirketi tarafından, taşıyanın muhafazası altında taşınmaktadır. Bu taşıma faaliyetinin riskleri, tahmin edildiğinden fazladır. Uzak mesafeli ve riskli uluslararası ticarete ilişkin

⁴Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.13.

⁵Michael F. Sturley, “Transport Law for the Twenty-first Century: An Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules”, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 14, Issue: 6, 2008, s. 464.

⁶Faria, “Uniform Law for International Transport at UNCITRAL”, s.280.

⁷Thomas J. Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, St. Paul, Thomson/West, 2004, s. 649 vd.

sorunların giderilebilmesi amacıyla, uluslararası hukuk komisyonlarınca sözleşme metinleri oluşturulmuştur⁸.

Uluslararası ticarete eşya taşımacılığı; deniz, kara, hava ve demiryoluyla ve hatta karma (çoklu) taşıma⁹ şeklinde yapılabilmektedir. Bu taşıma türlerine ilişkin farklı uluslararası sözleşmeler kabul edilmiştir. Deniz taşımacılığında ilk uluslararası sözleşme, Lahey Kuralları olarak anılan 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'dir¹⁰. Bu sözleşme, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin Tadiline Dair Protokol'' (Lahey/Visby Kuralları)¹¹ile değiştirilmiştir. Daha sonra Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'na alternatif şekilde 1978 tarihli Hamburg Kuralları¹² düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları ise; 1924 Lahey Kuralları ile onu tadil eden Visby Protokolü ve Hamburg Kuralları'nda yeknesaklık sağlanması ve bu sözleşmelerin yerine geçecek bir sözleşme yapılması amacıyla hazırlanmıştır¹³. Karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı, Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi (CMR)¹⁴tarafından düzenlenmiştir.1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu¹⁵ ise karma taşımaları düzenlemektedir.

1800'lü yılların ilk yarısından önce eşya sahibi, gemiyi kiralayıp gemi ve eşyalarla birlikte yolculuk ettiğinden, kaptan ve donatana önemli görevler yüklenmemiştir. Zamanla deniz aşırı ticari ilişkilerin ve tacirlerin sayısının artmasıyla, eşya sahiplerinin eşyaları ile birlikte yolculuk etme imkânı azalmıştır. Bu nedenle,

⁸Elif Çağla Çelik, Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya, 2014, s.5; Charles Debattista, *Bills of Lading in Export Trade*, Tottel Publishing, Worcestershire 2008, s. 1.

⁹ Deligönül Kor Ateş, *Uluslararası Çoklu Taşımalarda Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğunun Uluslararası Konvansiyonlar Işığında Değerlendirilmesi ve Türk Hukuk Sistemindeki Yapıyla Karşılaştırılması*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2004, s.74 vd.

¹⁰ 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi için bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8937.pdf>, (20.04.2019).

¹¹ 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin Tadiline Dair Protokol ("Protocol to Amendment the International Convention for the Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924) bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8937.pdf>, <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201412/volume-1412-i-23643-english.pdf>, (20.04.2019).

¹² Hamburg Kuralları için bkz. http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_e.pdf, (20.04.2019).

¹³ Kerim Atamer, "Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Performing and Maritime Performing Parties", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 41, 2010, s. 469

¹⁴ Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi metni için bkz. https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc077/kanuntbmmc077/kanuntbmmc07703939.pdf, (20.04.2019).

¹⁵ 1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu için bkz. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=en, (20.04.2019).

gemilerin kiralanması sözleşmesinin yerini, taşıma (*navlun*) sözleşmesi almaya başlamıştır. Bu anlamda, modern deniz taşımacılığının ilk uygulamaları başlamıştır¹⁶. Önceki dönemlerinde birleşen, kaptan ve donatan sıfatları, ticari ilişkilerin ve gemi sayılarının artması sonucu, donatanların gemisi ile birlikte yola çıkması imkânsız hale geldiğinden, birbirinden ayrılmıştır¹⁷.

Yirminci yüzyılın başından sonraki teknolojik gelişmeler sonucu, deniz yoluyla yapılan taşımalar, düzenli seferlerin artması ile hızlı ve zamanında yapılmaya başlanmış, gemilerin sayıları ve taşıma kapasitelerinin artmasıyla da taşınan eşyaların miktar ve değeri artmıştır.

Ahşap yelkenli gemiler yerine, dizel makinelerle çalışan çelikten yapılmış gemilerin kullanılmaya başlanması sonucu, deniz trafiğinin yoğunlaşması ile deniz kazaları gündeme gelmiştir. Bunun neticesinde de kendini tehlike altında gören donatan, sorumluluktan kurtulma yolları aramaya başlamıştır¹⁸.

Belirtilen bu dönemde taşıyanın sorumluluğu açısından, kusursuz sorumluluk esasları geçerli idi¹⁹. Taşıyan, fiili olarak eşyanın sigortacısı olmaktaydı²⁰. Taşıyan; gönderenin kusuru, mücbir sebep (*Act of God*), deniz haydutluğu (*Act of Public Enemies*) ya da eşyanın doğası veya dışarıdan anlaşılmayan bir eksiklikten kaynaklanması (*or inherent vice of the goods*) veya taşıtanın bir ihmalinin bulunduğu (*shipper's fault*) hallerde, bunuspat ederek, eşyada oluşan zararın sorumluluğundan kurtulabilmektedir²¹. Bunların dışında kalan tüm durumlarda, taşıyan, kusursuz sorumlu olmaktaydı²². Tüm bu gelişmelerin neticesinde, aynı zamanda donatan olan taşıyıcının sorumluluğunun sınırlandırılması fikri ortaya atılmıştır. Donatan, sorumluluğunun sınırlandırılması için, konşimentoya²³

¹⁶Sami Okay, *Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş – Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Gemi Adamları, C. I*, Kutulmuş Matbaası, İstanbul 1970, s. 14.

¹⁷Vural Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, Yetkin Yayınları, Ankara 2003, s. 30.

¹⁸Emine Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, Beta Yayıncılık, İstanbul 2000, s. 1.

¹⁹Hakan Karan, *Carrier's Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules*, Lewiston- Queenston-Lampeter, 2004, s. 11-12.

²⁰Stephen Girvin, *Carriage of Goods By Sea*, Oxford University Press, New York 2007, s. 169.

²¹John Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, Pearson Longman, Dorchester 2010, s. 115.

²²Michael F. Sturley, "The History of COGSA and the Hague Rules", *Journal of Maritime Law and Commerce*, 22 (1), 1991, s. 4.

²³"Konşimento, taşıyan veya onu temsilen kaptan (yahut yetkili bir acente) tarafından tek taraflı olarak düzenlenen ve eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı ikrarını ve (taşındıktan sonra) varma limanında senedin hak sahibi görünen hamiline, senedin iadesi karşılığında aynen teslim edileceği taahhüdünü ihtiva eden kıymetli bir evraktır." Bkz Tahir Çağave Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, Beta Basın Yayın, İstanbul 2001, s.65.

sorumsuzluk klozlarieklenmiş ve bu klozlarla donatan, denizin ve seyrüseferin tüm tehlikelerine karşı korunaklı hâle gelmiştir²⁴.

Uluslararası deniz ticaretinde söz sahibi devletlerin, donatanın sorumluluğunun sorumsuzluk klozlarısınırlandırılması eğilimini benimsemesiyle birlikte, maddi açıdandaha güçlü olan taşıyan ile eşyayı taşıtanlar arasındaki denge, taşıtanlar aleyhine değişmiştir²⁵. Bu klozlar, ilk başta yalnızcayolculukesnasında ortaya çıkan kaza, olay ve arızalarailişkinsorumluluğu kaldırırken, daha sonra ticari kusurlar için bile kullanılmaya başlanmıştır²⁶. Bu şekilde donatanlar, neredeyse sorumsuz hale gelmiş ve zararı donatandan tazmin edebilmek hemen hemenolanaksızduruma dönüşmüştür²⁷. Bunun nedeni, ekonomik gücü elinde tutan vebirlikte hareket eden gemi sahipleri, eşya taşıtanlara sorumsuzluk koşullarınıkabul ettirmişlerdir. Nihayetinde, eşya ile ilgili şahıslar, eşya taşımacılığı rizikosunu tek taraflı şekilde üstlenmek zorunda kalmıştır. Ortaya çıkan bu durumudeğiştirebilmek içinİngiltereDevleti'ninhâkim olduğu yerlerde, Anglo-Sakson hukukunun sorunun çözümüne ilişkin geliştirdiği kurallar uygulanmıştır. Buna göre, taşıyan, iyi durumda teslim aldığı eşyayı, varış limanında iyi durumda teslim etmemesihalinde, zararı ödemekle sorumlu tutulmuştur²⁸.

İngiltere'nin yanında Amerika Birleşik Devletleri, kapsamlı sorumsuzluk koşullarına karşı tepki göstermiştir, çünkü bu dönemde A.B.D.'de eşya taşıtanların (eşya ile ilgililerin) menfaati daha ağır basmaktadır²⁹. A.B.D.'de 1893 yılında yürürlüğe giren Harter Kanunu, deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerinde konşimento düzenlenmesi ile ilgili düzenlemeleri getiren ilk kanun metnidir³⁰.Bu kanun ile sorumsuzluk şartları açısından taraflar arasında bir menfaat dengesi kurulmaya çalışılmıştır³¹. Bu Kanun, aynı zamanda 1924 tarihli Lahey Kuralları'nın

²⁴Seven, Sorumluluğu*Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu* s.31.

²⁵Murat Demirkıran, *Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu*, Arıkan, İstanbul 2008, s. 5;Ebru Ateş,*Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na Etkisi*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2008, s. 4.

²⁶Fehmi Ülgener,*Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, Der Yayınevi, İstanbul 1991, s. 32.

²⁷Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.7.

²⁸William Payne and Hardy Ivamy,*Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, Butterworths, London and Edingburgh 1989, s. 66; Çelik,*Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, age, s.7.

²⁹Sami Okay, *Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, C. II*, İstanbul 1971, s. 170-171.

³⁰Fahiman Tekil, *Deniz Hukuku*, Alkım Yayınevi, İstanbul 2001, s.17-18;

³¹Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 116; Hakan Karan, *Carrier's Liability*,s. 18.

temelini teşkil ettiği için önemlidir. Bu Kanun, donatanı gemiyi yolculuğa elverişli hale getirmekten ve eşyaya gerekli özeni gösterme yükümlülüğünden kurtaran sorumsuzluk kayıtlarını geçersiz kabul etmiş ve taşıyanın sorumluluğunu emredici hükümlerle düzenlemiştir³². Buna karşılık, donatanların mücbir sebep ve olağanüstü halden doğan zararlar ile gemi adamlarının sevk ve teknik kusurlarından doğan zararlardan dolayı sorumluluğu, tümüyle kaldırılmıştır³³. Bu Kanun, eşya ile ilgililerinin sorunlarını giderme noktasında yeterli olmamıştır³⁴.

Birinci Dünya Savaşı sonrası dünya ticaretinde başlayan düşüş, charter sözleşmeleri üzerinde de etkisini göstermiştir. Savaşta ağır darbeler alan İngiltere’de, imparatorluk içindeki dominyonların, yükletenin menfaatini üstün tutan bir hukuki düzenleme istemeleri, taşıyanın sorumluluğu konusunun yeniden gündemegelmesine yol açmıştır. Bu şekilde, deniz ticaretinde lider ülkelerin siyasi baskıları sonucunda, yerli donatanların sübvansede edilmesi gereksinimi, uluslararası bir komitenin kurulmasına neden olmuştur³⁵.

Taşıyanın, eşya ile ilgililere karşı olan sorumluluğuna ilişkin deniz ticareti hukukunun yeknesaklaştırılması için çalışmalara başlanmıştır. 1921’de Milletlerarası Hukuk Derneği tarafından Lahey’de toplanan konferansta Uluslararası Denizcilik Komitesi (*Comite Maritime Internatinal/CMI*) tarafından “1921 Lahey Kuralları” olarak anılan kurallar kabul edilmiştir³⁶. Bu konferansta, donatan ve yükletenin sözleşme özgürlüğü içerisinde serbest bırakılması kanaati egemen olmuştur. Fakat sonuçta hukuki bağlayıcılığı olmayan, navlun³⁷ sözleşmesinin taraflarının bile kullanıp kullanmamakta serbest oldukları kurallar ortaya çıkmıştır³⁸.

³²Hakan Karan, *The Carrier’s Liability*, s. 20; William Tetley, *Marine Cargo Claims*, International Shipping Publications, Canada 1988, s. 877.

³³Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 116; Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.8.

³⁴Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.8; Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 116.

³⁵Simon Baughen, *Shipping Law*, Routledge-Cavendish, Abingdon 2009, s.103; Sturley, *The History of COGSA*, s. 18.

³⁶Rayegan Kenderve ve Ergon Çetingil, ve Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku: Temel Bilgiler, C. I*, 12 Levha Yayınları, İstanbul 2012, s. 181;Gündüz Aybay ve Kerim Atamer, “Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu”, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI: Bildiriler-Tartışmalar*, Ankara 1989, s. 23.

³⁷Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.31 atıfla Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 465, “Navlun, navlun sözleşmesi gereğince yükleme limanında teslim alınan eşyanın kararlaştırılan boşaltma limanına kadar taşınması karşılığında ödenen ücrete denilmektedir”; aynı yönde bkz. Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun Türk Hukuku’na Etkisi*, s.65.

³⁸Michael Sturley and Tomotaka Fujita and Gertjan Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Thomson Reuters (Legal) Limited, London 2010, s. 23.

Donatanlarınkonşimentolarda yer almasına ilişkin tavsiye niteliğindeki bu kurallar, uluslararası anlaşma gibi bağlayıcı olmaması nedeniyle, ilgililer tarafından kabul görmemiş ve uygulanmamıştır³⁹. Neticede, Lahey Kuralları ile sorumsuzluk kayıtlarının sınırlandırılması mümkün olmamıştır. Sonrasında ise, deniz ticareti hukukunun uluslararası niteliğinedeniyle, bu soruna çözüm üretmek amacıylauluslararası sözleşmeler hazırlanmaya başlanmıştır.

1.2.1 Lahey Kuralları

1921 Lahey Konferansı'ndan alınan kararların bağlayıcı olmaması sonucu, sorumsuzluk kayıtlarına dair, bağlayıcı kurallar getirilmek istenmiştir. Deniz ticaret hukuku alanında tarafları bağlayıcı bir nitelik kazandıracak şekilde, İngiliz hükümetinin desteği ile CMI tarafından hazırlanan taslak25.08.1924 tarihinde “Konşimentolu Taşımlar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Sözleşme” adıyla son halini almış adıyla ve uluslararası bir sözleşme olarak imzaya açılmıştır. Bu sözleşme hükümleri, “Lahey Kuralları” olarak anılmaktadır⁴⁰.

Lahey Kuralları, İngiliz-Amerikan hukukunda yer alan kloz sistemine dayalı ve taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin uygulama birliği sağlamak amacıyla yapılan ilk uluslararası sözleşmedir⁴¹. 1921 yılında Lahey Kongresinde CMI tarafından kabul edilen kurallar, 1924 Lahey Kuralları ile getirilen düzenlemenin başlangıcını oluşturmaktadır⁴². 1924 Lahey Kuralları, denizcilikle iştigal eden devletlerin çoğu tarafından imzalanmış, onaylanmış veya iç hukuklarına aktarılmıştır. İmza protokolü hükümlerine göre, devletler isteklerine bağlı olarak sözleşmeyi aynen veya kendi mevzuatlarına uygun bir şekilde yürürlüğe koyabilirler⁴³. Örneğin İngiltere, 1924 yılında Deniz Yoluyla Eşyaların Taşınmasına İlişkin Kanunu (*Carriage of Goods by Sea Act-COGSA*), Amerika Birleşik Devletleri yine aynı isimle

³⁹Aybay ve Atamer, *Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu*, s. 237.

⁴⁰Karan, *The Carrier's Liability*, s. 25; Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 116.; Tahir Çağa, “Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, *BATIDER*, C. IX, S.2, 1977, s. 314; Tunca Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, Seçkin Yayınevi, Ankara 2018, s.24; Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımlar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na Etkisi*, s.6.

⁴¹Payne and Ivamy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, s. 67; Rayegan Kender, “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler –Tartışmalar*, Ankara 1984, s. 76.

⁴²Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.10.

⁴³Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 172

Deniz Yoluyla Eşyaların Taşınmasına İlişkin Kanunu (*Carriage of Goods by Sea Act–COGSA*) kabul etmiştir⁴⁴.

Lahey Kuralları, yükün kaybolması ve yüke gelen zararlarailişkin taşıyanın sorumluluk esaslarını düzenlemiştir. Taşıyanın sözleşmeselsorumluluk kayıtlarını bertaraf etmekle beraber, taşıyana teknik kusur da dahil olmak üzere 17 ayrı def'i imkânı sunmaktadır⁴⁵.

Türkiye,1924 Lahey KurallarıSözleşmesi'ni 14.2.1955 tarihli ve 6469 sayılı Kanunla⁴⁶ onaylamış ve Sözleşmenin temel ilkelerini, 1937 tarihli Kanun ile değişik 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na almıştır⁴⁷. Lahey Kuralları'nın Türk hukukuna aynen mi, yoksa değiştirilerek mi alındığı konusunda doktrinde tartışma bulunmaktadır. Bir görüşe göre, Lahey Kuralları, Türk hukukuna değiştirilerek alınmıştır⁴⁸. Başka bir görüşe göre ise, Lahey Kuralları, aynen yürürlüğe konulmuştur ve bu kapsamda uygulanma koşulları gerçekleştiğinde Lahey Kuralları doğrudan uygulanacaktır⁴⁹.

Lahey Kuralları, taşıyanların, konşimentolara keyfi sorumsuzluk kayıtları koymasının önüne geçmek, eşya sahiplerinin haklarını ihlal edilmesine engel olmak ve taşıyanlar ile taşıtanlar arasında çıkar dengesini gözetmek amacıyla oluşturulmuştur⁵⁰. Buna rağmen,1924 Lahey Kuralları'nda, donatanın konşimentoya koyacağı kayıtlarla geniş ölçüde sorumluluğunu daraltma olanağı sağlanmıştır. Diğer bir deyişle, eşya ile ilgili olanlara, taşıyanlar karşısında gerekli koruma sağlanamamıştır⁵¹.

1924 Lahey Kuralları'nın önemli hükümlerinden birisi de, m. 10 gereği, anlaşma hükümleri, yalnızca konşimentolu taşımalara uygulanabilmektedir. Fakat,

⁴⁴Payne and Ivamy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, s. 93.

⁴⁵Mandelbaum, "Creating Uniform Worldwide Liability Standards for Sea Carriage", s. 477; Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.15.

⁴⁶22.2.1955 tarihli ve 8937 sayılı Resmi Gazete.

⁴⁷ Kübra Yetiş Şamlı, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2013, s. 5; Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na Etkisi*, s.21.

⁴⁸Emine Yazıcıoğlu, "Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu", *Deniz Hukuku Dergisi Gündüz AYBAY'ın Anısına Armağan*, Yıl:5, S. 1-4, 2002, s. 55.

⁴⁹Hakan Karan, "Yargıtayın Konşimentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaidelerini Uygulaması Gereği", *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVII: Bildiriler-Tartışmalar*, Ankara 2000, s. 227.

⁵⁰Baughen, *Shipping Law*, s. 103.

⁵¹Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 116

eşya taşımada konşimento kullanımınınazalması sonucu, anlaşmanın uygulama alanı dar bir kapsamda kalmıştır⁵².

1924 Lahey Kuralları'nda, geminin denize ve yüke elverişli olmamasından ileri gelen zararlar için, donatanın sorumluluğu emredici olarak düzenlenmiştir. Bu hüküm, 1924 Kuralları'nın 1921 Kuralları'ndan farkıdır. Bununla birlikte,1924 Kuralları'nda taşıyan, kendi adamlarının geminin sevkine ve teknik idaresine ilişkin kusurlarından sorumlu tutulmamıştır. Buna karşılık,“geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından ve eşyanın bakım ve muhafazasına gerekli özenin gösterilmesi yükümlülüğünün gereği gibi yerine getirilmemesinden kaynaklanan sorumluluk emredici şekilde düzenlenmiştir (m. 3/8)”⁵³. Öte yandan, tazmin borcuna yönelik bir takım sınırlamalar getirilmiştir⁵⁴.

Lahey Kuralları, pek çok devlet tarafından onaylanmasına rağmen, konşimento kayıtlarında ve denizde eşya taşıma hukuku alanında birlik değil, ancak benzerliğe neden olmuştur⁵⁵.

1.2.2. 1968 Tarihli Lahey/Visby Protokolü

Dünya ticaret hacmindeki hızlı artış, ekonomik büyüme ve teknik gelişmeler nedeniyle 1924 Lahey Kuralları, zaman içinde güncelliğini yitirmiştir⁵⁶. Deniz yoluyla eşya taşımacılığı konusunda 1950'li yılların sonunda hukuk kurallarının gelişimi ile Lahey Kuralları'nın eksikleri belirgin hale gelmiştir⁵⁷. Lahey Kuralları'nın konteynerlerle ilgili düzenlemede yetersiz kalması⁵⁸, yükleme sırasında oluşabilecek zararlardan dolayı taşıyanın sorumluluğunu sınırlayabilme, konşimento kayıtlarıyla zararın tamamını konşimento hamiline yükleme olanağı, sorumluluğun eşyanın gemiye yüklendiği an ile gemiden boşaltıldığı an ile sınırlı olması, zararın ihbar süresinin çok kısa olması (m.3/6), koli-parça başına sorumluluk sınırının enflasyon

⁵²Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 8-9; Payne and Ivamy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, s. 68; Ateş,*Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na Etkisi*, s.10

⁵³Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.11.

⁵⁴Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*. 34.

⁵⁵Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu, s. 182.

⁵⁶Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*. 35; Mandelbaum, *Creating Uniform Worldwide Liability Standards for Sea Carriage*, s. 480.

⁵⁷ Ecehan Yeşilova, *Konşimentonun İspat Kuvveti*, Güncel Kitabevi, İzmir 2006, s. 71; Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, s. 26

⁵⁸Aslıhan Erbaş Açikel, “Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması”, *Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C:3, S.1, 2015,s.107.

sebebi ile değer kaybetmesi (m. 4/5) gibi bazı sorunlar, bu Kurallar'da değişiklik yapılmasını gerektirmiştir⁵⁹.

19-23 Şubat 1968 tarihlerinde Brüksel'de yapılan bir konferansta Lahey Kuralları ele alınmış ve bilhassa gönderilen lehine bazı değişiklikler yapılmıştır. 23 Şubat 1968 tarihinde kabul edilen bu önemli değişiklikler ile Lahey Kuralları, artık Lahey/Visby Kuralları⁶⁰ olarak anılmaya başlanmıştır⁶¹. Ancak 6102 sayılı TTK'nın gerekçesinde de belirtildiği gibi, 1968 tarihli Visby Protokolü ülkemiz tarafından onaylanmamıştır.

Bu ek protokol, Lahey Kuralları'nı yalnızca bazı açılardan tadil etmiştir⁶². Lahey Kuralları'nda geniş ve kapsamlı bir değişikliğin yapılmaması yönünde ve aksi yönde görüş bildirenler çıkmıştır. Gelişmiş denizci devletler, radikal nitelikte bir değişiklik yerine Lahey Kuralları'nın eksik ve yetersiz kısımlarının sınırlı olarak değiştirilmesini savunurken; gelişmekte olan ülkeler deniz taşımalarının tamamını kapsayacak şekilde yeni bir sözleşme yapılmasını istemiştir⁶³. 1924 Lahey Kuralları'ndaki taşıyanın sorumluluğunun, eşyanın yüklenmesi ile başlayıp eşyanın boşaltılmasıyla tamamlandığı ana kadar geçerli olması, sefer başlangıcındaki elverişsizlik, özel bakım gerektiren eşyalar, teknik kusur ve yangından doğan zararlardan sorumsuzluk ve benzeri hususlar, yeni düzenlemede geri plan bırakılmıştır. Bu çerçevede, o zamana kadar oluşan içtihatlar ve üzerinde uzlaşılan hukuk mevzuatına ilişkin birliğin bozulmaması için, var olan sorumluluk sistemi tamamen değiştirilmek istenmemiştir⁶⁴.

Visby Kuralları m.1/1 ile yapılan en önemli değişiklik, konşimentonun iyiniyetli bir üçüncü kişinin elinde bulunması halinde, taşıyanın buradaki bilgilerin doğru olmadığını iddia etmesinin yasaklanmasıdır.

Visby Kuralları m.4/5-c ile getirilen ve "container clause" olarak bilinen yeni düzenlemeye göre, "eşya taşınmasında konteyner, palet veya benzer bir cihaz

⁵⁹Pınar Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, Adalet Yayınevi, Ankara 2007, s. 6.

⁶⁰ Lahey/Visby Kuralları metni için bkz. <https://www.first.dk/media/6204/Hague.pdf>, 22.4.2019

⁶¹Payne and Ivamy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, s. 93; Ergon Çetingil, "Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler", *BATIDER*, C. XVI, S. 4, 1992, s. 23; Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na Etkisi*, s.10

⁶² Faria, "Uniform Law for International Transport at UNCITRAL", s.294.

⁶³Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 116.

⁶⁴Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 3-4.

kullanıldığında", taraf iradeleri ile konşimentoda içeriğinin belirtilmiş olması şartıyla, "her konteyner veya içindeki her bir ambalaj bir koli veya parça olarak sayılır"⁶⁵.

Öte yandan, Kurallar'da zamanaşımının anlaşma ile uzatılabileceği kabul edilmiş, sorumluluğun koli ve ünite ile sınırlandırılmasından başka, eşyanın boşaltma yerindeki cari piyasa değeri ile hesaplanacağını, bu sınırlamalardan taşıyanın adamlarının da yararlanabileceği yer almıştır⁶⁶.

Taşınacak malların zıya veya hasara uğraması durumunda, zararın tazmini için taşıyana karşı açılacak her türlü davada, bu davanın sözleşmeye dayanıp dayanmadığının bir önemi olmaksızın, taşıyanın sorumluluğunu sınırlayan hükümlerin geçerli olduğu kabul edilmiştir (m. 3/5 ve m.3/6). Fakat "zarar taşıyanın kasten ya da pervasızca bir davranışı⁶⁷ ile, ya da her halde bir zarar doğacağı bilinciyle yapacağı bir hareket veya gösterdiği bir ihmalden doğmuşsa, sorumluluğa ilişkin sınırlar uygulanmayacaktır" (m. 4/5-e).

Visby Kuralları, Lahey Kuralları'na taraf tüm devletlerce de onaylanmamıştır. Buprotokol, yürürlüğe girebilmesi için bu kurallara taraf olan ülke sayısına ancak 1977 yılında ulaşarak yürürlüğe girmiştir⁶⁸. Visby Kuralları ile yapılan değişiklikler de, Lahey Kuralları'na yönelik eleştirileri giderememiştir⁶⁹.

1.2.3. Lahey/Visby Kuralları'nda Değişiklik Yapılmasına İlişkin 1979 Tarihli SDR Protokolü⁷⁰

Visby Protokolünün m. 4/5-a ve m. 4/5-d'de, taşıyanın zıya veya hasardan ötürü sorumluluğunun üst sınırının belirlenmesinde kullanılan hesap birimi, koli veya

⁶⁵Açikel, "Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması" s.106-107; Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na Etkisi*, s.12.

⁶⁶Ergon Çetingil, "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu*, Ankara 1984, s. 146; Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s. 128; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.13.

⁶⁷Muharrem Gençtürk, "Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR'yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi", *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* C. XVI, Y. 2012, S. 4, s.118-119; Cüneyt Uysal, "Uluslararası Multimodal Taşımalarda Yükle İlgililerin Pervasızca Davranış Kusuru", *Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi*, S.2015-1, 2015, s.92.

⁶⁸Faria, "Uniform Law for International Transport at UNCITRAL" s.294.

⁶⁹Kender ve Çetingil ve Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku: Temel Bilgiler, C. I*, s. 182.

⁷⁰ Lahey/Visby Kuralları'nın Değiştirilmesine İlişkin 1979 SDR Protokolü metni için bkz. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/sdrprotocol1979.html>, 22.4.2019

ünite başına 1000 Poincaré Frankı⁷¹ veya zarara uğramış malların kilogram başına 30 Frank karşılığı bir miktar olarak belirlenmiştir. Bu sınırlamalardan hangisi lehine ise taşıtan, onu seçebilir. 21.12.1979 tarihli Ek Protokol ile anılan hesap birimi değiştirilmiş ve Özel Çekme Hakkı-ÖÇH (*Special Drawing Right-SDR*) hesap birimi olarak kabul edilmiştir⁷².

1.2.4. Hamburg Kuralları

Lahey Kuralları ile Lahey/Visby Kuralları, uygulamada oluşan sorunları çözememiş ve deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin yeterli çözümler sunamamıştır. Taşıma şirketlerinin merkezlerinin gelişmiş ülkelerde olması, Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nın taşıyanlar lehine hükümler içermesi ve aynı zamanda gelişmekte olan ülkelere mensup taşıtanlar aleyhine hükümler barındırması eleştirilmekteydi⁷³. Bu nedenle, taşıma sözleşmesinin tarafları arasındaki dengenin yeniden kurulması için, uluslararası kuruluşların katkılarıyla Hamburg Kuralları⁷⁴ oluşturulmaya başlanmıştır⁷⁵.

İlk olarak Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (*United Nations Conference on Trade and Development/UNCTAD*), 1969 yılında Hamburg Kuralları'na ilişkin çalışmalara başlamış ve daha sonra bu çalışmayı Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu'na (*UNCITRAL*) devretmiştir⁷⁶. Bu çalışmalar sonucu, önceki sözleşmeleri tadil eden taslak, Birleşmiş Milletler tarafından Hamburg'da düzenlenen konferansa sunulmuş ve 31 Mart 1978 tarihinde imzaya açılmıştır⁷⁷. Hamburg Kuralları⁷⁸ m. 30/1 hükmüne göre, "Bu Konvansiyon onay,

⁷¹Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s.8, dpn 35, Poincaré Frankı(900/1000 ayarında 65,5 gram altının değerine eşit Frank) kabul edilmiştir.

⁷² Kerim Atamer ve Cüneyt Süzel, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları*, C.1, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2013, s. 124, Anılan Ek Protokol 14.2.1984'te yürürlüğe girmiştir; Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na Etkisi*, s.14-15.

⁷³Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 5. vd; Ateş, s. 15.

⁷⁴ Hamburg Kuralları metni için bkz. https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/hamburg_rules_e.pdf, 22.4.2019

⁷⁵Theodora Nikaki and Barış Soyer, "A New International Regime For Carriage of goods By Sea: Contemporary, Certain, Inclusive and Efficient, or Just Another One For The Shelves?", *Berkeley Journal of International Law*, 303 (2012), s.304.

⁷⁶Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 117 ; Faria, "Uniform Law for International Transport at UNCITRAL", s.298; Çelik,Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.14.

⁷⁷Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 5-6; Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 117; Payne and Ivamy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, s. 105; Erdoğan Göger, "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler", *Batider*, C. IX, S. 3, 1980, s. 601 vd.

⁷⁸Hamburg Kurallarına taraf ülkelerin listesi için bkz. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D 3&chapter=11&lang=en, (22.4.2019).

kabul, tasvip veya katılma belgelerinden yirmincisinin tevdi edildiği tarihten itibaren bir yıllık sürenin dolmasını izleyen ayın ilk günü yürürlüğe girer”. Sözleşme’nin yürürlüğe girmesi için sadece 20 devletin taraf olmasının aranması yetersiz bulunmuştur⁷⁹. Ancak Hamburg Kuralları, gelişmiş denizci devletler tarafından onaylanmamış⁸⁰ ve onaylayan devletler bakımından 1 Kasım 1992 tarihinde yürürlüğe girmiş bulunmaktadır⁸¹. ABD dahil olmak üzere, gelişmiş devletlerden hiçbiri ve Türkiye, Hamburg Kuralları’na taraf olmamıştır⁸².

Dünyada deniz ticaretinde güçlü olan ülkelerin taraf olmaması nedeniyle, Hamburg Kuralları yeterince uygulama alanı bulamamıştır. Hamburg Kuralları’nın taşıyanın sorumluluğunu artırdığını, bu durumun ise navlun ücretlerini yükseltebileceği görüşü, gemi malikleri ve onların sigortacıları tarafından ileri sürülmüştür⁸³.

Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları, yalnızca sadece konşimentolu taşımalara uygulanırken, Hamburg Kuralları, deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmelerinin tümüne uygulanmaktadır⁸⁴. Fakat, charter sözleşmeleri, Hamburg Kuralları’nın uygulama alanı kapsamına alınmamıştır (m. 2/3). Charter sözleşmeleri hariç olmak üzere, taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu, limandan limana (*port to port*) şeklinde düzenlenmiştir (m. 4/1). Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları’ndan farklı olarak Hamburg Kuralları’nda, gecikme zararlarının da sorumluluk kapsamına alınmıştır (m. 5/2). Hamburg Kuralları, Lahey Kuralları’nda taşıyan lehine belirlenen 17 sorumsuzluk halinin çoğunu terk ederek, taşıyana 3 def’i imkanı tanımıştır⁸⁵.

Hamburg Kuralları’nda taşıyanın sorumluluğu, Lahey/Visby Kuralları’nda olduğu gibi, kusur sorumluluğudur. Hamburg Kuralları’nda yer alan en önemli değişikliklerden biri de, Lahey Kuralları m. 4/2’de sayılan “istisnai haller”

⁷⁹Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 49.

⁸⁰Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 49; Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 117. Sözleşmeyi onaylayan 34 devletin 18’i dünya deniz ticaretinin çok küçük bir kısmında söz sahibi ülkelerdir.

⁸¹Hamburg Kuralları’nın 1 Kasım 1992 tarihinde yürürlüğe girmesine ilişkin bkz. (Çevrimiçi) https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-3&chapter=11&lang=en, (22.4.2019)

⁸²Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 7.

⁸³Barış Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, Yetkin Yayınları, Ankara 2013, s. 34; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 10.

⁸⁴Payne and Ivamy, *Payne and Ivamy’s Carriage of Goods by Sea*, s. 68; Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun Türk Hukuku’na Etkisi*, s. 15

⁸⁵Mandelbaum, “Creating Uniform Worldwide Liability Standards for Sea Carriage” s. 482.

hükümlerinden yalnızca denizde “can ve eşya kurtarma hali”nin yer almasıdır (m. 5/6). Bu şekilde, taşıyanın, sevk ve idare kusurundan sorumsuzluğu kaldırılmıştır⁸⁶. Bunun anlamı, yangın zararlarında, ispat yükünün yer değiştirmesidir. Taşıyanın kendisinin, adamlarının veya gemi adamlarının yangına neden olduğunun, eşya ile ilgililer tarafından ispat edilmesi halinde taşıyan sorumlu tutulmuştur (m. 5/4). Taşıyanın konşimentodan doğan yazılı beyan sorumluluğu açısından, Lahey/Visby Protokolü ile gelinmiş olan konum korunmuştur. Hamburg Kuralları’nda fiili taşıyan terimi getirilmiş ve akdi taşıyanla fiili taşıyanın müteselsilen sorumlu olduğuhüküm altına alınmıştır⁸⁷. Sorumluluğu sınırlayan meblağ açısından, özel çekme hakkı kavramı getirilmiş ve gecikme zararlarının kapsamı genişletilerek yükün maddi değer kaybı ile gecikmeye ilişkin her türlü zıya ve hasar artık bu kapsamda kabul edilmiştir⁸⁸. Özel çekme hakkı kavramı içinde, güverte yükü (m. 9) ve canlı hayvan (m. 1/c) eşya olarak kabul edilmiştir⁸⁹.

Hamburg Kuralları’nda dışarıdan belli olmayan gizli ayıplara ilişkin ihbar süresi, 15 gün olarak düzenlenmiştir. Hâlbuki Lahey/Visby Kuralları’nda bu süre, üç gün ile sınırlıdır (m. 19/2). Bununla birlikte, Hamburg Kuralları’nda eşya ile ilgililerin taşıyana karşı açacakları tazminat davalarında hak düşürücü süre, iki yıldır (m. 20/1). Lahey/Visby Kuralları’nda bu süre, bir yıldır⁹⁰.

1.2.5. Eşyanın Farklı Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Sözleşme(Cenevre Konvansiyonu)

Bir taşıma faaliyetinin tamamlanabilmesi için bazı hallerde, farklı tür araçlarla taşıma yapılması gerekebilir. Bu durumda, gönderen bakımından taşıma iki şekilde gerçekleştirilebilir. İlk ihtimalde, gönderen, taşımanın karada, havada veya denizde gerçekleştirilecek bölümlerini üstlenen taşıyanlar ile ayrı ayrı sözleşmeler yapar veya ikinci ihtimalde, taşımanın tümünü değişik tür araçlardan (gemi-uçak-tren gibi)

⁸⁶Çağa, “Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, s. 324 vd.

⁸⁷Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 39; Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 45; Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun Türk Hukuku’na Etkisi*, s. 16-17.

⁸⁸Fahiman Tekil, “Hamburg Kuralları ve Türk Deniz Taşıma Hukuku”, *Hukuk Araştırmaları*, C. 10, Sayı: 1-3, 1996, s. 420 vd; Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.17.

⁸⁹Payne and Ivamy, *Payne and Ivamy’s Carriage of Goods by Sea*, s. 68.

⁹⁰Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.15; Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, s. 28.

yararlanarak gerçekleştirmeyi üstlenen tek bir taşıyan ile sözleşme yapma yoluna gider⁹¹. Bu ikinci duruma, karma taşıma denilmektedir.

Rotterdam Kuralları, bir bölümü denizde olan uluslararası karma taşımaları düzenlemektedir. Uluslararası taşımalarda, konteyner ile taşımanın artması, taşıma araçlarının gelişmesi ve ülkeler arasındaki ekonomik ilişkilerin gelişmesi sonucunda farklı taşıma araçlarının kullanılması üzerine karma taşımalarla ilgili hukuki bir düzenleme yapılması ihtiyacı doğmuştur. UNCTAD tarafından hazırlanan sözleşme taslağı⁹², 24 Mayıs 1980’de “Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Sözleşme” (*Cenevre Sözleşmesi*) olarak kabul edilmiştir⁹³. Sözleşme’nin yürürlüğe girebilmesi için 30 devletin onayı gerekmektedir ve onaylama koşulu gerçekleşmediğinden Sözleşme yürürlüğe girmemiştir⁹⁴.

“Karma taşıma” kavramı yerine, “kombine taşıma”, “çoklu taşıma”, “multimodal taşıma” kavramları da kullanılmaktadır⁹⁵. Karma taşıma, bir ülkede bulunan eşyanın sevk yerinden, birden çok taşıma türünün birbiri ardına kullanılmasıyla, başka ülke sınırları içerisinde bulunan varış yerine, tek bir taşıma sözleşmesiyle taşınmasıdır⁹⁶. Bu tanıma bakılarak, karma taşımadan bahsedilebilmesi için eşyanın bir taşıma sözleşmesi kapsamında, en az iki ayrı tür araçla taşınmasının gerekli olduğu görülmektedir. Birden fazla taşıma türü kullanılmakla birlikte, her taşıma türü için ayrı ayrı taşıma sözleşmeleri yapılmışsa, bu halde karma taşıma sözleşmesi var olmayacaktır⁹⁷.

Bu Sözleşme uyarınca, değişik tür taşıtların peşpeşe kullanılması ve taşımaların uluslararası bir nitelik taşıması gerekmektedir. Deniz yoluyla yapılacak taşımanın mesafesi, taşımanın tamamındabile çok kısa olabilir. Deniz araçları haricinde diğer tür araçlarla taşıma; birbirini takip eden şekilde havayolu, karayolu,

⁹¹Sabih Arkan, “Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar”, *Prof. Dr. Jale Akipek’e Armağan, Selçuk Üniversitesi Yayını*, Yayın No:100,Konya 1991, s. 341.

⁹²Sabih Arkan, “24.5.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme”, *BATIDER*, C.XIV, S. 2, 1987,s. 28.

⁹³ Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyonu metni için bkz. https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2006-13%20PM/Ch_XI_E_1.pdf, 22.4.2019.

⁹⁴ Konvansiyonu şu ana kadar 11 devlet tarafından onaylamıştır. Onaylayan devletlerin listesi için bkz. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E-1&chapter=11&clang=en, 22.4.2019.

⁹⁵İpek Deniz, “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”, *Eşya Taşıma Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar*,(26-27 Ocak 1984), Ankara 1984, s. 175.

⁹⁶Burhan Öğütçü, “Kombine Taşımalar ve Kombine Taşıma Belgeleriyle İlgili Yeknesak Kurallar”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C.63, S. 4-5-6, 1989,s. 215.

⁹⁷Arkan, “Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar”, s. 341; Turkay Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s. 85.

demiryolu, ya da içsu taşıma araçlarının herhangi birinin ya da birbirini izleyen şekilde kullanılması şeklinde de yapılabilir.

Karma taşımalarda öngörülen sözleşme modelinde; tek belge, tek sözleşme, tek taşıyan esas kabul edilmiştir. Uluslararası karma taşımacılıktaki temel amaç, öncelikle taşımaya ilişkin sözleşme ve belgeleri en aza indirmek, birleştirmek ve bu şekilde tek bir belgeyle taşımanın tüm aşamalarını düzenlemektir. Bu belgelerin düzenlenmesi, bu belgelerden doğan hak ve yükümlülüklerin takibi, bütün bunların getirdiği zaman ve maliyet sonuçları; taşıma sektörünü tek belgeye dayanan bir sistem kurmaya itmiştir.

Diğer bir önemli amaç, tüm taşımanın tek bir sözleşme ile yapılmasıyla, uygulamadaki sorunlara çözüm bulunmasıdır. Diğer bir deyişle, zarara uğrayan kişi, eşyanın hasara uğraması, kaybolması veya gecikmesi nedeniyle oluşan zarar için, karma taşıma sözleşmesi gereği, yalnız taşıyanı sorumlutacaktır. Bu kişi, farklı türlerde yapılan taşımalarda taşımanın tamamını üstlenmekte ve taşıtan ile kendi nam ve hesabına sözleşme yapmaktadır. Taşıyan, taşımanın tamamını bizzat kendisi de yapsa veya başkalarına yaptırsa ve kendisi fiilen taşımanın hiçbir aşamasına katılmasa da, taşımanın tamamından sorumludur⁹⁸. Ayrıca karma taşıma; yükleyici, boşaltıcı ve alt taşıyan gibi kimselerin devre dışı bırakılmasını ve gönderen ile teslim alan kişiler bakımından kolaylık getirmesini hedeflemektedir⁹⁹.

1.2.6. Rotterdam Kuralları

1990'lı yıllarda yapılan uluslararası toplantılarda, mevcut Sözleşmelerin uluslararası deniz taşımacılığının ihtiyaçlarını karşılamadığını kabul edilmiştir¹⁰⁰. Lahey/Visby protokolünün kabul edilmesinden itibaren kırk yıl geçmiş ve uygulamadaki eksiklikleri gidermemiştir. Bu Protokol, modern ve ihtiyaca yönelik düzenlemeler içermemektedir. Önceki sözleşmeler, deniz ticareti için gerekli olan mevzuat birliğini sağlama konusunda başarısız olmuş ve bu alandaki ticari gelişmelere de ayak uyduramamıştır¹⁰¹.

⁹⁸Ralph De Wit, *Multimodal Transport Carrier Liability and Documentation*, Lloyd's of London Press Ltd., London 1995, s. 3.

⁹⁹Mehmet Zeki Akın, "Uluslararası Taşımacılıkta Multimodal Çalışmalar ve Sigorta Problemleri", *Eşya Taşıma Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar*, (26-27 Ocak 1984), Ankara 1984, s. 37.

¹⁰⁰Baughen, *Shipping Law*, s.151.

¹⁰¹Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, s. 3; Rhidian Thomas, "And Then There Were The Rotterdam Rules", *Journal of International Maritime Law*, Vol: 14, Issue: 3, 2008, s. 189.

UNCITRAL, devletlerin ve deniz ticareti sektöründe faaliyet gösteren aktörlerin ticari çıkarlarını dikkate alarak, modern ihtiyaçlara cevap vermek için çalışmalarını yürütmüştür. Bu nedenle, endüstri kuruluşlarının temsilcilerinden ve ticari gözlemcilerinden oluşan çalışma grupları da oluşturulmuştur. Bu çalışma gruplarında, ticari çıkarlar göz önüne alınarak uygulamadaki sorunlar ve çözümleri tartışılmıştır. Çalışma gruplarındaki gözlemcilerin çoğu, mevcut sözleşmelerin hükümlerinin güncellenmesi gerektiğini belirtmiştir. Modern taşımacılıkla birlikte uygulamada ortaya çıkan konteyner taşımacılığı, kapıdan kapıya taşıma sözleşmeleri¹⁰², elektronik taşıma senetleri¹⁰³ gibi konularda deniz yoluyla eşya taşınmasına ilişkin sözleşmelerin uluslararası yeknesaklık sağlamada yetersiz kaldığı Birleşmiş Milletler Genel Meclisi tarafından da belirtilmiştir¹⁰⁴.

UNCITRAL Çalışma Grubu tarafından hazırlanan sözleşme taslağı, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda "Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmesine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi"¹⁰⁵ olarak kabul edilmiştir¹⁰⁶. Sözleşme, Rotterdam'da (Hollanda) 23 Eylül 2009 tarihinde ve bu tarihten sonra Birleşmiş Milletler'in New York'ta bulunan genel merkezinde tüm Devletlerin imzasına açılmıştır (Rotterdam Kuralları m. 88/1)¹⁰⁷. Rotterdam Kuralları'nın imzalanmasından sonraki aşamada, Sözleşme'nin yürürlüğe girebilmesi için 20 ülke tarafından onaylanması gerekmektedir. Ülkemiz şu ana kadar Rotterdam Kuralları'na taraf olmamıştır.

Rotterdam Kuralları, denizde taşımacılık kurallarını yeniden tesis etmek için, deniz taşımacılığında yer alan aktörlerin uygulayabileceği birbirine yakın bir hukuki

¹⁰²Cüneyt Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2014, s.89-90.

¹⁰³Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.184-185.

¹⁰⁴Kathleen Goddard, "The Application of the Rotterdam Rules", *The Journal of International Maritime Law* 16, (2010), s. 210.

¹⁰⁵ Sözleşme 11 Aralık 2008 tarihinde Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilse de, imza seremonisi Hollanda'nın Rotterdam şehrinde 23 Eylül 2009 tarihinde yapılmıştır. Bu nedenle Sözleşme, Rotterdam Kuralları olarak anılmaktadır.

¹⁰⁶Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 230; David Moran Bovio, "Ocean Carriers Duty of Care to Cargo in Port: The Rotterdam Rules of 2009", *32(4) Fordham International Law Journal* 1162 (2009), s. 1163; Atamer, *Construction Problems*, s. 469.

¹⁰⁷ Rotterdam Kuralları metni için bkz. [http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20\(Turkce\).pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20(Turkce).pdf), 23.4.2019

rejim oluşturmak amacıyla hazırlanmıştır¹⁰⁸. Sözleşme'nin açılış klozları ve m.2'ye¹⁰⁹ göre, bu yeknesaklaştırma için gizli ya da açık bir uzlaşma gerekmektedir.

Rotterdam Kuralları, kısmî olsa da, deniz yolu ile yapılmış olan taşımalarla ilgili olan hukuki boşluğu doldurduğundan, diğer sözleşmelerden farklı olmuştur. Ancak, ülkeler arasında ticaretin artması, farklı taşıma türlerini içeren uluslararası taşımacılığa olan talebi de arttırmıştır¹¹⁰. Belirtmek gerekir ki, Rotterdam Kuralları, deniz yolunu içinde barındırmayan karma taşımaları, Sözleşme kapsamı dışında bırakmıştır¹¹¹. Sözleşme, taşıyan ve gönderenin sorumluluklarını Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'na benzer şekilde belirlese de, önceki sözleşmelerin aksine, taşıyanın sorumluluğu, kapıdan kapıya (*door to door*) şeklinedüzenlenmiştir¹¹². Öte yandan Sözleşme'de; elektronik taşıma kaydı, eşyanın teslimi, tasarruf edenin hakları, tahkim, miktar sözleşmesi gibi Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nda ele alınmayan konular düzenlenmiştir. Bununla birlikte, navlun ücreti, acenta ilişkileri ve sürastarya ücreti gibi konular düzenlenmemiş ve bu hususlar, ulusal hukuklara bırakılmıştır¹¹³.

Sözleşme, modern hükümler içermesine rağmen, taşıyan ve gönderenin sorumlulukları haricinde de, Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'nın temel unsurlarını içermektedir ve benzer düzenlemelere sahiptir. Sözleşme'nin en temel amacı, mevcut taşıma hukukuna dair kuralları güncellemektir¹¹⁴. Elbette, taşımayailişkin kuralların güncellenmesi, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'ndan daha geniş bir düzenlemeyi gerektirmektedir. Sözleşmelerin madde sayısına bakıldığında, Lahey ve Lahey/Visby Kuralları 16 madde, Hamburg Kuralları 34 madde, Rotterdam Kuralları ise 96 madde içermektedir. Rotterdam Kuralları'nda, madde sayısının önceki Sözleşmelere oranla artmış olduğu dikkate alınır, taşıma

¹⁰⁸ Hakan Karan, "Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules", 42 *Journal of Maritime Law and Commerce* 441 (2011), s. 448.

¹⁰⁹ Rotterdam Kuralları m. 2: "Bu sözleşme'nin yorumlanmasında, sözleşme'nin milletlerarası niteliği, uygulanmasında yeknesaklığı sağlama ihtiyacı ve milletlerarası ticarete dürüstlük kurallarına uyulması gözetilecektir".

¹¹⁰ David Glass and Rawindaran Nair, "Towards Flexible Carriage Document? Reducing the Need for Modally Distinct Documents in International Goods Transport", 15 *Journal of International Maritime Law* (2009), s. 37.

¹¹¹ Karan, *Any Need for a New International Instrument*, s. 443.

¹¹² Bovio, "Ocean Carriers Duty of Care to Cargo in Port: The Rotterdam Rules of 2009", s. 1163; Ezgi Hepgülerler, *Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2011, s.52; Gülfer Kuyucu Meriç, "Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak Rotterdam Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumlu Tutulduğu Safha", *Deniz Hukuku ve Uygulama Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Deniz Hukuku Dergisi*, C. 1, S. 1, Legal Yayınevi, İstanbul, 2018, s.57-58; Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, s. 29.

¹¹³ Karan, *Any Need for a New International Instrument*, s. 444.

¹¹⁴ Sturley and Fujita and Van der Ziel, s. 2.

hukukuna geniş kapsamlı düzenlemeler getirmiş olduğunu ifade edilebilir¹¹⁵. Öte yandan, 18 bölüm ve 96 maddeden oluşması da, Sözleşme'nin uzun olduğu eleştirilerine yol açmıştır¹¹⁶.

Rotterdam Kuralları, önceki sözleşmelerin yetersiz kaldığı ve eksik bıraktığı modern ticaret uygulamalarındaki özel durumlara yer vermiştir. Bu şekilde, çağ dışı, günün şartlarına uymayan sözleşme rejimleri modernize edilmeye çalışılmıştır. Rotterdam Kuralları'ndan önceki rejimler, vinçten vince ve limandan limana taşımaları düzenlemiş olduklarından, günümüzde ortaya çıkan karma taşıma sözleşmelerine ilişkin ihtiyaçları karşılamaktan uzak kalmıştır. Elektronik ticaret ve malların taşınmasını kolaylaştıran elektronik belgelerin kullanılması, deniz yoluyla taşımacılıkta son gelişmelerden biridir. Elektronik ticaret konusundaki hüküm getirmeyen Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nın aksine, Hamburg Kuralları sadece elektronik yazı ve imzadan bahsetmiştir. Ticaretin genel olarak elektronik ticarete kayması nedeniyle, Rotterdam Kuralları'nda, elektronik ticaret ve elektronik taşıma belgelerine ilişkin güncel hükümler getirilmeye çalışılmıştır. Bu nedenle, Rotterdam Kuralları'nda, bu modern eğilime ayrı bir bölüm ayrılmış ve elektronik ticaret alanında işlevsel maddeler oluşturulmayacağıret gösterilmiştir. Sözleşmenin 3. bölümü, tarafların istemeleri halinde, elektronik taşıma kaydı kullanmalarına izin vererek, önemli bir yenilik getirmiştir. Fakat, bu hükümler bile uygulamada yer alan problemlerin yalnızca bir kısmına çare olabilmiştir¹¹⁷.

1.3 Türk Ticaret Kanunu'ndaki Düzenlemeler

29.06.1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (eski TTK) deniz ticaretine ilişkin hükümleri, Alman Ticaret Kanunu'ndan iktibas edilen 1929 tarihli Türk Deniz Ticaret Kanunu'nun ıslahıyla oluşturulmuştur¹¹⁸. Bu ıslah çalışmasındaki amaç, kaynak kanun olan Alman Ticaret Kanunu'nda Lahey Kuralları'nın etkisiyle 1937 yılında yapılan değişikliğe uyum sağlamaktır¹¹⁹. Bu şekilde, eski TTK'da yer

¹¹⁵Karan, *Any Need for a New International Instrument*, s. 443.

¹¹⁶Rhidian Thomas, *Carriage of Goods by Sea Under The Rotterdam Rules*, Informa Law from Routledge 2010, s. 292.

¹¹⁷Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, 8-9.

¹¹⁸Mertol Can, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. I, İmaj Yayınları, Ankara 2003, s. 7.

¹¹⁹Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 40.

alan deniz ticaretine ilişkin hükümlerin esas kaynağını, Lahey Kuralları ve Harter Kanunu oluşturmaktadır¹²⁰.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda¹²¹ (TTK) ise taşıyanın sorumluluğu, eski TTK'nın hükümlerinin, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'ndan alınan hükümlerle değiştirilmesi suretiyle düzenlenmiştir. Bu husus, TTK'nın gerekçesinde taşıyanın sorumluluğu ve haklarına ilişkin m. 1178 ile m. 1192 hükümlerine dair yer verilen genel açıklamalar kısmında açıkça vurgulanmıştır. Şöyle ki, "...Tasarıda, 6762 sayılı Kanun'un taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri, 1979 tarihli ÖÇH Protokolü ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesi esas alınarak ve bu Sözleşme ile tam bir uyum sağlanarak yeniden düzenlenmiştir. Bu hükümlerde mevcut eksiklikler ve yoruma açık hususlar ise, on yıllık bir emeğin ürünü olan ve daha modern ilişkileri hesaba katan 1978 tarihli Hamburg Kuralları'ndan alınmak suretiyle Tasarı tamamlanmıştır" ifadelerine yer verilmiştir. Kanun koyunun bu ifadelerinden TTK Tasarısı'nın hazırlandığı dönemde Rotterdam Kuralları'nın dikkate alınmadığı görülmektedir.

Ayrıca, TTK'da, eski TTK'nın sorumluluk rejiminin büyük ölçüde korunduğu ifade edilmiştir¹²².

TTK'da esas olarak iki tür sorumluluk hali düzenlenmiştir:

(a) Taşınmak üzere teslim alınmış yüke gösterilmesi gereken özen yükümlülüğünün gereği gibi ifa edilememesi halinde yükün zıya veya hasara uğramasından sorumluluk (TTK 1061 vd., 1112 vd.),

(b) Geminin sefer başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan zıya, hasar ve gecikmeden doğan sorumluluk (TTK 1019).

Öte yandan, TTK, sorumsuzluk hallerini, mutlak ve muhtemel olarak iki başlık halinde öngörümüştür. Taşıyanın sorumluluğu, kural olarak emredicidir, fakat emrediciliğin bazı istisnaları bulunmaktadır¹²³.

Bununla birlikte, TTK m. 1178'de taşıyanın eşyanın geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğu düzenlenerek ve TTK m.1191'de Hamburg Kuralları'ndan alınan fiili taşıyan kavramına yer verilerek önemli bazı değişiklikler de yapılmıştır.

¹²⁰Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 129.

¹²¹ 13.1.2011 tarihinde kabul edilen 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu 14.2.2011 tarih ve 27846 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış; 1.7.2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bundan sonra TTK olarak anılacaktır.

¹²²Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 9.

¹²³Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.19.

Eski TTK'da olduğu gibi TTK'da da, navlun sözleşmesinin hiç ifa edilmemesi veya eşya taşıyanın muhafazası altına girmeden önce meydana gelen ve taşıma borcunun kötü ifa edilmesine neden olan, borca aykırılık hallerine ilişkin sorumluluk halleri düzenlenmemiş olup, bu durumlarda 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu¹²⁴ m. 112 vd. hükümleri uygulama alanı bulacaktır¹²⁵.

1.4. Lahey Kuralları'nın Uygulanma Şartları

Lahey Kuralları'nın uygulanmasına dair m.10 hükmüne göre, bir taraf devlet ülkesinde düzenlenen her konşimentoya Lahey Kuralları uygulanacaktır. Ancak bu hükümde, bir taraf devlet ülkesinde düzenlenen konşimentoya hangi şartların varlığı halinde Lahey Kuralları'nın uygulanacağı belirtilmemiştir. Bununla birlikte, andlaşmanın uygulama alanının, iki farklı devletin limanları arasındaki taşımaya ilişkin konşimentolarla sınırlı olmadığı ifade edilmektedir¹²⁶. Lahey Kuralları, sadece konşimentolu taşımalara uygulanacaktır.

Lahey Kuralları'nın imza protokolüne ilişkin düzenlemesi, bu kuralların değiştirilerek iç hukuka alınmasına olanak sağlamaktadır. Kara Avrupası hukuk sistemine uymayan nitelikleri nedeniyle, bu hukuk sistemi içinde bulunan ülkelerin muhalafeti sonucu, kabul edilen imza protokolüne göre, anlaşmayı onaylayan devletler tarafından, bu kurallara kanun kuvveti verilebilir veya hükümlerine aykırı olmamak kaydıyla değiştirilerek iç hukuka alınabilir. Taraf devletler, andlaşmanın m.4/2 (c) ve (p) bentleri arasındaki hallerde, taşıyanın kusuru ile adamlarının bu maddenin (a) bendine¹²⁷ girmeyen kusurlarından dolayı, taşıyanın konşimento hamiline karşı sorumlu olacağına ilişkin düzenleme yapma hakkını saklı tutabilir.

Lahey Kuralları m.10, bu maddenin aynen veya değiştirilerek iç hukuka alınmasının zorunlu olup olmadığı noktasında açık değildir. Bu nedenle pek çok taraf devletin hukukunda, Lahey Kurallarını esas alan ulusal hukukun uygulanması

¹²⁴ 11.1.2011 tarihinde kabul edilen 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu 4.2.2011 tarih 27836 sayılı Resmî Gazete'de yayınlanmış; 1.7.2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹²⁵ Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.17-18.

¹²⁶ Payne and Ivamy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, s. 68; Tetley, *Marine Cargo Claims*, s. 5; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.13; Nihal Pamuk, *Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2011, s.17; Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na Etkisi*, s.24; Şener Çalapçıkay, "Uluslararası Deniz Taşımacılığı Sözleşmeleri ve Rotterdam Kuralları Kapsamında Taşıyanın Sorumluluğu", *Gümrük Dünyası*, S. 2011/2, 2011, s.37, 39.

¹²⁷ Teknik kusurdan dolayı öngörülen sorumsuzluk için bkz. İlknur Uluğ, "Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri", *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, cilt.6, S.1-2, 2003, s.4-5.

yönünde kanunlar ihtilafı kuralları bulunmaktadır. Bu nedenle,Lahey/Visby Kuralları ile m.10 değiştirilmiştir. Buna göre, konşimento bir taraf devlette düzenlenmişse veya yükleme limanı bir taraf devlet ülkesinde bulunuyorsa ya da konşimentoda Lahey/Visby Kurallarını veya bu kuralları geçerli olarak kabul eden bir devlet hukukunun uygulanacağı ifade edilmişse, iki farklı devlet limanı arasında eşya taşımaya ilişkin konşimento hakkında Lahey/Visby Kuralları uygulanacaktır. Visby Kuralları'na tüm taraf devletlerin taraf olmamıştır ve taraf devletlerin m.10'un değişik halini aynen iç hukuklarına alıp almayacakları belli değildir. Bu nedenle, Visby Kuralları ile öngörülen değişikliğin, kanunlar ihtilafı sorununu çözdüğü söylenemez¹²⁸.

Teknolojik gelişmelerle birlikte, konşimento veya benzeri senetlerin kullanımını giderek azaldığından, Lahey Kuralları'nın uygulama alanı da daralmaktadır.

1.5. Hamburg Kuralları'nın Uygulanma Şartları

Hamburg Kuralları, Lahey/Visby Kuralları'nda ortaya çıkan sorunları göz önüne alarak, charter sözleşmeleri hariç, Hamburg Kuralları m.2/1'de belirtilen hallerden birinin bulunması durumunda, bir konşimento veya diğer bir taşıma belgesi düzenlenip düzenlenmediğine bakılmaksızın iki devlet arasındaki eşya taşımaya dair bütün sözleşmelere uygulanacaktır. Hamburg Kuralları m.2'ye göre,

-Navlun sözleşmesinde öngörülen yükleme limanının veya boşaltma limanının bir akit devlette bulunması veya

-Navlun sözleşmesinde öngörülen boşaltma limanlarının birin fiilen boşaltma limanı olup da, akit devlette bulunması veyahut konşimento veya

-Konşimento veya navlun sözleşmesini ispat eden başka bir senedin bir akit devlette düzenlenmiş olması veya

-Konşimento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer senette, sözleşmenin Hamburg Kuralları'na veya bu kuralları iç hukuku haline getirmiş olan bir devletin kanunlarına tabi olacağına öngörülmesi halinde, iki ayrı devlet arasındaki taşımaya dair sözleşmeler ve taşıma faaliyetinde bulunanların taabiyetine bakılmaksızın bu kurallar uygulanacaktır¹²⁹. Bununla birlikte, bu Sözleşme'nin uygulama alanı, bir

¹²⁸Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.8,14.

¹²⁹ Safa Murat Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017, s.115-116; Çalapçıkay, "Uluslararası Deniz Taşımacılığı Sözleşmeleri ve Rotterdam Kuralları Kapsamında Taşıyanın Sorumluluğu", s.40.

konşimentonun değil, bir navlun sözleşmesinin düzenlenmiş olmasını esas almaktadır¹³⁰.

Hamburg Kuralları, Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları'ndan farklı olarak, sadece konşimentolu taşımalara değil, deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmelerinin tamamına uygulanmaktadır¹³¹. Ancak, bir navlun sözleşmesine dayanarak yükün, belirlenen bir sürede, birbiri ardına yapılacak yüklemeler halinde taşınmış olmasının kararlaştırılmış olması durumunda, Hamburg Kuralları'nın her ayrı yükleme için uygulanacağı belirtilmiştir¹³². Fakat, charter sözleşmeleri uygulama alanı dışında bırakılmıştır (m. 2/3). Hamburg Kuralları'na devletlerin çekince koyma hakları da yoktur (m.29).

1.5.1. Deniz Yoluyla Eşya Taşımaya Dair Sözleşme Bulunması

Hamburg Kuralları m.1/4'e göre, deniz yolu ile taşıma sözleşmesi, taşıyanın deniz yolu ile bir limandan diğerine navlun karşılığında eşya taşıma taahhüdünde bulunduğu her sözleşmeyi ifade eder. Hamburg Kuralları m.2/1 gereğince "andlaşma hükümleri iki devlet arasında deniz yoluyla eşya taşımaya ilişkin bütün sözleşmeler hakkında uygulanır." Konşimento kullanımının azalması nedeniyle, bir konşimento düzenlenip düzenlenmediğine bakılmaksızın Hamburg Kuralları, navlun sözleşmesinin esas alınmasını gerekli kılmıştır. Bu şekilde deniz taşımacılığının büyük bölümüne Hamburg Kuralları uygulanabilecektir. Deniz yoluyla taşımaya dair bir sözleşmenin; eşya taşımaya dair olması, taşıma taahhüdü ve navlun karşılığında taşımayı içermesi gerekmektedir.

Ayrıca Hamburg Kuralları m.1/2, Lahey Kurallarında yer almayan ve sözleşmenin tarafı olan "fiili taşıyan" kavramını getirmiştir. Fiili taşıyan, "...taşımayı kısmen veya tamamen gerçekleştiren" kişi olarak tanımlanmıştır¹³³.

1.5.2. Sözleşmenin Uluslararası Nitelikte Bulunması

Lahey Kuralları m.10, bir taraf devlette düzenlenen konşimentonun farklı devlet limanları arasında yapılacak taşımalara ilişkin olmasının gerekip gerekmediği hususunda açık hüküm içermediğinden, bu kuralların iç taşımalara da uygulanacağı

¹³⁰Wilson, *Carriage of Goods By Sea*, s.215.

¹³¹Payne and Ivamy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, s. 68; Pamuk, *Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*, s.17-18.

¹³²Karan, *Carrier's Liability*, p.143; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.117

¹³³ İbrahim Ağsakal, "Deniz Yolu İle Yapılan Taşımalarda Yükün Ziya ve Hasarı İle Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi", *Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, S. 2012/2, 2012, s.260; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.16-26, 39.

ileri sürülmüştür. Hamburg Kuralları'nda ise, andlaşmanın, sadece uluslararası nitelikteki sözleşmelere uygulanacağı açıkça hüküm altına alınmıştır. Hamburg Kuralları m.2/1'de, sözleşmenin uluslararası niteliği, taşımanın başladığı liman ile sona erdiği limanın iki farklı devlet ülkesinde bulunması şeklinde belirtilmiştir.

1.5.3.Sözleşmede Kararlaştırılan Yükleme veya Boşaltma Limanlarından Birinin Taraf Ülkelerden Birinde Bulunması

Sözleşme konusu taşımanın, iki ayrı devlet arasında olması yeterli olmayıp, navlun sözleşmesinde kararlaştırılan yükleme veya boşaltma limanlarından birinin yahut navlun sözleşmesinde öngörülenseçimlik boşaltma limanlarından biri olmak üzere, fiili boşaltma limanının taraf ülkelerden birinde bulunması şarttır (Hamburg Kuralları m.2/1-a,b,c.).

1.5.4. Konşimento veya Navlun Sözleşmesini İspat Eden Diğer Bir Belgenin Bir Taraf Devlet Ülkesinde Düzenlenmiş Olması

Hamburg Kuralları m.2/1-d uyarınca, iki ayrı devlet arasındaki taşımaya dair navlun sözleşmesinde kararlaştırılan yükleme veya boşaltma limanlarından birinin, bir taraf devlet ülkesinde bulunmasa da, eğer taşımaya ilişkin konşimento veya navlun sözleşmesini ispat eden bir diğer belgenin, sözleşmenin tarafı bir devlette düzenlenmesi halinde, bu sözleşme hakkında Hamburg Kuralları uygulanır¹³⁴.

1.5.5. Tarafların İradesi

Sözleşme hukukunda irade serbestisi ilkesi çerçevesinde, tarafların iradesi ile Hamburg Kuralları'nın uygulanabilmesi için, konşimento veya navlun sözleşmesini ispat eden bir diğer belgede, sözleşmeye Hamburg Kurallarının veya Hamburg Kurallarını iç hukukuna alarak kanun kuvveti veren bir devletin hukukunun uygulanacağı ifade edilmiş olmalıdır (Hamburg Kuralları m.2/1-e)¹³⁵.

1.6. Rotterdam Kuralları'nın Uygulanma Şartları

1.6.1. Uygulanma Şartlarına Genel Bakış

Rotterdam Kuralları, çarter sözleşmeleri hariç, Sözleşme hükümlerinin uygulanmasını, bir belge düzenlenmiş olma şartı koşmadan, eşya taşımaya ilişkin tüm

¹³⁴Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.51-53.

¹³⁵Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.54.

sözleşmelere uygulanmasını düzenlemiştir. Bu şekilde Rotterdam Kuralları, sözleşmeye dayalı bir sorumluluk sistemini öngörmüştür.

Rotterdam Kuralları'nın uluslararası deniz taşıma sözleşmelerine tatbik edilmesi için bazı unsurların bulunması gereklidir. Rotterdam Kuralları m.5, Kurallar'ın genel uygulama alanını belirtmektedir. Rotterdam Kuralları m.5'e göre¹³⁶, taşıma sözleşmesinin uluslararası nitelik kazanabilmesi için, taşıma sözleşmesine konu eşyanın teslim alındığı ve teslim edildiği devletlerin farklı olması ve aynı deniz taşımasında, yükleme limanı ile boşaltma limanlarının farklı devletlerde olması gerekmektedir. Rotterdam Kuralları, m.6'da özel istisnalar yer almakta ve son olarak m.7'de belirli kişilere yönelik uygulama düzenlenmektedir¹³⁷.

1.6.2. Rotterdam Kuralları'nın Yürürlüğe Girebilmesi İçin Gerekli Şartlar

Rotterdam Kuralları, 23 Eylül 2009 tarihinde Rotterdam'da (Hollanda) ve bu tarihten sonra Birleşmiş Milletler'in New York'ta bulunan genel merkezinde tüm Devletlerin imzasına açılmıştır ve aynı zamanda imzalayan Devletlerin onay, kabul veya tasdik etmesidir. Birleşmiş Milletler Genel Sekreter tarafından; onay, kabul, tasdik ve katılım belgeleri depo edilecektir¹³⁸.

Kurallar'ın taraf olan ve Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'na da taraf olan Devletler, bundan başkataraf olduğu Sözleşme veya protokolleri Belçika Hükümetine bildirmeli ve bu Kurallar'ın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren, bunların o Devlet açısından yürürlükten kalktığını bir bildirim ile ihbar etmelidir¹³⁹.

Rotterdam Kuralları, bu Kurallar'a taraf olan devletlerin çekince koymasına izin vermemektedir¹⁴⁰.

Yirminci üye devletin onay, kabul, tasdik veya katılım belgesinin depon edilmesinden itibaren bir yıl sonraki ilk ayın ilk günü, Kurallar yürürlüğe girecektir. Kurallar, yürürlüğe girmesinden sonra taraf olan her devlet için, o devletin

¹³⁶Rotterdam Kuralları m.5: "1. 6. Maddeye tabi olarak, işbu Konvansiyon, teslim alma yeri ve teslimat yerinin farklı Devletlerin sınırları içinde olduğu ve taşıma sözleşmesine göre, aşağıdaki yerlerden herhangi birinin bir Konvansiyona Taraf Devletin sınırları dahilinde yer alması durumunda, bir deniz taşımasının yükleme limanı ile aynı deniz taşımasının boşaltma limanının farklı Devletlerin sınırları dahilinde olduğu taşıma sözleşmeleri için geçerlidir: (a) Teslim alma yeri; (b) Yükleme limanı (c) Teslimat yeri veya (d) Boşaltma limanı".

¹³⁷Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.21.

¹³⁸Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.21, Rotterdam Kuralları m.88.

¹³⁹Rotterdam Kuralları m.89.

¹⁴⁰Rotterdam Kuralları m.90.

belgelerinin depo edilmesinden itibaren bir yıl geçtikten sonraki ilk ayın ilk günü yürürlüğe girecektir¹⁴¹.

Her taraf devlet, Rotterdam Kuralları'nı kendisi bakımından yürürlüğe girdiği tarihte veya yürürlüğe girdikten sonra yapılan taşıma sözleşmelerine uygulayacaktır.

1.6.3. Rotterdam Kuralları'nın Diğer Sözleşmelerle İlişkisi

Rotterdam Kuralları'nın temel amacını, uluslararası deniz ayağı bulunan her tür taşımacılığa uygulanacak olması oluşturmaktadır. Fakat taşımanın deniz ayağı dışındaki diğer aşamaları açısından, diğer Sözleşmelerle getirilen sorumluluk kurallarına dair bazı istisnalar düzenlenmiştir. Bu düzenlemeler; birim başına sorumluluk sınırlamasının belirlenmemesi, kilo başına olan sınırlamanın Rotterdam Kuralları'nda daha yüksek olması ve sorumluluk esasının daha sert olarak tespit edilmesi durumlarını kapsamaktadır¹⁴².

Rotterdam Kuralları'nın diğer sözleşmelerle çatışması sorunu, m.26'da ele alınmıştır. Söz konusu madde, bazı koşulların gerçekleşmesi durumunda deniz taşımasından önceki ve sonraki taşımalarda, Kurallar yerine çatışma halindeki sözleşmenin hükümlerine öncelikle uygulanacağını belirtmiştir. Fakat, bir sorun çıkması durumunda ise, Kuralların m.82 devreye girecektir.

Rotterdam Kuralları m.26 metni aşağıdaki gibidir:

“Madde 26. Deniz taşımasından önceki veya sonraki taşıma

Yüke gelen ziya veya hasar ya da teslimde gecikmeye sebep olan husus, taşıyanın sorumlu olduğu zaman dilimi içerisinde ve fakat gemiye yüklenmeden ya da gemiden boşaltıldıktan sonra gerçekleşmişse, aşağıdaki hallerde işbu konvansiyonun hükümlerinin bu ziya, hasar ya da gecikmeye sebep olan husus bakımından uygulanması yerine ilgili diğer konvansiyon hükümleri uygulanacaktır:

a) Ziya, hasar veya yükün teslimin gecikmesinin meydana geldiği deniz taşıması öncesi ya da sonrasındaki taşıma safhasının bağımsız diğer bir sözleşmeye tabi olması ve bu bağımsız taşıma sözleşmesi bakımından emredici özelliği bulunan diğer bir konvansiyonun geçerli olması halinde;

¹⁴¹Rotterdam Kuralları m.94.

¹⁴²Eric Rosaeg, “Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules”, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 15, Issue: 3, 2009, s. 238.

b) Taşıyanın sorumluluğu, sınırlı sorumluluk ve zamanaşımı hususlarında özel hüküm içermesi; ve

c) Söz konusu taşıma safhasına uygulanacak olan konvansiyon uyarınca hükümlerin sözleşme ile yükletenin aleyhine tadil edilemeyeceği hallerde”.

Uluslararası sözleşmelerin birbiriyle çatışma halinde olması sorunu, hukuki açıdan iki farklı yaklaşımla çözülmektedir. İlk yaklaşımolan “yeknesak sistem” (*uniform system*) gereğince, zıya veya hasarınoluştugu taşıma safhasına bakılmaksızın, tüm taşıma faaliyetine tek bir sorumluluk sistemi uygulanacaktır¹⁴³. İkinci yaklaşım olan “ağ sistemi” (*network system*) gereğince, CMR ve CIM-COTIF gibi unimodal denilen uluslararası tek biçimli taşıma sözleşmelerinin hükümleri veya taşımanın zıya veya hasarın ortaya çıktığı yer hukuklarından biri uygulanabilmektedir¹⁴⁴.

Sorumluluk sistemi,m.26’datanımlanmıştır. UNCITRAL Çalışma Grubu, ağ sisteminin ve yeknesak sistemin olumlu yönlerine ilişkin uzun süren tartışmalardan sonra sınırlı bir ağ sistemini benimsemiştir¹⁴⁵.

Rotterdam Kuralları m. 26,esasinda deniz ayağı dışındaki taşımalar sırasındazararın oluşmasıdurumunda uygulaması zorunlu tutulan unimodal bir sözleşmenin belirli hükümlerini, taşımanın o ayağı bakımından atıf yoluyla ithal edilmiş sayılmasını ve Rotterdam Kuralları hükümlerine göre öncelik kazanmasını sağlamaktadır. Kurallar’da öngörülen sorumluluk rejimi,zararın taşımanın hangi aşamasındaoluştugu belli olmayandurumlarda uygulanacaktır¹⁴⁶.

Taşıyan ile yükleten arasındayüklemeden önceki veya boşaltmadan sonraki aşamaya ilişkin ayrı bir sözleşme bulunduğu takdirde, zararın yüklemeden önceki veyaboşaltmadan sonraki safhadaoluştugu kanıtlanırsa o sözleşmeye, CMR’de getirilen sorumluluk rejimi uygulanır. Fakat, taşımanın deniz ayağına Rotterdam Kuralları maddeleritatbik edilmeye devam edecektir¹⁴⁷.Örneğin, aynı ülke içindeki kara taşımalarını takiben uluslararası deniztaşımıyla sonuçlanan bir karma taşımada, taşıyan, denizdeeşya taşıma sözleşmesini karataşımaları aşamasında da tatbik edilecek

¹⁴³Serap Amasya, “1992 Tarihli Çok Türü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları Üzerinde Bir İnceleme”, *Prof.Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı*, İstanbul, Çizgi Basım Yayın, 2007, s. 261-277

¹⁴⁴Christopher Hancock QC, “Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods”, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 14, Issue: 6, 2008, s. 488.

¹⁴⁵Hancock , “Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods”, s. 490.

¹⁴⁶Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıyan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.23.

¹⁴⁷Hancock, “Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods”, s. 490

şekilde genişletmediği sürece, kara taşıması aşaması, herhangi bir uluslararası sözleşme kapsamına girmeyecektir. Bu durumda taşıma, ulusal sınırlar içindeki karataşımını izleyen, uluslararası deniz taşımasını kapsayan iki ayrı sözleşmeden meydana gelmektedir. Fakat, taşıyan, bütün taşıma safhalarının tek bir sözleşme ile gerçekleşeceğini vaat ederse, kara taşımasına tatbik edilecek sorumluluk rejimi değişecekve RotterdamKuralları uygulama alanı bulacaktır. Bunun yanındataşıyan, deniz taşımasını tercih etmeyip, yükü karayoluyla taşınması durumunda ise CMR hükümleri uygulanacaktır¹⁴⁸. Aslında bu çeşitlilikler, Kurallar'daki esas ilkelerden olan kapıdan kapıya taşıma ilkesinin olumsuzluklarını açığa çıkarmaktadır. Bunun ötesinde, anılan hüküm anlaşılması zor olduğundan dolayı eleştirilmektedir. Zira, Rotterdam Kuralları'nın uygulama sahası, çok biçimli (multimodal) taşımalardan daha çok, deniz artı(*maritime plus*) taşımalardır¹⁴⁹. Bundan dolayı, Kurallar'ın sorumluluk rejiminin yeknesak şekilde uygulanmasında kaygılara neden olmuştur. Hatta, diğer uluslararası sözleşmelerde özel risklerin sorumluluğunun sınırladığı durumlar dışında, daha sıkı sorumluluk rejimleri düzenlenmiştir. Öte yandan, bazı sorumsuzluk durumları dışında Rotterdam Kuralları, temel olarak, kusurdayanmaktadır¹⁵⁰. Bu nedenle, m. 26'ya ilişkin ispat yükü önem arz etmektedir.

Rotterdam Kuralları'nda taşıyan, zararın sebebini ispat yükünü üstlense de, m.26'ya dayanan talep sahibi, söz konusu şartların meydana geldiğini kendisi ispat etmelidir.

İspat yükü yanında, sorumluluğun sınırlandırılması sorununu da dikkate almak gerekmektedir. Rotterdam Kuralları'nda deniz ticaretinde sorumluluk sınırlaması hesabı, m.59'da düzenlenmiştir. Bu maddede genel sorumluluk sınırı, 3 Özel Çekme Hakkı (ÖÇH)/kg veya 875 ÖÇH/birim olasılıklarından yüksek olan şekilde belirlenmektedir. Diğer taraftan CMR'de bu sınır, 8,33 ÖÇH/kg olarak tayin edilirken COTIF-CIM ve Varşova/Montreal rejimleri uyarınca 17 ÖÇH/kg olarak saptanmaktadır¹⁵¹. Bu nedenle m.26 ve m.82 uyarınca Rotterdam Kuralları'ndan daha

¹⁴⁸Malcom Clarke, "A Conflict of Conventions: The UNCITRAL/CMI Draft Transport Instrument on your Doorstep", *Journal of International Maritime Law*, Vol. 9, Issue:1, 2003, s. 29 vd.

¹⁴⁹Krijn Haak and Marian Hoeks, "The Arrangements of Intermodal Transport in the Field of Conflicting Conventions", *Journal of International Maritime Law*, Vol. 10, Issue: 5, 2004, s. 426.

¹⁵⁰Rotterdam Kuralları m.17/1 ve 17/2.

¹⁵¹Krijn Haak and Marian Hoeks, "Conflict of Conventions: The UNCITRAL/CMI Draft Instrument and the CMR on the Subject of Intermodal Contracts", *TranspR*, Vol. 3, 2005, s. 90.

çok, yürürlükteki diğer sözleşmelerin uygulanacağı durumlarda bu sayılar, sorumluluk sınırını oluşturmaktadır¹⁵².

Kurallar m.26'da düzenlenen ağ sisteminin iki önemli sınırı bulunmaktadır. İlk olarak taraflar, anlaşmalarıyla emredici hükümleri olan uluslararası bir sözleşmeye üstünlük tanıyabilmektedir. Diğer yandan, emredici nitelikteki milli kanunlar, m.26 kapsamına girmemekte olup, sadece uluslararası sözleşmelerin anılan hükmün kapsamında olduğu değerlendirilmektedir. Bununla birlikte, ilgili uluslararası sözleşmenin sorumluluğa ilişkin hükümlerinin emredici olması zorunludur. Bu husus, m.26 açısından gerçek anlamda önemli bir sınırlama oluşturmaktadır. Anılan maddedeki bu sınırlama, yeknesaklığı yaygınlaştırma amacını taşımaktadır¹⁵³. İkinci olarak, m.26, yalnızca taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğun sınırlandırılması ve zamanaşımına dair unimodal (çoklu taşıma) maddelerine uygulanmaktadır. Bununla birlikte, başka bir sözleşmenin uygulanabilmesi için ziya, hasar veya gecikmenin, o sözleşmenin uygulanacağı aşamada oluşması ve ziya, hasar veya gecikmenin yolculuğun deniz kısmından önce veya sonra ortaya çıkmış olması şartları aranmaktadır¹⁵⁴.

Yukarıda belirtilen bu iki sınırlama sebebiyle Kurallar gereğince belirlenen ağ sistemi, "sınırlı ağ sistemi" şeklinde tanımlanmaktadır¹⁵⁵. Sınırlı ağ sistemini düzenleyen m.26, diğer uluslararası sözleşmelerle çıkabilecek uyumsuzlukları engellemek amacıyla getirilmiştir. Fakat, taşımanın diğer aşamalarına ilişkin

¹⁵²Hancock, "Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods", s. 491.

¹⁵³Hancock, "Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods", s. 491; Süzel, s.90 dnp.344.

¹⁵⁴Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.93-94.

¹⁵⁵David Glass, "Meddling in the Multimodal Muddle? – A Network of Conflict in the UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea]", *LMCLQ*, 2006, s. 317 vd.

olarakdiğer sözleşmelerle Rotterdam Kuralları'nın çatışması halinde m.82¹⁵⁶ uygulamaları bulacaktır¹⁵⁷.

Genellikle devletler, taraf oldukları sözleşmelerdeki yükümlülüklerini tam olarak yerine getirmemektedir. Bununla birlikte, taraf oldukları sözleşmelerin diğer sözleşmelerle çatışması durumunda, devletler, bunlardan birini mülga etmeyip, sözleşmeleri gerektiği gibi yürürlüğe koymamakta ve bir sözleşmeden diğerine geçiş durumunda da gerekli düzenlemeleri yapmamaktadır. Sonuç olarak ihtilaflar, karmaşıklık ve boşlukların oluşması engellenememektedir. Önemle belirtmek gerekir ki, çok tedbirli davranan devletler dahi, bu durumun oluşmasının önüne geçememektedir. Örnek olarak Rotterdam Kuralları'na taraf olan bir devlet, taraf olduğu diğer yarışan sözleşmeyi mülga etmesi halinde, Rotterdam Kuralları uluslararası hukukta henüz yürürlüğe girmediği takdirde ihtilaflar oluşabilecektir. Diğer taraftan, kara yoluyla taşınan yükün, kara aracından hiç indirilmeden feribotla deniz yoluyla taşınması halinde veya iç su yollarında taşınan yükün hiç aktarılmaması halinde de çatışmalar ortaya çıkabilecektir¹⁵⁸.

Bu gerekçelerle UNCITRAL Sekreterliği, Sözleşme taslağının diğer sözleşmelerle ilişkisi üzerine çalışmalar yapmış ve yapılan tartışmalar sonunda mesele, m.26 ve m.82. düzenlemeleriyle sorun çözülmüştür¹⁵⁹.

¹⁵⁶Rotterdam Kuralları "Madde 82. Diğer Biçimlerle Yapılan Taşımalara İlişkin Uluslararası Konvansiyonlar

İşbu konvansiyon, yürürlüğe girmiş olduğu tarihte yürürlükte olan (ileride yapılacak olan tadilatlar dahil olmak üzere) taşıyanın yüke gelen zıya veya hasar sebebi ile sorumluluğuna ilişkin aşağıdaki uluslar arası konvansiyonların uygulanmasını etkilemez:

(a) Hükümleri uyarınca sözleşmenin her safhası için uygulanabilir olması şartıyla, yüklerin hava yolu ile taşınmasına ilişkin her türlü konvansiyon;

(b) Hükümleri uyarınca gemiye yüklenmiş olan bir kara taşıma aracı bakımından da uygulanabilir olması şartıyla, yüklerin kara yolu ile taşınmasına ilişkin her türlü konvansiyon;

(c) Hükümleri uyarınca demir yoluna ilave olarak denizde taşıma safhası bakımından da uygulanabilir olması şartıyla, yüklerin demir yolu ile taşınmasına ilişkin her türlü konvansiyon; veya

(d) Hükümleri uyarınca sözleşmenin aktarma olmadan iç sular ve deniz taşımacılığı bakımından ortak olarak uygulanabilir olması şartıyla, yüklerin iç sularında taşınmasına ilişkin her türlü konvansiyon".

¹⁵⁷ Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.94.

¹⁵⁸Rotterdam Kuralları m.5/1, taşıma sözleşmesine uygulanacağını belirtirken m.1/1 taşıma sözleşmesinin "sözleşmesinin deniz yolu ile taşımayı içermesi şart olmakla birlikte taşımanın mutlaka bir deniz ayağı bulunması gerektiği" olarak tanıtmıştır; deniz teriminin anlamına nehir gibi iç sular (inland waterway) girmemektedir. Deniz taşımasının öncesi veya sonrasında başka bir taşıma modu vasıtasıyla gerçekleşmişse Kurallar'ın uygulanmasını engelleyemez. Bkz. Hacı Kara, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, Legal Yayınevi, İstanbul 2014, s. 45; Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.27.

¹⁵⁹Hancock, "Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods", s. 492.

Rotterdam Kuralları m.82, taşıyanın sorumluluğu hükümlerinin yer aldığı diğer Sözleşmelerin uygulanmasını etkilememektedir¹⁶⁰.

Rotterdam Kuralları m.26, yükmeden önceki ve boşaltmadan sonraki aşamaya ilişkin rejimi düzenlemektedir. Buna göre kara, demir ve hava yolu ile taşıyan ile yükleten arasındaki bir sözleşmenin sorumluluk, sorumluluğun sınırlanması ve zamanaşımına ilişkin hükümleri, Kurallar'ın aynı hususlardaki hükümlerine göre üstün kabul edilmektedir. Ancak m.82, Kurallar'ın yürürlüğe girdiği tarihte yürürlükte bulunan sözleşmelerle ilişkisini düzenlemektedir¹⁶¹. Bu maddeye ilişkin iki sorundan bahsedilmektedir.

İlk olarak m.82'nin, Rotterdam Kuralları ile çatışma halindeki diğer sözleşmelerin tüm hükümlerine mi, yoksa yalnızca sorumluluk, sorumluluğun sınırlanması ve zamanaşımına ilişkin olan hükümlerine mi üstünlük tanınacağı sorunu ortaya çıkmıştır. Hükümün esas amacının diğer sözleşmeler ile arasındaki her türlü çatışmayı önlemek olduğu göz önüne alındığında, Rotterdam Kuralları ile ihtilaf halinde olan diğer sözleşmelerin tüm hükümleri söz konusu olacaktır. Hükümün lafzındaki sorumluluk, sorumluluğun sınırlanması ve zamanaşımı kavramları, sözleşmenin türüne ilişkindir¹⁶².

İkinci sorun ise, m.82'nin (b), (c) ve (d) bentleri açısından ortaya çıkmaktadır. Bu bentlerde yer alan şartlar nedeni ile maddede söz edilen sözleşme hükümlerinde, deniz taşımasından önceki ve sonrakikara yolu, demir yolu veya iç su taşımasından daha çok taşımanın yalnızca denizyayağı bakımından üstün tutulduğu anlaşılmaktadır. Fakat maddenin lafzından anlaşılan bu hususun, kanun koyucunun amacını yansıtmadığı ileri sürülmekte ve uygulamada mahkemelerin, maddenin lafzından ziyade kanun koyucunun amacını göz önüne alması beklenmektedir. Bu sorun, m.26 yoluyla hafifletilmekte fakat tamamen çözülememektedir.

Sonuç olarak, Varşova/Montreal, CMR, COTIF-CIM veya CMNI gibi aktarma faaliyetine uygulanabilecek ilgili sözleşmelerden birinin hükümleri ile Rotterdam Kuralları hükümleri arasında ihtilaf olması halinde, ilgili sözleşmelerin tüm hükümlerinin Rotterdam Kuralları hükümlerinden üstün olacağı belirtilmektedir¹⁶³.

¹⁶⁰Yvonne Baatz, Charles Debattista, Filippo Lorenzon, Andrew Serdy, Hilton Staniland and Michael Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Informa, London 2009, s. 257.

¹⁶¹Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.29.

¹⁶²Hancock, "Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods", s. 493

¹⁶³Hancock, "Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods", s. 493.

1.6.4. Deniz Yoluyla Eşya Taşımaya Dair Sözleşmenin Olması

1.6.4.1. Sözleşmenin Unsurları

Rotterdam Kuralları'nın uygulanabilmesi için öncelikle deniz yoluyla eşya taşımaya dair sözleşmenin bulunması gerekmektedir. Deniz yoluyla eşyanın taşınması faaliyeti, taşıyan ve taşıtan arasında yapılan taşıma sözleşmesi kapsamında yerine getirilir. Taşıma sözleşmesinde bir taraf, deniz yoluyla eşya taşımayı, diğer taraf ise taşıma karşılığında bir ücret ödemeyi vaat eder¹⁶⁴. Eşya taşıma sözleşmesi, kendine özgü unsurlarlabirlikte borçlar hukukunda düzenlenen sözleşmelerin temel özelliklerini içinde barındırdığından, bu sözleşme, iki taraflı ve karşılıklı olarak borçların ifa edilmesiyle sona eren bir sözleşmedir¹⁶⁵.

Rotterdam Kuralları'na göre taşıma sözleşmesinin tanımı, "...taşıyanın navlun sözleşmesi karşılığında bir yerden başka bir yere eşya taşımayı üstlendiği sözleşmedir" şeklinde yapılmıştır (m. 1/1). Bu tanıma göre, Rotterdam Kuralları'nın uygulanabilmesi için üç önemli unsur bulunmalıdır. İlk unsur, eşyanın bir yerden başka bir yere taşınmasına ilişkin taşıma sözleşmesinin varlığı gereklidir¹⁶⁶. Ayrıca aynı maddede, sözleşmenin deniz yoluyla taşımayı içermesi şartının yanında, deniz taşınmasına ek olarak, farklı tür araçlarla taşınmanın da mümkün olduğu ifade edilmiştir. İkinci unsur, taşıyan tarafından sözleşmenin navlun karşılığında yapılmasıdır¹⁶⁷. Üçüncü unsur ise, taşıma sözleşmesi, deniz yolu ile eşya taşımacılığına dair olmalıdır.

Taşıyan ve taşıtan, Rotterdam Kurallarında yasaklanmayan herhangi bir şartı, taşıma sözleşmesine eklemekte serbesttirler. Örneğin navlunun ödenmesi, teslim zamanı, starya, konteyner demurajı¹⁶⁸ ve sürestaryayailişkin koşulları taraflar belirleyebilirler. Bunlardan başka taraflar, "Caspiana" veya "Savaş Klozu" diye adlandırılan, taşıyana belli şartların gerçekleşmesi halinde yükü, varış limanından başka bir yerdeki limana boşaltma izni veren bir klozu da sözleşmeye ekleyebilirler¹⁶⁹.

¹⁶⁴Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi* s. 1; Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 2.

¹⁶⁵Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, s. 75.

¹⁶⁶Thomas, "And Then There Were The Rotterdam Rules", s.55.

¹⁶⁷Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*. 32.

¹⁶⁸ Doktrinde "demuraj" yerine "demoraj" ifadesi de kullanılmaktadır. Bkz. Didem Algantürk Light, "Konteyner Taşımacılığında Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar", *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 16(2), 2017, s.24.

¹⁶⁹Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.22.

1.6.4.2 Taşıma Taahhüdü

1.6.4.2.1. Taşıma Taahhüdüne İlişkin Genel Bilgiler

Rotterdam Kuralları m.5,sözleşmenin genel uygulama alanını belirtmekte ve Rotterdam Kuralları'nın, taşıma sözleşmelerine uygulanacağını hüküm altına almaktadır. Rotterdam Kuralları.11 ve taşıma sözleşmesinin şartları uyarınca, taşıyanın asli edim yükümlülüğü, sözleşmede belirlenen varma yerine kadar teslim aldığı eşyayı, eksiksiz ve hasarsız şekilde taşıması ve eşyayı gönderilene teslim etmesidir¹⁷⁰. Bu yükümlülük, taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğinin, istisna akdi olduğunayönelik görüşleriortaya çıkarmıştır. Fakat, bu noktada, doktrinde bir görüş birliği yoktur. Çünkü taşıma sözleşmesi, taşıyan ile taşıtan arasında yapılan ve üçüncü kişi pozisyonundaki gönderilen yararına bir sözleşmedir¹⁷¹. Ayrıca, kendisine ait bir eşyayı taşıması durumunda, taşıtan ile gönderilen sıfatları birleşecek ve gönderilen üçüncü kişi olmaktan çıkacaktır.

Taşıma faaliyetinin gerçekleşebilmesi için ilk olarak, geminin taşıyan tarafından kararlaştırılan yükleme tarihinde, yükleme yerinde hazır bulundurulması gerekmektedir. Bundan sonra, taşıtan, eşyayı yükleme limanına getirecek ve lüzumlu belgeler ile taşıyana teslim edecektir. Daha sonra eşya, gemiye yüklenir, istiflenir ve gemi yola çıkar. Eşya, yolculuksüresince taşıyanın denetim ve gözetimi altındadır ve varma limanına ulaşıldığında gemiden boşaltılır. Navlun sözleşmelerinde eşya, önceden kararlaştırılmış bir yere taşınabileceği gibi, varma noktasının gemi sefere çıktıktan sonra kararlaştırılabileceği de ifade edilmektedir¹⁷². Fakat,eşyanın taşınmasında,düzenli hat taşımacılığı açısından, geminin takip edeceği rota bellidir. Bunun yanında, navlun, geminin varma limanına kadar yapacağı yolculuk dikkate alınarak öncedenbelirlenmektedir. Bu sebeple, charter sözleşmeleri açısından,bu görüş geçerli olsa bile, düzenli hat taşımacılığında anılan görüşün kabulü olanaklı değildir.

Taşıma sözleşmesi ile ilgili olarak belge ve evrak düzenlenmemesi halinde bile, Rotterdam Kuralları uygulanabilir¹⁷³.

¹⁷⁰Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 1; Bülent Sözer, *Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1975, s. 22.

¹⁷¹Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 20, 32; Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*,s. 12; Sözer, *Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu*, s. 22.

¹⁷²Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.23 atfla Sami Akıncı, *Deniz Hukukunda Navlun Mukaveleleri*, Sermet Matbaası, İstanbul 1968, s.153.

¹⁷³Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 231; Goddard, "The Application of the Rotterdam Rules", s. 213.

Öte yandan, elektronik taşıma kayıtları, devredilebilir ve devredilemez taşıma senetleri de dahil olmak üzere, tüm senet çeşitleri, Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına dahil edilmiştir. Bununla birlikte Rotterdam Kuralları uyarınca taşıyan ve taşıtanın talebi ile, elektronik taşıma kaydı kullanılabilir ve klasik taşıma kaydında bulunması gereken hususlar, elektronik taşıma kaydında yer alabilecektir(m.8/a)¹⁷⁴.

Rotterdam Kuralları m. 6 hükmü ile çarterpartiler, Kurallar'ın uygulama alanı dışında kalmıştır. Deniz yoluyla taşıma faaliyeti, genel olarak, tarifeli olmayan seferler (*tramp*) ve tarifeli seferler (*liner*) olarak ikiye ayrılmaktadır¹⁷⁵. UNCITRAL, Rotterdam Kuralları'nın hazırlanması aşamasında, çarterparti ve çarterparti benzeri sözleşmelerin de düzenli hat taşımacılığında kullanıldığı¹⁷⁶ hususunu göz ardı etmemiştir. Buna rağmen, Rotterdam Kuralları m.6/1(a)-(b)'ye göre, düzenli hat taşımacılığı kapsamında bile olsa, çarterparti ve çarterparti benzeri¹⁷⁷ bir sözleşme düzenlenmiş ise, Rotterdam Kuralları uygulanamayacaktır.

Kural olarak Rotterdam Kuralları, düzensiz hat taşımacılığına uygulanmamaktadır. Ancak, Rotterdam Kuralları m. 6/2 hükmü uyarınca, çarterparti ve benzeri bir sözleşme yapılmamışsa ve buna ek olarak taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmişse, Kurallar'ın düzensiz hat taşımacılığına da tatbik edilebileceği ifade edilmiştir.

Rotterdam Kuralları m. 7 hükmüne göre, m. 6'da uygulama alanının kapsamı dışına çıkarılan taşıma sözleşmelerinin (çarter sözleşmeleri), asıl olmayan taraflarına Kurallar'ın uygulanabileceği düzenlenmiştir. Bu madde kapsamında, gönderilen, tasarruf eden veya hamil; çarter sözleşmesinin asıl taraflarından biri değilse, Kurallar uygulanabilecektir¹⁷⁸.

1.6.4.2.2. Miktar Sözleşmeleri

Taşıma taahhüdünde önem arz etmesi nedeniyle “miktar sözleşmeleri”nden de (*volume contract*) bahsetmek gerekecektir. Miktar sözleşmesi, belirli özellikteki gemilerle eşya taşıma kapasitesini temin etmeyi taahhüt eden taşıyan ile sözleşme

¹⁷⁴Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 231; Goddard, “The Application of the Rotterdam Rules”, s. 215.

¹⁷⁵Harvey Williams, *Chartering Documents*, Lloyd's of London Press, London 1999, s. 10.

¹⁷⁶Demirkıran, *Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu*, s. 17; Selim Cığır, “Rotterdam Rules' Scope Of Application In The Context Of Multimodal Transport”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.5, S.2, 2015, s.174.

¹⁷⁷Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.24 (Çarterparti benzeri sözleşmeye örnek, slot ve space çarterleridir).

¹⁷⁸Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimpis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 21.

süresi boyunca yüklemeyi taahhüt ettiği belirli miktardaki eşya için gerekenlerin ve/veya kapasitenin kendisine sağlanmasını talep eden bir ithalatçı veya ihracatçısı arasında akdedilir. Rotterdam Kuralları m. 1/2 hükmüne göre, “miktar sözleşmesi, belirtilen miktarda yükün, kararlaştırılan süre içinde sevkiyatlar dizisi halinde taşınmasına ilişkin bir taşıma sözleşmesidir. Taşınacak eşyanın miktarının alt veya üst sınırları belirlenebileceği gibi miktar somut bir aralık şeklinde de belirlenebilir” şeklinde tanımlanmıştır. Miktar sözleşmelerinin önemi, emredici hükümler bakımından kendisini göstermektedir. Kural olarak, Rotterdam Kuralları kapsamındaki bir sözleşme, emredici hükümlere tabidir. Bununla birlikte, Rotterdam Kuralları m.80 hükmü uyarınca, taşıyan ve taşıtan arasındaki miktar sözleşmesinde, Rotterdam Kuralları’nın yüklediği hak ve borçlardan daha fazlası veya daha azı öngörülebilir. Miktar sözleşmesi, taşıyanın sorumluluktan muaf tutulduğu durumlar listesine sözleşme ile ek yapılmasına olanak tanıyan tek sözleşmedir¹⁷⁹.

Bir taşıma sözleşmesi; belirli bir tip ve miktardaki eşyanın, iki veya daha fazla seferde, fakat uzunca bir süre içerisinde, belirli limanlar arasında taşınmasına ilişkin hükümler içermesi halinde miktar sözleşmesi olarak nitelendirilebilir. Bu özellikler, miktar sözleşmesinin ilk bakışta ayırt edici özelliklerindedir¹⁸⁰. Eşyanın miktarı, sözleşmede net olarak kararlaştırılabildiği gibi, asgari ve azami miktarlar olarak da belirlenebilir. Bununla birlikte, hiç miktar belirlenmeden, sözleşme süresi boyunca taşıtanın ithal ve/veya ihraç edeceği eşya miktarı şeklinde bir miktar da kararlaştırılabilir. Görüldüğü üzere, miktar sözleşmesinin merkezinde gemi değil, eşya bulunmaktadır. Hatta, sözleşmede gemi ismen kararlaştırılmış bile olsa, bu gemi ile taşımaya imkân bulunamaması halinde, taşıyanın taşıma yükümlülüğü devam eder ve bir başka gemiyi taşıma için hazır tutması gerekmektedir¹⁸¹.

Miktar sözleşmesi, uzun süreli bir sözleşme olarak yapılmakta ve genellikle hammadde, yarı işlenmiş ürünler, yığın şeklinde taşınan emtialar ve homojen yükler için akdedilmektedir. Büyük kütleler halindeki eşyaların (çelik, kömür, maden, petrol, meyve, sebze, tahıl, gübre, şeker, tuz gibi), uzun bir zaman içinde, parça parça

¹⁷⁹Thomas, *Carriage of Goods by Sea Under The Rotterdam Rules*, s.160.

¹⁸⁰Ecehan Yeşilova Aras, “Rotterdam Kuralları’nın “Hacim Sözleşmelerine” İlişkin Hükmüyle (m. 80) Gelen Sözleşme Özgürlüğü: Yeni Bir Dönem Midir Yoksa Lahey Kuralları Öncesine Dönüş Müdür?”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, Prof. Dr. Füsün Sokullu-Akinci’ya Armağan, C. LXXI, S. 1, 2013, s.1436.

¹⁸¹Fehmi Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi*, Der Kitabevi, İstanbul 2000. (Çarter Sözleşmeleri), s.68; Yeşilova Aras, “Rotterdam Kuralları’nın “Hacim Sözleşmelerine” İlişkin Hükmü”, s. 1436.

taşınması isteniyorsa miktar sözleşmesi yapmak, taraflar için uygun bir çözüm yolu olabilir. Bu sözleşme ile, taşıtan alıcı veya satıcı, bölümler halinde taşınacak eşyanın istenilen zamanda taşınması için gereken gemi hacminden yararlanmakta, bu şekilde gecikmelerin yol açacağı zararlardan kurtulmakta ve navlun fiyatlarındaki muhtemel dalgalanmaların olumsuz sonuçlarından etkilenmemektedir¹⁸².Miktar sözleşmesi sayesinde taşıyan, bir taraftanyük bularak gemilerin işletilmesini garanti altına almakta ve düzenli bir navlun geliri elde etmekte, diğer taraftan ise, uzun süreli sözleşmeler sayesinde filosuna yeni gemiler ekleme imkânı bulmaktadır¹⁸³.

Rotterdam Kuralları'nda yer alan sözleşmenin konusu, uygulamada charterpartiler tarafından yerine getirilmekte olan miktar sözleşmelerinde olduğu gibi, belirli bir miktar eşyanın belirli bir zaman boyunca, birden fazla yüklemesuretiyle taşınmasıdır. Bunun yanında, uygulamadaki miktar sözleşmeleri, yolculuk charteri sözleşmesinin bir türü olarak kabul edilirken, Rotterdam Kuralları'ndaki "miktar (volume) sözleşmesi" bir taşıma sözleşmesidir. Daha önce belirttiğimiz gibi, charter sözleşmeleri Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı dışında tutulmuştur. Ancak miktar sözleşmesini, zaman charterinden ayıran husus, taşıyan tarafından taşınma taahhüdünün verilmiş olmasıdır¹⁸⁴.

Rotterdam Kuralları m.80, miktar sözleşmesiyle emredici sorumluluğunbelirlişartlarda ortadan kalkabileceğini düzenlemiştir. Rotterdam Kuralları m.80'in bütününe bakıldığında, emredici sorumluluk kuralından ayrılma olanağının, yalnızca esasa ilişkin hükümler için mümkün olduğu görülmektedir. Örneğin m.62, zamanaşımı ile ilgili olduğundan, diğer bir deyişle, usule ilişkin bir hüküm olması nedeniyle, emredici sorumluluğun kaldırılması mümkün olmayacaktır¹⁸⁵.

Rotterdam Kuralları'nın taraflarca uygulamasınısınırlandırılıp genişletilmesiolanağı, sınırsız değildir ve bazı maddeleraçısından böyle bir olanak bulunmamaktadır. Örneğin Rotterdam Kuralları m. 80/4 gereğince; "taşıyanın gemiyi denize ve yola elverişli halde bulundurma borcu (Rotterdam Kuralları m.14/(a)-(b));

¹⁸²Serap Amasya, "Rotterdam Kuralları'nda (2008) Miktar Sözleşmesi", *Legal Hukuk Dergisi*, S. 94, 2010, s. 3520.

¹⁸³Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, s. 70.

¹⁸⁴Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, s. 72; Amasya, "Rotterdam Kuralları'nda (2008) Miktar Sözleşmesi", s. 3518.

¹⁸⁵Yeşilova Aras, "Rotterdam Kuralları'nın "Hacim Sözleşmelerine" İlişkin Hükümü", s. 1436; Baatz, Debatista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 250.

taşıtanın bilgi, talimat ve belge sağlama borcu (Rotterdam Kuralları m. 29); tehlikeli eşyalara ilişkin hak ve borçlar (Rotterdam Kuralları m. 32) ve bunların yerine getirilmemesi sonucunda ortaya çıkan sorumluluk ile m.61'deki zarar verme kastı veya pervasızca davranış sebebiyle ortaya çıkan sorumluluğa ilişkin hususlarda sözleşme serbestisi uyarınca istisnai hükümler konulması mümkün olmayacaktır¹⁸⁶.

Miktar sözleşmesinde taraflar birbiriyle aynı orandan itelendirilebilecek pazarlık gücüne sahip olduğundan, bu sözleşme, taraflara sözleşme serbestisi tanınmasından dolayı, hem taşıyanın hem de taşıtanın gereksinimleri için pratik çözümler getirmektedir. Bu sözleşme ile, taraflara geniş bir hareket kabiliyeti sağlanmaktadır. Miktar sözleşmesi ile, her taşıma faaliyeti için tarafların ayrı ayrı müzakere yapmasına gerek bulunmamaktadır. Bununla birlikte taraflar, ilk taşıma işlemi sırasında ortaya çıkan sorunları daha sonra kararlaştıracakları düzeltmeler ile çözme imkânına sahip olduğundan, yükleme, taşıma ve boşaltma faaliyetlerinde ortaya çıkan sorun ve eksikliklerin giderilmesi de olanaklı hale gelmiştir¹⁸⁷. Deniz ticaretinin zamanla değişen ihtiyaçları ve teknolojik gelişmeler, kaçınılmaz olarak bu kavramı Rotterdam Kuralları'nın içeriğine dâhil etmiştir. Bunun yanında maddenin, Rotterdam Kuralları'nın en zayıf ve en yetersiz maddelerinden olduğu da belirtilmektedir¹⁸⁸. Hatta bu hükmün, deniz yoluyla eşya taşımacılığına yeknesaklık getirmeyi hedefleyen Rotterdam Kuralları'nın bu hedefiyle çeliştiği de ifade edilmektedir¹⁸⁹.

1.6.4.3. Eşya Taşıma Taahhüdü

1.6.4.3.1 Eşya Kavramı

Rotterdam Kuralları, uluslararası deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacağından, eşya kavramının tanımının yapılması ve kapsamının belirlenmesi önemlidir. Rotterdam Kuralları m.1/24'ü uyarınca "eşya; mal, ticari emtia ve taşıma sözleşmesi ile taşıyanın taşımayı üstlendiği her türlü şeydir ve taşıyan tarafından veya onun hesabına tedarik edilmeyen paket ve her türlü teçhizat ve konteyneri de içerir". Lahey/Visby Kuralları'nda canlı hayvanların taşınması, sözleşme kapsamı dışında bırakılmıştır ve canlı hayvanlar, yük olarak kabul edilmemektedir (m.1/c)¹⁹⁰.

¹⁸⁶Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.26.

¹⁸⁷Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 231; Amasya, "Rotterdam Kuralları'nda (2008) Miktar Sözleşmesi", s. 3520.

¹⁸⁸Thomas, *Carriage of Goods by Sea Under The Rotterdam Rules* s.80.

¹⁸⁹Yeşilova Aras, "Rotterdam Kuralları'nın "Hacim Sözleşmelerine" İlişkin Hükmü", s. 1430.

¹⁹⁰Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.141; Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, s.128-129.

Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi, Rotterdam Kuralları m.1/24'deki eşya tanımına, canlı hayvanlar ve güvertede taşınan eşyalar da dâhil edilmiştir.

1.6.4.3.2. Güvertede Taşınan Eşya

Deniz yoluyla yük taşımada, genellikle yükün ambarda taşınması kuralı geçerlidir¹⁹¹. Konteyner taşımacılığı kavramının oluşması ve konteynerlerin güvertede taşınması nedeniyle, güvertede taşınacak olan eşya ile ilgili sorumluluk hükümleri de farklılaşmıştır. Lahey Kuralları ile Lahey/Visby Kuralları'ndaki eşya tanımı içinde güvertede taşınan eşyalar bulunmadığından, doğal olarak güvertede taşınacak eşya ile ilgili herhangi bir düzenleme de yoktur¹⁹². Rotterdam Kuralları m.25 ile, güvertede taşınacak eşya konusunda epeyce karışık bir düzenleme yapılmıştır. Bu madde gereğince, sorumluluk açısından güvertede taşınması uygun görülen eşya ile güvertede taşınması uygun olmayan eşya ayrımı getirilmiştir. Hangi durumlarda eşyanın gemi güvertesinde taşınabileceği, bu maddede yer almıştır. Bu haller haricinde, eşyanın güvertede taşınması durumunda sözleşme ihlal olmuş olacaktır¹⁹³.

Rotterdam Kuralları m. 25/1(a)'da, yasa gereğince güvertede taşınması zorunlu olan eşya; Kurallar m. 25/1(b)'de eşyanın konteynerin içinde veya üzerinde veya güverte taşınmasına elverişli bir taşıtta taşınması ve güvertenin özel olarak bu konteyner veya taşıtları taşımaya tahsis edilmiş olması hali¹⁹⁴; Rotterdam Kuralları m. 25/1(c)'de ise taşıma sözleşmesi gereğince ya da ticari teamül gereği güvertede taşınması caiz olan eşya düzenlenmiştir¹⁹⁵.

Rotterdam Kuralları m. 25/2 uyarınca, "yüklerin m. 25/1(a) ve (c) bentlerine uygun olarak taşınması durumunda, güvertede taşınmaları sırasında maruz kalabilecekleri özel risklerin neden olduğu mal kaybı, hasarı veya mal teslimatı gecikmesinden sorumlu olmayacaktır". Özel rizikoların ne olduğu madde metninde yer almamaktadır¹⁹⁶. Fakat, bu özel rizikolar; eşyanın deniz suyuna, kötü hava

¹⁹¹ Demirkıran, *Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.67; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.80; Deniz, *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, s.96.

¹⁹² Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s. 67; Chandiramani, N. M., *Carriage of Goods by Sea and Multimodal Transport*, Saptarag Publication, Mumbai 1997, s. 76.

¹⁹³ Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 76.

¹⁹⁴ Konteyner Klotunun uygulama şartlarından biri de eşyanın konteyner, palet ve benzeri bir taşıma aracına konulmasıdır bkz. Açıknel, "Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması", s.112.

¹⁹⁵ Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.166.

¹⁹⁶ Thomas, *An Analysis of the Liability Regime*, s. 81.

koşullarına maruz kalması, güverteden denize düşmesi, yıldırım çarpması sonucu zarargörmesi örnek verilebilir. Zararın özel riziko nedeniyle meydana gelmiş olduğunu ispat yükü, taşıyana aittir¹⁹⁷.

Konteyner taşımacılığı, Lahey/Visby (m.4/5-c) ve Hamburg Kuralları'ndaki (m.6/2-b) hükümler güncellenerek, Rotterdam Kuralları ile (m.59/2) düzenlenen alanlardan bir diğeridir. Taşıyana konteynerlerin istifi hususunda bir esneklik sağlamak ve hareket alanı bırakmak, düzenlemenin temel amacıdır¹⁹⁸. Rotterdam Kuralları m. 25/1(b)'ye göre taşıyan, güvertede taşınan eşyanın zarar görmesi durumunda özel riziko savunması yapamayacaktır. Bu şekilde bir düzenlemenin yapılmanedeni, konteyner ve konteyner gemisinin barındırdığı riskin diğerlerine oranla daha az olması olarak ifade edilebilir¹⁹⁹. Bu halde taşıyan, yalnızca kendisinin ya da Kurallar m.18'de belirtilen kişilerin kusurunun bulunmadığını ispatlaması durumunda sorumluluktan kurtulabilecektir²⁰⁰.

Sözleşme hükümlerinde eşyanın güvertede taşınabileceğine dair bir madde yoksa taşıyan, elektronik taşıma kaydını veya devredilebilir taşıma senedini elinde bulunduran iyiniyetli üçüncü kişiye karşı, Rotterdam Kuralları m. 25/1(c) hükmünü, diğer bir deyişle, eşyanın güvertede taşınmasından dolayı sorumlu olmadığını ileri süremeyecektir (Rotterdam Kuralları m. 25/4). Bununla birlikte, eşyanın güvertede taşınabileceğine ilişkin kaydın sözleşmede açıkça yazıyor olması zorunlu değildir²⁰¹.

Eşyanın güvertede taşınması Rotterdam Kuralları m.25/1'e göre uygun olmasa da, taşıyanın eşyanın münhasıran güvertede taşınmasından kaynaklanan ziya, hasar veya gecikmeden dolayı kusursuz sorumluluğu söz konusu olacaktır²⁰². Taşıyan bu halde, Rotterdam Kuralları m. 17/2 ve 17/3'te kendisine tanınan sorumsuzluk hükümlerinden yararlanamayacaktır.

Rotterdam Kuralları m. 25/5 uyarınca, taraflar eşyanın ambarda taşınması noktasında anlaşmış olmalarına rağmen, eşya güvertede taşınmışsa, taşıyan,

¹⁹⁷Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s. 129; Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 76.

¹⁹⁸Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s. 71, 73.

¹⁹⁹Susan Hodges and David Glass, "Deck Cargo: Safely Stowed at Last or Still at Sea?", (Chapter 12) bkz. Thomas, R. (Ed.) *The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules*, Lloyd's List, London 2010, s. 261.

²⁰⁰Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.28; Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s. 73.

²⁰¹Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s. 129.

²⁰²Hodges and Glass, "Deck Cargo: Safely Stowed at Last or Still at Sea?", s. 258.

sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybedecektir Fakat zarar, eşyanın güvertede taşınmasından doğmamışsa, taşıyan yine sorumluluğunu sınırlama imkânına sahip olabilecektir²⁰³.

1.6.4.4. Taşımanın Kısmen ya da Tamamen Deniz Yoluyla Yapılması

Denizyolu ile eşya taşıma sözleşmelerini Rotterdam Kuralları düzenlemektedir. Fakat Kurallar'ın amacı, denizyolu yanında karma taşımalarailişkin de hüküm getirmektir. Bu nedenle Kurallar, yalnızca deniz yolu ile taşımayı öngören sözleşmelere değil; taşımanın bir kısmının başka taşıma türleri ile yapılacağı kararlaştırılan taşıma sözleşmelerine de uygulanmak üzere düzenlenmiştir²⁰⁴. Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanıkapsamında kalan taşıma sözleşmesi, m. 1/1'de şu şekilde tanımlanmıştır: "...Sözleşme deniz yoluyla eşya taşımayı konu almalıdır ancak deniz taşımaya ek olarak değişik tür araçlar ile taşıma da öngörülebilir".Bu maddeden açıkça anlaşılacağı üzere, Kurallar'ın uygulanması için, deniz yoluyla eşya taşımanın taahhüt edilmiş olması zorunludur. Bununla birlikte, kısmen de olsa denizyolu ile taşımanın öngörülmediği sözleşmeler,Kurallar'ın kapsamına girmeyecektir. Bunun ötesinde, Rotterdam Kuralları'nın uygulanması için diğer taşıma türlerinden herhangi birinin öngörülmüş olması zorunlu değildir²⁰⁵.

Rotterdam Kuralları'nda deniz yoluyla taşıma şartının bulunması, bu Kurallar'ın saf bir çoklu taşıma sözleşmesi özelliğine sahip olmasını önlemekte, bu nedenle "maritime plus" (*deniz artı*) adıyla tanımlanmasına yol açmaktadır²⁰⁶.

Rotterdam Kuralları'nın karma taşımaları düzenlemesi nedeniyle, diğer taşıma türleri ile de zorunlu bir bağlantı gündeme gelecektir. Zira Rotterdam Kuralları, yalnızca taşımanın deniz ayağına değil, taşıma farklı ortamlarda yapılmışsa, taşıma sözleşmesinin tüm evrelerine uygulanabilmektedir. Bu nedenle Rotterdam Kuralları, önceki deniz yoluyla taşıma Sözleşmeleri arasında bir uyumsuzluğa sebep olabilecektir²⁰⁷. Bu nedenle Rotterdam Kuralları, farklı ortamlarda gerçekleştirilen taşımalar için, m.26 ve m.82'de bulunan iki ayrı hüküm barındırmaktadır.

²⁰³Çelik, Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu s.29.

²⁰⁴Tomotaka Fujita, "The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications", 44 (3) *Texas International Law Journal* (2009), s. 350; Kara, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*,s.45

²⁰⁵Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, 41-43; Çiğner, "Rotterdam Rules' Scope Of Application In The Context Of Multimodal Transport",s.171-172.

²⁰⁶Atamer, *Construction Problems*, s. 469.

²⁰⁷Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 231.

Bu maddelerden ilki olan m.26, deniz yolu ile taşıma ayağının haricinde kalan evreler içinde oluşan eşya zararlarına ilişkindir. Bu madde, sınırlı ağ sorumluluğu (network responsibility) kuralını getirmiş ve CMR veya COTIF-CIM gibi diğer sözleşmelerle çıkabilecek uyuşmazlıkları büyük oranda engellemiştir. Bu hükme göre, eşyaya zarar veren olayın, taşıyanın sorumluluk süresi içinde ve fakat eşyanın gemiye yüklenmesinden önce veya gemiden boşaltılmasından sonra, meydana geldiği tespit edilebiliyorsa, m. 26'da yazılı diğer şartların da var olmasıyla diğer bir taşıma Sözleşmesi uygulama alanı bulacaktır. Buna ek olarak, ilgili ülkede iç deniz, kara ve tren yolu taşımasını içine alan ve yürürlükte olan bir uluslararası sözleşme yoksa, Rotterdam Kuralları, taşıma sürecinin bu safhalarını da kapsamına almaktadır²⁰⁸.

Diğer hüküm olan m.82 ise, başka ortamlarda yapılan taşımalara ait kurallar içermektedir. Bu madde, CMR, COTIF-CIM gibi sözleşmelerin deniz taşımacılığı ile ilgili bölümlerisaklı olmak üzere, diğer sözleşmelere taraf olan devlete koruma sağlamaktadır.

Hasarın nerede gerçekleştiğinin belli olduğu zararlarda, bu zarar, deniz ayağının dışındaki diğer ulaşım şekillerinde meydana gelmiş ise sınırlı ağ sorumluluğu rejimi uyarınca, taşımanın bu ayağına uygulanması zorunlu olan uluslararası sözleşmelerin hükümleri (*örneğin karayolu için CMR, havayolu için Varşova Sözleşmesi, demir yolu için COTIF-CIM, iç suyolları taşımaları için Budapeşte Sözleşmesi gibi*) uygulanacaktır. Rotterdam Kuralları m. 82,Kurallar'ın diğer uluslararası sözleşmelerin uygulanmasını engellemeyeceğini açıkça düzenlemektedir. Fakat bu durum, diğer ulaşım türlerine ilişkin sözleşmelerin uygulanma koşulları varsa geçerli olacaktır.

Karma taşımalarda, taşıma faaliyeti için deniz yolu ayağı taraflarca belirlenmiş olup da, sonra deniz yolu ayağının iptal edilmesi veya reddedilmesi durumunda, fiili olarak deniz taşıması yapılamayacaktır. Bu durumda, taşıma faaliyetine Rotterdam Kuralları'nın uygulanıp uygulanmayacağı noktasında herhangi bir hükümbulunmamaktadır. Fakat bir görüşe göre, bu görüşekatılmasak da, Rotterdam Kuralları'nın bu durumda da uygulanabileceği ileri sürülmektedir²⁰⁹.

²⁰⁸Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 231.

²⁰⁹Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*,s. 16.

1.6.4.5 Taşımanın Navlun (Ücret) Karşılığında Yapılması

Sözleşmenin asli unsurlarından biri, eşyanın ücret karşılığında deniz yoluyla bir yerden başka bir yere taşınmasının taahhüt edilmesidir. Rotterdam Kuralları m. 1/1'deki taşıma sözleşmesi tanımına bakıldığında, Kuralların uygulanabilmesi için taşıtan ile taşıyanın, taşıma karşılığında bir ücret ödenmesi hususunda anlaşmaları gerektiği anlaşılmaktadır. Diğer bir deyişle, navlun karşılığı taşımanın taahhüt edilmediği sözleşmeler Kurallar'ın uygulama alanı içine girmeyecektir²¹⁰.

Rotterdam Kuralları m.1/28'e göre, navlun, "taşıma sözleşmesi kapsamında, eşya taşınması için taşıyana ödenecek ücret anlamına gelir" şeklinde tanımlanmıştır²¹¹. Eşyanın cinsi, taşınacağı mesafe ve taşıma şekli, navlunun tespitinde esas alınmaktadır²¹². Kaldı ki, uygulamada navlunun kararlaştırılmaması nadir görülen bir durumdur. Çünkü, deniz yolu ile eşya taşımacılığı, kazanç sağlama amacına yönelik olduğundan, ücretsiz veya ivazsız bir taşıma faaliyeti hemen hemen mümkün değildir. Uygulamada kuru yük taşımalarında, çoğunlukla navlunun peşin ödeneceği veya geminin yükleme limanından ayrılmasından kısa bir süre sonra ödeneceği şeklindeki kayıt konşimentolara yazılmaktadır²¹³.

1.6.5. Rotterdam Kuralları'na Göre Sözleşmenin Tarafları ve Diğer İlgili Kişiler

1.6.5.1 Taşıyan (Carrier)

Gemi tahsis ederek veya etmeyerek, deniz yolu ile eşya taşımayı taahhüt eden kimse, taşıyan olarak adlandırılmaktadır. Taşıyan sıfatını kazanmak için, geminin maliki olmaya gerek yoktur. Taşıyan olma, mülkiyete sahip olma zorunluluğunun beraberinde getirmemektedir²¹⁴. Taşıyan; donatan veya başkasının

²¹⁰Okay, Deniz Ticareti II, s. 2.

²¹¹ Doktrinde navlun, navlun sözleşmesi gereğince yükleme limanında teslim alınan eşyanın kararlaştırılan boşaltma limanına kadar taşınması karşılığında ödenen ücret şeklinde tanımlanmıştır. Çelik, Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu s.31 atıfla Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 465; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 23-24

²¹² Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 215; Demirkıran, *Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu*, s. 123, Navlun tutarı konşimentolar üzerinde gösterilmemektedir. Bazı konşimentoların üzerinde yer alan, "navlun varma yerinde ödenecektir"; "navlun manifestoda belirtildiği gibidir" veya "navlun boşaltmada ödenecektir" gibi kayıtlar, navlunun belirlenmediği anlamına gelmez. Bu kayıtlar sadece navlunun ödeme yeri veya navlunu kimin ödeyeceğine ilişkindir.

²¹³Demirkıran, *Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu*, s. 124; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, s. 97; Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s. 32.

²¹⁴Bülent Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2013, s. 298; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.30-31.

gemisini deniz ticaretinde kullanan kimse (gemi işletme müteahhidi)²¹⁵ olabilir. Donatan ve taşıyanın farklı şahıslar olması halinde, uygulamada konşimentolara donatan ve gemi işletme müteahhidinin taşıyan sayılacağı kayıt altına alınmaktadır. “Taşıyanın kimliği” (*identity of carrier*) şartı, Anglo-Amerikan hukukunda ortaya çıkmış ve bu şart ile, yalnız donatan için geçerli olan sorumluluk sınırlamalarından, taşıyanı faydalandırma amacını taşımaktadır²¹⁶.

Rotterdam Kuralları m.1/5’e göre, taşıyan, taşıtan ile taşıma sözleşmesini yapan kişi şeklinde tanımlanmıştır. Taşıyan, fiziki olarak eşyaları bizzat kendisi taşımasa bile, taşıtan ile taşıma sözleşmesini yapan gemi sahibi ya da kiracısı, taşıyan kapsamında olduğundan, bu tanım, Hamburg Kuralları’nda getirilen düzenlemenin²¹⁷ devamı şeklinde olmuştur²¹⁸.

Taşıyan sıfatının kazanılması için taşıyanın, bu taşıma faaliyetini bir ticari işletme faaliyeti içinde yapması zorunlu değildir. Ayrıca, taşıma faaliyetinin geçici şekilde yapılması durumunda bile, taşıyan sıfatı kazanılacaktır²¹⁹.

1.6.5.2. Taşıtan (Shipper)

Rotterdam Kuralları m. 1/8 uyarınca, “Taşıtan, bir taşıyan ile taşıma anlaşması yapan kişi anlamına gelir” şeklinde tanımlanmaktadır. Navlun sözleşmesinin diğer tarafı olan taşıtan, navlunu ödemekle sorumlu olan taraftır²²⁰. Ticari hayatta yaygın

²¹⁵Demirkıran, *Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu*, s.90; Çelik, Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu s.31, Başkasının gemisini deniz ticaretinde kullanan kimseye, gemi işletme müteahhidi de denilmektedir.

²¹⁶Demirkıran, *Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu*,s. 90.

²¹⁷ Hamburg Kuralları m. 1/1: “Taşıyan sözü, gönderen ile bizzat veya bir temsilci marifetiyle denizde eşya taşıma sözleşmesi akteden her şahsı ifade eder”.

²¹⁸Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 234; Kara, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*,s.80-81.

²¹⁹Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 14-15.

²²⁰Cüneyt Süzal veDuygu Damar, “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi”, *BATIDER*, C.XXVI, S. 2, 2010, s. 154; Sözleşme’nin İngilizce resmî metninde kullanılan “shipper” kavramı, Türkçe’ye “yükleten” olarak tercüme edilmektedir. Fakat bu kişi, Sözleşme’nin içeriğinde taşıyan ile taşıma sözleşmesini kuran kişi olarak tanımlandığından taşıtan olarak çevrilmesi daha uygundur; Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 14; Kara, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*,s. 118.

olarak kullanılan satış sözleşmelerinden olan FOB²²¹ ve CIF²²² satışlardan hangisinin yapıldığını bakılarak, taşıyan ile taşıma sözleşmesini kimin yapacağı hususu değişiklik göstermektedir²²³. Taşıtan, taşınacak eşyanın maliki olmak zorunda değildir. Taşıtan, yaptığı navlun sözleşmesiyle, başkasına veya kendisine ait eşyayı taşıtabilir.

Yükleten; taşıyan ve taşıtanın yaptığı bir navlun sözleşmesine istinaden, taşıtanın temsilcisi sıfatıyla eşyayı, gemiye yüklenmesi amacıyla taşıyana ya da temsilcisine teslim etme yetkisine sahip olan kişidir²²⁴. Taşıtan ve yükleten kavramları, farklı kişilere de ait olabileceği gibi, aynı kişide de birleşebilir. Taşıtan olarak “yükleten” kavramı, her ülkenin hukuk sisteminde yer almamaktadır. Taşıtan, aynı zamanda eşyayı gemiye yükleten kişi ise, yükleten sıfatını da alacaktır ve taşıtan ve yükleten sıfatları birleşecektir. Bu durumda taşıtan, taşıyana ve kaptana karşı hem navlun sözleşmesinin tarafı hem de yükleten sıfatı ile hak ve yetkilere sahip olacaktır²²⁵. Uygulamada taşıtan, çoğu zaman yükleten de olmaktadır²²⁶.

Bunun yanında, eşyanın teslimi ile birlikte yükleten, taşıyanla sözleşmesel ilişkiye girmesi sonucu, eşya ile ilgili sıfatını kazanır. Yükleten, eşya ile ilgili kişiler arasında yer aldığından, bundan böyle konşimento düzenlenmesini isteme ve eşyanın güverteye yüklenmesine izin verme yetkisine sahip olur²²⁷. Bunun nedeni, örneğin FOB satışlar gibi deniz aşırı satışlarda, çoğunlukla alıcının taşıma sözleşmesini yapan olması, satıcısında yükleten olması ve milli hukukların satıcının çıkarını korumak

²²¹Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.32. FOB (Free on Board-Gemi Bordasında Teslim) satış sözleşmesinde, alıcı tarafından, satışa konu eşyanın belirtilen yükleme limanından taşınması için masrafları kendisine ait olmak üzere bir “taşıma sözleşmesi” yapılacaktır. Yükleme limanında eşyanın küpeşteyi aşmasıyla ve istiflenmesiyle satıcı malları teslim etmiş olacaktır. Satıcı, eşya belirlenen yükleme limanında gemi küpeştesini aşınca kadar bütün zıya ve hasarı üstlenir. Bu andan itibaren ise alıcı mallara ilişkin bütün masrafları, zıya ve hasarları üstlenmektedir. Eğer gemi küpeştesi pratikte bir şey ifade etmiyorsa (roll-on/roll-of veya konteyner taşımacılığında olduğu gibi) FCA (Free Carrier/Taşıma Vasıtasının Yanında Teslim) teriminin kullanılması daha uygun olur.

²²²Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.32, CIF (Cost-Insurance-Freight/Mal Bedeli-Sigorta-Navlun) satış sözleşmesinde, satıcı masrafları kendisine ait olmak üzere, malların belirlenen varış noktasına varması amacıyla bir taşıma sözleşmesi akdetmek ve sigorta sözleşmesi yapmaktadır. Satıcı sigorta primi, navlun ve yükleme masrafları ve riskleri üstlenerek malları yükleme limanına getirir. Uygulandığı ölçüde, ihracat için gerekli gümrükleme işlemlerine ilişkin masrafları ve ihracat için ödenmesi gereken tüm resim, vergi ve diğer harçları ödemelidir. Düzenlenen taşıma senedi ve gerekli diğer belgeleri alıcıya gönderir.

²²³Debattista, *Sale of Goods Carried by Sea*, s. 8.

²²⁴Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 3; Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 16; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.33.

²²⁵Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.32 atıfla Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 37-38.

²²⁶Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 300; Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 4; Demirkıran, *Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu*, s. 100;

²²⁷Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 3-4.

istememesinden kaynaklanmaktadır. Yükleten, teslim gerçekleştikten sonra ve taşıyanın durumunu ağırlaştırmadan, konşimento düzenlenmesini talep hakkını uygun bir süre içinde kullanmalıdır. Öte yandan, navlun sözleşmesinde gönderilenin kim olacağı belirtilmemişse, yükleten, gönderileni tayin etmeye de yetkilidir²²⁸.

Bazı hallerde de taşıtan ile gönderilen sıfatları tek bir tarafta birleşmektedir. Bilhassapetrol şirketlerinin rafinerilerinden dağıtım birimlerine yaptıkları gönderimlerörnek olarak verilebilir²²⁹.

1.6.5.3. Belge Üzerindeki Taşıtan

Belge üzerindeki taşıtan (documentary shipper) kavramı, yeni bir hukuki kurum olarak ilk kez Rotterdam Kuralları ile düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları m. 1/9’da, “belge üzerindeki taşıtan²³⁰, taşıma belgesinde veya elektronik taşıma kaydında “taşıtan” olarak adı geçen, taşıtanın dışındaki bir kişi” şeklinde tanımlanmıştır.

1.6.5.4. Gönderilen (Consignee)

Rotterdam Kuralları m. 1/11’e göre, gönderilen; “bir taşıma sözleşmesi veya bir taşıma belgesi yahut da bir elektronik nakliye kaydı çerçevesinde yükleri teslim almaya yetkili kişi” olarak tanımlanmıştır. Gönderilen, sözleşmede veya senet üzerinde hak sahibi görünmesine dayanarak, eşyayı kendisi veya temsilcisi vasıtasıyla varna limanında kendi adına teslim alacaktır²³¹. Bu kapsamda gönderilen kişiden söz edebilmek için, bu kişinin eşyayı kabule hazır olduğunu bildirmesi veya eşyayı teslim alması, bu teslim alma veya kabulün kendi adına olması ve bunu kendi hak sahipliğine dayanarak yapması gereklidir²³².

1.6.6. Taşımanın Uluslararası Nitelikte Olması

Hamburg Kuralları, sözleşme konusu taşımanın başladığı liman ile sona erdiği limanın, farklı iki devlet ülkesinde bulunmasını ve sadece limandan limana okyanus taşımaları koşullarını aradığını ifade etmiştir. Hamburg Kuralları’nın aksine Rotterdam Kuralları, limandan limana deniz taşımaları haricinde, kapıdan limana ve

²²⁸Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 18.

²²⁹Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 24.

²³⁰Süzel ve Damar, “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi”, s.154.

²³¹Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 25.

²³²Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.34.

limandan kapıya olan karma taşımaları da düzenlemiştir²³³. Başka bir deyişle, Rotterdam Kuralları, uluslararası deniz taşımacılığına ve içerisinde deniz ayağı olan uluslararası karma taşımalara uygulanacaktır²³⁴. Bu durum, Sözleşme’de açıkça hüküm altına alınmıştır.

Rotterdam Kuralları m. 5/1 hükmü, m.1’de tanımlanan taşıma sözleşmelerinin kapsamına girebilecek coğrafi alanları belirlemiştir²³⁵. Bu maddeye göre, taşıma sözleşmesinin uluslararası nitelik kazanabilmesi için “*taşıma sözleşmesine konu eşyanın teslim alındığı ve teslim edildiği devletlerin farklı olması*” ve “*aynı deniz taşımasından, yükleme limanı ile boşaltma limanlarının farklı devletlerde*” olması gerekmektedir²³⁶. Rotterdam Kuralları’nın da amacı, diğer uluslararası taşıma sözleşmelerinde olduğu gibi, yerel taşımaları düzenlemek değildir. Diğer bir deyişle, taşımanın deniz ayağının aynı ülke içerisinde gerçekleştiği karma taşımalar, Rotterdam Kuralları’nın uygulama alanı dışındadır²³⁷. Fakat devletler, kendi rızalarıyla, kendi sınırları dahilinde sözleşmeyi uygulayabilirler.

1.6.7. Sözleşmede Kararlaştırılan Tesellüm Yeri, Yükleme Limanı, Teslim Yeri, Boşaltma Limanlarından Herhangi Birinin Bir Akit Devlet Ülkesinde Olması

Uluslararası taşıma sözleşmelerindeki kuralların niteliği gereği, taşıma sözleşmesi ve faaliyetinin uluslararası olması yanında akit devletlerle bir bağlantısının da bulunması gerekmektedir²³⁸. Denizyoluyla taşımacılığa ilişkin sözleşmelerde, bağlantı türleri ile ilgili hükümlerin hiçbirinde katı kurallar getirilmemiştir²³⁹. Rotterdam Kuralları, uluslararası ticarete yeknesaklık sağlayabilmek ve uluslararası ticarete katılımı artırmak için Kurallar’ın uygulama alanını daha da kolay hale getirmektedir²⁴⁰.

²³³Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s. 35; Kara, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.55

²³⁴Goddard, “The Application of the Rotterdam Rules”, s. 211.

²³⁵Çiğer, “Rotterdam Rules’ Scope Of Application In The Context Of Multimodal Transport”, s.169 ;Goddard, “The Application of the Rotterdam Rules”s. 210.

²³⁶Pamuk, *Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*,s.18-19.

²³⁷Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*,s. 17; Hakan Emanet, “Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonlarının Temel Hükümlerinin Karşılaştırmalı Analizi”,*Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9/1 (2016), s.166.

²³⁸Baughen, *Shipping Law*, s. 154.

²³⁹Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s. 37-38.

²⁴⁰Maran Hoeks, *Multimodal Transport Law*, Kluwer Law International, Breda 2009, s. 279.

Rotterdam Kuralları'nda anılan Kurallar'ın uygulama alanı genişletilmiştir²⁴¹. Rotterdam Kuralları, taraf devletlerden veya taraf devletlere yapılan taşımaları kapsamına almaktadır²⁴². Kurallar m.5/1 uyarınca, yükleme limanı ya da boşaltma limanı taraf devlet ülkesinde bulunan ve buna ek olarak karma taşımanın da Rotterdam Kuralları kapsamında düzenlenmesinin bir gereği olarak teslim yeri ya da teslim yeri olan bu dört yerden herhangi birinin, bir akit devlet ülkesinde bulunması halinde, bu Kurallar uygulanabilecektir²⁴³.

UNCITRAL, daha önce kabul edilmiş olan iki bağlanma noktasını, Rotterdam Kuralları'nın kapsamına almamıştır. Örnek olarak, Hamburg Kuralları m.2'ye göre, iki ayrı devlet arasındaki taşımaya ilişkin navlun sözleşmesinde kararlaştırılan yükleme ve boşaltma limanlarından biri, bir akit devlet ülkesinde bulunmasa bile, bu taşımaya ilişkin konşimento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belge bir akit devlet ülkesinde düzenlenmişse, bu sözleşmeye ilişkin Hamburg Kuralları hükümleri uygulanabilecektir²⁴⁴. Anılan hüküm, konşimentonun düzenlendiği yerle sınırlı kalmak kaydıyla, Lahey/Visby Kuralları'nda da bulunmaktadır²⁴⁵. Ancak UNCITRAL günümüzde taşıma senedinin düzenlendiği yerin artık öneminin bulunmadığını ve bu nedenle, bu husustaki bağlantı noktası kuralının gereksiz olduğuna karar vermiştir²⁴⁶.

Rotterdam Kuralları, geminin mülkiyeti, sicile kayıtlı olduğu yer veya bayrağına bakılmaksızın uygulama alanı bulabilmektedir. Kurallar m.5/1'de belirtilen tabiiyetler milli hukuk uyarınca belirlenecek olup, bu durum Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına tesir etmeyecektir²⁴⁷.

²⁴¹Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s38.

²⁴²Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*,s. 17.

²⁴³Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*,s. 17

²⁴⁴Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.36.

²⁴⁵Glass and Nair, "Towards Flexible Carriage Document? Reducing the Need for Modally Distinct Documents in International Goods Transport", s. 44.

²⁴⁶Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s. 39.

²⁴⁷Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.36-37.

İKİNCİ BÖLÜM

ULUSLARARASI SÖZLEŞMELERE GÖRE TAŞIYANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ

2.1. Taşıyanın Yükümlülüklerine Genel Bakış

Taşımacılık yüksek riskli bir ticari faaliyet olmasından dolayı, eşyanın taşıma sırasında, zıya ve hasara uğraması veya tesliminin gecikmesi olanaklıdır.

Lahey, Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları gereğince taşıyan; eşyanın zıya, hasarlanması ve gecikmesinden sorumlu tutulacaktır. Anılan sözleşmelerin uygulama alanları yukarıda geniş bir şekilde açıklanmıştır (Lahey/Visby Kuralları m.10, Hamburg Kuralları, m.2, Rotterdam Kuralları m.5/1).

Lahey Kuralları m.1 uyarınca taşıyan, malların gemiye yüklenmesinden boşaltılması ana kadar geçen süre içinde yükte meydana gelecek zıya veya hasardan sorumludur. Lahey Kuralları m.3/1’de, taşıyanın, yolculuğun başlangıcından önce ve yolculuğun başlangıcında gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma hususunda özen yükümlülüğü, aynı maddenin 2. fıkrasında malların yükletilmesi, istifi taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında gerekli dikkati göstermesi gerektiği düzenlenmiştir. Lahey Kuralları’na göre, taşıyan, teknik kusurdan sorumlu tutulamaz ve şahsi kusuru olmadıkça, yangın sonucu meydana gelen zararlardan da sorumlu değildir. Lahey Kuralları’nda taşıyanın gecikme nedeniyle sorumluluğu hususu düzenlenmemiştir²⁴⁸. Lahey Kuralları’ndaki sorumsuzluk halleri, modern denizcilik gerçeklerini yansıtmadığı, taşıyan ile gönderilen arasındaki risk dağılımının adaletsiz olduğu, sorumluluğun sınırlandırılması sistemin uygulanmasının günümüzde zor olduğu gerekçeleriyle eleştirilmiştir²⁴⁹.

Hamburg Kuralları, Lahey Kuralları’nda farklı olarak taşıyanın sorumlu olduğu süreyi daha uzun tutmaktadır. Lahey Kuralları’nda sorumluluğun başlangıç anı, yükün gemiye yüklendiği andan boşaltıldığı ana kadar geçen (*tackle to tackle*) süredir. Hamburg Kuralları uyarınca taşıyan, hem yükleme limanında, hem taşıma sırasında, hem de boşaltma limanında yük muhafazası altındayken, yükte oluşan

²⁴⁸Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*,s.8-9.

²⁴⁹Schoenbaum, *Admiralty and Maritime Law*, s.528; Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*,s.14.

hasardan sorumludur. Ayrıca Hamburg Kuralları, Lahey'den farklı olarak, fiili taşıyan kavramına yer vermiştir²⁵⁰.

Rotterdam Kuralları'ndan önceki sözleşmelerin kurallarına göre, taşıyanın eşya ile ilgili sorumluluğu; yükleme limanında başlayıp boşaltma limanında sona ermekteydi. Rotterdam Kuralları, daha önceki Sözleşmelerde yer alan limandan limana (*port to port*) sorumluluk rejimi yerine, içerisinde mutlaka deniz taşımacılığı ayağı bulunan kapıdan kapıya (*door to door*) taşımaları kapsayacak bir sorumluluk rejimi getirmiştir. Rotterdam Kuralları kapsamında taşıyan, limanda veya terminalde eşyayı depolamak, taşıma hizmetleri komisyonculuğu gibi hizmetler dedahil olmak üzere tüm aşamalardan sorumlu tutulmaktadır²⁵¹. Bu çerçevede, eşyanın teslim alınması ile gönderilene teslim edilmesi arasındaki zaman diliminde zıya, hasar ve gecikmeye uğraması durumunda taşıyanın sorumluluğu oluşacaktır²⁵².

Taşımalarda "konteyner kullanımı" 1960'lı yıllarda başlamış ve uluslararası karma taşımaların da hızla artmasına sebep olmuştur. Konteyner, eşyayı taşıma tehlikeleri veya rizikolarına karşı korutan bir muhafaza işlevi yerine getirmiş ve yükleme-boşaltma-aktarma sırasında zaman ve iş gücünden tasarruf edilmesini sağlayarak, taşımaların hızlanmasına ve ucuzlamasına yol açmıştır²⁵³. Bunun yanında konteyner kullanımı ve karma taşımalar, yeni hukuki sorunların ortaya çıkmasına neden olmuştur. Karma taşımalarda gerçekleşen aktarmalarda, eşyanın taşıma sırasında hasara uğrayıp uğramadığını denetleme imkânı kalmamıştır. Zira, fabrika kapısında yüklenip alıcısına teslim edilen bir konteynerin kapakları açıldığında ve eşyanın hasara uğradığı tespit edildiğinde, hangi yerde veya aktarmada hasara uğradığını çözmek neredeyse mümkün değildir. Çünkü her taşıma türünden veya aktarmadan sonra konteynerin açılması, hem zaman kaybına yol açması, hem de gümrük mevzuatı çerçevesinde olanaklı değildir. Bunun neticesinde de, yalnızca gönderilene teslim sırasında tespit edilebilen ve taşımanın hangi aşamasında olduğu belli olmayan zıya ve hasarlardan taşıyanın ne şekilde sorumlu tutulacağı problemi

²⁵⁰Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu* (TTK m. 1061), s.22.

²⁵¹ Fehmi Ülgener, "Obligations and Liabilities of the Carrier", The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea: An Appraisal of the Rotterdam Rules (Ed. Meltem Deniz Güner Özbek), Springer, 2011, s.140.

²⁵²Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 231; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.38.

²⁵³Arkan, "Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar", s. 343; İnci Deniz, *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:3069, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1982, s.14 vd.

ortaya çıkmıştır. Rotterdam Kuralları ile taşıyan sıfatı ile hareket eden taraf, malın kendisine teslim noktasından alıcıya teslimine kadar eşya ile ilgili zararlardan sorumlu tutulmuştur. Bu şekilde, taşımaya konu eşyanın hasara uğradığı yer önemli olmaksızın, sorunçözülmeye çalışılmıştır²⁵⁴.

Uluslararası deniz taşımacılığında yeknesaklık sağlanması için, Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı genişletilmiştir; fakat bu durum, bazı sorunları da beraberinde getirmektedir. Deniz yoluyunda farklı ortamlarda eşyanın taşınması sonucu ortaya çıkan uyuşmazlığa uygulanacak olan hukuki rejime ilişkin olarak, yeni rejimle, var olan rejimler arasında bir çatışma gündeme gelebilecektir²⁵⁵.

Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğunun genişlemesinden ortaya çıkarsorunun aşılması için getirilen hüküm, Lahey Kuralları ve Hamburg Kuralları'nda yer alan sorumluluk düzenlemelerin bir karışımı şeklindedir²⁵⁶. Taşıyanın sorumluluğu, Rotterdam Kuralları m.17'de²⁵⁷ yer almıştır. Bu maddede yapılan sorumluluk tanımı, Hamburg Kuralları m.5/1'de²⁵⁸ yer alan düzenlemenin biraz değiştirilmiş hâlidir. Rotterdam Kuralları, taşıyanın sorumluluğu konusunda, “Sınırlı Ağ (Net-Work)” sistemini kabul etmiştir. Sınırlı ağ sistemi, taşıyanı, “zararın karma taşımanın hangi bölümünde meydana geldiği biliniyorsa o kısma uygulanan hükümlere, bu husus bilinmiyorsa, özel bir sorumluluk rejimine tabi tutan sistemdir”²⁵⁹. Bu düzenleme, ispat yükünün tersine çevrildiği kusur sorumluluğuna dayanmaktadır.

Sorumluluk ile ilgili olarak Rotterdam Kuralları'nın arasında yer alan en önemli değişikliklerden biri de, taşıyanın teknik kusur (*fault in navigation*) nedeniyle sorumsuz tutulmasına ilişkin istisnanın kabul edilmemiş olmasıdır²⁶⁰. Rotterdam

²⁵⁴Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.39.

²⁵⁵Hoeks, *Multimodal Transport Law*, s. 279.

²⁵⁶Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 232.

²⁵⁷Rotterdam Kuralları m.17/1: “Müştekinin kayıp, hasar veya gecikmenin veya gerçekleşmesine katkısı bulunan olay veya koşulun 4. kısımda tanımlanan taşıyan sorumluluk süresi dahilinde gerçekleştiğini ispat etmesi durumunda, Taşıyan, yüklerin kaybında, zarar görmesinden ve teslimatının gecikmesinden sorumludur”.

²⁵⁸Hamburg Kuralları m.5/1: Taşıyan, eşyanın zıya veya hasar yahut gecikme ile tesliminden ileri gelen zararlardan; zıya, hasar veya gecikmeye yol açan olayın eşya 4. madde uyarınca muhafaza altında bulunduğu sırada vuku bulmuş olması şartıyla mesuldür; meğer ki, olay ve neticelerini önlemek üzere makul surette istenebilecek olan tüm tedbirlerin kendisi yahut müstahdem veya görevlileri tarafından alınmış olduklarını ispat etsin.

²⁵⁹Arkan, “Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar”, s. 349; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.39.

²⁶⁰Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.39 atıfla Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 407. “Teknik kusurdan sorumsuzluk bir kanun metni olarak ilk defa 1893 tarihli Harter Act'ın 1. Bölümünde yer almıştır. Bu “error in the navigation or in the management of the ship” klozunun kanunda yer almış şekli ibarettir”.

Kuralları'nın hazırlanması aşamalarında, teknik kusur istisnasının Kurallar'da yer alıp almaması tartışma konusu olmuştur. Lahey Kuralları m.4/2'de yer alan, deniz taşımacılığında teknik kusur istisnası, Hamburg Kuralları ile kaldırılmıştır. Taşıma hukukunu güncel gelişmelere uydurma amacıyla olan Rotterdam Kuralları'nda da, anılan istisnanın bulunmaması gerektiği ifade edilmiş ve teknik kusur, taşıyanın sorumsuzluğu düzenleyen Rotterdam Kuralları m.17/3'te yer almamıştır²⁶¹.

Teknik kusur, geminin sevk veya idaresine ilişkin olan kusur olarak tanımlanmaktadır. Rotanın yanlış belirlenmesi, rotanın takibi için gemiye yaptırılan çeşitli manevralar, haritayı yanlış aplike etme, meteorolojik haberleri yanlış alma, yolculuğun güvenli yapılmasını sağlamak için alınacak tedbirlerde kusur, karaya oturma ve kusurlu çatma, makinelerin ve dümen aygıtlarının kontrolü ve bakımına, geminin muhafazasına ve temizliğine ilişkin kusurlu olarak alınan tedbirler gibi durumlar, teknik kusura örnek olarak verilebilir²⁶².

Ortaya çıkan kusurun teknik kusur ya da ticari kusur olup olmadığını anlamak, taşıma sözleşmesinin yapıldığı sırada olanaklı değildir. Bununla birlikte, farklı hukuk sistemleri, alınması gereken tedbiri almayan taşıyanı koruyorsa, bu durum geminin menfaatine; eşya ile ilgilileri koruyorsa bu kimselerin menfaatine olacaktır. Bu durumda da, taşıyanlar, davanın görüleceği ülkede, özen eksikliğinin ticari kusur sayılabileceği öngörüsüyle taşımacılık mali sorumluluk sigortası teminatını artırmaktadır. Eşya ile ilgililer ise, özen eksikliğinin teknik kusur sayılabileceği öngörüsüyle emtia nakliyat sigortası teminatını genişletmektedir. Bütün bunların sonucu olarak, gereksiz yere prim artışları oluşmaktadır²⁶³.

Öte yandan, Rotterdam Kuralları'nda geminin denize, yola ve yüke elverişliliğinin tüm yolculuk boyunca devam eden bir yükümlülük halini alması nedeniyle, teknik kusur istisnasının Kurallar kapsamında hukuki bir dayanağı kalmamıştır. Bunun somut sonuçlarında biri de, kaptan veya gemi adamlarının kusuru sonucunda oluşan çatma olaylarında taşıyanın sorumluluğu gündeme gelecektir²⁶⁴.

²⁶¹Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s. 141; Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, s.80.

²⁶²Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 156; Erkan Canak, "Deniz Ticaret Hukukunda Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Hallerinden Sevk ve Teknik İdare Kusuru", *Adalet Dergisi*, Y. 76, S. 6, 1985, s. 86.

²⁶³Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.40.

²⁶⁴Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s. 141; Girvin, S., "The Right of the Carrier to Exclude and Liability", s. 111-137; Rotterdam Kurallarında teknik kusuruna yer verilmemesinin nedeni, taşıyanın gemiyi denize ve yola elverişli duruma getirdikten sonra gereken sayıda ve düzeyde mürettebat yerleştirme görevini tamamladığı ve bundan sonra yolculuk sırasında mürettebatın fiilleri ve kararları üzerinde kontrolünün bulunduğu gerekçesidir. Öte yandan seyir

Teknik kusur istisnasının kabul edilmemesinin, Rotterdam Kuralları'nın geleceğini ve uygulanma kabiliyetini etkileme olanağı hayli yüksektir. Hamburg Kuralları'na denizci devletlerin taraf olmamasının başlıca nedeni, teknik kusur istisnasının bulunmamasıdır. Bu nedenle, benzer bir durumun Rotterdam Kuralları için de geçerli olması uzak bir ihtimal değildir²⁶⁵.

2.2. Taşıyanın Yükümlülükleri

2.2.1. Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü

2.2.1.1 Genel Bakış

Taşıma sözleşmesi ile taşıyan; taşınması amacıyla kendisine teslim edilen eşyayı varna yerinde gönderilen kişiye (tesellüme yetkili kişiye), tam ve sağlam şekilde ve gecikmeksizin teslim etmeyi üstlenmektedir. Bu tanım kapsamında, taşıyanın sözleşmeden kaynaklı özen gösterme borcu; yüke özen gösterme ve sözleşmeyi süresinde yerine getirme gibi yükümlülükleri içermektedir²⁶⁶. Ayrıca, eşyanın taşınacağı geminin denize, yola ve yüke elverişli olması halinde, taşıyan, bu yükümlülüklerini ifa edebilecektir.

Lahey ve Lahey/Visby Kuralları m.3 uyarınca²⁶⁷, elverişlilik kavramı; denize, yola ve yüke elverişlilik açısından olmak üzere üç unsurdan oluşmaktadır. Rotterdam Kuralları m.14 de aynı esası tekrar etmektedir²⁶⁸. Lahey/Visby Kuralları m.4, gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün ihlali sonucu meydana çıkan sorumluluğu düzenlemiştir. Bu maddeye göre, taşıyan, geminin denize yola ve yüke elverişli halde bulundurulmasına ilişkin makul özeni göstermiş ise, ortaya çıkan zıya ve hasardan sorumlu değildir²⁶⁹.

güvenliği sağlayan ve kontroleden İSM gibi müesses ve modern teknolojilerin, taşıyanın mürettebatın fiilleri ve kararları üzerinde sürekli kontrolünün bulunmasına izin vermesidir. Bkz. Kara, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.150-151.

²⁶⁵Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s. 142.

²⁶⁶Kara, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.125; Taha Rafik Achrafi, *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya 2018, s.11.

²⁶⁷ Lahey/Visby Kuralları m.3'e göre taşıyanın yükümlülükleri seferden evvel ve seferin başlangıcında; a) Gemiyi deniz elverişli kılmakta, b) Gemiyi gereği gibi personel, ekipman ve kumanya ile donatmakta, c) Yükün taşındığı ambarları ve geminin diğer tüm bölümlerinin uygun hale getirilmesinde, gereken özeni göstermekle yükümlüdür. d) Taşıyan, yükün yüklenmesi, idaresi, istif edilmesi, taşınması, muhafazası, bakımı ve tahliyesine dikkat ve itina gösterecektir. Bkz. Pamuk, *Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*, s.22.

²⁶⁸Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.62.

²⁶⁹Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s. 87.

Hamburg Kuralları ise geminin denize, yola ve yüke elverişsizlik halleri için düzenleme yapmaktan kaçınmıştır. Bu şekilde sefere elverişsizlikten sorumluluk, taşıyanın sorumluluğunun genel şemsiyesi altına alınmıştır²⁷⁰.

Rotterdam Kuralları m.14²⁷¹“deniz yolculuğuna uygulanabilecek özel yükümlülükler” başlığını taşınmakta olup, bu maddeye göre taşıyan, eşyanın taşınacağı gemiyi seferin olağanrisklerini göğüsleyecek şekilde denize, yola ve yüke elverişli hale getirmek amacıyla makul bir özen gösterme yükümlülüğü (*to exercise due diligence*) altındadır. Bu yükümlülüğün bir yan borç niteliğinde olduğu ifade edilmiştir²⁷². Taşıyan, deniz yoluyla taşıma sözleşmelerinde, taşıma aracı olacak gemiyi kendisi seçmektedir.Özen gösterme borcu kapsamında taşıyan, “tedbirli bir taşıyandan beklenen özeni göstermeli ve taşınacak eşyanın hasar görmeden varma limanına ulaştırılmasını sağlayacak nitelikte, olağanüstü tehlikeler hariç olmak üzere, denizin olağan tehlikelerine, seferin gerçekleştirileceği mevsim ve rotaya göre, yapılacak yolculuğa ve ayrıca taşınacak eşyanın cinsine uygun bir gemi ile taşıma yükümlülüğünü yerine getirmelidir”²⁷³. Taşıyan, bu yükümlülüğü yerine getirmemesi durumunda, meydana gelen her türlü zarardan sorumlu tutulmuştur²⁷⁴. Taşıyanın geminin sefere elverişsizliğinden doğan sorumluluğu, bir kusur sorumluluğu olarak kabul edilmiştir.

Rotterdam Kuralları m. 18 gereğince, “herhangi bir ifa eden taraf; geminin kaptanı ya da mürettebatı; taşıyanın veya ifa eden tarafın çalışanları veya söz konusu kişinin doğrudan veya dolaylı olarak, taşıyanın talebiyle veya taşıyanın gözetimi veya kontrolü altında hareket etmesi ölçüsünde, taşıyanın taşıma sözleşmesi çerçevesindeki yükümlülüklerinden herhangi birini ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen başka bir

²⁷⁰Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.41 dnp.245.

²⁷¹Rotterdam Kuralları m.14: “Taşıyan deniz seferinin öncesinde, başında ve sefer sırasında aşağıda sayılanlara ilişkin gerekli dikkat ve özeni göstermek zorundadır:

a) Gemiyi denize elverişli hale getirmek ve elverişli halde bulundurmak;

b) Gereği gibi geminin personeli ve yakıtını sağlamak, teçhiz etmek ve yolculuk süresinde de bu şekilde tutmak; ve

c) Malların taşınacağı ambarların, geminin diğer kısımlarının, ve yükün içinde veya üstünde taşınacağı konteynerlerin yükü sağlam olarak teslim etmek, taşımak ve teslim etmek bakımından güvenli olmasını sağlamak.”

²⁷²Sözer, *Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu*, s. 23; Hepgülerler, *Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında*, s.111.

²⁷³Emre Cumalıoğlu, *Kırkambar Sözleşmesi*, Turhan Kitabevi, Ankara 2011, s. 83; Sözer, *Gemiyi Sefere Elverişli Bulundurma Borcu*, s. 3; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.41.

²⁷⁴Kübra Yetiş Şamlı, “Lahey, Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*”, Prof. Dr. Ersin Çamoğlu'na Armağan, C. LXXI, S. 2, İstanbul 2013, s. 491; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.59 vd.

kişi”nin yerine getirmesi gereken yükümlülüklerini yerine getirmemesi veya ihlal etmesi halinde taşıyan sorumlu olacaktır.

Rotterdam Kuralları m. 17/5(a)²⁷⁵ uyarınca, müşteki (iddia sahibi), geminin denize, yola ve yüke elverişsiz oluşunun zıya, hasar veya gecikmeye sebebiyet verdiğini ispatlaması durumunda, sorumluluk taşıyanaait olacaktır. Bu madde kapsamında,müştekinin iddiasını kesin bir şekilde ispat etmesine gerek bulunmamaktadır. Bu aşamadan sonra Rotterdam Kuralları m. 17/5(b)²⁷⁶ gereğince taşıyan; zararın geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından kaynaklanmadığını veya makul özeni gösterdiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulacaktır.

Sefere elverişlilik, geminin fiili durumu ile ilişkilidir. İdari makamlar tarafından verilen sefere elverişlilik belgeleri, bu kapsamdasadece bir karine teşkil eder²⁷⁷. Bunun yanında, geminin sefere elverişli olmadığı hallere; geminin yapısının, donanımının ya da yükün istifinin, sınıflandırma kurumları veya yetkili diğer makamlarca tespit edilen kurallara uygun olmadığı durumlar örnek olarak verilebilir²⁷⁸.

2.2.1.2.Gemiyi Denize Elverişli Halde Bulundurma

Genel olarak denize elverişlilik, geminin bizatihi kendisinin, eşya ile birlikte çıkılacak seferde, olağanüstü durumlar haricindeki, deniz rizikoları veya tehlikelerine karşı olan fiziki dayanma yeteneği anlamına gelmektedir²⁷⁹. Teknenin yapısı ve donanımı, genel yapısı, makineleri, varsa kazanlarıve benzeri ana öğelerindeki eksiklikler, geminin denize elverişsizliğine yol açan unsurlardır. Teknenin gövdesinin

²⁷⁵ Rotterdam Kuralları m. 17/5(a): “Taşıyan, aşağıdaki hallerde de, işbu maddenin 3. fıkrasına bakılmaksızın, kayıp, hasar veya gecikmenin tamamından veya bir kısmından sorumlu olacaktır: (a) Müştekinin kayıp, hasar veya gecikmenin, (i) geminin sefere elverişli olmamasının, (ii) uygun mürettebat, ekipman ve erzakla donatılmamış olmasının veya (iii) geminin ambarlarının veya içinde yüklerin taşındığı diğer bölümlerinin veya taşıyan tarafından tedarik edilen ve içinde veya üzerinde yüklerin taşındığı herhangi bir konteynırın yüklerin teslim alınması, taşınması ve korunması için uygun ve güvenli olmadığı gerçeğinin neden olduğunu veya katkı sağladığını veya neden olmuş veya katkı sağlamış olabileceğini ispat etmesi”

²⁷⁶ Rotterdam Kuralları m. 17/5(b): “Taşıyanın, (i) işbu maddenin 5(a) bendinde belirtilen olay veya koşullardan hiçbirinin kayıp, hasar veya gecikmeye neden olmadığını veya (ii) kendisinin 14. Maddede belirtilen gereken özeni gösterme yükümlülüğüne uygun hareket ettiğini ispat edememesi durumunda”

²⁷⁷Pınar Akan, “Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü”, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan*, Beta Yayınları, İstanbul 2000, s. 6.

²⁷⁸Çelik, Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu s.42

²⁷⁹Yetiş Şamlı, *Sefere Elverişlilik*, s. 480.

su geçirmesi veya tekne tabanının aşınması bu eksikliklere örnek olarak gösterilebilir²⁸⁰.

Geminin denize elverişli sayılabilmesi için, olağan tehlikelere karşı dayanıklı olması gerekmektedir²⁸¹. Rotterdam Kuralları'nın 14(a) gereğince taşıyan, "gemiye sefere elverişli hale getirme ve sefere elverişli halde tutmak"la yükümlü kılınmıştır. Madde metninden anlaşılacağı üzere, Rotterdam Kuralları'nda, denize elverişlilik kavramına dair bir tanım getirilmemiştir. Bu kural, Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nın m.3/1 hükmü ile hemen hemen aynıdır. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nın m.3/1'e göre, taşıyan, yolculuktan önce yolculuğun başlangıcında gemiyi yolculuğa müsait hale getirmek, gemiyi gerekli olduğu şekilde donatmak, teçhiz etmek, kumanya tedarik etmek, geminin ambarları ve soğuk hava depolarının ve yüklerin tesellüm, nakil ve muhafaza edilmek üzere yerleştirilmiş olduğu bütün diğer kısımlarını elverişli ve iyi vaziyete getirmek için makul bir gayret göstermek zorundadır²⁸².

Hamburg Kuralları'nda, Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nın aksine, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğü ve yüke özen gösterme yükümlülüğü açıkça yer almamıştır. Bununla birlikte, Hamburg Kuralları'nda, yükün zayi olması, hasara uğraması veya geç teslim edilmesi durumlarında oluşacak zararlardan doğan sorumluluk düzenlenmiştir²⁸³.

Geminin denize elverişli olup olmadığı hususu değerlendirilirken, geniş kapsamlı bir inceleme yapılmalıdır. Teknenin güverte yapısının geminin dengesini bozacak şekilde su biriktirmesi, pencere veya lomboz²⁸⁴ camlarının inceliği, teknenin açılacağı denize göre küçüklüğü, gemi pompalarının ve dümen düzeninin bozukluğu, bacaların yangına sebep olacak şekilde yapılmış olması, normal bir yükleme ile derine

²⁸⁰ Yetiş Şamlı, *Sefere Elverişlilik*, s. 480 .

²⁸¹ Nihat Taşdelen, "Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizliğinden Doğan Sorumluluğu", *Bilgi Toplumunda Hukuk, Ünal TEKİNALP'e Armağan, C. 1*, Beta Yayınevi, İstanbul 2003, s. 941; Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.56, "Türk hukukunda denize elverişlilik kavramının ne şekilde tanımlandığına bakmak gerekirse Türk Ticaret Kanunu'nun 817. Maddesinin ilk fıkrasında geminin umumi donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından yapacağı yolculuğun deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olması şeklinde ifade olunduğu görülmektedir"; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.63-64

²⁸² Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s.188-190; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.122.

²⁸³ Seven, *Sorumluluğu Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s.63; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.129.

²⁸⁴ Lomboz, gemilerin iç kısımlarını aydınlatmak için bordalara ve güvertelere açılmış olan yuvarlak pencerelerdir. <http://www.taussmarine.com/index.php/l/>, (26.4.2019)

batan veya fazla yalpa yapmaya sebep olan ayıplı inşa tarzı, geminin güvenliğini bozan kötü istif durumları, denize elverişsizlik sebepleri olarak gösterilebilir²⁸⁵.

2.2.1.3. Gemiye Yola Elverişli Halde Bulundurma

Yola elverişli olmayan bir gemi, yolculuğun emniyetli bir şekilde yapılmasını tehlikeye atmaktadır²⁸⁶. Yola elverişlilik ile denize elverişlilik kavramları, birbirine yakın kavramlardır. Denize elverişlilikten sonra, geminin yola elverişliliği, onu tamamlayan bir özellik olarak görülmektedir. Çünkü, denize elverişli olmayan bir gemi, hiçbir zaman yola elverişli sayılamaz²⁸⁷. Burada aranan elverişliliğin, nispi elverişlilik olduğu belirtilmiştir²⁸⁸.

Rotterdam Kuralları m.14 (b) bendi gereğince taşıyan, “gemiye gereken mürettebat, ekipman ve erzakla donatmak ve mürettebat, ekipman ve erzakla donatılmış hale tutmak”la yükümlüdür. Diğer bir deyişle, taşıyanın, gemi personelinin sayı bakımından yeterli, işinde ehil, gereği gibi eğitilmiş ve talimatlandırılmış olmasını sağlama yükümlülüğü bulunmaktadır²⁸⁹.

Denize elverişlilikte aranan nitelikler, bir geminin teşkilatının “özellikle gemi adamlarının yeterliliği ve ehliyeti, nitelikleri ve vasıfları, teşkilatı, teçhizatı, navigasyon cihazları, yakıtı, suyu ve kumanyası, yükleme durumu ve istifi bakımından yapacağı yolculuğun denizden gelecek tehlikelerini göğüsleyecek durumda olması”dır²⁹⁰. Ayrıca yola elverişsizliğin örnekleri ise, yükün kötü istiflenmesi veya güverteye aşırı derecede yüklenmiş bulunması, kumanya veya yakıtın yetersizliği, geminin vinçlerinin arızalı olmasıdır²⁹¹.

Yetersiz yakıt ile yola çıkılmış olması, geminin yola elverişsizliğine yol açan en önemli hallerden birisidir. Burada yakıttan anlaşılması gereken; kömür, akaryakıt, yağ ve sudur. Yetersiz yakıttan kastedilen ise, geminin limandan ayrılırken yolculuk esnasında uğrayacağı ve yakıt ikmalini yapabileceği bir ara limana varmasına yetecek

²⁸⁵Okay, *Deniz Ticaret Hukuku II*, s. 91; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.43.

²⁸⁶Yetiş Şamlı, *Sefere Elverişlilik*, s. 481.

²⁸⁷Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 393; Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 91.

²⁸⁸Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.43 atıfla Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 102.

²⁸⁹Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.57 “Türk hukukunda yola elverişlilik kavramı TTK 817/2 hükmüyle “Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliliği ve sayısı bakımından yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli vasıfları haiz bulunduğu takdirde yola elverişli sayılır” şeklinde ifade olunmaktadır.”

²⁹⁰Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.43; Nikaki, *Duties of the Carrier*, s. 520; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 394

²⁹¹Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 91.

yakıtının bulunmamasıdır²⁹². Bu halde, taşıyan, geminin yakıt ikmali için rotada bulunmayan bir limana uğraması ve bu sebeple gecikme yaşanması durumunda bir zarar oluşmuşsa, bundan dolayı sorumlu olacaktır.

Yükün istifi, yola elverişlilikte bahsedilmesi gereken bir diğer önemli konudur. İstifinhatalı yapılması, çoğunlukla ticari kusur oluşturur ve bu çerçevede taşıyan, eşyaya özen yükümlülüğünün ihlali nedeniyle sorumlu olur. Fakat istifin hatalı yapılmasının, geminin yola elverişsizliğine neden olması da ihtimal dahilindedir²⁹³. Örneğin, istif kötü yapılmışsa, geminin sallanması eşyanın bir tarafa yığılmasına neden olacağı ve bu durumun geminin tehlikeyle karşı karşıya kalmasına yol açacağı için denize elverişsizlik hali meydana gelir. Buna karşılık, ağır yükün hafif yükün üstüne istiflenmesi ve altta kaldığı için hafif yükün zayi olması halinde, ticari kusur söz konusu olacaktır²⁹⁴.

2.2.1.4 Gemiye Yüke Elverişli Halde Bulundurma

Geminin, yükü, taşıma sırasında meydana gelebilecek deniz tehlikeleri dışındaki diğer tehlikelere karşı korumaya ve yükün bu tehlikeler nedeniyle bir zarara uğramasını önlemeye elverişli olması, yüke elverişlilik olarak tanımlanır²⁹⁵. Bununla birlikte, geminin soğutma ve dondurma tesisatı da dâhil olmak üzere, yük alma yerlerinin; yükün alınması, taşınması ve muhafazası için elverişli şekilde bulundurulması gereklidir²⁹⁶. Geminin, yükün gerektirdiği özel şartları taşımaması veya ambarlarının ve fiilen yük taşınmasında kullanılan soğutma ve dondurma tesisatı gibi bölümlerin; yükün alınması, yüklenmesi ve taşınması, muhafazası ve boşaltılması için uygun olmaması da yüke elverişsizliğe neden olacaktır²⁹⁷. Geminin yüke elverişliliği için, yükün, pas, rutubet, kir, pis koku gibi hasar verecek her türlü

²⁹²Taşdelen, “Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizliğinden Doğan Sorumluluğu”, s. 944; Yetiş Şamlı, *Sefere Elverişlilik*, s. 481; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.65.

²⁹³Yetiş Şamlı, *Sefere Elverişlilik*, s. 482; Deniz, *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, s.36.

²⁹⁴Yetiş Şamlı, *Sefere Elverişlilik*, s. 482; Göğer, *Elverişli Gemi*, s. 56.

²⁹⁵Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 18.

²⁹⁶Nikaki, *Duties of the Carrier*, s. 520.

²⁹⁷Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 92.

faktörden korunması gerekmektedir²⁹⁸. Bu bağlamda, konteynerlerin kullanılması, yükü pek çok bakımından korunmaktadır²⁹⁹.

Rotterdam Kuralları'nın m. 14(c)'de yüke elverişliliğe ilişkin iki husus yer almaktadır. Birinci olarak Rotterdam Kuralları m. 14(c)'de soğutma bölümlerinden söz edilmemiştir. Ancak "geminin eşya taşınan diğer bölümleri" ifadesi soğutma bölümlerini de kapsadığından bunun ayrıca ifade edilmesine gerek olmadığı belirtilmiştir³⁰⁰. İkinci olarak ise, bu düzenlemede ambarlar, geminin yük taşımada kullanılan diğer kısımları yanındaki konteynerlerden de ayrıca bahsedilmiş olması önemlidir. Bu şekilde konteynerler ile gemi ambarı eşya taşıma bölümü olarak bir tutulmuştur³⁰¹.

Konteynerin taşıyan tarafında sağlandığı hallerde³⁰² taşıyan, konteynerin yüke elverişli olmasını sağlama yükümlülüğü altındadır³⁰³.

2.2.1.5 Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişli Halde Bulundurulması Gereken Süre

Rotterdam Kuralları m. 14³⁰⁴ uyarınca, taşıyan, yolculuğun başından sonuna kadar gemiyi sefere elverişli hale getirme ve sefere elverişli halde tutmak, gereken mürettebat, ekipman ve erzakla donatmak ve mürettebat, ekipman ve erzakla donatılmış hale tutmak ve yüklerin içinde taşındığı geminin ambarlarını ve diğer tüm

²⁹⁸Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 93; Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 18, Yüke elverişlilik kavramı Türk mevzuatında tanımlanmış olup, doktrinde ise "geminin mevcut yükü deniz tehlikelerinden başka tehlikelerden koruyacak evsaf ve teşkilata sahip olması" şeklinde ifade edilmiştir.

²⁹⁹ Konteyner kullanılmasının sağladığı faydalar için bkz. Hepgülerler, *Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında* s.51; Algantürk Light, "Konteyner Taşımacılığında Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar", s. 18.

³⁰⁰ Yetiş Şamlı, *Sefere Elverişlilik*, s. 492.

³⁰¹ Yetiş Şamlı, *Sefere Elverişlilik*, s. 493; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.65-66.

³⁰² Konteynerin taşıyan tarafından sağlanması halinde konteynerin taşıyana iadesi gerekmekte olup, konteynerin iadesini sağlamak ve muhtemel zararı tazmin etmek amacıyla konteyner demurajı denilen bir bedel sözleşmeye konulmaktadır. Bkz. Sami Aksoy, "Deniz Ticaret Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı", *BATİDER*, C. 33, S.1, 2017, ss.137-176; Algantürk Light, "Konteyner Taşımacılığında Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar", s. 23-24.

³⁰³ Talal Aladwani, "The Supply of Containers and "Seaworthiness"–The Rotterdam Rules Perspective", *42 Journal of Maritime Law and Commerce* 185 (2011), s. 191; Hepgülerler, *Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında*, s.113; Kara, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.114.

³⁰⁴ Rotterdam Kuralları m. 14:"Taşıyan, deniz seferinden önce, deniz seferinin başında ve deniz seferi sırasında, aşağıdakilere özen gösterecektir: (a) Gemiyi sefere elverişli hale getirme ve sefere elverişli halde tutmak; (b) Gemiyi gereken mürettebat, ekipman ve erzakla donatmak ve mürettebat, ekipman ve erzakla donatılmış hale tutmak ve (c) Yüklerin içinde taşındığı geminin ambarlarını ve diğer tüm kısımlarını ve taşıyanın tedarik ettiği ve yüklerin içinde veya üzerinde taşındığı konteynerlerin teslim alınmaya, taşınmaya ve korunmaya uygun ve güvenilir hale getirmek ve bu halde tutmak"

kısımlarını ve taşıyanın tedarik ettiği ve yüklerin içinde veya üzerinde taşındığı konteynırların teslim alınmaya, taşınmaya ve korunmaya uygun ve güvenilir hale getirmek ve bu halde tutmak yükümlülüğü altındadır. Taşıyanın gemiyi deniz yolculuğunun öncesinde, başlangıcında ve yolculuk süresince denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmakla yükümlü olması,geminin elverişli halde bulundurulmasına ilişkin Rotterdam Kuralları ile getirilmiş en önemli değişikliktir³⁰⁵. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nda yolculuğun başlangıcı ve öncesi ilesöz konusu yükümlülük sınırlandırılmıştır³⁰⁶. Lahey Kuralları m.1 uyarınca taşıyan, malların gemiye yüklenmesinden boşaltılması anına kadar geçen süre içinde yükte meydana gelecek zıya veya hasardan sorumludur. Hamburg Kuralları uyarınca taşıyan, hem yükleme limanında, hem taşıma sırasında, hem de boşaltma limanında yük muhafazası altındayken, yükte oluşan hasardan sorumludur.Hamburg Kuralları'nda taşıyanın sorumluluk süresi, yükün taşınmak üzere teslim alındığı andan, teslim edildiği ana kadardır.³⁰⁷(m.4/1).

Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'ndan farklı olarak, Rotterdam Kuralları m.14'e göre, taşıyan, gemiyi sadece seferin başlangıcında değil, seferin devamı sırasında da sefere elverişli halde bulundurmakla yükümlüdür. Örneğin, sefer sırasında oluşan bir arızanın hemengiderilmemesi, Rotterdam Kuralları açısından denize elverişsizlik durumunu oluşturacaktır.

Rotterdam Kuralları m.14'ün, Lahey Kuralları'nın tersine Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (*International Safety Management Code – ISM Code*) ile uyumlu olduğu ve taşıyanın gemiyidenize elverişli bir halde bulundurma yükümlülüğünün sefer bakımından sürekli hale getirilmesinin, güvenliği sağlamak açısından modern bir yaklaşım olduğu ifade edilmiştir³⁰⁸. Hatta,yüzyılın başında, seferdeyken gemiyle irtibata geçilemediği zamanlar için kaleme alınan Lahey Kuralları'ndaki ilkeninsürdürülmesine gerek bulunmadığı ileri sürülmüştür³⁰⁹.

³⁰⁵ Andrew Nicholas, “The Duties of Carrier under The Conventions: Care and Seaworthiness”, (Chapter 6), bkz. Thomas R. (Ed.), *The Carriage of Goods by Sea under The Rotterdam Rules*, Lloyd's List, London 2010, s. 113.

³⁰⁶ Kuyucu Meriç, “Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları ile Karşılaştırmalı olarak Rotterdam Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumlu Tutulduğu Safha”, s. 62.

³⁰⁷ Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.130.

³⁰⁸ Hannu Honka, “Main Obligations and Liabilities of the Carrier”, UNCITRAL's Attempt Towards Global Unification of Transport Law: The CMI Draft Convention on the Carriage of Goods by Sea and Its Impact on Multimodal Transport, *Transportrecht*, 2004, s. 280.

³⁰⁹ Nikaki, *Duties of the Carrier*, s. 520.

Geminin tüm yolculuksüresince denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurulmasının, taşıyanın lehine olmadığı savunulmuştur. Hemen belirtmek gerekir ki, burada taşıyan, yalnızca gerekli dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür. Bununla birlikte, yolculuğun başlangıcında gösterilmesi beklenen dikkat ve özen, geminin yolculuk esnasında beklenen dikkat ve özenden daha fazla olacaktır³¹⁰.

Geminin denize, yola ve yüke elverişliliği; her olayda farklı şekilde değerlendirilecek olup, bu değerlendirmede, yolculuğun yapıldığı deniz, yolculuğun mesafesi, taşınan eşya ve başka koşullar göz önünde bulundurulur. Bu sebeple elverişlilik, nispi bir terimdir³¹¹. Geminin deniz ayrımı yapılmaksızın, her tür yükle, her cins yolculuğa, yılın her döneminde elverişli olması halinde, mutlak elverişlilik söz konusu olabilir. Nispi denize elverişlilik, belli bir yükle, belli bir zamanda ve belli bir denizde gerçekleştirilecek sefer için geminin elverişli olmasıdır³¹².

Rotterdam Kuralları m. 14'te yükümlülüğün ne zaman sona ereceğine dair bir hüküm bulunmamaktadır. Yükümlülüğün eşyanın boşaltılmasıyla veya geminin boşaltma limanına varmasıyla sona ereceği savunulabilir³¹³. Fakat, genel kabul gören görüş, yükümlülüğün eşyanın gemiden tamamen boşaltılmasıyla sona ereceğini kabul etmektedir³¹⁴.

2.2.2. Taşıyanın Taşıma ve Yüğü Teslim Etme Yükümlülüğü

Taşıyanın temel görevi, yükü taşımak üzere aldığı şekilde varma yerine taşımak ve gönderilene teslim etmektir. Rotterdam Kuralları m. 11'de³¹⁵, taşıyanın taşıma sözleşmesinde belirtilen eşyayı varma yerine taşıma ve gönderilene (*consignee*) teslim etme yükümlülüğü yer almıştır. Bu hüküm Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları'nda zımni bir şekilde bulunmasına rağmen, açık bir düzenleme yer almamaktadır³¹⁶. Bu madde ile, önceki Sözleşmelerdeki var olan boşluğun doldurulması amaçlanmaktadır. Bu düzenleme açık bir biçimde, taşıyana, eşyayı varma yerinde teslim etmesi yükümlülüğünü getirmiştir.

³¹⁰Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.85.

³¹¹Sözer, *Sefere Elverişli Bulundurma Borcu*, s. 28, Tekil, *Deniz Hukuku*, s. 275.

³¹²Göğer, *Elverişli Gemi*, s. 49.

³¹³ Aladwani, "The Supply of Containers and "Seaworthiness"—The Rotterdam Rules Perspective", s. 201; Nikaki, *Duties of the Carrier*, s. 522.

³¹⁴Aladwani, "The Supply of Containers and "Seaworthiness"—The Rotterdam Rules Perspective", s. 201.

³¹⁵Rotterdam Kuralları m.11: "İşbu konvansiyon ve taşıma sözleşmesinin şartları uyarınca taşıyan malları varma yerine taşımak ve gönderilene teslim etmekle yükümlüdür".

³¹⁶Alexander Von Ziegler, "The Liability of the Contracting Carrier", 44 *Texas Law Journal* 329 (2009), s.333; Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, age, s.40-41.

Taşıma,sözleşmedekararlaştırılan varma limanına yapılmalıdır. Dolayısıyla, sözleşmede mutabık kalınan varma limanı yerine, başka bir limana teslim yapılması sözleşmenin ihlalidir.

Taşıyanın yükü teslim yükümlülüğü, taşıma sözleşmesine bağlı olduğundan, sözleşmede alternatif limanların belirlenmiş olması ya da “mümkün olduğunca güvenli bir şekilde gidebileceği liman” ve benzeri bir ifadenin yer alması halinde, bu durumun m.11’e aykırılık teşkil etmeyeceği ileri sürülmektedir³¹⁷.

Teslim, yükün gönderilene teslimiyle yerine getirilmektedir³¹⁸. Yükün gönderilene teslimi, Rotterdam Kuralları’nda m.45, 46 ve m. 47 ile düzenlenmiştir. “Gönderilen” ise Rotterdam Kurallarım.1/11’de, “bir taşıma sözleşmesi veya taşıma senedi ya da elektronik taşıma kaydına dayanarak yükü teslim almaya yetkili bulunan taraf” olarak tanımlanmıştır. Bu çerçevede taşıma sözleşmesinin varlığı, yükün sözleşmeden doğan haklara sahip olmayan bir şahsa teslimi açısından mazeret olarak kabul edilememektedir. Bu kapsamda, sahte veya gerçek konşimentoyla yanlış şahıslara yapılan teslim, m.11’in ihlalini oluşturacaktır³¹⁹ ve taşıyanın sorumluluğu doğacaktır.

Muafiyet klozlarının yanlış teslimata uygulanıp uygulanamayacağı noktasında, farklı görüşler ileri sürülmüştür. Güncel görüşlere göre, yanlış teslimat, esaslı bir hata oluşturduğundan, muafiyet klozlarının uygulama alanı içerisinde yer almamaktadır³²⁰.Yanlış teslimat hususu, taşıyanın yüke özen yükümlülüğünün konusu da oluşturmaktadır³²¹.

Rotterdam Kuralları m.11, muafiyet klozlarına yer verilmesi ihtimalini ortadankaldırmakta ve yanlış teslimattan doğan sorumluluğun da, sadece Kurallar’ dabelirtilen şartların yerine getirilmesi halinde kaldırılmasını sağlamaktadır. Tarafların bu hallerin aksini kararlaştırmasının, Kurallar m.79 kapsamında hükümsüz kabul edileceği ifade edilmiştir³²².

³¹⁷Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*,s.30; Ülgener, *Çarter Sözleşmeleri*, s.217 vd.

³¹⁸Doğuş Taylan Türker, “Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Alacakları İçin Eşya Üzerindeki Hapis Hakkı İle Teslimden Sonraki Kanuni Rehin Hakkı”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C.XXXIV, S.2, 2018, s.403-404.

³¹⁹Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*,s. 31.

³²⁰Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*,s. 32.

³²¹Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.42.

³²²Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*,s. 32.

Teslim yükümlülüğüne ilişkin m.11 değerlendirilirken, yükün güvertedetaşınması konusuna da değinmek gerekmektedir. Taşıyanın yükü, varma limanına güvertede taşınması durumunda, taşımanın Rotterdam Kuralları m.25'e uygun olarak yapılması gerekmektedir. Bunun yanı sıra taşıyan, m.11'e de riayet etmez zordadır³²³. Kuralları m.25/1'egöre, yükün güvertede taşınması; bu şekilde taşımanın mevzuat gereği olması, yükün güverte taşınmasına elverişli olan bir konteyner ya da bir araç içinde ya da üstünde taşınmakta olup, güvertenin de anılan konteyner ya da araçları taşımaya uygun bir durumda olması ve güvertedetaşımaya ilişkin bir taşıma sözleşmesi ya da bir teamül ya da belirtilen yükün taşınması bakımından olağan bir uygulama sonucu olması şartlarına bağlanmaktadır. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları m.1/(c), yükün güvertede taşınması ve bu durumun konşimentoda yer alması durumlarını, uygulama sahası kapsamına dâhil etmemektedir³²⁴.

2.2.3. Eşyaya Dikkat ve Özen Gösterme Yükümlülüğü

Taşıyanın yüke özen gösterme yükümlülüğü, Lahey, Lahey/Visby Kuralları m.3/2'de düzenlenmiştir. Bu hükme göre, taşıyan; yüklerin yükletilmesi, idaresi, istifi, nakli, muhafazası, bakımı ve boşaltılmasına gereken dikkat ve özeni gösterecektir. Lahey, Lahey/Visby Kuralları kapsamında, taşıyan, yüklerin gemiye yüklendiği andan limana boşaltıldığı ana kadar, yüklere gereken özen ve dikkati göstermekle yükümlüdür³²⁵. Gemi sefere başladıktan sonra, geminin denize, yola ve yüke elverişli tutulması da yüke özen gösterme borcu kapsamındadır. Lahey, Lahey/Visby Kuralları'na göre, taşıyanın yüke özen gösterme sorumluluğu, kusur sorumluluğudur³²⁶. Başka bir deyişle, taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için, taşıyanın veya adamlarının kusurlu hareketleri sonucu, yükün zayi olması veya hasara uğraması gerekmektedir. Lahey/Visby Kuralları m.3/2'de; m.4'te yer alan hükümler saklı tutularak, taşıyanı sorumluluktan muaf tutan listeye yer verilmiştir. Bu istisnalar; yükün zayi olması veya hasara uğramasının, navigasyon hatası veya geminin yönetiminden kaynaklanması durumunda ve taşıyanın hata veya ihmali olmamak

³²³Theodora Nikaki, "The Fundamental Duties of the Carrier", *Journal of Maritime Law*, Vol. 14, Issue: 6, 2008, s. 515.

³²⁴Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.43.

³²⁵ Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.123; Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 181.

³²⁶Karan, *Carrier's Liability*, s.83.

kaydıyla, bir yangından kaynaklanması halinde, taşıyanın sorumluluğuna gidilememektedir³²⁷.

Taşıyanın özen ve dikkat yükümlülükleri, Rotterdam Kuralları m.13'te düzenlenmiş olup, m.12'de taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği süre açıklanmıştır.Lahey/Visby Kuralları'nda taşıyanın yükümlülükleri, sorumluluk hükümlerinden önce gelmektedir; fakat bu noktadaRotterdam Kurallar'ın hükümleri farklılık oluşturmaktadır³²⁸.

Taşıyanın diğer bir asli edim yükümlülüğü, eşyaya dikkat ve özen gösterme yükümlülüğüdür. Bu yükümlülük, eşyanın taşıyan tarafından teslim alınması ile başlar ve gönderilene teslim edilinceye kadar devam eder³²⁹. Taşıyan, navlun sözleşmesi gereğince yerine getirmesi gereken bu yükümlülüğünü ihlal ettiği takdirde, eşya ile ilgililere karşı meydana gelecek zararlardan sorumlu olacaktır. Sözleşmeye dayalı bu sorumluluk türü, zarar verenin kusurlu davranışını aradığından bir kusur sorumluluğudur³³⁰. Taşıyanın, eşyaya özen gösterme yükümlülüğü Rotterdam Kuralları m.13'te düzenlenmiştir. Taşıyanın taşıma sırasında eşyaya özen yükümlülüğünün derecesi, sorumluluğun tespitinde önemli bir role sahiptir³³¹.

Eşyayı teslim alması ile birlikte taşıyanın temel yükümlülüğü olan, eşyaya özen borcu doğacaktır. Başka bir ifadeyle, navlun sözleşmesinin yapılması sonucu, taşıyan, eşyayı kabul etme, zamanı gelince teslim etme ve bu iki işlem arasındaki sürede de bakım ve koruma yükümlülüklerini yerine getirmeyi taahhüt etmektedir³³². Bu yükümlülük, eşyanın korunması ve teslim yerine hasar görmeden sağlam bir şekilde ulaştırılması için, gereken tüm tedbirleri kapsamaktadır³³³. Yükümlülüğün usulüne uygun yerine getirilip getirilmediği değerlendirilmesi yapılırken; geminin, eşyanın, yolculuğun nitelik ve koşulları ile denizcilik teamülleri ve mevzuattan doğan diğer

³²⁷Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s.194.

³²⁸Honka, "Main Obligations and Liabilities of the Carrier", s. 280.

³²⁹Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 135.

³³⁰Karan, *The Carrier's Liability*, s. 83.

³³¹Von Ziegler, "The Liability of the Contracting Carrier", s. 333; Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.79.

³³²Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 182; Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*,s. 47; Özen yükümlülüğü hiçbir şekilde daraltılamaz ve bu yükümlülük devredilemez. Bkz. Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*,s.31.

³³³Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.46.

zorunluluklara uyulup uyulmadığı göz önüne alınmalıdır. Eşyanın gönderilene teslimi iletaşıyanın eşyaya özen borcu sona erecektir³³⁴.

“Yükleme”, eşyanın taşıtan veya onu temsilen yükleyen tarafından gemide istif edileceği yere kadar getirilmesi, taşıyan veya adamları tarafından da teslim alınması şeklinde tanımlanmaktadır³³⁵. Taşıyanın yüklemedeki özen yükümlülüğü oldukça geniş kapsamlıdır. Yükleme kusuru, yüklemeyle ilişkin işlemler esnasında ortaya çıkan kusurlu davranışlar şeklinde adlandırılmaktadır. Yükleme, ya gemi vinçleri ya da liman vinçleri ile yapılır. Yükleme ve boşaltmada önemli olan nokta, taşıyanın yükleme ve boşaltmada eşyanın türüne ve paketlenme şekline uygun olan araç ve gereçleri kullanmasıdır. “Boşaltma” ise eşyanın gemide istiflendiği yerden alınıp, gönderilene teslim edilmesi amacıyla rıhtıma bırakılmasına (veya mavnaya³³⁶ konulmasına) denilmektedir. Elbette, taşıyan, bu işlem yapılırken de gereken dikkat ve özeni göstermek yükümlülüğündedir³³⁷.

Yükleme, sadece malların gemiye borda edilmesinden (üst kısmına alınmasından) oluşmamaktadır. Bununla birlikte, yükleme, eşyanın durumuna ve özelliğine göre uygun bir yere konulması, ambarlara yerleştirilmesini de içine alır. Bu işlem, “istif” olarak adlandırılır ve taşıyanın özen yükümlülüğünün ikinci aşamasıdır. İstif, gemi mürettebatı tarafından yapılır ve istif yapılırken belli usullere uyulur. Yük, varna limanında, kolaylıkla boşaltılabilecek şekilde istif edilmelidir. Yükün varna limanında kolaylıkla boşaltılmaya elverişli olmaması durumu, kusurlu istif olarak kabul edilebilir. Ayrıca, yük, karakteristik özelliğine uygun şekilde istif edilmelidir³³⁸. İstifleme sırasında öncelikle can güvenliği ve daha sonra gemi ve eşyanın maruz kalabilecekleri deniz tehlikeleri dikkate alınır. Son olarak, istiflenecek olan eşyanın diğer eşyalara verebileceği muhtemel zararlar gözönüne alınmalıdır. İstif işi, taşıtanın adamları veya bir istif firmasının adamları tarafından da yapılabilir. Bu durumda

³³⁴Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 137; Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 48; Nikaki, *Duties of the Carrier*, s. 517; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.71.

³³⁵Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.47 atıfla Şüheda Saraç, “Deniz Ticaret Hukukunda Yükleme Hazırlığı, Yükleme, Yükleme Limanı ve Yeri, Yüklemede Müddetler, Kırkambar Mukavelesinde Yüklemenin Hususiyetleri, Yükleme Masrafları”, *Ankara Barosu Dergisi*, C. 25, S. 4, 1968, s. 664.

³³⁶ Mavna, gemilere veya yakın yerlere yük taşıyan büyük teknedir. <http://www.taussmarine.com/index.php/m/>, (26.4.2019).

³³⁷Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 58.

³³⁸Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s.34.

istifçilerin kusurundan doğan sorumluluk taşıyana değil, taşıtana veya istif firmasına ait olacaktır³³⁹.

Taşıyan, özen yükümlülüğü kapsamında, eşyayı teslim alması ile teslim etmesi arasındaki sürede korunaklı bir yerde bulundurmamak ve muhafaza etmek zorundadır. Diğer bir deyişle, taşıyan, eşyanın ticari değerini kaybetmeden boşaltma limanına kadar taşınmasını sağlayacak önlemleri almalıdır. Örneğin bu yükümlülüğün ifası amacıyla taşıma sırasında ambarları havalandırmalı, ambarın nemlenmesini engellemek için gereken önlemleri almalı, gereken sıcak veya soğuk ortamı sağlamalıdır³⁴⁰. Eşyanın güvertede götürülmesi halinde, taşıyan, eşyanın ıslanmasını önleyecek ve sabit durmasını sağlayacak ek tedbirler almalıdır. Gemi güvertesinde bulunmasından dolayı olağan bir deniz seferinde karşılaşacağı hava ve deniz koşullarında, eşya değerini kaybedecekse veya ambalajı muhafaza için yeterli değilse, gereken şekilde üzeri örtülmelidir. Bununla birlikte, taşıyanın koruma yükümlülüğü, gerek kendi adamlarının gerekse gemi adamlarının hırsızlığına veya eşyaya bilerek zarar vermelerine (*baratarıya*), üçüncü kişilerin hırsızlığına yönelik tedbirler almamayı da içermektedir³⁴¹.

Rotterdam Kuralları m.13/1 hükmüne göre, “taşıyan 12. maddede tanımlanan sorumluluk süresi boyunca ve 26. maddeye tabi olarak, yükleri gerektiği gibi ve dikkatli bir şekilde teslim alacak, yükleyecek, elleçleyecek³⁴², istifleyecek, taşıyacak, muhafaza edecek, boşaltacak ve teslim edecektir”. Bu yükümlülükler, taşımanın deniz ayağı ile birlikte kara, hava ve demiryolu ayağı için de geçerli olabilir. Fakat taşıyan, sorumluluk süresini, yalnızca deniz yoluyla taşıma ile sınırlandırmışsa, bu yükümlülükler sadece deniz yolu ayağı için geçerli olacaktır³⁴³.

Rotterdam Kuralları m. 13/2 gereğince taraflar, eşyanın yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması işlemlerinin taşıtan, belge üzerindeki

³³⁹Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.47 atıfla Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 115.

³⁴⁰Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 62; Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s.36 vd.

³⁴¹Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.48 atıfla Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 136.

³⁴²Elleçleme, gümrük gözetimi altındaki eşyanın asli niteliklerini değiştirmeden istiflenmesi, yerinin değiştirilmesi, büyük kaplardan küçük kaplara aktarılması, kapların yenilenmesi veya tamiri, havalandırılması, kalburlanması veya karıştırılmasıdır. http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&view=bts&kategori=veritbn&kelimesec=111222, (27.4.2019)

³⁴³Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.83; Çalpaçıkay, “Uluslararası Deniz Taşımacılığı Sözleşmeleri ve Rotterdam Kuralları Kapsamında Taşıyanın Sorumluluğu”, s.41.

taşıtan veya gönderilen tarafından yapılmasını kararlaştırabilirler³⁴⁴. Bunun yanında sözleşme içeriğinde bu işlemlerin kim tarafından yerine getirileceği belirtilmiş olmalıdır. Bu hüküm ile uygulamadaki FIO³⁴⁵, FIOS³⁴⁶ veya FIOST³⁴⁷ gibi kayıtların geçerli olup olmadığı sorunu çözülmüştür. Fakat bu kayıtların geçerliliği, eşyanın “yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi ve boşaltılması” ile sınırlı hale getirilmiştir³⁴⁸. Eşyaya özen yükümlülüğü çerçevesindeki işlerin bir kısmı, eşya ile ilgililere devredilebilir ve bu şekilde taşıma sözleşmesinin tarafları arasındaki denge, taşıyan lehine değişmiş olur. Zira yükleme, boşaltma ve istif sırasında eşyaya gelen zarara faaliyetleri üstlenmiş olan taraf katlanacaktır. Fakat taşıyan, bu işlemlerin yerine getirilmesisırasında gemi hakkında bilgi vermek, yol göstermek nezaret etmek, yükleme, boşaltma ve istif faaliyetlerinin kurallara ve amaca uygun bir şekilde yapıp yapılmadığını kontrol etmekle yükümlüdür³⁴⁹. Taşıyanın, konşimentoya konulan bu kayıtlar karşın, geminin dengesinden, yolculuk esnasında yükleri koruma yükümlülüğünün ihlalinden ve yükleme, boşaltma sırasında diğer yüklerin uğrayacağı her türlü zarardan dolayı sorumluluğu sürmektedir.

Tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özen, özen yükümlülüğünün sınırını oluşturmaktadır. Bu nedenle, taşıyanın özen yükümlülüğü, niteliği nedeniyle uyulması gereken bir yükümlülük olsa da, mutlak bir yükümlülük değildir. Eşya gemiye yüklenmeden önce taşıyan, eşyanın özelliklerindikkate alarak muhafaza ile ilgili gereken tüm tedbirlerialmalıdır. Taşıyan, eşyanın niteliğini,

³⁴⁴Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.50.

³⁴⁵Nikaki, *Duties of the Carrier*, s. 516;Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, s.407 “İngilizce “free in and out” kelimelerinin kısaltmasıdır. Yüklemenin taşıtanın, boşaltmanın ise gönderilenlerin sorumlulukları altında olduğunu bildiren klozdur. Sözleşme şartları, liman düzenlemeleri ya da teamüller icabı eşyayı masrafları kendisine ait olmak üzere gemiye kadar getirmek taşıtana; bundan sonrası yani istif ise taşıyana ait omaktadır. Boşaltmada ise, yükün gemide bulunduğu yerden çözüldükten sonra gemiden çıkarılması ve karaya indirilmesi gönderilenin sorumluluğundadır” .

³⁴⁶Honka, *Main Obligations and Liabilities of the Carrier*, s.279;Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*,s.407, “İngilizce “free in and out, stowed” kelimelerinin kısaltılmasıdır. Yükleme, boşaltma ve istifin eşya ile ilgililer tarafından yapılması gerektiğini belirtir”.

³⁴⁷Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, s.407, “İngilizce “free in and out, stowed and trimmed” kelimelerinin kısaltılmasıdır. Yükleme, boşaltma, istif ve gemi içinde yer değiştirmenin ve yükün geminin dengesini bozmayacak şekilde tam olarak yerleştirilmesinin de eşya ile ilgililer tarafından yapılması gerektiğini belirtir”.

³⁴⁸Fujita, “The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications”,s. 356; Baatz, Debbatista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*,s. 36.

³⁴⁹Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.48 atıfla Akıncı, *Navlun Mukaveleleri*, s. 348.

geçmişteki tecrübelerinden yararlanarak, yeni yöntemleri kullanarak ve günümüz uygulamalarını izleyerek belirlemelidir³⁵⁰.

Özen yükümlülüğünün bir boyutu da, yükün teslim edilmesi ve yanlış kişiye teslim edilmemesidir³⁵¹. Rotterdam Kuralları m.11. ve m.13, taşıyana, yükü varma yerinde teslimaldığı şekilde teslim etme yükümlülüğünü getirmiştir.

Rotterdam Kuralları, Lahey ve Lahey/ Visby Kuralları'nın tersine, taşıyana; sadece yükü yükleme, elden geçirme, istifleme, taşıma, muhafaza etme, boşaltma ve yükle ilgilenme yükümlülükleri değil, bunun yanı sıra yükü teslim alma ve teslimetme yükümlülüklerine ilişkin açık hükümler getirmiştir. Teslim etme yükümlülüğünün gereği gibi yerine getirilememesi, diğer bir deyişle, yanlış teslimat yapılması, Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı kapsamına girmektedir.

Taşıyanın yanlış teslimattan ötürü sorumlu tutulması durumunda, taşıyan, yanlış teslimatın kendi kusur veya ihmallerinden kaynaklanmadığını kanıtlayarak Rotterdam Kuralları m. 59/1 gereğince sorumluluğunu sınırlandırabilir. Bununla birlikte, Rotterdam Kuralları'nın m.17/2 ve 17/3'deki sorumsuzluk şartlarının gerçekleşmesi halinde taşıyanın sorumluluğu ortadan kalmaktadır³⁵².

2.2.3.1. Yüke özen ve dikkat göstermekle yükümlü kişiler

Taşıyan, belli kişilerin kusur ve ihmallerinden sorumlu tutulmaktadır. Bu kişiler, Rotterdam Kuralları m.18'de sayılmakta olup, icra eden taraf, kaptan, diğer gemi adamları, taşıyanın kendi adamları veyardımcı şahıslarından oluşmaktadır. Bu kişiler, doğrudan veya dolaylı olarak taşıyanın direktifleriyle hareket ettikleri sürece, taşıyan, bu kişilerin kusur veya ihmallerinden kaynaklı yüke özen yükümlülüğünün ihlal edilmesi durumunda sorumlu tutulmaktadır³⁵³. Başka bir ifadeyle taşıyan, olayın özen yükümlülüğüne aykırı davranarak zarara neden olan yardımcı şahsın kusurundan kaynakladığını ileri sürerek sorumluluktan kurtulması mümkün değildir.

İcra eden tarafın bulunduğu durumlarda, icra eden taraf ile taşıyan Kurallar m.20/1'de tespit edilen sınırlar gereğince kişisel ve müştereken sorumlu tutulacaktır. Fakat icra eden tarafın, denizde icra eden taraf olması gerekmektedir. Kaldı ki, denizde

³⁵⁰Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s. 38.

³⁵¹Nikaki, *Duties of the Carrier*, s. 515.

³⁵²Nikaki, *Duties of the Carrier*, s. 514-515.

³⁵³Nikaki, *Duties of the Carrier*, s. 519.

icra edenin, taşıyanın sorumluluk hükümlerine tabi olduğu Kurallar m.19'da açıkça yer almaktadır³⁵⁴.

2.2.3.2. Yüke Özen ve Dikkat Gösterme Yükümlülüğünün Hukuki Sonuçları

Taşıyan, Kuralların.12'de belirlenen sorumlu tutulduğu süre içerisinde malları özenli ve dikkatli bir şekilde teslim alma, yükleme, elleçleme, istifleme, taşıma, muhafaza etme ve boşaltarak teslim etme yükümlülüğünü üstlenmektedir. Bu süre, kural olarak, taşıyanın veya ifa edenin eşyayı teslim alması ile başlar ve eşyanın teslim edilmesi ile sona erer (m.12/1). Ancak, bu fıkra taşıyana teslimin hangi anda gerçekleştiğini belirlemez. Bu yükümlülüğün hiç ifa edilmemesi veya gereği gibi ifa edilmediği durumlarda taşıyanın sorumluluğu ortaya çıkmaktadır.

Yüke özen yükümlülüğünün ihlalinde taşıyanın ve adamlarının kusurunun bulunması gerekmektedir. Kusurun tespitinde objektif bir ölçüt olarak, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni kabul edilmektedir³⁵⁵. Bununla birlikte, taşıyanın bu yükümlülüğü başka kişilere devretmesi halinde de, Rotterdam Kuralları m.18 gereğince sorumluluğu devam etmektedir. Fakat taşıyanın, sorumlu olmadığını ispat etme imkânı bulunmaktadır. Bu nedenle, taşıyan, zıya veya hasara sebep olan olayın, tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni ile dahi önlenmesinin mümkün olmadığını ispat etmek durumundadır.

2.2.3.3. Özen ve dikkat gösterme yükümlülüğünün uluslararası sözleşmelerde karşılaştırılması

Taşıyanın yüke özen yükümlülüğünü düzenleyen, Rotterdam Kuralları m.13, Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nın m.3/2'deki ilkedeniktibas edilerek oluşturulmuştur. Fakat, Rotterdam Kuralları gereğince belirtilen bu yükümlülükler, Lahey/Visby rejiminin aksine, taşımanın yalnızca deniz ayağına değil, taşıyanın sorumlu olduğu bütün aşamalara uygulanabilmektedir³⁵⁶.

Lahey/Visby rejiminden farklı olarak, Rotterdam Kuralları, taşıyana, yükü dikkatli ve özenli bir şekilde teslim alması ve teslim etmesi yükümlülüğünü getirmiştir. Rotterdam Kuralları m.13/2'ye göre, taşıyan ve taşıtan, teslim ve teslim yükümlülüklerinin başkaları tarafından yerine getirilmemesini kararlaştırabilirler. Bu

³⁵⁴Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, 54.

³⁵⁵Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s.59.

³⁵⁶Gertjan van der Ziel, "The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea", *TranspR*, 2002, s. 270.

durumda, boşaltmayı, yükleten veya belge üzerindetaşıtan üstlense dahi, teslim, taşıyanın sorumluluk alanında kalmaktadır³⁵⁷.

Rotterdam Kurallarım.13'te düzenlenen yüke özen yükümlülüğü, Lahey ve Lahey/ Visby Kuralları'nda olduğu gibi sürekli hale getirilmiştir.Fakatbu sözleşmeler arasında yüke özen yükümlülüğü açısından tek bir fark vardır. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları m.1(e)'ye göre özenyükümlülüğü, yükün gemiye yüklenme anından boşaltma anına kadar devam etmektedir. Ancak, Rotterdam Kuralları ile kapıdan kapıya taşıma ilkesi benimsendiğinden, taşıyan, yükü teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadarsorumlu olmaktadır.

Hamburg Kuralları m.5/1 uyarınca taşıyan, eşyanın iyi halde muhafazası ve gecikmeksizin varma limanında teslim edilmesine özen göstermekle yükümlüdür. Taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özen, makul şekilde alınması beklenebilecek bütün tedbirler şeklinde ifade edilmektedir. Aslında bu ifadenin, tedbirli bir taşıyanın göstereceği dikkat ve ihtimamı ölçüsünden farklı bir durum olmadığı belirtilmiştir³⁵⁸. Ancak taşıyanın özen yükümlülüğü, zıya veya hasara neden olabilecek olay ve sonuçları onlemek için akla gelebilecek her türlü tedbir değil, alınması makul şekilde beklenebilecek tedbirleri almakla yükümlüdür. Özen yükümlülüğünün kapsamı, her bir yolculuğun ve yükün özelliklerine göre değişiklik göstermektedir³⁵⁹. Hamburg Kuralları'nda limandan limana taşımacılık ilkesi bulunduğundan, m.4/1 uyarınca, sorumluluk süresi, eşyanın limanda yüklenmesi ile başlayacak ve eşyanın boşaltılması ile bitecektir.

Son olarakRotterdam Kurallarım.13/1, taşıyanın yüke dair yükümlülüklerinin, taşıyanın sorumlu olduğu bütün süre boyunca uygulanacağınaaçıkça belirtmektedir. Başka bir deyişle taşıyan, yükün teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar,eşyaya ilişkin yükümlülükleriniözenli ve dikkatli bir şekilde yerine getirmekle yükümlüdür. Bunun sonucunda taşıyanın yüke ilişkiyükümlülükleri,yalnızca taşımanın deniz ayağına değil, taşımanın bütününe uygulanmaktadır³⁶⁰.

³⁵⁷Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*,s. 38.

³⁵⁸Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.87; Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, s.61.

³⁵⁹Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.88.

³⁶⁰Nikaki, *Duties of the Carrier*, s. 516.

2.2.4. Taşıma Senedi Düzenleme Yükümlülüğü

2.2.4.1. Genel Kavramlar

Rotterdam Kuralları, günümüz deniz ticaretindeoluşan sorunları önlemeye ilişkin çözümler getiren kurallar ortaya koymuştur. Örneğin,boşaltma limanında taşıyana verilecek bir konşimentonun bulunmamasına rağmen, eşyanın varması sonucunda gönderilene teslim edilmesi zorunluluğu karşısında, taşıma senetleri ve elektronik taşıma kaydı ile ilgili hükümler getirerek, bu konuda uluslararası düzenleme olmaması sebebiyle oluşan sorunları gidermiştir³⁶¹. Rotterdam Kuralları;Lahey Kuralları, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'nın tersine uygulamadaki gereksinimleri dikkate alarak, taşıma senetlerini tanımlamış ve elektronik taşıma kayıtları ile alakalıayrıntılı bir düzenleme getirerek elektronik ticarete olanak sağlamıştır.Bu şekilde,Rotterdam Kuralları, mevcutsözleşmelerin kurallarını büyük ölçüde güncel hale getirmiştir³⁶².

2.2.4.2. Taşıma Senedi

Rotterdam Kuralları'ndan önceki Sözleşmelerde taşıyanın sorumluluğu ve taşıma senedine ilişkin hükümlerinin,diğer taşıma ortamlarına yer vermemeleri ve elektronik senetlerle ilgili hükümlere uygulanamamaları nedeniyle,uygulama alanlarını daha sınırlı bırakmıştır. Rotterdam Kuralları'nda karma taşımalar göz önüne alınarak,taşıma senediyle ilgili hükümler, daha geniş bir perspektifle hazırlanmıştır³⁶³.

Rotterdam Kuralları'nın m. 1/14 hükmünde taşıma senedi kavramı “... taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyan tarafından düzenlenen, (a) taşıyanın ya da ifa edenin taşıma sözleşmesi kapsamında eşyayı teslim aldığını ispat eden; ve (b) taşıma sözleşmesini ispat eden veya içeren, senettir” şeklinde tanımlanmıştır³⁶⁴. Rotterdam Kuralları;konşimento, deniz yük senedi ya da uygulamada yer alan herhangi bir senettenbahsetmeyerek,bunlar yerine taşıma senedi terimini kullanmıştır³⁶⁵. Konşimento düzenlenmeksizin uygulanamayacak olan Lahey ve Lahey/Visby Kuralları ile sadecekonşimento ve navlunla ilgili konuları düzenlemiş olan Hamburg

³⁶¹Nikaki and Soyer, *A New International Regime For Carriage of Goods By Sea*, s. 334.

³⁶²Nikaki and Soyer, *A New International Regime For Carriage of goods By Sea*, s. 322.

³⁶³Glass and Nair, “Towards Flexible Carriage Document? Reducing the Need for Modally Distinct Documents in International Goods Transport”, s. 38, 42.

³⁶⁴ Kara, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.74; Emanet, s.169.

³⁶⁵Andres Mollmann, “From Bills of Lading to Transport Documents - The Role of Transport Documents under the Rotterdam Rules”, 17 *The Journal of International Maritime Law* (2011), s. 50.

Kuralları³⁶⁶dikkate alındığında, Rotterdam Kuralları'nınradikal değişiklikler getirdiği ifade edilebilir. Rotterdam Kuralları'na göre, her türlü senet veya elektronik taşıma kaydı; taşıma sözleşmesinin ve aynı zamanda taşıyan ya da yerine getiren tarafından eşyanın teslim alındığını kanıtlıyorsa, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı olarak tanımlanabilecektir³⁶⁷.

Uluslararası ticaretinkredi sistemi ile finanse edilmesi nedeniyle, satıcıya ödeme yapılması için, eşyanın taşıyan tarafından iyi durumda teslim alındığına veya gemiye yüklendiğine dair, taşıyan tarafından hazırlanmış bir taşıma senedi veya konşimentobulunmasızorunlu tutulmaktadır³⁶⁸. Uygulamada deniz ticareti faaliyetinde taşıma senedi düzenlenmesi için, sözleşmeye dayalı yükümlülük olması ve yükletenin talebi gerekmektedir.

Taşıyan, taşıma senedi düzenlemeye yetkili olan taraftır. Taşıyanın aynı zamanda donatan, gemi işletme müteahhidi, alt taşıyan olup olmaması önemli değildir. Taşıma senetleri,çoğunlukla yükleten tarafından doldurulmakta ve taşıyan ya da temsilcisisenedi yalnızca imzalamaktadır³⁶⁹. Fakat,bu uygulama, taşıyanın taşıma senedini düzenleyen olarak kabul edilmesi gerekliliğini değiştirmemektedir. Bu sebepleyükleten, taşıtanın ifa yardımcısı sıfatıyla, imzalaması amacıyla taşıyana verdiği senedin içeriğini navlun sözleşmesinden farklı biçimde doldurmamakla yükümlüdür.Bununla birlikte taşıyan, yükletenin senede geçirdiği beyanların doğruluğunusenedi imzalamadan önce kontrol etmelidir. Aksi durumda, beyanları kendisine sunulduğu şekilde imzalaması halinde taşıyan, sorumluluğu kabul etmiş olur³⁷⁰.

Rotterdam Kuralları m. 1/14 hükmüne göre, taşıma senedinin iki fonksiyonubulunmaktadır: Birinci fonksiyonu, taşıma sözleşmesi gereğince, eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından teslim alındığını ispat etmesidir. İkincisi ise, taşıma sözleşmesinin mevcut olduğunukanıtlamasıdır. Konşimentonun eşyayı temsil fonksiyonu ise kasıtlı olarak tanım dışında tutulmuştur³⁷¹. Tanımdan çıkan bir diğer

³⁶⁶ Hamburg Kuralları m.1/7'ye göre konşimento şu şekilde tanımlanmıştır: “Konşimento, navlun sözleşmesini, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini kanıtlayan ve taşıyanın, iadesi karşılığında eşyayı teslim etme yükümlülüğü altına girdiği belgedir.”

³⁶⁷Mollmann, “From Bills of Lading to Transport Documents - The Role of Transport Documents under the Rotterdam Rules”,s. 50; Nikaki and Soyer, *A New International Regime For Carriage of Goods By Sea*, s. 322; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.50.

³⁶⁸Alan Mitchelhill, *Bills of Lading*, Chapman and Hall, Bristol 1990, s. 48.

³⁶⁹Payne and Ivamy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, s. 84.

³⁷⁰Yeşilova, *Konşimentonun İspat Kuvveti*, s. 33-34.

³⁷¹Günay,*Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s. 109.

sonuç, taşıma senedinin taşıyan tarafından taşıma sözleşmesi kapsamında düzenlenmesidir³⁷². Bu iki fonksiyona sahip olmayan ve taşıyan tarafından taşıma sözleşmesi çerçevesinde düzenlenmeyen senetler, Rotterdam Kuralları uyarınca taşıma senedi olarak kabul edilmeyecektir³⁷³.

Taşıma senetleri, Rotterdam Kuralları'nda "devredilebilir taşıma senedi" ve "devredilemez taşıma senedi" şeklinde ikiye ayrılmaktadır. Rotterdam Kuralları m. 1/15 gereğince, devredilebilir taşıma senedi, "emrine" veya "ciro edilebilir (devredilebilir)" ibaresi ya da belgenin tabi olduğu geçerli yasa gereği, aynı etkiye sahip başka uygun bir ibare ile, yüklerin taşıtanın emrine, alıcının emrine veya hamiline gönderilmiş olduğunu gösteren ve "ciro edilemez (devredilemez)" olduğu açıkça beyan edilmeyen" senettir³⁷⁴. Bu maddede, uluslararası hukukta devredilebilir taşıma senedi tanımlanmaya çalışılmıştır³⁷⁵.

Devredilebilir taşıma senedi ise, eşyanın teslimi için senedin ibrazı zorunlu olan veya eşyanın teslimi için senedin ibrazı zorunlu olmayan şeklinde ikiye ayrılabilir³⁷⁶. Ayrıca, emre yazılı ve hamiline yazılı konşimentolar da, devredilebilir taşıma senetlerinin uygulama alanına girmektedir. Bunun yanında, kapıdan kapıya taşımalarının da Rotterdam Kuralları kapsamında olması ve bu şekilde, Kurallar'ın genel uygulama alanı kapsamının genişlemiş olması nedeniyle, karma taşımalarda kullanılan senetlerde de taşıma senetlerine ilişkin kurallara uygulanacaktır³⁷⁷.

Devredilemez taşıma senedi ise, kısaca devredilebilir olmayan taşıma senedir (Rotterdam Kuralları. m. 1/16). Eşyanın teslimatı için ibrazı gereken devredilemez taşıma senedi (*non-negotiable transport document that requires surrender*) ve eşyanın

³⁷²Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, s. 56.

³⁷³Glass and Nair, "Towards Flexible Carriage Document? Reducing the Need for Modally Distinct Documents in International Goods Transport", s. 41; Rotterdam Kuralları'nda yer alan taşıma senedinin kabul edilmesiyle, sadece deniz yoluyla yapılan taşımalar veya karma taşımalar için hazırlanan senetler arasındaki farkların azalması gerektiği belirtilmektedir. Bkz. Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.51.

³⁷⁴Mollmann, "From Bills of Lading to Transport Documents - The Role of Transport Documents under the Rotterdam Rules", s. 52; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.51.

³⁷⁵Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s. 207.

³⁷⁶ Rotterdam Kuralları m. 47(2)'de devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydının ibrazı gerekmeksizin eşyanın teslim edilebileceği açıkça ifade edilmiştir. Bkz. Mollmann, "From Bills of Lading to Transport Documents - The Role of Transport Documents under the Rotterdam Rules", s. 53; Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.467-468.

³⁷⁷Mollmann, "From Bills of Lading to Transport Documents - The Role of Transport Documents under the Rotterdam Rules", s. 53.

teslimi için ibrazı gerekmeyen devredilemez taşıma senedi (*non-negotiable transport document that do not requires surrender*) olmak üzere, devredilemez taşıma senetleri de ikili bir ayrıma tabi tutulabilir. Çoğunlukla deniz yük senetleri (*sea waybills*), devredilemez taşıma senedinin kapsamına girmektedir. Ayrıca, rekta-clause yer alan taşıma senetleri ve nama yazılı taşıma senetleri, ibrazı gereken devredilemez taşıma senetlerinin kapsamına girmektedir³⁷⁸.

Ayrıca, Rotterdam Kuralları. m. 47/2'ye göre, “devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydı iade edilmeden eşyanın teslim edilebileceği”, taşıma senedinde açıkça belirtilmişse, bu taşıma kaydı iade edilmeden eşya teslim edilebilecektir³⁷⁹.

Sonuç olarak, taşıma senetleriyle alakalı olarak ulusal düzeyde farklı uygulamalar bulunsa da, devredilebilir ve devredilemez taşıma senetlerinin tanımlanmasıyla, uluslararası düzeyde yeknesaklık sağlandığı ifade edilebilir³⁸⁰.

2.2.4.3. Elektronik Taşıma Kaydı

Elektronik taşıma kaydı (electronic transport record), Rotterdam Kuralları ile getirilmiş olan önemli yeniliklerden birisidir³⁸¹. Elektronik ticaret, geleneksel taşıma senedi kullanımını önemli şekilde azaltmıştır. Bu çerçevede, elektronik konşimento ve deniz yük senedi³⁸² (*sea waybill*) kullanımı, artık günümüzde klasik konşimento yerine geçmiştir. Bunun nedenleri arasında, konşimentonun eşyayı temsil işlevinin dolandırıcılığı kolaylaştırması, son yıllarda gemi inşa sektörünün oldukça gelişmesi ve verilerin saklanması amacıyla kağıt kullanımının ve belgelemenin masraflı olması bulunmaktadır³⁸³.

³⁷⁸ Süzöl, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.466-467.

³⁷⁹ Kara, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.78.

³⁸⁰ Mollmann, “From Bills of Lading to Transport Documents - The Role of Transport Documents under the Rotterdam Rules”, s.53-54.

³⁸¹ Mollmann, “From Bills of Lading to Transport Documents - The Role of Transport Documents under the Rotterdam Rules”, s.51.

³⁸² Emine Yazıcıoğlu, “Denizde Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, *Prof. Dr. Tahir Çağa Anısına Armağan*, İstanbul 2000, s. 654, Deniz, yük senedi, taşıyan veya temsilcisi tarafından düzenlenen, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini ve teslim alma veya yükleme anında ne durumda olduğunu gösteren; taşıma sözleşmesini kanıtlayan bir belgedir.

³⁸³ Hakan Karan, *Elektronik Konşimento*, Turhan Kitabevi, Ankara 2004, s. 74; Glass and Nair, “Towards Flexible Carriage Document? Reducing the Need for Modally Distinct Documents in International Goods Transport”, s. 58; Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, s. 48; Yazıcıoğlu, *Denizde Yük Senedi*, s. 655.

Postadaki gecikmeler, hazır olmayanlar arasındaki hukuki işlemlerde, verilerin muhataba ulaştırılmasında karşılaşılan en büyük sorundur. Denizde daha hızlı gidebilen gemilerin inşasıyla taşıma süreci kısalmış ve hatta gemiler taşıma senedinin hamile ulaşmasından önce boşaltma limanına varmaya başlamışlardır. Bu durum, taşıyanların taşıma senedi ibraz edilmemesi nedeniyle eşyayı teslim edememelerine yol açmıştır. Bu sorunlar yüzünden, eşyalar limanlarda yığılmış, gecikmeler yaşanmış vetaşıyanlar, malları teslim edemeyen gönderilen ek sürastarya parası, antrepo ücreti ve sigorta primi ödemek zorunda kalmıştır³⁸⁴. Kredi kuruluşlarının satım ile kredi sözleşmeleri çerçevesinde yapacakları ödemelerin, konşimentonun usulüne uygun bir şekilde devri koşuluna bağlanması nedeniyle, eşyanın ilk satıcısı ile son alıcısı arasındaki kişilerin sayısı ve bunlar arasındaki mesafeler arttıkça, konşimentonun son hamiline ulaşması gecikmeye başlamıştır³⁸⁵. Çok sayıda kişinin uluslararası ticarete yer aldığı dikkate alınır, gecikmenin olacağı ve bunun da olumsuz sonuçlar doğuracağı açıkça meydana çıkmaktadır³⁸⁶. Tüm bu gerekçelerle, geleneksel konşimento kullanımı aleyhine eleştiriler artmaya başlamıştır.

Elektronik veri döneminin başlamasıyla, ticaret, zaman ve mekân sınırlamalarından bağımsız hale gelmiştir. Deniz ticaretiyle işigal edenler, ticaretin hızlı ve masrafsız bir şekilde yapılmasına olanak sağlayan elektronik ticaret uygulamasını göz ardı edememişlerdir³⁸⁷. Neticede, dolandırıcılığı ve gecikmeleri engellemek amacıyla verilerin elektronik yoldan transfer edilip saklandığı “elektronik deniz ticareti” (*electronic trade by sea*) terimimeydana çıkmıştır. “Konşimento”, elektronik deniz ticareti alanında da elektronik iletişime en çok gereksinim duyulan araç olmuştur.

Elektronik senet, bir taşıma sözleşmesinin mevcut olduğunaişaret ediyorsa, bu aynı zamanda bir “elektronik taşıma senedi”dir. Elektronik taşıma senedi, taşıyanın eşyayı teslim taahhüdünü belgelemektedir. Bu kapsamda, elektronik konşimento da, geleneksel taşıma senetleri gibi, aynı zamanda bir “borç senedi” özelliği barındırmaktadır. Elektronik senet, taşınmak üzere teslim alınan eşyayı tarif etmesi ve borç ikrarını içermek üzere taşıyanın imzasını taşıması nedeniyle, konşimento olarak adlandırılmaktadır. Bu durum, onun elektronik de olsa, taşıma senedi olarak

³⁸⁴Nikaki and Soyer, *A New International Regime For Carriage of Goods By Sea*, s. 321.

³⁸⁵Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.53.

³⁸⁶Karan, *Elektronik Konşimento*, s. 97.

³⁸⁷Baughen, *Shipping Law*, s. 25; Karan, *Elektronik Konşimento*, s. 75.

tanımlanması için yeterlidir. Elektronik senedin, elektronik tesellüm veya yükleme makbuzu sayılabilmesi için, taşınmak üzere teslim alınan veya gemiye yüklenen eşyaya dair belirleyici bilgilerle ayrıntılı hale getirilmesi gerekir³⁸⁸.

Elektronik senetler konusunda, Rotterdam Kuralları'ndan önceki Sözleşmelerde herhangi bir düzenleme bulunmamaktaydı. Rotterdam Kuralları, bu konudaki boşluğu doldurmak için hükümler getirmiştir. Rotterdam Kuralları'nda, önceki Sözleşmelerdeki mevcut kavramlar yerine, elektronik taşıma kaydı (*electronic transport record*) kavramı yer almış, ancak, bu kavram uygulamadaki kavramlarla uyumsuzluğundan dolayı eleştirilmiştir. Rotterdam Kuralları m. 1/18'de elektronik taşıma kaydı; “*Elektronik taşıma kaydı, elektronik iletişim aracılığıyla oluşturulmuş bir ya da birden çok mesaj içerisindeki, elektronik taşıma kaydının taşıyan tarafından düzenlendiği anda veya düzenlenmesini takiben kendisine eklenen veya diğer bir şekilde ilişkilendirme yoluyla elektronik taşıma kaydının bir parçası haline gelen, elektronik taşıma kaydı ile uygun şekilde bağdaştırılabilen bilgiyi de içeren: (a) Taşıyanın veya ifa edenin bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde eşyaları aldığını belgeleyen ve (b) Taşıma sözleşmesini belgeleyen veya içeren bilgidir*” şeklinde tanımlanmıştır. Elektronik taşıma kaydı, taşıma sözleşmesi çerçevesinde taşıyanın veya ifa edenin eşyayı teslim aldığını ve taşıma sözleşmesinin varlığını ispat eder³⁸⁹.

Taşıyan ve taşıtanın izni, elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi ve müteakiben bu kaydın kullanımı için gereklidir. Müteakip kullanım açısından ayrı izin alınmasına gerek bulunmayıp, tüm kullanımlar için tek bir izin yeterlidir³⁹⁰. Elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi, kontrolü veya devri, Rotterdam Kuralları'nın m. 8/b gereğince, taşıma senedinde olduğu gibidir. Rotterdam Kuralları m. 9/1'e göre, devredilebilir elektronik taşıma kaydının kullanılmasına için, bu maddede yer alan şartların yerine getirilmesi gerekir. Rotterdam Kuralları m.10'da ise devredilebilir taşıma senedi ile devredilebilir elektronik taşıma kaydının birbirinin yerini alması ile ilgili usuller bulunmaktadır.

³⁸⁸Karan, *Elektronik Konşimento*, s. 139, 155.

³⁸⁹Nikaki and Soyer, *A New International Regime For Carriage of Goods By Sea*, s. 322; Mollmann, “From Bills of Lading to Transport Documents - The Role of Transport Documents under the Rotterdam Rules”, s.53.

³⁹⁰Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 25.

Rotterdam Kuralları m.35'e göre, "taşıyan ile taşıtan arasında taşıma senedi ya da elektronik taşıma kaydı kullanılmama konusunda anlaşma yoksa veya bu tür senedin ya da kaydın örf adet veya teamül ya da ticari uygulama gereği kullanılmaması hâli dışında", "eşyanın taşıyana veya ifa edene teslimi ile, taşıtan veya taşıtanın rızası ile belgede taşıtanolarak görünen kimse, taşıyandan, ya devredilmez nitelikte bir taşıma senedi ya da elektronik taşıma kaydı veya uygun bir formatta devredilebilir taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı almaya hak kazanır"³⁹¹. Bu maddenin amacı, giderek artan konşimentosuz taşımacılığa ilişkin bir düzenleme getirmektir. Bu düzenlemeyle taşıtan, herhangi bir istemde bulunmaksızın doğrudan taşıma senedi düzenlenmesine hak kazanacaktır³⁹².

2.2.4.4. Taşıma Senedinde Bulunması Gerekli Kayıtlar

Taşıma senedinde bulunan kayıtlarda, eşyanın hangi durumda teslim alındığı ve gemiye yüklendiğini belgelendiğinden, bu senet, taşıyan için çok önemlidir³⁹³. Rotterdam Kuralları'nın sekizinci bölümünde m.35 ile m.42 arasında, taşıma senedindeki kayıtlara ilişkin düzenlemeler bulunmaktadır. "Sözleşme Kayıtları"³⁹⁴ başlığı altındaki Rotterdam Kuralları m.36'da, taşıma senedinde ne tür kayıtların yer alacağı düzenlenmiştir. Fakat, maddede düzenlenmemiş olan noktaların da, taşıma senedine veya elektronik taşıma kaydına yazılması mümkün dahilindedir³⁹⁵. Rotterdam Kuralları m.36 ile, Lahey/Visby Kuralları'ndan daha ayrıntılı bir düzenleme getirilmiş olup, bu maddede; senedin düzenlenmesi, kayıtları, taşıyanın kimliği, imza, kayıtlara ilişkin eksiklikler, çekinceler, kayıtların ispat niteliği, ödenmiş navlun gibi konular ele alınmıştır. Rotterdam Kuralları kapıdan kapıya taşımayla ilişkin yeni düzenlemeler getirdiğinden, taşıma senedinin kapsamı ile ilgili kayıtlar bu duruma uygun şekilde belirlenmiştir³⁹⁶.

Rotterdam Kuralları m. 39/1 gereğince, bu maddede belirtilen hususların bulunmaması veya hatalı olması durumunda senedin geçersizliği ileri sürülemez. Senedin üstünde yer alan tarihin hangi işleme ilişkin olduğunun

³⁹¹ Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.54-55.

³⁹² Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.54-55.

³⁹³ Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 123

³⁹⁴ Rotterdam Kuralları m. 1/23 hükmü uyarınca "sözleşme kayıtları, taşıma senedinde veya elektronik taşıma kaydında yer alan, taşıma sözleşmesine ya da eşyaya ilişkin (şartlar, kayıtlar, imzalar ve cirolar da dahil olmak üzere) her türlü bilgi" olarak tanımlanmaktadır.

³⁹⁵ Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.213; Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.463.

³⁹⁶ Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s. 115.

belirlenmemesi durumunda, Rotterdam Kuralları m. 39/2 hükmü uygulanacaktır. Bu madde uyarınca; “*bu tarih: (a) Sözleşme detaylarında yüklerin gemiye yüklenmiş olduğu belirtiliyorsa, taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydında belirtilen yüklerin tümünün gemiye yüklendiği tarih ya da (b) Sözleşme detaylarında yüklerin gemiye yüklenmiş olduğu belirtilmiyorsa, taşıyanın veya ifa eden tarafın yükleri teslim aldığı tarih olarak kabul edilecektir*”. Eşyanın gemiye yüklendiği tarihin sözleşme kayıtlarından anlaşılabilmesi halinde ise, eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından teslim alındığı tarih, eşyanın gemiye yüklendiği tarih kabul edilecektir³⁹⁷.

Taşıma senedinin ön tarafında çoğunlukla, yükleme ve boşaltma limanı, yükleme tarihi, geminin adına ilişkin kayıtlar bulunur³⁹⁸. Eşyanın tanımlanmasını sağlayacak kadar bilginin yazılması yeterli olup, eşya ile ilgili kayıtların tümünün yazılması gerek bulunmamaktadır. Kabul gören görüş, taşıyanın, eşya ile ilgili taşıyan veya yükletenin bildirdiği kayıtlardan, eşyayı en iyi tanımlayacak olanların yazılmasıdır. Bu kayıtlar, taşıyan aleyhine karine oluşturduğundan; eşyanın miktar, marka ve dıştan belli olan durumunun, ayırıcı işaretlerinin doğru olarak bildirilmesi önemlidir³⁹⁹. Eşyanın hârici durumuna ilişkin sözleşmede kayıt yoksa, eşyanın taşıyan ya da ifa eden tarafından teslim alındığı anda haricen iyi durumda olduğu kabul edilmektedir (m.39/3)⁴⁰⁰.

2.2.4.4.1 Taşıtanın Verdiği Bilgiler

Rotterdam Kuralları m. 36/1 hükmü gereğince, taşıma senedi içerisinde yer alacak ilk kayıt, taşıtan tarafından verilen bilgiler olacaktır. Ancak, taşıtan tarafından verilen bilgilerin yanlış olması durumunda, Rotterdam Kuralları m. 40 uygulama alanı bulacaktır. Bahse konu bilgilerin 36/1’de; eşyanın tanımı, eşyanın nitelendirilmesi için gereken işaretler, koli ve parça sayıları veya eşyanın miktarı ve taşıtan tarafından bildirilmiş ise, eşyanın ağırlığı olmak üzere dört unsur olarak yer almıştır. Lahey/Visby Kuralları’nda düzenlenmeyen eşyanın tanımının yapılması imkânı ile, taşıtanlara eşya hakkında uzun ve detaylı teknik tanım yapma imkânı getirilmiştir. Taşıma senedinde,

³⁹⁷Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.55.

³⁹⁸Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, s. 61.

³⁹⁹Williams, *Chartering Documents*, s. 128; Demirkıran, *Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu* s. 113; Senedin kaptana sunulması, eşyanın incelenmesi sonucunda senette yer alan bilgilerin taşıyan tarafından kontrol edilmesi ve doğruluğunun kabul edilip edilmemesi hususunda taşıyana yapılmış olan bir davet olarak kabul edilebilir. Bkz. Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, s. 62.

⁴⁰⁰Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.56.

eşyanın tanınması için gerekli başlıca işaretler, eşyanın ağırlığı, markası ve içeriği kayıtlarda yer almaktadır⁴⁰¹.

2.2.4.4.2 Taşıyanın Kendi İncelemesine Dayanarak Yazdığı Hususlar

Rotterdam Kuralları m. 36/2 hükmünde, taşıma senedinde ya da elektronik taşıma kaydında yer alması gereken ikinci gruptaki bilgiler, dört bent halinde belirtilmiştir. Bu kayıtlar “(a) eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından teslim alındığı andaki haricen hal ve durumu; (b) taşıyanın ismi ve adresi; (c) eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından teslim alındığı tarih veya gemiye yüklendiği tarih veya taşıma senedinin ya da elektronik taşıma kaydının düzenlendiği tarih; (d) taşıma senedi devredilebilir nitelikte ve birden çok nüsha halinde düzenlenmişse, devredilebilir taşıma senetlerinin orijinal nüsha sayısı”ndan ibarettir (m.36/2)⁴⁰².

Taşıyan, eşyanın kendi hâkimiyetine geçmesiyle, makul bir şekilde ve dıştan bir incelemeyle sınırlı olsa da eşyayı incelemekle yükümlüdür. Örneğin taşıyanın, eşyanın ambalajının zarar görüp görmediği, yırtılıp yırtılmadığı, üzerinde hasar olup olmadığı veya yükleme öncesinde herhangi bir zararın olup olmadığını kontrol etmesi gereklidir⁴⁰³. Bu şekilde, taşıyan, hem haksız taleplerin önüne geçerek kendini koruma altına almış olur, hem de eşya ile ilgililerinin taşıma senedine güven duymasını sağlamış olur. Rotterdam Kuralları m. 36/4 uyarınca, taşıyanın, eşyanın görünür düzeni ve durumuna ilişkin beyanı; “(a) Taşıtanın taşıyana veya ifa eden tarafa teslim ettiği sırada paketlenmiş haldeki yüklerin makul bir şekilde dıştan muayene edilmesi ve (b) Taşıyanın veya ifa eden tarafın, taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydının düzenlenmesinden önce fiilen gerçekleştirdiği ek herhangi bir muayene”ye dayanacaktır. Bu muayene esnasında fark ettiği koku veya sesleri taşıma senedinde ya da elektronik taşıma kaydında belirtmesi gereklidir⁴⁰⁴.

Taşıyanın kimliği ile ilgili ortaya çıkabilecek sorunların, Rotterdam Kuralları m.37’de yer alan hükümle çözülmesi amaçlanmıştır. Hamburg Kuralları, taşıyan ve fiili taşıyana ortak sorumluluk yüklemiştir ve Hamburg Kuralları’nda

⁴⁰¹Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.214; Sözel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.466.

⁴⁰²Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.56; Belma Bulut, *Identification of Parties Under The Rotterdam Rules*, Thesis for the Degree of Doctor of Philosophy, University of Southampton, 2015, s.54-55.

⁴⁰³Mitchell, *Bills of Lading*, s. 48; Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 123.

⁴⁰⁴Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.216.

taşıyanın kimliği ile ilgili çok fazla sorunla karşılaşılmamıştır⁴⁰⁵. Bu ortak sorumluluk, taşımanın deniz ayağı için taşıyan ve denizde ifa eden arasındaki alt taşıma sözleşmesi için de geçerli olacaktır. Bu şekilde taraflar, ortak yükümlülük ve sorumluluklara tabidirler. Fakat, Hamburg Kuralları'nın aksine, Rotterdam Kuralları karma taşımaları düzenlemektedir ve bu sebeple daha karmaşık ve farklı durumların meydana gelmesi mümkündür⁴⁰⁶.

Taşıma sözleşmesinde taşıyan olarak gösterilen kişi; gerçek kişi ise adı ve soyadının, şirket ise ticaret ünvanının ve adresinin, taşıma senedinde veya elektronik taşıma kaydında bulunması gerekmektedir⁴⁰⁷. “Taşıyan” kavramı doktrinde ve konşimento metinlerinde tanımlanmışsada, taşıyanın belirlenmesi her durumda mümkün olmamaktadır. Taşıyanın belirlenememesi ise, eşyaya verilen zarar sonrasında kime dava açılacağı sorusunu cevapsız bırakmaktadır. Taşıyanın tespit edilememesi bazen yanlışlıkla, bazen tecrübesizlikle bazen de kasıtlı olarak yapılmaktadır⁴⁰⁸. Rotterdam Kuralları m. 37/1 uyarınca, taşıyanın ismi hususunda bir uyumsuzluk olduğunda, sözleşme kayıtlarında taşıyan ismen kararlaştırılmış ancak; bu kayıt taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydındaki isimden farklı bir kişi ise, taşıma sözleşmesinde taşıyan olarak görünen kişi, taşıma sözleşmesinin tarafı olmasa bile, taşıyan olarak kabul edilir⁴⁰⁹.

Sözleşme kayıtlarında taşıyan olarak kaydedilmiş kimse bulunmamaktaysa ve sözleşme kayıtları, eşyanın ismen belirlenmiş bir gemiye yüklendiğini işaret ediyorsa, Rotterdam Kuralları m. 37/2 uyarınca, gemi sicilinde geminin maliki olan kimse, taşıyan olarak kabul edilecektir.

Rotterdam Kuralları m. 37/2'de gemi malikinin taşıyan kabul edilmesinin istisnası bulunmaktadır. Gemi siciline kayıtlı malik, zarara neden olan taşıma faaliyeti sırasında, geminin çıplak gemi kirasında olduğunu ispatlarsa ve kiracının ismini ve adresini gösterirse, taşıyan, geminin çıplak kiracısı kabul edilecektir. Bu madde, geminin çıplak kira sözleşmesi ile kime bırakıldığının kayıt altına alınmadığı durumlar için önemlidir. Fakat, geminin çıplak kiracısının da, taşıyan olmadığını ispat ederek

⁴⁰⁵ Hamburg Kuralları m. 1.1, 1.2, 10.2.

⁴⁰⁶ Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.57.

⁴⁰⁷ Meltem Deniz Güner-Özbek, (Ed.), *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, An Appraisal of the Rotterdam Rules*, Heidelberg 2011 s. 166.

⁴⁰⁸ Demirkıran, *Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu*, s. 89.

⁴⁰⁹ Atamer ve Süzal, *Identity of Carrier*, s. 169; Bulut, *Identification of Parties Under The Rotterdam Rules*, s.113-114.

sorumluluktan kurtulması olanaklıdır. Öte yandan, sicilde malik olarak kayıtlı kişi, gerçek taşıyanın kimliğini belirlemeyi yoluyla, kendisinin taşıyan olmadığını kanıtlayabilir⁴¹⁰.

Rotterdam Kuralları m.65'te, Rotterdam Kuralları'nın 62. maddesinde hükümden farklı şekilde, çıplak gemi kiracısı ya da taşıyan olarak belirlenen kişi aleyhine açılacak davalarda, ayrı bir süre tespit edilmiştir. Hak sahibinin, sicilde gemi maliki olarak kayıtlı kişiye karşı dava açması halinde, bu kişinin, çıplak gemi kiracısının ya da başka birisinin taşıyan olduğunu ispat etmesiyle dava açma hakkı düşebilir. Bu durumda, yine Kuralları m.65 (b)'ye göre davanın, taşıyanın tespit edilmesinden veya gemi malikinin veyahut çıplak kiracının taşıyan olduğuna ilişkin karınınin çürütüldüğü tarihten itibaren 90 gün veya dava açılan ülke hukukunun düzenlediği süre içinde açılması gerekir⁴¹¹.

2.2.4.4.3 Taşıma Senedindeki Diğer Bilgiler

Rotterdam Kuralları'nın m. 36/3 hükmünde, taşıma senedinde veya elektronik taşıma kaydında bulunması gereken diğer kayıtlar yer almıştır. Bu maddeye göre; taşıma belgesi veya elektronik taşıma kaydı, *“taşıtan tarafından belirlenmesi halinde gönderilenin ismi ve adresi, taşıma sözleşmesinde belirtilmişse geminin ismi, makbuz yeri ve taşıyan tarafından biliniyor ise teslim edileceği yer ve son olarak taşıma sözleşmesinde belirlenmiş ise yükleme ve boşaltma limanı”*(m.36/3) bilgilerini içermesi gerekmektedir.

2.2.4.4.4. Taşıma Senedinin ve Elektronik Taşıma Kaydının İçeriğine İlişkin Çekince

Taşıma senedindeki kayıtlar, bilhassa taşıma sırasında eşyada meydana gelebilecek zıya veya hasar halinde, senet içeriğine güvenip senedi devralan iyiniyetli üçüncü kişi ve sorumluluğun muhatabı olan taşıyan açısından önem taşımaktadır. Yüklemenin, eşyayı taşıyana, yolculuk koşullarına uygun şekilde ambalajlayarak sağlam bir durumda verme yükümlülüğü bulunmaktadır. Genelde konşimentolarda matbu ve önceden basılı biçimde *“Received in apparent good order and good condition”* (eşya, iyi hâl ve vaziyette teslim alınmıştır) kaydı yer almaktadır⁴¹². Ancak,

⁴¹⁰Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.57; Bulut, *Identification of Parties Under The Rotterdam Rules*, s.131-134.

⁴¹¹Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.58.

⁴¹² “Apparent” kelimesi ile eşyanın doğrudan gözle görülebilir olarak ve dıştan ne durumda olduğu kastedilmektedir. “Condition” kelimesi ile ise, eşyanın paketlenmediği durumlarda örneğin “tahta, ahşap ve ağaç” yükleri gibi yükün doğası gereği sahip olduğu dış görünüşünü ifade etmektedir. Eşyanın

eşyanın dıştan açıkça görülebilen kusurlarının var olması ve taşıyanın bunu farketmesi halinde, taşıyanın bu duruma müdahale etmesi gerekmektedir⁴¹³. Aksi takdirde, konşimentodaki yazılı bu matbu kayıt, taşıyan aleyhine, eşyanın iyi hâl ve durumda teslim alınmış olduğuna dair karine oluşturacaktır. Ayrıca, alıcı ya da gönderilen, taşıyan tarafından konşimento ile sağlanmakta olan bu teminata güvenecektir⁴¹⁴. Bu karinenin aksinin ispatı mümkün olup, ispat yükü taşıyanın üzerindedir. Bununla birlikte taşıyan, eşyayı gerçekte konşimentoda yazılı olduğu şekilde teslim almadığını ispatlaması için fiilen yeterli delile sahip olmayacaktır. Konşimentodaki bu karineye bağlı kalmak, taşıyanın, taşıtanın verdiği bilgileri kontrol etme olanağının bulunmaması halinde hakkaniyete uygun olmayacaktır⁴¹⁵. Taşıyan, taşıtan tarafından kendisine bildirilen ve taşıma senedinde veya elektronik taşıma kaydında yer alan bilginin yanlış veya yanıltıcı olduğunu biliyor veya haklı gerekçelerle böyle olduğuna inanıyorsa bir ihtirazi kayıt (çekince) koymalıdır. Zira, taşıtanın verdiği bilgilerin yanlış olması halinde, taşıyan oluşan zararını ödemek zorunda kalacaktır. Taşıyan, koyduğu ihtirazi kayıta dair bir gerekçe göstermek zorunda değildir. Rotterdam Kuralları bu tür durumlarda, taşıyan tarafından ihtirazi kayıt konulmasını mümkün kılmıştır. Rotterdam Kuralları m. 40'da, taşıma senedi veya elektronik taşıma kayıtlarına çekince konulmasına ilişkin düzenleme bulunmaktadır⁴¹⁶.

Lahey/Visby Kuralları m.3/3(2)'de taşıyan, temsilcisi veya kaptan teslim aldığı eşya ile ilgili bilgilerin doğruluğundan şüphe etmekte haklı gerekçeleri varsa veya yeterli denetleme imkânına sahip değilse, ilgili işaret, sayı, miktar veya ağırlığı konşimentoda bildirmek zorunda değildir. Hamburg Kuralları, Lahey/Visby Kuralları'ndan farklı hüküm getirmiştir. Hamburg Kuralları m. 16/1'de, taşıyanın

paketlenmiş olduğu durumda ise, "condition" ibaresi paketin içinde yer alan yükün karakteristik olarak gözle görülebilen kısmını ifade etmektedir. Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 67.

⁴¹³ Taşıyanın konşimentoya, çekince koymasının başlıca amacı, kendisinin teslim yükümlülüğünün kapsamının, yükletenin vermiş olduğu bilgiler çerçevesinde olmasını engellemektir. Taşıyan, konşimento düzenlenirken, yükletenin eşyaya ilişkin verdiği bilgilerle fiilen eşyanın içinde bulunduğu durum arasında uyumsuzluk olduğunu fark etmesine rağmen, yükletenin eşyaya ilişkin verdiği bilgileri, konşimentoya aktarması durumunda, bu bilgilerin doğruluğuna güvenerek konşimentoyu iktisap etmiş olan hamile karşı eşyayı konşimentoda yazılan şekliyle teslim etmekle yükümlü olacaktır. Taşıyan bu karinenin aksini ispat bakımından ispat yükünü taşımak yerine, en baştan konşimentoya koyacağı ek kayıtlarla, konşimentonun bu bilgiler üzerindeki karine fonksiyonunu ortadan kaldırmak isteyebilir, bkz. Yeşilova, *Konşimentonun İspat Kuvveti*, s. 192; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.59.

⁴¹⁴ Mitchelhill, *Bills of Lading*, s. 48.

⁴¹⁵ Yeşilova, *Konşimentonun İspat Kuvveti*, s. 121; Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 62.

⁴¹⁶ Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.59-60.

bildirilen hususlara ilişkin bir tereddütünün olması durumunda, konşimentoda ilgili kayıtları bildirecek ve çekincelerini de sebepleri ile birlikte yazacaktır.

Rotterdam Kuralları m. 36/1'e göre taşıyanın, yalnızca taşıtan tarafından kendisine bildirilen hususlara ilişkin çekince koyma zorunluluğu vardır. Rotterdam Kuralları m.40/1 gereğince, taşıyanın çekince koyması zorunluluğu getirilerek, meydana gelebilecek uyuşmazlıklarasgari düzeye indirilmiştir. Bu zorunluluğa uygun davranmamanın sonuçları ise, Rotterdam Kuralları'nda düzenlenmemiş olup, bu hususulusal hukuklara bırakılmıştır⁴¹⁷.

Taşıyan; eşyanın tanımı, eşyanın tanımlanması için gerekli ayırıcı işaretler, taşıtanın bildirdiği ve taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alan paket veya parça sayısı, eşyanın miktarı, ağırlık, marka, nitelik gibi beyanların (m.36/1-a,b,c,d) doğruluğundan şüphe duyması veya beyanları yeteri şekilde denetleme olanağı bulamaması halinde, ilgili kayda şerh koyabilir⁴¹⁸. Bu şekilde taşıyan, teslim aldığı eşyanın özelliklerinin doğruluğunu ifade edilmesini sağlayarak, gönderilenin tazminat taleplerine karşı senetteki şerhlere ve bunların eşyayı ne durumda teslim aldığına dair karine oluşturması işlevine dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Taşıma senedinde çekince bulunması durumunda, ispat yükü, gönderilenin üzerine kalacaktır⁴¹⁹.

Ayrıca, konteyner içinde teslim edilen ve edilmeyen eşyanın farklı uygulamalara tabi tutulması ve taşıyanların konteynerlerin içini açarak bir inceleme yapmamaları sebebiyle bu şekilde bir düzenleme yapılmıştır (Rotterdam Kuralları m. 40/3)⁴²⁰. Bu düzenleme, çekince koymanın zorunlu olduğu haller (m. 40/3) ile çekince koymanın mümkün olduğu haller (m. 40/3, m. 40/4) olarak ikiye ayrılabilir. Çekince koyulabilen haller, konteyner ve taşıt içinde teslim edilmeyen veya taşıt içinde teslim edildiği halde taşıyanın fiilen eşyayı incelediği haller ile, kapalı konteyner içinde eşyanın teslim edildiği hallerdir.

Rotterdam Kuralları m. 40/2 uyarınca, taşıyan, bu maddenin 3. ve 4. fıkrasında belirtilen koşullarda ve şekilde, Rotterdam Kuralları m. 36/1'de taşıtan tarafından bildirilen bilgilerin, doğruluğu bakımından sorumluluk üstlenmeyeceğine dair çekince koyabilir.

⁴¹⁷Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.229.

⁴¹⁸Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s. 120; Demirkıran, *Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu*, s. 38.

⁴¹⁹Cumalıoğlu, *Kırkambar Sözleşmesi*, s. 129; Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 118.

⁴²⁰Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s. 124.

Rotterdam Kuralları m. 40/3 gereğince; eşya“taşıyana veya ifa edene, taşınmak üzere kapalı bir konteyner veya taşıt içinde teslim edilmiyorsa ya da kapalı bir konteyner veya taşıt içinde teslim ediliyorsa ve taşıyan veya ifa eden fiilen bunları muayene ediyorsa, taşıyan”, 36/1 maddede belirtilen bilgiye⁴²¹;

(a) Taşıyanın taşıtan tarafından temin edilen bilgileri kontrol etmek için fiziksel olarak kullanılabilir veya ticari olarak makul taşıtlara sahip olmaması ve/veya bu nedenle, bu bilgilerin kontrol edilmesinin mümkün olmadığını belirtmesi (m. 40/3-a) ya da (b) Taşıyanın taşıtan tarafından temin edilen bilgilerin yanlış veya yanıltıcı olduğuna inanmak içine makul nedenlerinin olması ve/veya mantık çerçevesinde bilgileri doğru kabul ettiğini belirten bir madde dahil etmesi, (m. 40/3-b)

hallerinde bir çekince koyabilir Rotterdam Kuralları m. 40/1’den farklı olarak, bu durumlarda çekince konulması bir zorunlu değildir⁴²².

Rotterdam Kuralları’nın m. 40/4 ile konteynerlerle ilgili olarak özel bir düzenleme yapılmıştır. Bu maddede eşyanın kapalı konteyner veya taşıt içinde teslim edilmesi ele alınmıştır. Kapalı konteyner, taşıyanın eşyayı incelemesini güçleştirmekte ve konteynerlerin içindeki eşyanın muayene edilmesini imkânsız hale getirmektedir. Bu nedenle, konteynerin sadece dışarıdan görünüşünün incelenmesi mümkün olmaktadır. Bu çerçevede, kapalı konteyner veya taşıt içindeki eşya, fiilen incelenmişse m. 40/3 maddesi; fiilen incelenmemişse m. 40/4 maddesi uygulanacaktır⁴²³.

Rotterdam Kuralları m. 40/4(a) ile, m.36/1(a),(b) ve (c) uyarınca taşınacak eşyanın tanımı, eşyanın ayırt edilmesi için gereken başlıca işaretler, koli veya parça sayısı veya eşyanın miktarı hakkında konulabilecek çekinceler düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları m. 40/4(b) hükmü ile, m. 36/1(d) uyarınca eşyanın ağırlığı ile ilgili konulabilecek çekinceler düzenlenmiştir. Taşıyanın m. 40/4(a) uyarınca çekince

⁴²¹Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, s. 68; Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.62 dph 370, Konteyner içinde taşınan eşyalarda, eşyanın ne durumda olduğunun dışarıdan bakıldığında kolaylıkla görünmeyeceği ve bu durumun taşıyan için zorluk teşkil edeceği düşüncesiyle taşıyan lehine bir çözüm üretilmiştir. Şöyle ki; eşya eğer yükletenin deposunda konteynerin içine doldurulmuşsa, konteyner depodan ayrılmadan önce yükleten tarafından mühürlenmekte, taşıma esnasında ve devamında teslim yerine varana kadar mühürlü kalmaya devam etmektedir. Bu durumda yüklemeyi taşıyan yapmadığı için, konteynerin içinde ne olduğunu bilemeyecektir. Eger ki konteyner dışarıdan bakıldığında iyi durumda görünüyorsa bu durumda, taşıyan konteyneri kendisi doldurmadığı ve içinde ne olduğunu bilmediği için konşimento üzerinde yer alan iyi hal ve durumdadır ifadesi konteynerin içindeki eşyayın de iyi hal ve durumda olduğuna ilişkin bir delil teşkil etmeyecektir. Bu durumda ispat eşyayı ters çevrilecek eşyayın taşıyanın muhafazası altında iken zarara uğramış olduğunu eşya sahibi ispat edecektir.

⁴²²Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.230.

⁴²³Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.232; Günay, s. 126.

koyabilmesi için;m.40/4(a)(i) gereğince “konteyner veya taşıtın içindeki eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından gerçekten muayene edilmemiş olması”; ve m.40/4(a)(ii) uyarınca “taşıyan veya ifa edenin taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmeden önce konteyner veya taşıtın içeriği hakkında herhangi bir şekilde doğrudan bilgisinin bulunmaması” gerekir.

Taşıyanın m. 40/4(b) uyarınca çekince koyabilmesi için ise; “taşıyanın veya ifa edenin, konteyneri veya taşıtı fiilen tartmamış olması ve taşıtan ve taşıyanın konteyner veya taşıtın sevkiyat öncesinde tartılacağı ve ağırlığın sözleşme kayıtlarına dahil edileceğini kararlaştırmamış olması” (m. 40/4(b)(i)), veya “konteyner veya taşıtın ağırlığının fiziksel olarak kontrol edilmeye elverişli veya ticari olarak makul bir araç olmaması” gerekir (m. 40/4(b)(ii)).

Uluslararası ticarete sahip olduğu önem itibariyle garanti mektuplarına da atıfta bulunmak gerekmektedir. Öncelikle, yalnızca temiz konşimento, satıcıya ödeme yapacak olan akreditif bankası tarafından akreditif belgesi olarak kabul edilmektedir. Konşimentonun temiz olmaması, taşıma senedinin üzerinde eşyaya dair kusuru belirten bir çekince olmasıdır. Eşyayın iyi bir hal ve durumda olmadığını görmesine rağmen taşıyan, müşterisini kaybetmemek veya başka bir nedenle konşimentoya herhangi bir çekince koymazsa, bu durumda konşimentonun karine oluşturması nedeniyle, yükteki hasar veya kusurun taşıma esnasında oluştuğu kabul edilecektir ve taşıyanın bu karinenin aksini ispat etmesi gerekecektir⁴²⁴. Bunun gerçekleşmesi halinde uygulamada, sözleşmesinin satıcısı (yükleten veya taşıtan), taşıyanın gönderilene ödemek zorunda kalacağı tazminatı karşılamayı taahhüt ederek, taşıyana bir “garanti mektubu” vermektedir⁴²⁵. Yaygın olarak kullanılmasından dolayı, Türkçe ve yabancı dilde matbu olarak hazırlanmış olan garanti mektupları, taşıyanın acenteleri tarafından müşteriye (yükletene) sunulmaktadır. Bu durumda yükleten veya taşıtan, taşıyanın gerçeğe uygun konşimento düzenlenmesini isteme hakkından vazgeçmiş sayılır⁴²⁶. Garanti mektubunun tarafları arasındaki geçerliliği Hamburg Kuralları m. 17/3’te düzenlenmiştir. Hamburg Kuralları m. 17/3-1c.’in ilk kısmı uyarınca böyle bir

⁴²⁴Taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alan herhangi temel bir açıklamanın, yanlış veya hatalı olduğunun taşıyan tarafından gerçekten biliniyor olduğu, ya da yanlış veya hatalı olduğuna dair taşıyanın haklı sebebe dayanan inancının bulunduğu hallerde, taşıyan, taşıtan tarafından iletilen bilgiye Rotterdam Kuralları m. 40/1(a) ve (b) uyarınca çekince koymak zorundadır. Bkz. Sözel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.508-509.

⁴²⁵Yalçın Çakalır, *Garanti Mektubu Karşılığında Temiz Konşimento Düzenlenmesi*, Coşkun Kurca’ya Armağan, Galatasaray Üniversitesi Yayınları: 2, İstanbul 1996, s. 39; Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.63.

⁴²⁶Yeşilova, *Konşimentonun İspat Kuvveti*, s. 220; Cumalıoğlu, *Kırkambar Sözleşmesi* s. 135.

anlaşma, anlaşmanın tarafları arasında geçerlidir. Dolayısıyla, taşıyan gönderilene ödediği tazminatı, garanti mektubunda öngörülen miktarda taşıtana rücu edebilir⁴²⁷. Garanti mektuplarının hukuki statüsüne dair Rotterdam Kuralları'nda herhangi bir madde bulunmamaktadır⁴²⁸.

2.2.4.5. Taşıma Senedi ve Elektronik Taşıma Kaydının İspat Kuvveti

Rotterdam Kuralları m.41'de, taşıma senedinin ve elektronik taşıma kaydının karine oluşturmasına dair hükümler almaktadır. Sözleşme kayıtlarında m.40 uyarınca, çekince bulunan durumlar ise m. 41/1, c. 1 ile saklı tutulmuştur⁴²⁹. Bu kapsamda, sözleşme kayıtlarında çekince bulunmaktaysa, eşyanın zıya veya hasara uğradığını ileri süren kişi, konşimentodaki kayıtların doğruluğuna ilişkin başkaca deliller göstermelidir⁴³⁰.

Rotterdam Kuralları m.41, m.36'da yer alan sözleşme kayıtlarına ilişkin olarak karineler getirmektedir. Bu açıdan Rotterdam Kuralları'nın taşıtanları için daha etkin bir koruma sağladığı ileri sürülmüştür⁴³¹. Taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı içinde yer alan kayıtlar, taşıtanın elinde iken adi bir karine hükmündedir. Bu kayıtlar, iyiniyetli üçüncü kişinin elinde geçince, kesin delil niteliğini kazanmaktadır. Ancak üçüncü kişinin, senedin içeriğinin doğru olmadığını biliyorsa ya da bilmesi gerekiyorsa, senedin kesin delil niteliği bulunmamaktadır. Üçüncü kişilerin, devredilemez taşıma senetlerindeki kayıtlara dayanan hakları m. 41/(c) ile düzenlenmiş olup, fakat, daha zayıf bir karine getirilmiştir⁴³².

Uygulamada bulunan "navlun ücretinin peşin ödendiğine" ilişkin yarattığı sorunun çözümü için Rotterdam Kuralları m.42 ile bir hüküm getirilmiştir. Taşıyan, taşıma senedinde navlun ücretinin peşin ödenmiş olduğuna ilişkin ibare var olmasına karşın, eşya üzerinde hapis hakkını kullanabilmekteydi. Lahey/Visby Kuralları'nda navlun ücretine ilişkin olarak herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Hamburg

⁴²⁷ Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.503.

⁴²⁸ Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.508.

⁴²⁹ Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.471-472.

⁴³⁰ Richard Williams, "Transport Documentation - The New Approach", (Chapter 8), Thomas, R. (Ed.), *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules*, Lawtext Publishing Limited, Dawlish 2009, s.212.

⁴³¹ Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.236.

⁴³² Williams, *Transport Documentation*, s. 213; Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.461,462,,467; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.63.

Kuralları'na göre navlun sözleşmesi, taşıyanın deniz yoluyla bir limandan diğerine navlun karşılığında eşya taşıma taahhüdünde bulunduğu bir sözleşmedir (m. 1 f. 6).Gönderilen tarafından ödenecek navlun miktarı veya navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin kayıt da bu kapsamda sayılmıştır (m. 15 f. 1 b. (k)). Bu kaydın konşimentoda yer alması zorunlu değildir (m.15 f. 3). Konşimentonun ispat işlevi, Hamburg Kuralları m.16'da düzenlenmiştir. Konşimentoda, gönderilen tarafından ödenecek olan navlunun miktarının veya navlunun gönderilen tarafından ödeneceğine ilişkin her hangi bir kaydın yer almaması halinde, gönderilenin navlunu ödemekle yükümlü olmadığına ilişkin bir karine doğacaktır (m. 16 f. 4 c. 1).

Rotterdam Kuralları m.42 hükmüne göre, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında navlunun peşin ödendiğine ilişkin bir ibare varsa, taşıyan senetlerin hamil veya gönderilen aleyhine navlunun ödenmediğini iddia edemeyecektir. Ayrıca uygulanacak hukuka bağlı olarak, taşıyanın eşya üzerinde bir hapis hakkı da olmayacaktır⁴³³. Hamilin veya gönderilenin aynı zamanda taşıtan olması hali ise bu durumun istisnasıdır.

2.2.5. Taşıyanın Tehlike Arz Edebilecek Yükler Bakımından Ortaya

Çıkan Yükümlülüğü

Gemide taşınan eşyanın gemideki kişileri, diğer yükleri veya çevreyi tehdit etmesi durumunda Rotterdam Kuralları m.15⁴³⁴, taşıyana çeşitli olanaklar sunmaktadır. Bu olanaklardan ilki, taşıyanın yükü taşımak üzere teslim almasını reddetmesidir.

Lahey ve Lahey/Visby Kuralları, tehlike arz edebilecek eşyaya ilişkin bir tanım getirmemiştir⁴³⁵. Bununla birlikte Lahey Kuralları m.4/6 hükmü uyarınca, taşıyan bu yüklerin taşınmasına rıza gösterirse, yükleten, alev alır, patlayıcı veya tehlikeli yüklerden kaynaklanan zarar ve masraflardan sorumlu tutulmaktadır. Hamburg Kuralları m.13'de ise, yükletenin tehlikeli yükleri işaretleme ya da etiketleme yükümlülüğünü öngörmektedir. Bu kapsamda hem Lahey/Visby hem de Hamburg rejimi bakımından, tehlikeli yükler hususunun tanımlanması gerekmektedir. Bu durumda, Uluslararası Tehlikeli Yükler Kodu (International Maritime Dangerous

⁴³³Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s. 238.

⁴³⁴Rotterdam Kuralları m.15: "11 ve 13. madde hükümlerine bakılmaksızın, taşıyanın ya da icra eden tarafın sorumluluk süresi dahilinde malların; şahıs, diğer mallar ya da çevreyi tehdit ettiği veya etmesinin makul olarak muhtemel olduğu takdirde, taşıyan ya da icra eden taraf bu mallar bakımından taşımak üzere teslim almayı reddetmek, malları iade etmek, bunları zararsız hale getirmek ve hatta gemiden boşaltmak gibi uygun olan her türlü tedbiri almak konusunda serbesttir".

⁴³⁵ Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.155.

Goods Code – IMDG Code) ve diğer hukukidüzenlemelerin tehlikeli olarak kabul ettikleri yükler, tehlike arz edebilecek yükler kavramının kapsamını belirleyecektir.

Taşıyanın, tehlikeli olarak nitelendirilebilecek yükleri taşınmak üzere kabul etmesi, taşıyanın m.15’de belirtilen diğer imkânlardan vazgeçtiği anlamına gelmemektedir. Bumaddenin, açık bir hüküm olmadığı ve uygulamada birçok çatışmaya sebep olduğu ileri sürülmüştür.

Yükün fiili olarak tehlike oluşturması halinde herhangi bir sorun ortaya çıkmamaktadır, ancak tehlike arz etmesi kuvvetle muhtemel yükler hususunda problemler çıkabilmektedir. Maddemetnine göre bu kavram ile, taşınmak üzere yükün teslim alınması sırasında veya meydana gelen bir durum karşısında ortalama bir insanın yükü kontrol etmesi halinde, yükün yüksekliğiyle tehlike oluşturabileceğini anlaması veya kişilere, diğer yüklere veya çevreye objektif olarak gerçek bir tehdit oluşması kastedilmektedir⁴³⁶.

Söz konusu hükümde yer alan “çevre” kavramı ile, neyin kastedildiği çok açık değildir. Anılan hükümde çevre, deniz çevresi kapsamında sınırlandırılmamaktadır, bu nedenle çevre kavramının karayı ve atmosferi de kapsadığı belirtilmektedir⁴³⁷.

Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları(m.13) gereğince; bildirilmiş veya bildirilmemiş tehlikeli yüklere dair bu yükleri derhal boşaltma, imha etme veya tehlikesiz hale getirme hakkı bulunmaktadır. Fakat Lahey ve Lahey/Visby Kuralları m.4/6’da bu hak, yalnızca fiziksel olarak tehlikeli yükler açısından kabul edilmektedir⁴³⁸.

2.2.6. Taşıyanın Müşterek Avarya Bakımından Yükümlülüğü

Tehlikeli yüklere ilişkin Rotterdam Kuralları m.15’de düzenlenen taşıyana tanınan imkânlara ek olarak, m. 16’da⁴³⁹ taşımanın deniz ayağında müşterek

⁴³⁶Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 42.

⁴³⁷Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 42.

⁴³⁸Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.66-67; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.127.

⁴³⁹Rotterdam Kuralları m.16: “11, 13, ve 14. Maddelere bakılmaksızın taşıyan veya icra eden taraf, güvenliği sağlamak, yolculuğun ve yolculukta bulunan şahıs ve diğer malların selameti için gerekli gördükleri takdirde ve makul ölçülerde taşınan mallar üzerinde onları defa etmek gibi her türlü uygun tedbiri alma hakkını haizdirler”.

avaryaya⁴⁴⁰ilişkin ek haklar getirilmiştir⁴⁴¹. Müşterek avarya, yük ve gemi açısından ortak güvenlik ve yolculuktabulunan kişilerin ve diğer eşyanınselameti için yapılması koşulunabağlanmaktadır. Yükün denize atılması m.11, 13 ve m.14'ün ihlalinioluşturmaktadır; bu nedenle m.16'daki şartların sağlanması durumundam.11, 13 ve 14'ün göz önüne alınmayacağı ortaya konulmuştur. Bu açık istisna, taşıyanı ve sorumlu olduğu diğer kişileri, m.18 kapsamında ortaya çıkabilecek olan sorumluluktan kurtarmaktadır⁴⁴².

Müşterek avarya, Kurallar çerçevesinde tanımlanmamış olup, Türk hukukunda TTK m. 1272 uyarınca müşterek avarya şu şekilde düzenlenmiştir: “Ortak bir deniz sergüzeştine atılmış olan gemiyi, yükü, diğer eşyayı ve navlunu birlikte tehdit eden bir tehlikeden onları korumak amacıyla ve makul bir hareket tarzı oluşturacak şekilde, bile bile olağanüstü bir fedakârlık yapılması veya olağanüstü bir gidere katlanması hâlinde “müşterek avarya hareketi” var sayılır ve bu hareketin doğrudan doğruya sonucu olan zarar ve giderler müşterek avarya olarak kabul edilir”.

Diğer taraftan m.16'da belirtilen haklar, çevrenin korunması gerektiği durumlarda geçerli olmayacaktır. Çevreyi kirletecek yükünbulunduğu birkonteynerin denize düşme tehlikesi varsa ve başkaca yüklerin atılmasıyla butehlikenin engellenebileceği durumlarda, m.16'daki hak (yükümlülük) kullanılamayacaktır. Bununla birlikte, makul olan eylemin, diğer yüklerin atılması olması halinde, yüklerinatılmasına izin verilmesi gerektiği belirtilmiştir⁴⁴³.

2.3. Taşıyanın Sorumluluğu

2.3.1. Uluslararası Sözleşmelerde Taşıyanın Sorumluluğu

19. yüzyıl sonu ve 20. yüzyıl başlarında deniz ticaretindeki gelişmelere bağlı olarak, taşıyanlar, navlun sözleşmeleri ve konşimentolara son derece geniş sorumsuzluk kayıtları koymuşlardır. Yüke gelen zararın sebebi ne olursa olsun, taşıyanlar, herhangi bir sorumluluk kabul etmemekteydiler. Bu durumu belirli bir

⁴⁴⁰Müşterek avarya, yolculukta gemi ve yükün karşılaştığı normal dışı bir tehlike halinde, gemi ve yükün söz konusu tehlikeden kurtarılması gayesiyle yapılan fedakarlığın sonucunda ortaya çıkan zarar ve masrafların paylaşılmasını ifade etmektedir., <https://hukukiblog.com/ozel-hukuk/musterek-avarya/>, 05.05.2019.

⁴⁴¹von Ziegler, “The Liability of the Contracting Carrier”, s. 339.

⁴⁴²von Ziegler, “The Liability of the Contracting Carrier”,s. 339.

⁴⁴³Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*,s. 43.

düzene sokmak ve hakkaniyet çerçevesinde uluslararası bir düzen oluşturma amacıyla, Lahey Kuralları getirilmiştir.

2.3.1.1.Lahey Kuralları

Lahey Kuralları, taşıyanın sorumluluk üstlenmemesi sonucu, taşıyanın sorumluluğunu düzenlemek ve çıkar dengesini koruyacak şekilde hakkaniyet çerçevesinde uluslararası yeknesaklık sağlamak amacıyla hazırlanmıştır.

Lahey Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğu, başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluk ve yüke özen borcuna aykırılık olmak üzere ana başlık altında bulunmaktadır. Bununla birlikte Lahey Kuralları, keyfi sorumsuzluk kayıtlarını bir düzene sokmak amacıyla m.4/2 hükmünde, bir liste halinde, taşıyanın yüke gelen zararlardan dolayı olan sorumluluğuna ilişkin istisna hallerini saymaktadır. Lahey Kuralları'nda talep sahibi, tazminat talep etme hakkına sahip olduğunu, tazminat talebini yönelttiği kişinin taşıyan olduğunu, yükün taşıyana sağlam bir şekilde teslim edilmiş olduğunu, fakat, taşıyanın yükü hasarlı şekilde veya hiç teslim edemediğini ve yükün ziya veya hasara uğramış olduğunu ispat etmesi durumunda, taşıyanı sorumlu tutabilmektedir. Taşıyan ise, ziya veya hasara neden olan olayı ve bunun tedbirli birtaşıyanın dikkat ve özeni ile dahi önüne geçilemeyeceğini ispat ettiği takdirde sorumluluktan kurtulmaktadır⁴⁴⁴.

2.3.1.2.Hamburg Kuralları

“Deniz Üzerinde Yük Taşınmasına Dair 1978 Tarihli Birleşmiş Milletler Konvansiyonu”, diğer bir deyişle, Hamburg Kuralları, ağırlıklı olarak taşıyan ülkelerin ortak girişimleri ile düzenlenmiştir. Anılan Kurallar, taşıyanın gemiyi elverişli kılmak, yükleme, istifleme ve benzeri yükümlülüklerinden bahsetmeyerek, taşıyanın ziya, hasar ve gecikmeden sorumluluğunu belirtmiştir. Bunun yanında taşıyan, kendisi veya eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin, alabilecekleri makul tüm önlemleri almalarına karşın zararın engellenemeyeceğini kanıtlaması halinde sorumluluktan kurtulmaktadır⁴⁴⁵.

2.3.1.3. Rotterdam Kuralları

Deniz yolu ile taşımalarda konteyner kullanımı ve elektronik taşıma kayıtlarının düzenlenmesi ve diğer sözleşmelerdeki hükümlerin uygulamadaki sorunları çözmede yetersiz kalması sonucu, 1996 yılından itibaren yeni bir sözleşme

⁴⁴⁴Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 142 vd.

⁴⁴⁵Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 44 vd.

metnihazırlanmaya başlanmıştır. Sözleşme taslağı hazırlanırken, Lahey rejimindeki sorumsuzlukhallerine ilişkin liste sisteminin korunup korunmayacağı, korunacaksa hangilerinin korunacağı uzun süre tartışılmıştır. Taslağı hazırlayan Çalışma Grubu, hukuk güvenliğiçerçevesinde hukuk normlarının öngörülebilirliği açısından Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'ndaki sistemin büyük oranda korunmasını kararlaştırmıştır⁴⁴⁶. Bunun nedeniise, Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi deniz ticaretinde söz sahibi ülkelerinRotterdam Kuralları'na ilgi göstermeyeceği endişesidir⁴⁴⁷.

2.3.2. Sorumluluğun Şartları

2.3.2.1. Eşyanın Zıyaa veya Hasara Uğramış veya Gecikme ile Teslim Edilmiş Olması

Genel olarak “zarar” başlığı altında, zıya, hasar ve gecikme kavramları incelenmektedir. Zarar, bir olayın yol açtığı menfaat kaybı olarak nitelendirilebilir. Denizticaret hukukunda zarar, eşyayın hasara uğraması, zıyayı, fire vermesi veya gecikmesi şeklinde meydana çıkmaktadır⁴⁴⁸.

2.3.2.1.1. Zıya

Eksiksiz olarak taşıyana teslim edilmiş olan eşyanın, gönderilene eksik teslim edilmesi veya hiç teslim edilmemesidurumu zıya olarak adlandırılmaktadır⁴⁴⁹. Zıya, taşıma sözleşmesi kapsamında, taşıyanın, eşyayı gönderilene teslim etmesi olanağından mahrum olması anlamına da gelmektedir. Eşyanın, ekonomik değeriniyitirmesi halinde de zıya söz konusu olacaktır⁴⁵⁰. Eşyanın teslim imkânsızlığının nedeni, önem arz etmemektedir. Bu imkânsızlık, fiili ya da hukukî bir imkânsızlıktan doğmuş olabilir⁴⁵¹.

Eksik teslim; eşyanın bir kısmının denize düşmesi, atılması, yanması, ara limanda yanlışlıkla boşaltılması, zapt ve müsaderesi, hak sahibi olmayan üçüncü bir kişinin eline geçmesiveya herhangi bir nedenle yok olmasından meydana gelebilir.

⁴⁴⁶von Ziegler, “The Liability of the Contracting Carrier”,s. 341-342.

⁴⁴⁷Stephen Girvin, “Exclusions and Limitation of Liability”, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 14, Issue: 6, 2008, s. 525.

⁴⁴⁸Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 66.

⁴⁴⁹Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*,s. 82; Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s.75.

⁴⁵⁰Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 149; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.72-73.

⁴⁵¹Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.64 atıfla Turgut Kalpsüz, *Deniz Aşırı Satışlar (Giriş ve Boşaltmada Satışlar)*, Sevinç Matbaası, Ankara 1967, s. 254.

Taşıyan eşyada, kısmen veya tamamen zıya durumu ortaya çıkabilir. Tam zıyada, eşyanın ekonomik değeri kalmamakta ve tamamen yok olmaktadır veya gönderilene teslim imkânı bulunmamaktadır. Teslim alınan eşyanın, adet ve ağırlık açısından eksik olarak teslim edilmesi, kısmi zıya halini oluşturur. Kısmi zıyada, eşyanın adet ve ağırlık açısından maddi vasfı değişmiş, ancak piyasa değeri tamamen yok olmamıştır⁴⁵². Örneğin, taşıyanın teslim aldığı 100 ton buğdayı 50 ton olarak teslim etmesi kısmi zıyadır⁴⁵³.

2.3.2.1.2. Hasar

Hangi nedenden meydana gelirse gelsin, hasar, eşyanın hal ve durumunun yani maddi varlığının kötüleşerek piyasa değerinde bir azalmanın oluşması ve vasfının değişmiş olması halidir⁴⁵⁴. Örneğin yükün paslanması, donması, kirlenmesi, kırılması, ıslanması, diğer bir deyişle, niteliğinin değişikliğe uğraması hasar olarak tanımlanabilir⁴⁵⁵. Geçici süre ile oluşan bir kötüleşmenin eşyada hasar olarak kabul edilmesi için, eşyada sürekli bir değer kaybının oluşması gerekir⁴⁵⁶.

Hasar, eşyanın tamamında veya bir kısmında olabilir. Bütünlük gösteren eşyada, eğer kısmî hasar eşyanın veya partinin tamamını etkiliyorsa, diğer bir deyişle, yükün bir kısmının uğradığı hasar tamamının değerini azaltıyorsa, bu hallerde de tam hasardan bahsedilebilir⁴⁵⁷.

Lahey, Lahey/Visby Kuralları'na göre, taşıyanın yükün zayi olması veya hasara uğraması halinde oluşan zararlardan sorumluluğu, esas olarak yüke özen gösterme yükümlülüğünün yerine getirilmemesi halinde ortaya çıkan yükümlülük olarak düzenlenmiştir (m.3/2). Taşıyanın sorumlu tutulamayacağı durumlar, liste halinde verilmiştir. Buna göre taşıyan, kendisi veya adamlarının hata ve ihmali bulunmaması koşuluyla, yangından, doğal afetlerden, denizde veya yolculuğa elverişli diğer sulardaki tehlike ve kazalardan, bir savaştan veya düşmanlardan kaynaklanan tutuklama, sınırlama ve el koymalardan, karantina kısıtlamalarından, hangi nedenle

⁴⁵²Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 126; Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s.75.

⁴⁵³Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 85.

⁴⁵⁴Ülgener, *Sorumsuzluk Halleri*, s. 66; Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 85; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.74; Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s.76.

⁴⁵⁵Sabih Arkan, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1982, s. 51.

⁴⁵⁶Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 66.

⁴⁵⁷Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 71-72.

olursa olsun işlerin grev, lokavt veya tasfiye sebebiyle tatil edilmesinden ve m.4/2'deki diğer nedenlerden kaynaklı zararlardan, sorumlu olmayacaktır⁴⁵⁸. Taşıyanın; ihmali, hatası veya sözleşmede yer alan diğer yükümlülüklerini yerine getirmemesi ve bu nedenle yükte oluşabilecek zayı ve hasardan kaynaklanan sorumluluktan muaf tutan veya bu sorumlulukları azaltan herhangi bir anlaşma geçerçsiz olacaktır⁴⁵⁹.

2.3.2.1.3. Gecikme

Taşıyan, eşya taşıma sözleşmesinde taraflarca kararlaştırılmamış olsa bile, eşyaya özen gösterme ve varna limanında eşyayı tesellüme yetkili gönderilene gecikmeden teslim etme yükümlülüğünü yerine getirecektir⁴⁶⁰. Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları'nda deniz yoluyla eşya taşımacılığında, gecikmeden doğan sorumluluk yer almamıştır⁴⁶¹. İlk defa Hamburg Kuralları ile, deniz yoluyla uluslararası eşya taşımacılığı alanında gecikme zararları düzenlenmiştir⁴⁶². Hamburg Kuralları m.5/1'e göre⁴⁶³,

Taşıyıcı, kendisi, görevlileri veya acentelerinin olayın ve sonuçlarının meydana gelmesinden kaçınmak için makul olarak gerekli olabilecek tüm önlemleri aldığını kanıtlanmadığı sürece, m.4'te tanımladığı gibi, malın sorumluluğu altındayken kayba, hasara veya gecikmeye neden olan bir olay meydana gelmesi durumunda, malların kaybolmasından veya hasar görmesinden kaynaklanan kayıplardan ve teslimatın gecikmesinden sorumludur.

Teslim tarihinin kararlaştırılmadığı hallerde, Hamburg Kuralları m.5/2'de, "olayın özelliklerine göre" kavramını getirilmiş ve eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği sürenin belirlenmesinde her somut olay açısından farklı değerlendirme

⁴⁵⁸ Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.125.

⁴⁵⁹ Lahey, Lahey/Visby Kuralları m.3/8.

⁴⁶⁰ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 77; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.76.

⁴⁶¹ Ulusal hukuklarda gecikmeden kaynaklı zararlara ilişkin hüküm uzun süre yer almamıştır. 6762 sayılı eski TTK m.1114'da ve mehz Alman Ticaret Kanunu'nda 2014 yılına kadar yalnızca ziya ve hasar halleri düzenlenmiştir bkz. ErgonÇetingil, "Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler", s.42; Melda Taşkın, "Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu", *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı 15(2), 2016, s.684; İlkur Uluğ Cicim ve Elif Çağla Çelik, "Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu Deniz Yolu İle Eşya Taşımacılığında Taşıyanın Gecikme Zararlarından Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması", *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Aralık 2017, C.7, S.2, s.83; Feray Fırincioğulları, "Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri", *İstanbul Barosu Dergisi*, C.92, S.6, 2018, s.251; Ağsakal, "Deniz Yolu İle Yapılan Taşımalarda Yükn Ziya ve Hasarı İle Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi", s.258.

⁴⁶² Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 81; Taşkın, "Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu", s.682,684, "TTK m.1178'de, Hamburg Kuralları ile paralel düzenleme yaparak geç teslimden doğan sorumluluğu düzenlemiştir".

⁴⁶³ Yazıcıoğlu, *Geç Teslim*, s.1045; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.137; Deniz, *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, s. 107.

yapılması gerektiği belirtilmiştir⁴⁶⁴. Taşıyanın eşyanın geç teslimden dolayı sorumlu tutulabilmesi için, gönderilene teslim edilmiş olması⁴⁶⁵ ve gecikmeye sebep olan olgunun taşıyanın hâkimiyetinde iken gerçekleşmiş olması gerekir (Hamburg Kuralları m.4/1)⁴⁶⁶.

Rotterdam Kuralları m.17⁴⁶⁷ uyarınca taşıyan; eşyanın zıyaı, hasarı ve teslim edilmesindeki gecikmeden ötürü sorumludur. Rotterdam Kuralları'nda gecikme halininne olduğuna dair bir tanım yer almamakta; ancak gecikmenin ne zaman oluşacağına dair bir hüküm yer almaktadır. Gecikmeye ilişkin Rotterdam Kuralları m. 21 hükmü “*teslimde gecikme eşyanın taşıma sözleşmesinde belirlenen yerde belirlenen zamanda teslim edilmemesi halinde meydana gelir*” şeklinde olup, gecikmenin ne zaman meydana geleceği tanımlanmıştır.

Gecikmeden kaynaklı sorumluluğun oluşabilmesi için, taşıma süresinin aşılmış olması ve eşyanın geç teslim edilmesinden ötürü ilgili hak sahibinin bir zarara uğramış olması zorunludur⁴⁶⁸. Diğer bir deyişle, eşyadaki zarar ile geç teslim arasında bir nedensellik bağı bulunmalıdır⁴⁶⁹. Taşıyanın uluslararası eşya taşımalarında gecikmeden kaynaklı sorumluluğu, sözleşmesel bir özellik göstermektedir. Gecikme nedeniyle sorumluluktan bahsedebilmek için, eşyanın geç de olsa gönderilene teslim edilmiş olması gerekir⁴⁷⁰. Eşyanın hiç teslim edilmemesi halinde zıya kavramı gündeme gelecek ve gecikmeden kaynaklı sorumluluk oluşmayacaktır.

⁴⁶⁴ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.82; Taşkın, “Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu İle Eşya Taşımlarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu”, s.687; Canan Özlem Iğın-Çelik, “Deniz Yolu İle Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Y.7, 2008/2, S.14, 2008, s.185; Cicim ve Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.186-187.

⁴⁶⁵ Cicim ve Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.187-188.

⁴⁶⁶ Taşkın, “Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu İle Eşya Taşımlarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu”, s.689.

⁴⁶⁷ Rotterdam Kuralları m.17/1: “Müştekinin kayıp, hasar veya gecikmenin veya gerçekleşmesine katkısı bulunan olay veya koşulun 4. kısımda tanımlanan taşıyan sorumluluk süresi dahilinde gerçekleştiğini ispat etmesi durumunda, Taşıyan, yüklerin kaybında, zarar görmesinden ve teslimatının gecikmesinden sorumludur”.

⁴⁶⁸ Muharrem Gençtürk, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006, s. 124; Cicim ve Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.84, 89,90; Çalapaçıkay, “Uluslararası Deniz Taşımacılığı Sözleşmeleri ve Rotterdam Kuralları Kapsamında Taşıyanın Sorumluluğu”, s.42.

⁴⁶⁹ Iğın Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.190; Taşkın, “Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu İle Eşya Taşımlarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu”, s.685; Elvin Batmaz Silahtaroğlu, “Sürastarya Parası İle Gecikme Zararları Kavramları Bakımından Türk ve İngiliz Hukuk Sistemleri Bakımından Karşılaştırılması”, *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.5, S.2, 2015, s.157-159.

⁴⁷⁰ Emine Yazıcıoğlu, “Deniz Yolu ile Eşya Taşımlarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, (Geç Teslim) Prof. Dr. Ergin Nomer’e Armağan, C. 22, S. 2, 2002, s. 1047.

Gecikme, yalnızca taşıma süresinin aşılması ile ilgili bir durumdur⁴⁷¹. Başka bir deyişle, teslim alınan eşya, taraflarca belirlenen sürede, herhangi bir süre belirlenmemişse, olağankoşullaraltında eşya bu taşımanın gerçekleşmesi için gerekli sürede teslim edilmezse, geç teslim durumu oluşacaktır⁴⁷². Elbette taşıma sözleşmelerinde, eşyanın belli bir süre içerisinde taşınması taahhüt edilmektedir. Gecikme zararı ile kastedilen ise, eşyanın zıyaı veya hasarı söz konusu olmaksızın, eşya ile ilgilinin malvarlığında meydana gelen zararlardır⁴⁷³.

2.3.2.2. Zarara Yol Açan Olayın Eşyanın Taşıyanın Hâkimiyetinde İken Ortaya Çıkması

2.3.2.2.1. Genel Kavramlar

Rotterdam Kuralları m.17, sorumluluğa ilişkin genel kuralı getirerek, taşıyanın hangi hallerde sorumlu tutulacağını belirlemiştir. Anılan hükmün üçüncü paragrafında kanıtladığı takdirde taşıyanın kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulacağı istisnalar bulunmaktadır. Anılan maddenin birinci fıkrası uyarınca, talep sahibinin, zararın taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği süre içerisinde oluştuğunu kanıtlaması halinde, taşıyan, bu istisnalardan birinin hasar, zıya veya gecikmeye neden olduğunu veyabuna katkıda bulunduğunu ispatlamakla yükümlüdür⁴⁷⁴.

Taşıyanın yüklere ilişkin sorumluluk süreleri, Rotterdam Kuralları m.12'de tanımlanmıştır. Sorumluluk süresi, taşıyanın sorumluluğu ve tasarruf edenin hakları gibi pek çok konuda çok önemli bir rol oynamaktadır. Ayrıca bu süreler, Rotterdam Kuralları'nın karma taşımalar kısmı açısından da oldukça önemlidir⁴⁷⁵.

Lahey ve Lahey/Visby Kuralları m.1/e⁴⁷⁶ uyarınca, taşıyanın sorumluluk süresi, "malların gemiye yüklenmesi ile malların gemiden boşaltıldığı süre" (*vinçten vince/tackle to tackle*) ile sınırlıdır. Hamburg Kuralları m.1/6⁴⁷⁷, sorumluluk süresini

⁴⁷¹Gençtürk, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 123-124.

⁴⁷²Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 77.

⁴⁷³Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.67; Cicim ve Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.84.

⁴⁷⁴von Ziegler, "The Liability of the Contracting Carrier", s. 339

⁴⁷⁵Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s. 86.

⁴⁷⁶Lahey/Visby Kuralları m. 1/e: "Malların taşınması, malların yüklendiği andan gemiden boşaltıldığı zamana kadar olan süreyi kapsar".

⁴⁷⁷Hamburg Kuralları m.1/6: "Deniz yoluyla taşıma sözleşmesi", taşıyıcının deniz yoluyla bir limandan diğerine mal taşımaya navlun ödemesine karşı taahhüt ettiği herhangi bir sözleşme anlamına gelir; bununla birlikte, deniz yoluyla taşımaya ve aynı zamanda başka bir yolla taşımaya da içeren bir sözleşmenin, bu Sözleşmenin amaçları için deniz yoluyla taşımaya ilgili olduğu ölçüde deniz taşımacılığı sözleşmesi olduğu kabul edilir".

genişleterek, eşyanın yükleme limanına varması ile boşaltma limanından ayrılması(*limandan limana/port to port*) olarak belirlemiştir⁴⁷⁸.

Taşıyanın sorumluluğu Rotterdam Kuralları m. 12’de, taşıyanın sorumluluk sebebi yani hangi hallerde sorumlu tutulacağı ise m.17’de düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları’nın “kapıdan kapıya” (*door to door*) taşımacılık ilkesini getirdiği çoğunlukla belirtilse de, taşıyanın sorumluluk süresinin sözleşme koşullarına tabi olduğu ve Kurallar’ın hiçbir hükmünün tarafları geleneksel “vinçten vince” (*tackle to tackle*) veya “limandan limana” (*port to port*) taşıma sözleşmeleri yapmaktan alıkoymadığı ifade edilmelidir. Kurallar m. 12/3 tarafların teslim-tesellüm yeri ve zamanını kararlaştırabileceklerine açıkça izin vermektedir. Bu maddede yer alan sınırlama, taşıma sözleşmesine göre, “(a) yüklerin teslim alınma zamanı ilk yüklemenin başlamasından sonraki bir tarihte ise ya da (b) taşıma sözleşmesine göre, yüklerin teslim edilme zamanı son boşaltma ın tamamlandığı tarihten önce ise”, taşıma sözleşmesindeki bu hüküm geçersiz olacaktır⁴⁷⁹. Örneğin taraflar, taşıyanın sorumluluğunun iki konteyner deposu arasındaki taşımayla sınırlı olduğu, yükletenin eşyayı yükleme limanındaki konteyner deposuna teslim ettiği ve taşıyanın da eşyayı boşaltma limanındaki konteyner deposuna boşalttığı bir “limandan limana” taşıma sözleşmesini yapabilirler. Fakat, m.17’de yer alan düzenlemeye m.26 ile bir istisna getirilmiştir. Rotterdam Kuralları m.26 ile, limanda yüklemeye önce veya boşaltmadan sonra CMR veya COTIF-CIM hükümlerine göre sorumlu olan birisi olması durumunda, taşıyanın sorumluluğu değişebilecektir⁴⁸⁰.

2.3.2.2.2. Sorumluluk Süresinin Başlangıcı

Navlun sözleşmesi kapsamında taşıyanın, eşyanın zıyaı, hasarı ve gecikmesinden doğan sorumluluğunun başlayabilmesi için, eşyayı taşımak amacıyla teslim alması gerekmektedir. Rotterdam Kuralları m.12’de de kapıdan kapıya taşıma sözleşmelerinde taşıyanın sorumluluğu, “sözleşmenin ifası amacıyla eşyanın taşıyan

⁴⁷⁸Payne and Ivamy, *Payne and Ivamy’s Carriage of Goods by Sea*, s. 106; Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.66.

⁴⁷⁹Süzel, Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıyan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.338.

⁴⁸⁰ Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıyan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.91; Bovio, “Ocean Carriers Duty of Care to Cargo in Port: The Rotterdam Rules of 2009”, s. 1200.

tarafından taşınmak üzere teslim alındığı andan başlayıp, taşımanın bitiminde eşyanın teslimi ile sona erecektir” şeklinde yer almaktadır⁴⁸¹.

Teslim, iki taraflı bir hukuki işlem olduğundan, eşyanın taşıyana teslim edilmiş kabul edilmesi için, taşıyana zilyetliğin nakledilmesi, diğer bir deyişle, eşyanın, taşıyanın fiili hâkimiyetine geçirilmesi zorunludur. Taşıyanın eşya üzerinde zilyetliği naklinin, vasıtasız zilyetlik yoluyla sağlanması zorunlu olmayıp; vasıtalı zilyetlikle kazanmışsa da, taşıyanın sorumluluğubaşlayacaktır⁴⁸². Bu sebeple, eşyanın taşıyana teslimi veya temsilciye teslimi arasında bir fark bulunmamaktadır. Eşya, temsilciye teslim edildiği anda, taşıyanın sorumluluğu başlayacaktır.

Eşyanın birden fazla parçadan veya partilerden oluşması durumunda, taşıyanın sorumluluğu, her bir parça veya parti için teslim alındığı anda başlayacaktır. Konteynerleyapılan taşımalarında, taşıyanın konteyner sahasına taşıtanın temsilcisi, yüklü bir konteyner gönderirse, taşıyanın adamları konteyneri taşıtanın temsilcisinden teslim aldığı anda, taşıyan da eşyayı teslim almış sayılır. Bununla birlikte, yüklü konteyneri taşıtanın fabrikasından taşıyanın temsilcisinin teslim alması halinde, taşıyan eşyayı bu anda teslim almış olur⁴⁸³.

Sorumluluklaalakalı daha detaylı olarak açıklanması gereken iki hal mevcuttur. Öncelikle, uygulamadaki gereksinimler göz önüne alınarak Kurallar m.12/3 hükmü ile, taraflara sözleşme özgürlüğü imkânı tanınmıştır. Taraflar, eşyanın teslim alınacağı ve teslim edileceği yeri, zamanı ve taşıyanın sorumluluk süresini kararlaştırabileceklerdir. Fakat, bu durum, Kurallar’ın kapıdan kapıya taşımacılık özelliğinezarar vermektedir⁴⁸⁴.

Taşıyanın sorumluluk süresini kararlaştırmaya ilişkin sözleşme özgürlüğünün de sınırları bulunmaktadır. Örneğin taraflar, eşya yüklemenin başlamasını takip eden bir zamandan sonra teslim alındığına ilişkin şart koyamazlar. Diğer bir deyişle,

⁴⁸¹Debattista, *Sale of Goods Carried by Sea*, s. 33; Sturley and Van der Ziel and Fujita, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s. 86.

⁴⁸² Vasıtasız (dolaysız) zilyetlik eşyanın üzerinde başka bir şahıs araya girmeksizin kurulan hakimiyeti ifade etmektedir. Zilyedin vasıtasız zilyet kılınması, eşyanın onun fiili hakimiyetine girmesini gerektirir. Eşya üzerinde başka bir şahıs aracılığıyla hakimiyet kurulması halinde vasıtalı (dolaylı) zilyetlik ortaya çıkacaktır. Zilyedin vasıtalı zilyet kılınması, eşyanın veya eşyada iktidar sağlayan araçların onun temsilcisine teslim edilmesi ile gerçekleşecektir. Bkz . Kemal Oğuzman veÖzer Seliçi veSaibe Oktay Özdemir, *Eşya Hukuku*, Filiz Kitabevi, İstanbul 2012, s. 66; Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.90.

⁴⁸³Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*. 87.

⁴⁸⁴Theodora Nikaki, “The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea. Multimodal at Last or Still at Sea?”, *Journal of Business Law* 647(2005), s. 656-657.

yüklerin taşıyan tarafından teslim alınma zamanı, ilk yüklemenin başlamasından sonraki bir tarihte ise bu hüküm geçersiz olacaktır⁴⁸⁵. Bu şekilde,Lahey/Visby Kuralları'ndaki vinçten vince ilkesinde olduğu gibi, limandan limana taşımalarda taraflar, taşıyanın sorumluluğunun başlangıcını, yükleme için geminin vincinin eşyaya takıldığı an olarak kararlaştırabilirler⁴⁸⁶.

İlk yükleme; gemi, tren, kamyon veya bir uçak olabilecek şekilde taşıma sözleşmesinde belirlenebilir. Örneğin taraflar taşıtanın fabrikasından karayolu taşımalarını içeren bir kapıdan kapıya taşımacılık sözleşmesi için anlaşmışlarsa, yüklerin kamyonla yüklenmesinden sonra başlayacak bir sorumluluk süresine ilişkin bir anlaşmaya varmaları olanaklı değildir⁴⁸⁷.

Rotterdam Kuralları madde 12/3(a) ve (b) fıkralarında yer alan ilk yükleme ve son boşaltma ifadeleri, taşımanın karma taşıma veya limandan limana taşıma olma olasılığınayönelik olarak eklenmiştir. Karma taşıma yapılıyorsa, ilk yükleme ve son boşaltma, taşıma sözleşmesindeki yükleme ve boşaltmayı ifade eder. Karma taşıma yapılmıyorsa, yükleme ve boşaltma, eşyanın gemiye yüklenmesini ve boşaltılması anlamına gelir. Bu ifadelerle, eşyanın aktarma nedeniyle karada bekletilmesi durumunda eşyadaoluşabilecek zıya, hasar ve gecikmenin Rotterdam Kuralları'na bağlı olacağı belirtilmiştir⁴⁸⁸.

Eşyanın taşıyan tarafından teslim alınmasından önce yükletenin, bu eşyayı bir üçüncü kişi veya makama bırakması halinde, taşıyanın sorumluluğunun ne zaman başlayacağı belirsizdir. Bu durumda, taşıyanın sorumluluğunun önceki bir zamanda mı,yoksa sonra mı başlayacağı sorusu ortaya çıkmaktadır. Bu makam veya üçüncü kişi, taşıyanın temsilcisi ise, sorumluluk eşyanın temsilciye teslim edilmesi ile doğacaktır. Bu üçüncü kişi ya da makam, taşıyanın temsilcisi değilse,Kurallar m.12/2-(a)'e göre, teslim alma yerindeki yasa ve düzenlemeler, taşıyanın eşyayı kendilerinden teslim alabileceği bir makama veya başka bir üçüncü kişiye teslim edilmesini öngörüyorsa, taşıyanın sorumluluğu bu andan itibaren başlayacaktır⁴⁸⁹.

⁴⁸⁵Bovio, "Ocean Carriers Duty of Care to Cargo in Port: The Rotterdam Rules of 2009", s. 1201.

⁴⁸⁶Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.68.

⁴⁸⁷Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.87.

⁴⁸⁸Debattista, *Sale of Goods Carried by Sea*, s. 35; Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.62.

⁴⁸⁹Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.68-69.

2.3.2.2.3. Sorumluluk Süresinin Bitiş Zamanı

Taşıyanın sorumluluğu, Rotterdam Kuralları'nın m. 12/1 hükmü gereğince, eşyayı teslim etmesi ile sona erecektir. Teslim, iki taraflı bir işlem olup, taşıyanla gönderilen arasında gerçekleştirilmekte ve eşya üzerindeki zilyetliğin gönderilene devrini sağlamaktadır⁴⁹⁰. Bir zilyetlik devri olan teslim, “zımni teslim” ve “fiili teslim” olarak ikiye ayrılmaktadır. Eşyanın zilyetlik ve kontrolünün gönderilen veya temsilcisine geçmesi, fiili teslim şeklinde adlandırılabilir. Eşyaların konşimentoda yer alan limana ya da iskeleye boşaltılarak, iyi bir bakım ve muhafaza altında ve uygun bir yerde, gönderilenin teslim alması için hazır bulundurulması ise, zımni teslim ise şeklinde tanımlanabilir⁴⁹¹.

Gönderilen, kendisi ya da temsilcisi aracılığıyla eşyayı teslim almalıdır. FOB satış sözleşmesinin bulunması durumunda, taşıyan ve gönderilen aynı kişi olduğundan, taşıyanın acentası konteynerleri almak için taşıyanın konteyner sahasına geldiğinde, eşya taşıyanın acentasına teslim edildiği anda teslim gerçekleşmiş olur. Fakat, CIF satış sözleşmesi mevcut olduğunda, taşıyan, (taşıyanın acentası konteynerleri gönderilenin deposuna gönderecekse), eşyayı gönderilenin acentasının çalışanlarına teslim etmesi ile eşyayı teslim etmiş sayılacaktır⁴⁹². Malların teslim edilmesi, taşıma faaliyetinin başlangıcında taşıyanın eşyayı teslim almasından daha komplike bir durumdur. Eşyanın teslim edilmesi ile ilgili tüm konular, Rotterdam Kuralları'nda “Eşyanın Teslimi” başlıklı 9. bölümde ayrı bir şekilde düzenlenmiştir.

Teslim ile ilgili, önemle üzerinde durulması gereken iki husus bulunmaktadır. Birincisi, m.12/3'de yer alan sözleşme özgürlüğü, hem teslim alma hem de teslim etme için sağlanmıştır⁴⁹³. Fakat, burada da bir sınırlama söz konusudur. Bu sınırlama, taraflar, taşıma sözleşmesi uyarınca, boşaltmanın tamamlanmasından önceki bir zamanda eşyanın teslim edildiğine yönelik şart koyamayacaklardır. Bu şekilde taraflar, Lahey/Visby Kuralları'nda bulunan “vinçten vince” kuralında olduğu gibi, eşyaların vinçten ayrılmasıyla taşıyanın sorumluluğunun sona ereceğini

⁴⁹⁰Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 61.

⁴⁹¹Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s. 48.

⁴⁹²Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.88.

⁴⁹³Nikaki and Soyer, *A New International Regime For Carriage of Goods By Sea*, s. 328.

belirleyebilirler. Boşaltmanın tamamlanmasından önce teslim ilişkine ilişkin sürenin, sorumluluğu sona erdireceğine ilişkin hükümler geçersizdir⁴⁹⁴.

Bazı hallerde eşyanın bir bölümünün teslimi bahse konu olabilir. Eşyanın teslim edilmiş olan kısmının, zıyaa veya hasara uğraması halinde, taşıyanın bu kısım için sorumluluğu, eşyanın kalan bölümü hâlâ gemide olsa bile, sona erer.

İkinci olarak, yerel hukuk ve düzenlemelerle ilgili durumlara Rotterdam Kuralları m.12/2(b) uygulanmaktadır. Bu maddeye göre, teslim yeri yasa veya düzenlemeleri, gönderilenin eşyayı kendilerinden teslim alabileceği bir makama veya başka bir üçüncü kişiye teslim edilmesinigerectiriyorsa, taşıyanın sorumluluk süresi, eşyanın bu makam veya başka bir üçüncü kişiye teslim edilmesi ile sona erecektir. Bu düzenleme, Hamburg Kuralları m.4/2'ye oldukça yakın bir düzenlemedir. Fakat her durumda, taşıyanın sorumluluğu için tarafların belirlediği süreye bakılması gerekecektir.

2.3.3 Taşıyanın Diğer Kişilere İlişkin Sorumluluğu

2.3.3.1 Genel Kavramlar

Sözleşmenin bir tarafı, bir borcun ifasını üçüncü kişilere bırakması halinde, bu kişilerin işlediği zarardan ötürü, sözleşmenin diğer tarafına karşı genel hükümler çerçevesinde sorumlu olur. Deniz taşıma hukuku alanında ise, taşıyanın fiillerinden sorumlu olduğu kişilere ilişkin özel hükümler getirilmiştir⁴⁹⁵. Taşıyanın diğer kişiler için sorumluluğu, Rotterdam Kuralları'nda çok ayrıntılı bir şekilde hüküm altına alınmıştır⁴⁹⁶. Taşıma sözleşmesi, taşıyanın yükümlülüklerini ifa eden, taşıyan ve denizde ifa eden haricinde, deniz harici ifa eden, kaptan ve gemi adamları, taşıyan ve ifa edenin adamları, acente ve bağımsız yükleniciler gibi daha başka kişileri de kapsayabilir. Bu kişilerin yükümlülükleri ile ilgili, Rotterdam Kuralları'nda bir düzenleme yer almamaktadır. Bu nedenle, bu kişilerin Rotterdam Kuralları'nın hükümlerigereğince sorumlu olmaları mümkün değildir.

Rotterdam Kuralları m.19/3⁴⁹⁷ hükmüyle denizde icra edenin, diğer şahısların fiillerinden sorumluluğu düzenlenmektedir. Anılan madde uyarınca, denizde icra eden,

⁴⁹⁴Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.89.

⁴⁹⁵Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Zıyaa, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 75.

⁴⁹⁶Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.144.

⁴⁹⁷ Rotterdam Kuralları Madde 19/3: "Bir limanda faaliyet gösteren taraf, işbu Konvansiyon çerçevesindeki yükümlülüklerinin, işbu maddenin 1. fıkrasında belirtilen koşullar kapsamında, bir

taşıyanın yükümlülüklerinin ifasını devrettiği şahısların kusur ve ihmallerinden sorumlu tutulmaktadır. Ancak Kurallar m.19/4'te⁴⁹⁸, kaptan, gemi adamları ile taşıyanın ve denizde ifa edenin adamlarının sorumlu olmayacakları açıkça belirtilmiştir. Fakat taşıyan, navlun sözleşmesinin yapılmasında ve yerine getirilmesinde yararlandığı bu üçüncü kişilerin kusurunu temsil etmektedir. Bu şekilde, taşıyan ve denizde ifa edenin, edimlerini taşıma faaliyetinde yer alan başka kimselere bırakarak sorumluluktan kurtulmaları engellenmiştir⁴⁹⁹.

2.3.3.2 Taşıyanın Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişilerin Tespiti

Rotterdam Kuralları m.18'de, taşıyanın, diğer kişiler için sorumluluğu düzenlenmiştir. Bu maddeye göre taşıyan; “(a) herhangi bir ifa edenin, (b) geminin kaptanı veya gemi adamlarının; (c) taşıyanın veya ifa edenin adamlarının; veya (d) taşıyanın taşıma sözleşmesi uyarınca üstlendiği borçları, taşıyanın istemi veya taşıyanın gözetimi veya denetimi altında doğrudan veya dolaylı olarak yerine getiren veya yerine getirmeyi üstlenen diğer başka kişilerin”, “fiil veya ihmalleri nedeniyle” bu Sözleşme kapsamındaki borçlarının ifa edilmemesinden sorumludur.

Rotterdam Kuralları m.18/d'de yer alan düzenleme ile, taşıyanın diğer kişiler bakımından sorumluluk alanının oldukça geniş olduğu anlaşılmaktadır. Bu hüküm ile taşıyanın, ifa eden haricinde kalan, yerine getiren bağımsız yükleniciler için sorumluluğu düzenlenmiştir. Örneğin, gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunu yüklenmiş olan taşıyan adına gerekli bakım ve onarımı yapan tersane, bu madde kapsamına girebilecektir⁵⁰⁰.

2.3.3.2.1. İfa Eden

Taraflar, denizcilik sektöründe taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerinden bir kısmını veya tamamını, uzmanlaşmış kimseler aracılığıyla ifa etmektedirler⁵⁰¹. Ancak, Rotterdam Kuralları'nda aracılık hizmetleri ile ilgili

taşıma sözleşmesi çerçevesinde, taşıyanın yükümlülüklerinden herhangi birinin ifası için görevlendirdiği herhangi bir kişinin fiil veya ihmalleriyle ihlalinden sorumludur”.

⁴⁹⁸ Rotterdam Kuralları Madde 19/4: “Bu sözleşmedeki hiçbir hüküm, geminin kaptanına veya gemi adamlarına veya taşıyan veya denizde ifa edenin adamına sorumluluk yüklemes. Önemle belirtilmelidir ki, bu ayrıcalık deniz harici ifa edenlere, acentelere ve bağımsız yüklenicilere tanınmamıştır”

⁴⁹⁹Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*,s.64; Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.144.

⁵⁰⁰Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.145.

⁵⁰¹Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.131.

hususlarda hüküm bulunmamaktadır. Aracılık hizmetleri ile ilgili konuların, ulusal hukuklartarafından düzenlemesi öngörülmektedir. Fakat, karma taşımaları bünyesinde düzenleyen Rotterdam Kuralları, aracılık hizmeti ile uğraşanları ve alt taşıyanları kullanmak suretiyle, ifa eden kavramı ile ilgili olarak, önceki Sözleşmelerden farklı şekilde yepyeni bir hukuki kurum oluşturmuştur.

Hamburg Kuralları m.1/2’de “fiili taşıyan” (*actual carrier*) kavramı yer almakta olup, bu maddeye göre “*fiili taşıyıcı, malların taşınmasının ifası veya taşıtanın bir kısmının taşıyıcı tarafından devredildiği ve bu ifanın emanet edildiği diğer herhangi bir kişiyi ifade eden herhangi bir kişi*”dir⁵⁰². Fiili taşıyan, taşıyanın taşıtan ile kurmuş olduğu taşıma sözleşmesinde taahhüt ettiği taşıma işini bizzat gerçekleştiren taraftır⁵⁰³. Fiili taşıyıcı kavramı, Rotterdam Kuralları’nda “*ifa eden*”⁵⁰⁴ (*performing party*) kavramı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kavram, Rotterdam Kuralları’nda mevcut olup, diğer Sözleşmeler ve TTK’da yer almamaktadır. Bu konuda Lahey/Visby Kuralları’ndaki düzenlemeler, Rotterdam Kuralları’nda ifa eden ibaresinin yer alması ile daha kapsamlı hale gelmiştir.

Rotterdam Kuralları m. 18 uyarınca taşıyan; herhangi bir ifa edenin ve ifa edenin adamlarının, fiil veya ihmalleri sebebiyle Kurallar kapsamındaki yükümlülüklerinin ifa edilmemesinden sorumlu tutulmuştur. Rotterdam Kuralları m. 1/6 hükmü uyarınca ifa eden, “*doğrudan veya dolaylı olarak, taşıyanın talebiyle veya taşıyanın gözetimi veya kontrolü altında hareket etmesi ölçüsünde, bir sözleşme çerçevesinde, taşıyanın yüklerin teslim alınması, yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi, taşınması, gözetimi, boşaltılması ve teslim edilmesi ile ilgili yükümlülüklerinden herhangi birini ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen, taşıyan dışındaki bir kişi*”dir. Bir kişinin ifa eden taraf olarak nitelendirilmesi için, doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, taşıtan ya da gönderilen tarafından istihdam ediliyor olmaması gerekir. Rotterdam Kuralları m.18/a gereğince karayolu taşıyıcıları, istifçiler, terminal işletmecileri ve depo işletmecileri, taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu ifa edenlere

⁵⁰²Fiili taşıyan kavramı ilk kez 1974 tarihli Atina Sözleşmesinde kullanılmış ve 2002 Atina Sözleşmesinde de yer almıştır. Bu sözleşmeler, deniz yolu ile yolcu taşımaya ilişkin olduğundan bu çalışmada yer almamıştır. Bkz. Melda Taşkın, *Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu*, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2016, s.60-61; Bulut, *Identification of Parties Under The Rotterdam Rules*, s.149-150.

⁵⁰³ Nil Kula Değirmenci, “Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. 73, S. 1, 2015, s.394.

⁵⁰⁴ “İfa eden” kavramına ilişkin ayrıntılı bilgi için bkz. Atamer, *Construction Problems*, s. 475 vd.

örnek olarak verilebilir⁵⁰⁵. Rotterdam Kuralları'nda ifa eden kavramı çok geniş bir şekilde tanımlandığından, Rotterdam Kuralları m. 18/a uyarınca pek çok durumda taşıyanın sorumluluğu oluşacaktır. Yine m.18/c ile, Rotterdam Kurallarını hazırlayan UNCITRAL, ifa edenin adamlarının fiil ve ihmallerinden de taşıyanın sorumlu olduğu belirterek, taşıyanın sorumluluğunu oldukça pekiştirmiştir⁵⁰⁶.

İfa edenler; denizde ifa eden (*maritime performing party*) ve deniz harici ifa eden (*non-maritime performing party*) olarak ikiye ayrılmaktadır (Rotterdam Kuralları m.1/7)⁵⁰⁷. Rotterdam Kuralları, yalnızca deniz yoluyla eşya taşımacılığını düzenleyen bir Sözleşme olmadığı için, bu şekilde bir ayırım yapmak gerekmiştir. Sözleşme hazırlanırken, ifa eden ibaresiyle amaçlanan düzenleme; -taşıyanın kendisi hariç olmak üzere- taşıma sözleşmesinde taşıyan tarafında bulunan kimselerin ifa eden olarak adlandırılmasıdır. Bunun için de dört unsurun bulunması gerekmektedir⁵⁰⁸.

İlk olarak ifa eden, taşıyan haricinde, taşıtan ile sözleşme yapmamış olan gerçek kişi veya tüzel kişidir⁵⁰⁹. İkinci olarak ifa eden, taşıyanın yükümlülüklerinden bir bölümünü ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen kişidir⁵¹⁰. Oldukça geniş olan ifa eden tanımında da, bazı sınırlar bulunmaktadır. UNCITRAL, taşıyana taşıma sözleşmesinde bulunan yükümlülüklerini ifa ederken yardım eden; fakat önemli ve özel bir işlev yerine getirmeyen kişilerin ifa eden tanımı içerisine girmesini istememiştir⁵¹¹. Bu nedenle, ilgili yükümlülükler m.1/6 ve 18'de tek tek sayılmıştır.

⁵⁰⁵Tomotaka Fujita, "The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications", s. 367.

⁵⁰⁶Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.144; Kara, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.96-97.

⁵⁰⁷Kula Değirmenci, "Taşıyanın "Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden" Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı", s.396.

⁵⁰⁸Bulut, *Identification of Parties Under The Rotterdam Rules*, s. 151-152.

⁵⁰⁹Atamer, *Construction Problems*, s. 475.

⁵¹⁰Tanımda "ifa etmeyi üstlenen" ifadesinin yer alması tartışmalara neden olmuştur. Konvansiyonun ilk taslak metninde, ifa eden kavramı, sadece fiziken "ifa eden" ile sınırlı tutulmuştu, "ifa etmeyi üstlenen" ifadesi metne sonradan dahil edilmiştir. Bazı endüstri gruplarının temsilcileri "ifa etmeyi üstlenen" ifadesinin tanımda yer almasının uygunsuz olduğunu ifade etmişlerdir. Temsilciler tarafından, taşıma sözleşmesinde yer alan yükümlülüklerden herhangi birinin ifasını gerçekleştireceğini söyleyip ifa etmeyen bir kimseye ifa eden gibi sorumluluk yüklemenin hakkaniyete aykırı olacağı ifade edilmiştir. UNCITRAL bu argümanı reddetmiştir ve verilen sözün tutulması gerektiğine karar vermiştir. Bkz. Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.133; Atamer, *Construction Problems*, s. 477; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.72.

⁵¹¹Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.134. Örneğin özensiz bir şekilde yapılan tamir sonucunda, denizde geminin bozulması ile gemide bulunan yüklerin ziyaa uğraması olsun. Eşya ilgilileri gemiyi tamir eden tersanenin taşıyanın gerekli dikkat ve özeni göstererek gemiyi denize elverişli bulundurma yükümlülüğünü yerine getirdiğini ve tersanenin ifa eden olduğunu ileri sürseler bile, tersane m. 1(6)'da yer alan şartları karşılamadığı için ifa eden sayılmayacaktır.

Üçüncü olarak ifa eden kişi; taşıyanın üstlenmiş olduğu yükümlülükleri, taşıyanın talebi veya taşıyanın gözetimi ya da denetimi altında, doğrudan veya dolaylı ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen bir kişi olmalıdır. Buradakiasıl önemli nokta, alt taşıma zincirinin silsilesi önemli olmaksızın, taşıyanın yetki alanı içinde bulunan kişilerinifa eden şeklinde tanımlanmasıdır. Taşıyanın alt yüklenici ile taşıma sözleşmesiyapmasıhalinde, bu sözleşmede yer alan taşıyan “doğrudan ifa eden” şeklinde; alt taşıyanın da ikinci bir alt taşıyanla taşıma sözleşmesi yapmasıhalinde ise, ikinci alt taşıyan “dolaylı olarak ifa eden” şeklindetanımlanacaktır⁵¹².

Bir taşıma faaliyeti içerisinde yer alan kişilerden hangilerinin ifa eden olacaktır? Örneğin,“taşıyan ile taşıtan Sidney’den Viyana’ya konteynerlerin taşınması için taşıma sözleşmesi akdetmiştir. Eşya taşıyanın kendi gemisi ile Sidney’den Cebelitarık’a taşınmıştır. Cebelitarık’a gelen yükler buradan Koper (Slovenya)’e daha küçük bir gemi ile bir alt taşıyan tarafından taşınmıştır. Koper’de konteynerler trene aktarılmış ve buradan Viyana’ya taşınmıştır. Viyana’ya ulaşan konteynerler, tren istasyonundan yerel bir kamyon şoförü tarafından alınmış ve gönderilenin deposuna konulmuştur. Cebelitarık -Koper ayağında eşyayı taşıyan alt taşıyan, Sidney, Cebelitarık ve Koper’da eşyayı yükleyen ve boşaltan işçiler, demiryolu ayağındaki taşıyan ve yerel kamyon şoförü, terminal işletmecileri ve bu işlemlerde çalışanların tamamı ifa edendir”⁵¹³.

Rotterdam Kuralları m.1/6 (b)’ye göreifa edenin;“*taşıyan yerine, taşıtan, yükleten, tasarruf eden veya gönderilen tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak ücretle tutulan herhangi bir kişiyi*” kapsamayacağı belirtilmiştir. Rotterdam Kuralları’na göre taşıtan ile taşıyan; eşyanın gemiye yüklenmesi ve gemiden boşaltılması gibi taşıyanın borçlarından bazılarının gönderilen veya taşıtan tarafından yerine getirileceğini kararlaştırabilirler (m. 13/2). Bu halde, taşıtan veya eşya ilgililerince bu işleri yapması için tutulan kişiler, ifa eden kapsamında değerlendirilmeyecektir. Fakat bu noktada, m. 34 uyarınca taşıtanın, bu kimseler için sorumluluğu gündeme gelecektir. Örneğin, taşıyan ile taşıtan arasında FIOS koşulunun kararlaştırılmış olduğu bir taşıma sözleşmesinde yükleme, boşaltma ve

⁵¹²Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.133-135; Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.73

⁵¹³Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.73; Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.132.

istiflemeyiyapan kişilerin, ifa eden kavramı içinde yer almaları mümkün olmayacaktır. Zira bu kişiler, taşıtan adına çalıştıkları için, taşıyanın yükümlülüklerini ifa etmiş olmazlar⁵¹⁴.

2.3.3.2.2. Denizde İfa Eden

Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nda yalnızca taşıyanın sorumluluğunu yer almışken, Rotterdam Kuralları, sözleşmenin tarafı olan taşıyan dışındaki kişilerin sorumluluğunu da düzenlemiştir. Bununla birlikte Hamburg Kuralları, “fiili taşıyan” açısından, taşıyanın sorumluluğuna eşdeğer bir sorumluluk rejimigetirmiştir (m.1/2, m.10)⁵¹⁵. Hamburg Kuralları m.11⁵¹⁶, yükü ile ilgili maruz kaldığı zarardolayısıyla kendisinden tazminat talep edebileceği kişiyi belirleyebilmesine imkân tanımaktadır. Bu madde uyarınca, fiili taşıyanın dâhil olduğutaşımalara ilişkin olarak akdedilen taşıma sözleşmelerinde; fiili taşıyan ismenbelirlenmiş ve taşıma sözleşmesinde taşımanın belirli bir bölümünü üzerinealacağı da açıkça öngörülmüş ise taşıyanın, fiili taşıyanın üzerine aldığı taşıma bölümüne ilişkin sorumlu olmayacağına ilişkin şartlar öngörülmüştür⁵¹⁷. Taşımanın tamamen bir fiili taşıyana bırakılması durumunda, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma veya kaldırma imkânı bulunmadığı gibi, fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilecek olan bölümün de tam olarak (A limanından B limanına gibi) kararlaştırılmış olması gerekmektedir⁵¹⁸.

Hamburg Kuralları'nın 11. maddesinin 1. fıkrasının 2. cümlesinde, taşıyana, zararın eşyanın fiili taşıyanın muhafazası altında iken ve onun tarafından

⁵¹⁴Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.136; Bulut, *Identification of Parties Under The Rotterdam Rules*, s. 161-163.

⁵¹⁵ Kara, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.98; Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.119; Kula Değirmenci, “Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, s.402.

⁵¹⁶Hamburg Kuralları m.11/1: “Deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesinde taşımanın belirli bir bölümünün taşıyandan başka ve ismen belirlenmiş bir kişi tarafından yapılacağı açıkça öngörülmüşse, taşıma sözleşmesine 10. maddenin 1. paragrafına bakılmaksızın taşımanın bu bölümü sırasında eşya fiili taşıyanın muhafazası altında iken vukubulan bir olayın doğurduğu ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeden taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin hüküm konulabilir. Bununla beraber bu sorumluluğu sınırlayan veya ortadan kaldıran her şart, 21. maddenin 1. veya 2. paragrafına göre yetkili bulunan mahkemede fiili taşıyan aleyhine takibat yapılmadığı takdirde hukuksuzdur. Sözü geçen olayın ziya hasar veya teslimdeki gecikme nedeni olduğunu kanıtlamak taşıyana düşer” denilmekte, aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca ise “fiili taşıyan, eşya kendi muhafazası altında iken vukubulan bir olaydan doğan ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeden 10. Maddenin 2. Paragrafı gereğince sorumludur”.

⁵¹⁷Kula Değirmenci, “Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, s.410.

⁵¹⁸Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.128; Kula Değirmenci, “Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, s.411.

gerçekleştirilen taşıma esnasında meydana gelmediğini ispat yükümlülüğü yüklemiştir. Bu yükümlülüğün taşıyana yükletilmesinin temelinde, taşıyanın alt ve asıl taşıma ilişkilerinin her ikisinin de tarafı olan tek kişi olması ve bu nedenle, hem asıl yük ilgisine hem de asıl taşıyan olan fiili taşıyana karşı olan iki yönlü sorumluluğunun bulunması olduğu anlaşılmaktadır⁵¹⁹.

Rotterdam Kuralları m.19 ile, talep sahibinin sözleşmesel ilişkisinin bulunmadığı denizde ifa edene (maritime performing party) karşı, tazminat talebinin iletilebilmesi olanağı tanıyanmıştır. Bunun yanında m.18/a gereğince taşıyanın, denizde ifa edenin fiilleri dolayısıyla sorumluluğu da devam etmektedir⁵²⁰. Buradaki önemli ayrıntı şudur ki, tazminat talebi, ifa edene karşı değil, sadece denizde ifa edene karşı yöneltilen olacaktır.

Denizde ifa eden terimi, diğer uluslararası Sözleşmeler’de ve TTK’da yer almayıp, Rotterdam Kuralları’nda düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları m.1/7 gereğince, denizde ifa eden, geminin yükleme limanına varma anı ile boşaltma limanından ayrılma anı arasındaki sürede, taşıyanın taşıma sözleşmesinden kaynaklanan herhangi bir yükümlülüğünü yerine getiren veya yerine getirmeyi üstlenen taraf şeklinde tanımlanmıştır⁵²¹. Öncelikle bir kişinin denizde ifa eden sayılabilmesi için, m.1/6’deki ifa eden tanımında bulunan koşulların bulundurulması gerekmektedir.

Taşımanın deniz ayağını ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen kişi, denizde ifa edendir. Bu anlamda ifa eden ibaresi, deniz taşıyanları ile liman bölgesinde çalışan istif hizmeti verenler ile liman terminal operatörlerini de kapsamı içine almaktadır⁵²². Bazı hallerde, iç su taşıyanı da denizde ifa eden olarak kabul edilmektedir; fakat bu şahsın faaliyetlerini yalnızca bir liman bölgesi içinde münhasır olarak yerine getirmesi veya bunu taahhüt etmesi gerekmektedir. Taşımanın deniz ayağında ifa eden veya ifa

⁵¹⁹Kula Değirmenci, “Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, s.412.

⁵²⁰Tomotoka Fujita, “Performing Parties and Himalaya Protection”, Colloquium on the Rotterdam Rules, s. 4. (“Performing Parties”) (Çevrimiçi) <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Tomotoka%20Fujita%2022%20OKT29.pdf>, (30.04.2019); Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.116.

⁵²¹Fujita, *The Comprehensive Coverage*, s.368; Rotterdam Kuralları m. 1/6(a)’da yapılan “ifa eden” tanımında, sadece eşyanın teslim alınması, yüklenmesi, elden geçirilmesi, istifi, taşınması, eşyaya özen gösterilmesi, eşyanın boşaltılması veya teslim edilmesine ilişkin yükümlülükleri yerine getirmekten bahsedilirken; m. 1/7’de yapılan “denizde ifa eden” tanımında, taşıyanın yükümlülüklerinden herhangi birinin yerine getirilmesinden söz edilmektedir. Bu durum denizde ifa edenin yükümlülüklerinin kapsamına ilişkin tereddütlere neden olmuştur.. Bkz. Atamer, *Construction Problems*, s. 487 vd; Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.74.

⁵²²Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s. 74; CMI ISC 6. Toplantı Raporu CMI Yearbook 308; 12. Oturum Raporu (A/CN.9/544), par. 23

etmeyi üstlenen kimse olması nedeniyle, taşıyanın yükümlülüklerini liman sınırlarından başlayarak yerine getiriyor oluşu, denizde ifa edenin ifa edenden tek farkıdır⁵²³

Rotterdam Kuralları'nda liman kavramı tanımlanmamış olmasına rağmen, denizde ifa eden tanımında “yükleme limanı” ile “boşaltma limanı” kavramları kullanılmıştır⁵²⁴. Denizde ifa eden ibaresinin kapsamına kimlerin girdiğinin belirlenmesi bakımından, liman bölgesinin sınırlarının çizilmesi önemlidir. Tanıma göre, münhasıran liman sahası dahilinde, kara taşıyıcıları, hizmet vermeleri veya vermeyi üstlenmeleri halinde denizde ifa eden sayılacaklardır. Bunun uygulamadaki yansıması, liman içindeki bir rıhtım veya iskeleden diğer bir rıhtım veya iskeleye eşyayı taşıyan veya taşıma işini üstlenen kara taşıyıcıları, denizde ifa eden sayılırken, bir limandan başka bir limana taşıma yapan kara taşıyıcısı denizde ifa eden olarak sayılmayacaktır⁵²⁵.

Denizde ifa eden; eşyayı, taraf devletlerden birinde teslim alması veya taraf devletlerden birinde teslim etmesi veya eşya ile ilgili faaliyetlerini taraf devletlerden birinin limanında yapması durumunda, taşıyanın yükümlülük ve borçlarına tabi olacaktır. Bu şekilde Rotterdam Kuralları'nın, Kurallar'a taraf olmayan devletlerde faaliyet gösteren denizde ifa edenlere uygulanması önlenmiş olacaktır.

Denizde ifa edenin, taşıyanın yükümlülüklerine tabi kılınması için, zararın ortaya çıktığı yere ilişkin m. 19/1(b)'de yer alan şartların bulunması gerekmektedir. Yapılan düzeltme sonrasında bu madde⁵²⁶ “... zıya, hasar ya da gecikmeye sebebiyet veren olayın, (i) eşyanın yükleme limanına gelişi ile boşaltma limanından ayrılması arasındaki süre diliminde ve, (ii) eşyaların bu sürede denizde ifa edenin zilyetliğinde bulunması veya, (iii) taşıma sözleşmesinde öngörülen faaliyetlerin yerine

⁵²³Bovio, “Ocean Carriers Duty of Care to Cargo in Port: The Rotterdam Rules of 2009”, s. 1174.

⁵²⁴UNCITRAL, sözleşme çalışmaları sırasında, liman tanımının yapılmasının bazı belirsizliklere neden olabileceği gerekçesiyle, tanımın ulusal hukuka göre yapılması gerektiğine karar vermiştir bkz. Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.75; Çalışma Grubu, 12. Oturum Raporu (A/CN. 9/544), par. 30.

⁵²⁵Bovio, “Ocean Carriers Duty of Care to Cargo in Port: The Rotterdam Rules of 2009”, s. 1174; Çalışma Grubu, 12. Oturum Raporu (A/CN. 9/544), par. 31.

⁵²⁶ Kerim Atamer tarafından tespit edilen hata sonucunda yapılan çalışmalar neticesinde maddede düzeltme yapılmıştır. Düzeltmeden önceki düzenlemeye göre, “denizde ifa edenin sorumlu olması için, eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da gecikmesine sebebiyet veren olayın: (i) eşyanın geminin yükleme limanına ulaşması ile gemiden boşaltıldığı limandan ayrılması arasında geçen sürede; (ii) denizde ifa edenin eşyanın zilyetliğine sahip olduğu sürede; veya (iii) taşıma sözleşmesinde öngörülen faaliyetlerin yerine getirilmesine katılım göstermesi şartıyla herhangi bir başka zamanda meydana gelmesi gerekmektedir. Bkz. Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.75-76.

getirilmesine katılım göstermesi şartıyla herhangi bir başka zamanda meydana gelmesi gerekmektedir” şeklinde düzenlenmiştir⁵²⁷.

Uygulamada “Himalaya Klozu” olarak bilinen, taşıyana tanınan sorumluluğun sınırlandırılması ve sorumsuzluk hallerine ilişkin hükümlerden, denizde ifa edenin de istifade edebileceğine dair hüküm, Rotterdam Kuralları’nda yer almaktadır (m.4). Buna göre Kurallar’da, denizde ifa eden, taşıyan açısından getirilen sorumluluk rejimine tabi olmakta vadenizde ifa edene, taşıyan ile aynı ölçüde koruma sağlanmaktadır. Bahse konu koruma için, taraflar arasında akdedilen sözleşmede, Himalaya Klozunun bulunmasına gerek yoktur. Fakat, Himalaya Klozu’nun, deniz dışında ifa edenlere uygulanması mümkün değildir. Çünkü bu kişiler, taşıyanın sorumluluğu kavramına tabi olmayacaklardır. Bu şekilde hak sahipleri, denizde ifa eden kişilere doğrudan dava açabilmelerine karşın, denizde ifa eden kişi de, taşıyana tanınan haklardan istifade edebilmektedir⁵²⁸.

Denizde ifa edenin sorumluluğunun süresine ilişkin bir hüküm, Rotterdam Kuralları’nda bulunmamaktadır. Bununla birlikte, denizde ifa eden, taşıyanın yükümlülüklerine tabi kılındığından, sorumluluk süresinin de, taşıyanın sorumluluk süresine göre tespit edileceği ifade edilebilir. Diğer bir deyişle, Rotterdam Kuralları m. 12/3 hükmü uyarınca, denizde ifa edenin sorumsuzluk süresi, eşyanın gemiye yüklenmeye başladığı andan başlayarak gemiden boşaltılmasının sona erdiği ana kadar olacaktır. Bunun ötesinde, denizde ifa edenin sorumluluk süresi, bazı hallerde eşyanın yükleme limanına girmesi anından, boşaltma limanını terk ettiği ana kadar uzayabilmektedir⁵²⁹.

Bununla birlikte, Rotterdam Kuralları gereğince, taşıyanın sorumluluğunu veya yükümlülüklerini artıran sözleşmeler, denizde ifa eden açısından geçersizdir. Fakat, denizde ifa edenin açık bir şekilde izin vermesi ve sözleşmenin yazılı olarak

⁵²⁷Bu maddede tespit edilen bir diğer eksiklik ise, Rotterdam Kuralları m. 13/1’de bulunan “muhafaza etme” (*keep*) ibaresinin, Rotterdam Kuralları m. 1/6(a)’da yer almıyor oluşudur. Rotterdam Kuralları’nın hazırlık çalışmalarına göz atıldığında, ibarenin yanlışlıkla metinden çıkarıldığı görülmektedir. Bu nedenle yapılan düzenlemede, Rotterdam Kuralları m. 1/6’ya “muhafaza etme” (*keep*) ibaresi de eklenmiştir. Bu iki düzenleme de yürürlüğe girmiş bulunmaktadır. Bu tespiti de yine Kerim Atamer yapmıştır. Bkz. Atamer, *Construction Problems*, s. 485-486; Sözleşme metninin düzeltilmesine ilişkin bkz. <http://treaties.un.org/doc/publication/CN/2013/CN.105.2013-eng.pdf>, (30.4.2019)

⁵²⁸Michael Sturley, “Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of The Rotterdam Rules in The United States”, 44 *Texas International Law Journal* 427 (2009), s. 449; Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 65.

⁵²⁹Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 64.

veya elektronik haberleşme yollarıyla yapılması (m.3) halinde, bu sözleşme, kendisi hakkında da geçerli olacaktır⁵³⁰.

Rotterdam Kuralları m.20/1 uyarınca, eşyanın zıyaı, hasarı ve gecikmesindeki zarar nedeniyle, taşıyan ile birlikte bir veya birden fazla denizde ifa eden sorumlu ise, bu sorumluluk, müteselsil ve birlikte sorumluluktur. Fakat burada bu kişilerin toplam sorumluluğu, Kurallar'da belirlenmiş toplam sorumluluk sınırını aşmamaktadır (Rotterdam Kuralları m. 20/2). Aynı kural, Hamburg Kuralları m.10/4⁵³¹ ve m.5'de, taşıyan ve fiili taşıyan içinde getirilmiştir.

2.3.3.2.3. Gemi Adamları

Gemi adamlarının kusurlarından taşıyanın sorumlu olabilmesi için gereken en önemli şey, zarara neden olan kişinin, eşyanın taşındığı gemide istihdam edilen bir gemi adamı olmasıdır. Taşıyanın sorumluluğunun oluşması için, taşıyanın aynı zamanda donatan veya işleten olması veya taşıyan tarafından gemi adamlarının istihdam edilmiş olmasına gerek bulunmamaktadır⁵³². Fakat, gemi adamlarının yolculukta fiilenyer almaları, donatanla aralarında sözleşmesel ve sürekli bir ilişki var olmalıdır. Gemide hizmet unsuru, gemi adamı vasfının belirlenmesinde esas alınmaktadır. Bu sebeple, geçici bir süre gemide iş gören, yükleme, boşaltma ve istif işini yapan kişiler, süreklilik ve yolculukta fiilen yer alma şartlarına sahip olmayacağından, bu kişiler gemi adamı sayılmazlar. Bunun yanında bu kişiler, taşıyanın karadaki işletmesinde çalışıyorlarsa, taşıyanın kendi adamı olarak kabul edilirler⁵³³.

2.3.3.2.4. Taşıyanın Adamları

Taşıyanın nakliye işletmesinde çalışan kişiler, taşıyanın kendi adamıdır. Bir kişinin taşıyanın adamı vasfına sahip olması için, kendisinin taşıma işinde istihdam edilmiş olması zorunlu değildir⁵³⁴. Bunun yanında, taşıyanın taşıma işinin yerine getirilmesinde yararlandığı; fakat, kendi ticari işletmesinde istihdam etmediği kişilerin

⁵³⁰Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 66.

⁵³¹ Hamburg Kuralları m.10/4: "Hem nakliyecinin hem de fiili taşıyıcının sorumlu olduğu ölçüde ve sorumlulukları müşterek ve çeşitlidir".

⁵³²Taşıyanın, kendi yükümlülüklerinin yerine getirilmesini gemi adamlarına terk etmesinin veya taşımanın yerine getirilmesine doğrudan katılıp katılmamasının bir önemi bulunmamaktadır. Bkz. Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 75.

⁵³³Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku I*, s. 386; Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 104.

⁵³⁴Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku I*, s. 385-386.

taşıyanın adamı sıfatı kazanmayacağı belirtilmektedir⁵³⁵. Ayrıca, doğrudan veya dolaylı olarak taşıyanın işletmesinde taşıma işleri ile ilgisi bulunmayan, mesela muhasebe veya idari görevlerde bulunan kişiler hatta odacı, güvenlik görevlisi, çaycı dahi, taşıyanın adamı sayılacaktır. Taşıyanın işletmesinde kısa veya geçici bir süre istihdam edilmiş olsa bile, bu kişiler taşıyanın adamı sıfatını kazanmaktadırlar. İstihdam edilen kişi ile taşıyan arasında iş sözleşmesinin varlığı zorunlu olmayıp; vekâlet veya istisna sözleşmesine dayanarak da hizmet gördürülmesi mümkündür⁵³⁶.

2.3.4 Taşıyanın Sorumluluğuna İlişkin Emredici Hükümler

Hukuk sistemlerinde taraf iradelerinin üstünde bulunan ve tarafların farklı yöndeki iradelerine karşın, geçerli ve bağlayıcı emredici hükümler bulunmaktadır. Bu emredici hükümler, bir yandan kişilerin iradelerden bağımsızdır ve onların iradelerinin üstünde bağlayıcı niteliktedir. Taraflar sözleşmeye koyacakları koşullar ile bu hükümlerden doğan sorumlulukları değiştiremezler, ortadan kaldıramazlar. Bu şekilde bir tasarruf, sözleşmenin geçersiz olmasına ya da başka bir sözleşme olarak tanımlanmasına neden olur.

Deniz yoluyla eşya taşınmayailişkin uluslararası sözleşmelerde, taşıyanın yükümlülüğü ve sorumluluğu ile ilgili düzenlemelerin amacının, taşıyanın ve yükletenin sahip oldukları hakların korunması olduğu ifade edilebilir. Öte yandan, sözleşmeyle taşıyanın yükümlülüklerinin azaltılması ve haklarının genişletilmesiyle taşıyan etkilenebilecektir. Bu sebeple, taşıyanlar ile taşıyanlar arasındaki çıkar dengesinin sağlanması için, taşıyanın sorumluluğuna dair hükümlerin emredici nitelikte olması gerekmektedir.

Rotterdam Kuralları m.79 ile, Lahey Kuralları'nda (m.3,4,5) benimsenen bu yaklaşım korunmuştur. Bu düzenleme ile (m.79) Rotterdam Kuralları'nın uygulanacağı taşıma sözleşmelerinde, bu Kurallar'da yer alan hükümlerin aksine kararlaştırılan şartlar geçersiz kılınmış ve bu Kuralların uygulamada etkin olabilmesi teminat altına alınmıştır⁵³⁷. Bu maddekapsamında, Rotterdam Kuralları'nda aksi yönde hüküm bulunmadıkça, taşıma sözleşmesinde taşıyanın veya denizde ifa edenin

⁵³⁵Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 77; Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 101.

⁵³⁶Sözer, *Deniz Ticaret Hukuku I*, s. 386; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.78.

⁵³⁷Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 243; Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.115; Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na Etkisi*, s.88.

yükümlülüklerini doğrudan veya dolaylı olarak kaldıran ya da sınırlandıran hükümler geçersiz olacaktır. Ayrıca, taşıyanın veya ifa edenin, yükümlülüklerini ifa edememesi halinde ortaya çıkan, sorumluluklarını sınırlandıran veya kaldıran maddeler ile m.79/1(c) hükmüne göre, taşıyan veyam.18’de belirtilen kişiler lehine, sigortadan kaynaklanan menfaatin devredilmesine yönelik maddeler de geçersiz olacaktır⁵³⁸.

Lahey/Visby Kuralları ile Rotterdam Kuralları’nın düzenlemesi birbirine çok yakındır. Lahey/Visby Kuralları’nda yalnızca taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler emredici niteliktedir⁵³⁹. Rotterdam Kuralları m.79/2’ye⁵⁴⁰ göre, Rotterdam Kuralları’nda aksi düzenlenmedikçe;

(a) taşıtan, gönderilen, tasarruf eden, hamil veya belge üzerinde taşıtanın bu Sözleşme çerçevesindeki yükümlülüklerini doğrudan veya dolaylı dışarıda bırakması, sınırlandırması veya arttırması ya da (b) Taşıtan, gönderilen, tasarruf eden, hamil veya belge üzerinde taşıtanın bu Konvansiyon çerçevesindeki bir yükümlülüklerinden herhangi birinin ihlaline ilişkin sorumluluğunu doğrudan veya dolaylı dışarıda bırakması, sınırlandırması veya arttırması ve buna ilişkin şartlar geçersiz olacaktır.

Tasarruf edenin talimatının haklı bir gerekçe olmaksızın yerine getirilmemesi sebebiyle oluşan eşyanın zıyaı, hasarı veya teslimde gecikmede dolaylı taşıyanın sorumluluğu m.52/4’te düzenlenmiştir. Bu hükümde, Sözleşme’nin 17 ila 23’üncü maddelerinde yer alan taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlere atıf yapılmış ve taşıyanın sorumluluğunun sınırı da, m.59 ila 61’e yapılan atıfla düzenlenmiştir⁵⁴¹.

Önceki Sözleşmelerden farklı olarak Rotterdam Kuralları, sözleşme özgürlüğüne ilişkin belli oranda hükümler getirmiştir. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları’nda ise emredici sistemden belli bir çıkış izni bulunmamaktadır⁵⁴². Rotterdam Kuralları’nda miktar sözleşmeleri sayesinde daraltılmış bir emredici

⁵³⁸Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.79.

⁵³⁹Lahey Kuralları ile taşıyanın sorumluluğu emredici bir alanda düzenlenmiş, ancak sorumsuzluk şartlarının bir bölümü onun lehine muhafaza edilerek tazmin borcuna da sınırlamalar getirilmiştir. Bkz. Nil Kula Değirmenci, “Taşıyanın ‘Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden’ Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, s. 407.

⁵⁴⁰Rotterdam Kuralları m. 79/2: “İşbu Konvansiyonda aksi belirtildiği sürece, bir taşıma sözleşmesindeki herhangi bir koşul, (a) Taşıtan, alıcı, idare eden taraf, hamil veya belge üzerindeki taşıtanın işbu Konvansiyon çerçevesindeki yükümlülüklerini doğrudan veya dolaylı dışarıda bırakması, sınırlandırması veya arttırması ya da (b) Taşıtan, alıcı, idare eden taraf, hamil veya belge üzerindeki taşıtanın işbu Konvansiyon çerçevesindeki bir yükümlülüklerinden herhangi birinin ihlaline ilişkin sorumluluğunu doğrudan veya dolaylı dışarıda bırakması, sınırlandırması veya arttırması ölçüsünde geçersiz olacaktır”.

⁵⁴¹Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.238.

⁵⁴²Yeşilova Aras, “Rotterdam Kuralları’nın Hacim Sözleşmelerine İlişkin Hükümü”, s. 1433.

düzene geçiş sağlamıştır. Zira, deniz yoluyla uluslararası eşya taşımacılığı konusunda, şu an yürürlükte bulunan Lahey, Lahey/Visby Kuralları m. 3/8 ile m.5ve Hamburg Kuralları m. 23(1) ve (2), taşıyanın sorumluluğu hususunda, sözleşme ile taşıtanın veya gönderilenin aleyhine değiştirilemeyecek şekilde emredici kurallar getirmektedir. Bunakarşılık, sözleşme ile taşıyanın sorumluluğu genişletilebilir.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN İSPATI, SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI ve SORUMSUZLUK HALLERİ

3.1. Tazminat Sorumluluk Sınırı

3.1.1. Tazminatın Hesaplanması

Diğer taşıma sözleşmelerinde olduğu gibi, deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerinde sözleşmenin ihlali, oluşan zararın tazmini sonucunu doğurur.

Lahey/Visby Kuralları m. 4/5 hükmüne göre, malı değerinin konşimentoya kaydettirilmemesi durumunda, ziya ve hasardan dolayı, koli ve parça başına, 100 altın sterlin veya bu miktara denk gelen bir meblağ ile sınırlandırılmıştır⁵⁴³.

Rotterdam Kuralları m. 22/1 uyarınca hesaplanacak tazminatta, eşyanın teslim yeri ve zamanındaki değeri temel alınacaktır⁵⁴⁴. Zıya varsa bu miktar; hasar varsa eşyanın hasarlı ve hasarsız durumdaki değerinin farkı, tazminata esas alınacaktır⁵⁴⁵.

Evrensel bir ilke olmasa da, eşyanın teslim yeri değeri ilkesi, deniz yoluyla eşya taşımacılığında çoğu zaman kullanılmaktadır. Bu ilkenin amacı, sözleşme gereği gibi yerine getirilmiş olsaydı, zarara uğrayan kişinin, malvarlığının göstereceği durumun ya da malvarlığının sözleşmeden önceki durumunun sağlanması değildir.

⁵⁴³İngiltere Temyiz Mahkemesinde görülen, Kapitan Vetko Voivoda davasında, davacılar, Çinden yola çıkan kazı makinelerinin güverte altında taşınması hususunda anlaşma bulunmasına rağmen, 26 kazı makinesinin güvertede taşındığı, kötü hava koşulları nedeniyle sekiz makine denize düştüğünü, diğerlerinin de ıslanarak paslandığını ve yükün güvertede taşınmasının sözleşmenin ağır ihlali olduğunu, haksız sapma nedeniyle taşıyanın Lahey Kurallarındaki sorumluluk sınırlarından yararlanmamasını talep etmiştir. Davalılar, yükün güvertede taşınmasını davacıya ihbar etmediklerini kabul etmekle birlikte, denize düşen makinelerin zıyanının deniz tehlikeleri LK 4/2 (c), diğer ıslanma ve paslanma zararlarının paketleme yetersizliğinden ileri geldiğini (LK 4/2 (n)), bu nedenle sorumlu tutulamayacaklarını ve sorumlu tutulsalar bile LK m.4/5 gereğince sınırlı sorumlu olduklarını ileri sürmüşlerdir. Taraflar taşıma sözleşmesinde Paramount klozu belirlemişler, yani, taraflar açıkça aralarındaki hukuki ilişkiye uygulanacak hukuku belirlemişler ve bu kloza göre, Lahey Kuralları'nın Türkiye'de kabul edildiği şekilde uygulanmasını kararlaştırmışlardır. Ancak İngiliz Temyiz mahkemesi Lahey Kuralları'nın Türkiye'de uygulanması şekline ilişkin durumu araştırmamış ve bu hükmü göz ardı ederek, davalıların taşıma taahhüdüne aykırı davrandığını, zararın deniz tehlikeleri veya ambalajlama eksikliğinden değil, yükün güvertede taşınması sonucu meydana geldiğini, davalıların muhtemel sorumsuzluk hallerinden yararlanamayacağını, ancak LK m.4/5 gereğince sorumluluğun sınırlı olduğuna karar vermiştir. Karar için bkz. Özlem Gürses, "Lahey Kurallarına Göre Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğuna İlişkin Bir Değerlendirme", İÜHFM, C.LXIII, S.1-2, 2005, s.293-304; Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na Etkisi*, s.93;

⁵⁴⁴Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.157.

⁵⁴⁵Kübra Yetiş Şamlı, *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2008, s. 139.

Ayrıca, ifade etmek gerekir ki; Rotterdam Kuralları m.22/1 düzenlemesi, tazmin edilecek olan zararın daha yüksek olmasına sebep olabilmektedir. Bu nedenle, taşıtanlar, yaptıkları ticari işlemlerde ve eşya taşıma sözleşmesinde, eşyanın teslim yerini, eşyanın değerinin daha az olduğu yerleri belirlemektedirler⁵⁴⁶.

Rotterdam Kuralları m. 22/2⁵⁴⁷ uyarınca, eşyanın değeri, “*emtia borsası fiyatlarına göre, böyle bir fiyatın olmadığı durumlarda ise, piyasa fiyatlarına veya ne emtia borsası ne de piyasa fiyatının bulunduğu durumlarda, teslimat yerindeki aynı tür ve aynı kalitedeki yüklerin normal değerine referansla belirlenecektir*”. Bu hükmün kaynağı, Lahey/Visby Kuralları m. 4/5’de yer alan düzenlemedir. Sözleşmenin bu fıkrası, Lahey/Visby Kuralları’nın ilgili hükmü ile aynı şekilde kaleme alınmıştır⁵⁴⁸.

Eşyanın borsa fiyatının bulunması halinde, borsada arz ve talebe göre tespit edilen bu fiyat, eşyanın zıya ve hasarı durumundagöz önüne alınacak değerdir. Madenler, tarım ürünleri, çoğunlukla parça dışı eşyalarda, borsa fiyatı gündeme gelmektedir. Bu nedenle, bilhassa zıya durumunda, borsa fiyatı bulunan misli eşyalar için; başka bir araştırma yapmaya gerek duyulmaksızın, oluşan zararı tespit ederken eşyanın borsa fiyatı esas alınacaktır⁵⁴⁹. Bununla birlikte, makine, teçhizat veya konfeksiyon gibi borsa fiyatı bulunmayan eşyalara ilişkin zarar, eşya değeri ilkesine göre belirlenecektir⁵⁵⁰.

Eşyanın piyasa değeri, belli bir piyasada arz ve talebin karşılaştığı ve aynı cins ve nitelikteki eşyanın alım-satım işlemi sırasında ortaya çıkan değer olarak tanımlanabilir⁵⁵¹. Bununla birlikte, eşyanın piyasa değerinin tekel olarak resmi şekilde ve piyasaya müdahale ile belirlendiği durumlarda ise, bu fiyat piyasa değeri olacaktır. Bunun yanında, piyasada eşyanın toptan ve perakende olarak iki farklı değeri vardır. Burada önem arz eden nokta, taşınan eşyanın miktarıdır. Eşya, toptan tedarik edilmesi gerekli bir eşya ise, toptan piyasa değeri; eşya toptan değilse, münferiden belirlenmiş

⁵⁴⁶Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.158.

⁵⁴⁷Rotterdam Kuralları m. 22/2: “Yüklerin değeri, emtia borsası fiyatlarına göre, böyle bir fiyatın olmadığı durumlarda ise, piyasa fiyatlarına veya ne emtia borsası ne de piyasa fiyatının bulunduğu durumlarda, teslimat yerindeki aynı tür ve aynı kalitedeki yüklerin normal değerine referansla belirlenecektir”.

⁵⁴⁸Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.158.

⁵⁴⁹Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 141.

⁵⁵⁰Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 141

⁵⁵¹Çelik, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu* s.85-86

ve perakende değerden temin edilebilecek kadar az miktarda ise perakende fiyat değeri üzerinden tazminat belirlenecektir⁵⁵².

Eşyanın borsa ve piyasa değeri ile tespit edilememesi halinde, eşyanın objektif değeri⁵⁵³ belirlenerek zarar ve tazminat hesaplanabilir. Borsa ve piyasa değeri olmayan eşyadan kastedilen, genelde tarihi eşyalar, sanat eserleri, antikalar veya taşımanın başlangıç limanında ekonomik değer taşımayan ve piyasası olmayan eşyalardır⁵⁵⁴.

Taraflar arasında bir anlaşma mevcut değilse, eşyanın zıya ve hasarı halinde dolaylı zararlar ödenmeyecektir(Rotterdam Kuralları m.22/3). Eşyanın kısmen zıya halinde ödenecek tazminat, yalnızca zayı olan kısmın değeri göz önüne alınarak hesaplanır⁵⁵⁵. Bununla birlikte, özelliği gereği bölünemeyen eşyalarda, kalan eşyanın, ekonomik olarak hiçbir değer ifade etmemesi halinde bu durum, tazmin açısından tam zıya olarak kabul edilecektir⁵⁵⁶. Bununla birlikte, eşyadaki hasar veya zıyanedeniyle, navlun, yatırılmış harçlar veya satış için gerekli bazı masrafların yapılmış olması durumunda, anılan masrafların, eşya ile ilgililerden ya da gönderilenden istenmesi olanaklıdır⁵⁵⁷.

3.1.2 Sorumluluğun Sınırı

3.1.2.1. Sorumluluk Sınırına Genel Bakış

Deniz taşımacılığına ilişkin uluslararası sözleşmelerde, taşıyanın eşyanın zıya veya hasara uğramasından veyahut geç tesliminden kaynaklanan zararlardan sorumluluğu, belli bir miktar ile sınırlandırılmıştır⁵⁵⁸. Bu nedenle, taşıyanın eşyada zıya veya hasar nedeniyle oluşan tüm zararı tazmin etmesi gerekmeyecektir⁵⁵⁹.

⁵⁵²Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 142.

⁵⁵³ Herkes için aynı tür ve nitelikte eşya da söz konusu olan değer, objektif değer olarak kabul edilebilir. Bkz. Sabih Arkan, *Demiryoluyla Yapılan Eşya Taşımacılığı*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1987, s. 174.

⁵⁵⁴ Örneğin, Türkiye'nin taşımanın başladığı yer olduğu taşımalarda salyangoz, kurbağa, bazı cins böcekler ve benzeri eşyaların piyasa değeri olmadığı gibi çoğunlukla ekonomik değer de atfedilemeyecektir. Bkz. Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 143.

⁵⁵⁵Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 189.

⁵⁵⁶Sabih Arkan, "Zıya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar", *BATIDER*, C. XIV, S. 2, 1987, s. 50.

⁵⁵⁷Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s. 129.

⁵⁵⁸Duygu Damar, *Wilfull Misconduct in International Transport Law*, Springer, Berlin 2011, s.7; Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.160; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.92.

⁵⁵⁹Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 162.

Uluslararası sözleşmelerde ve ulusal hukuklarda sorumluluğun sınırlandırılmasındaki amaç, sorumluluk riskinin hesabı ve sigorta yapılmasını sağlamaktır. Taşıyan, sorumluluk riskini önceden hesap etme imkânına sahipse, navlunu ona göre belirleyebilecektir. Bu yöntemle yapılan bir hesaba istinaden belirlenen navlun, düşük miktarda olmakla birlikte, taşıyanın işletmesi için verimliliğini koruyacaktır. Öte yandan, sorumluluğun sınırlandırılması ile, taşıma ücretlerinin belli bir seviyede dizginlenmesi sağlanarak ve daha yüksek taşıma ücretleri istenmesinin önüne geçilerek, meydana gelecek maliyet artışının tüketiciye yansımaları önlenmektedir. Bu gerekçelerle, anılan sınırlamalar hem taşıyanın hem de eşya ile ilgililerin lehinedir⁵⁶⁰.

Sınırlı sorumluluk meblağı; hasar, zıya veya geç teslim nedeniyle taşıyan tarafından ödenecek tazminat miktarının üst sınırını ifade etmektedir⁵⁶¹. Fakat, sorumluluğun herhalükarda sınırlanacak olması, hakkaniyete aykırı neticelerin oluşmasına yol açabilir. Bu nedenle, uluslararası sözleşmelerde, sınırlı sorumluluğa başvurma imkânının kaybına ilişkin düzenlemeler de yapılmıştır.

Deniz ticareti hukukunda kısa bir süre önce ortaya çıkan ve evrensel bir kural olarak kabul gören “taşıyanın parça başına belli bir tutarla sınırlı olması” kuralı, uygulamada yeknesaklık sağlamak için ortaya çıkmıştır. Buna rağmen bu kural, değişik sebeplerle farklı uygulamalara neden olmuş ve sorumluluk sınırı olarak görülen ve uluslararası uygulamada yeknesaklık sağlamak için getirilen “belli meblağ” açısından da ortak bir uygulama sağlanamamıştır⁵⁶².

Lahey Kuralları’nda taşıyanın belli bir miktar ile sorumluluğu kabul edilmiş, bu düzenlemeler taraf ülkelerin iç hukuklarına geçmiştir. Lahey Kuralları’nda bu ilkenin yer alma nedeni, sözleşme serbestisi çerçevesinde taşıyanların, sorumlu oldukları hallerde, bu sorumluluğun düşük (azami) miktarlarla sınırlanmasına dair koşullar koymaktır⁵⁶³. Enflasyon ve diğer unsurlar nedeniyle para değerindeki düşüşler ve konteynerli taşımaların başlaması ve yaygınlaşmasıyla, 1924 Lahey Kuralları ile 1968 Lahey/Visby Kuralları değiştirilerek, sorumluluk miktarının belirlenmesinde esas alınan para biriminde Sterling’den Altın Frank’a geçilmiş ve

⁵⁶⁰ Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 148; Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.160.

⁵⁶¹ Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 150.

⁵⁶² Aybay ve Atamer, “Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu”, s. 229

⁵⁶³ Çetingil, “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”, s. 138.

konteynerli taşımalara yer verilmiştir⁵⁶⁴. Lahey/Visby Kuralları'nın yürürlüğe girmesinden kısa süre sonra kabul edilen Hamburg Kuralları, taşıyanın sorumluluk sistemini yeniden düzenlemiş, bu sistem içinde de bazı değişikliklerle belirli tutarla sorumluluk esasına yer verilmiştir. Hamburg Kuralları'nda sınırlı sorumluluktan yararlanmak, yükün cins ve değerinin konşimentoya yazılmamış olması şartına bağlanmamıştır (m.6/1). Hamburg Kuralları, konşimento ve navlun sözleşmesi düzenlenmesi şartına bağlı olmadan, deniz yolu ile yük taşımaya ilişkin tüm sözleşmelere uygulanacağından, yükün değeri ne olursa olsun, taşıyanın sorumluluğu önceden bilinen tutarla sınırlıdır⁵⁶⁵.

Eşya ile ilgililer bakımından öngörülebilirliğin etmesi nedeniyle, önceki Sözleşmelerde kabul gören sorumluluğun sınırlandırılması ilkesi, Rotterdam Kuralları'nda da yer almıştır. Bu sorumluluk sınırları Rotterdam Kuralları'nın sonlarına doğru tartışmalara yol açmıştır⁵⁶⁶.

3.1.2.2. Sorumluluğun Üst Sınırı

Taşıyan, eşyanın zıya veya hasarından ötürü, eşya ile ilgilinin sorumluluk sınırını aşan zararından sorumlu olmayacaktır. Bu nedenle, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması amacıyla, taşıyanın eşyada oluşana zıya ve hasar nedeniyle sorumlu olduğu zararın tespit edilmesi gerekmektedir⁵⁶⁷.

21.12.1979 tarihli Ek Protokolle değişik Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'nda da taşıyanın tazmin borcunun üst sınırı ÖÇH ile ifade edilmiştir⁵⁶⁸.

Lahey Kuralları'nda sorumluluğun üst sınırı, koli ve birim esas alınarak belirlenmesine rağmen, Lahey/Visby Kuralları, koli ve birimin yanında ağırlık esasına da yer vermiştir.

Hamburg Kuralları, ağırlık esasını benimsemesine ve eşyanın değerini dikkate almasa da, tazminat miktarının üst sınırı, m.6'ya göre sınırlandırılmıştır. Anılan maddeye göre; taşıyanın eşyanın zıya veya hasarı sonucu olan zararlardan m.5 hükmü

⁵⁶⁴Çetingil, "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", s. 137.

⁵⁶⁵ Taşıyan ve gönderen anlaşarak daha yüksek bir sorumluluk sınırı belirleyebilirler (m.6/4).Bkz.

Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.145

⁵⁶⁶Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.167.

⁵⁶⁷Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s. 157.

⁵⁶⁸Sercan Örsel, *Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Tesliminden Kaynaklanan Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2018, s.56; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.95-96, 146.

uyarınca sorumluluğu, koli veya sair yükleme ünitesi başına 835 hesap birimine yahut zayi olan veya hasarauğrayan eşyanın brüt ağırlığının beher kilogramı için 2,5 hesap birimine tekabül eden meblağlardan yüksek olanı ile sınırlıdır (HK m. 6/I). Sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde hesap birimi olarak Özel Çekme Hakkı (ÖÇH) kabul edilmiştir (HK m.6/III, HK m. 26)⁵⁶⁹. Aynı kural, Rotterdam Kuralları'nda da korunmuştur.

Sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin düzenleme Rotterdam Kuralları m. 59'da⁵⁷⁰ yer almaktadır. Rotterdam Kuralları'nda sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde, değer hesaplanmasında hesap birimi olarak Uluslararası Para Fonu tarafından oluşturulan Özel Çekme Hakkı-ÖÇH (*Special Drawing Right-SDR*)⁵⁷¹ yer almıştır. ÖÇH'nin özelliği, altına ve değerinin hesaplanmasında temel alınan ulusal paralara göre, enflasyondan daha az etkilenmesidir.

Rotterdam Kuralları m.59/3'e göre, tespit edilecek miktarlar, ulusal para biriminin karar tarihindeki veya tarafların kararlaştırdığı tarihteki değerine göre, ilgili para birimine dönüştürülecektir.

Rotterdam Kuralları'nda yer alan yükümlülüklerini ifa etmemesinden dolayı, taşıyan, hangisi daha fazla ise, her bir koli veya yükleme ünitesi başına 875 hesap

⁵⁶⁹Zeynep Demirçivi-Mineliler, "Deniz Yoluyla Tasımda Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk", *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 9, Özel Sayı, 2007, s. 959.

⁵⁷⁰Rotterdam Kuralları m. 59: "1. 60. ve 61. Maddelere tabi olarak, taşıyanın işbu Konvansiyon çerçevesindeki yükümlülüklerinin ihlaline ilişkin sorumluluğu, hangisi daha büyükse, paket veya başka bir sevkiyat birimi başına 875 hesap birimiyle veya iddia veya ihtilaf konusu yüklerin brüt ağırlığı başına 3 hesap birimi ile 36 sınırlıdır, ancak bu durum yüklerin değerinin taşıyan tarafından beyan edildiği veya sözleşme detaylarına eklendiği durumlar yahut da işbu maddede belirtilen sorumluluk sınırı meblağının taşıyan ile taşıyan arasında anlaşmaya bağlanmış olduğu durumlar için geçerli değildir. 2. Yüklerin, yükleri bir arada tutmak için bir konteynır, palet veya benzeri bir taşıma ürününün içinde veya üzerinde taşınması veya bir aracın içinde durumunda, paketli haldeki veya söz konusu taşıma ürünü veya araç üzerindeki sayısı sözleşme detaylarında belirtilen paketler veya sevkiyat birimleri, paket veya taşıma birimi olarak kabul edilir. Bu şekilde sayıları belirtilmemişse, bu gibi bir taşıma ürünü veya aracın içindeki veya üzerindeki yükler, tek bir sevkiyat birimi olarak kabul edilir.

3. İşbu maddede belirtilen hesap birimi, Uluslararası Para Fonu tarafından tanımlanan Özel Çekme Hakkıdır. İşbu maddede atıfta bulunulan tutarlar, söz konusu para biriminin karar tarihindeki veya tarafların kararlaştırdığı tarihteki değerine göre, bir Devletin resmi para birimine dönüştürülecektir. Resmi para biriminin değeri, Uluslararası Para Fonunun bir üyesi olan Konvansiyona Taraf bir Devletin Özel Çekme Hakkı bağlamında, söz konusu faaliyetlerin veya işlemlerin gerçekleştiği tarihte, Uluslararası Para Fonu tarafından uygulanan değerlendirme metoduna uygun olarak hesaplanır. Bir resmi para biriminin değeri, Uluslararası Para Fonunun bir üyesi olmayan Konvansiyona Taraf bir Devletin Özel Çekme Hakkı bağlamında, o Devlet tarafından belirtilen şekilde hesaplanacaktır".

⁵⁷¹ Özel Çekme Hakkı, Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund-IMF) tarafından ihdas edilmiş uluslararası bir likidite şekli, suni bir rezervdir. ÖÇH'nin değeri Amerikan Doları, Yen, Sterling ve Euro'ya belirli oranlarda ağırlık tanınarak hesaplanmaktadır Bkz. Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 167; Çetingil, "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", s. 148; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.89; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.168-170.

birimi veya eşyanın gayrisafi ağırlığı için her bir kilogram başına 3 hesap birimi ile sınırlı olarak sorumludur (m.59/1)⁵⁷². Burada önemli olan durum, yalnızca eşyanın zıya ve hasarları ile ilgili istemler açısından değil, taşıyanın Rotterdam Kuralları'ndandogan tüm borçlarından sorumluluğunun anılan sınıra bağlı tutulmuş olmasıdır (m. 59/1)⁵⁷³. Bununla birlikte, gecikme zararlarınıam.60'da yer verilmiştir. Bu madde gereğince, gecikme nedeniyle eşyanın uğrayacağı kayıp veya zarara ilişkin tazminat, m.22'ye uygun olarak hesaplanacak ve geciken eşya için ödenen navlunun iki buçuk katına eşit bir meblağ ile sınırlıdır.

Sınırlı sorumluluk prosedürü içinde temel olan şey, objektif kurallar çerçevesinde kanıtlanan gerçek zararın ödenmesidir. Genel kabul gören kurallara göre davacı, gerçekleştiğini ileri sürdüğü zararı kanıtlamakla yükümlüdür. Zararını kanıtlayamazsa dava reddedilir. Zıya veya hasar sebebiyle eşya ile ilgilinin gördüğü zararın meblağı ne kadar olursa olsun, taşıyan, belirlenen üst sınırı aşan bir tazminatı ödemek zorunda değildir. Zarar sorumluluk sınırının üstünde ise, taşıyan, en fazla üst sınır olarak belirlenmiş olan miktarı ödemekle yükümlüdür. Uyuşmazlığa uygulanacak hükümler uyarınca, zarar, belirlenen üst sınırın altında ise, bu durumda taşıyan bu miktarı öder. Fakat, eşyanın değerinin taşıtan tarafından bildirilmiş olması ve sözleşme kayıtlarına dahil edilmiş olması veya taşıyan ile taşıtan maddede belirtilen sorumluluk sınırının üstünde bir sınır üzerinde anlaşmaları halinde, anılan sınırlar uygulama alanı bulmayacaktır (Rotterdam Kuralları m. 59/1). Uygulamada taşıyan ile taşıtanın daha yüksek bir sınır belirlemeleri, yaygın olarak görülmektedir⁵⁷⁴. O halde, eşyanın değerinin taşıma senedine yazılması halinde, taşıyanın sorumluluğunun üst sınırı, eşyanın gerçek değerine göre belirlenecektir⁵⁷⁵.

Sorumluluğun üst sınırının hesaplanmasında; koli, ünite ve eşyanın brüt ağırlığı kavramlarının göz önüne alınması ile bu kavramların tek başına uygulanması halinde oluşturdukları sakıncalar giderilmiştir⁵⁷⁶. Sorumluluk sisteminin esas amacı

⁵⁷²Necmettin Akten, "Taşıyan Sorumluluğunda Ölçü, Koli, Parça veya Yükçün Başına Sorumluluk", *İstanbul Barosu Dergisi*, C.86, S.,1, 2012,s.42 vd.; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.146-147.

⁵⁷³Baatz, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*,s.182.

⁵⁷⁴Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.163.

⁵⁷⁵Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, 149.

⁵⁷⁶Çetingil, "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", s. 145-146; Karan, *The Carriers Liability*, s. 356.

olan ortak bir uygulama ve öngörülebilirliği sağlaması açısından brüt ağırlık sisteminin daha avantajlı olduğu ifade edilebilir⁵⁷⁷.

Konteyner ile taşınan eşyalarda (büyük makineler, araçlar ve yatlar gibi) ve ağır yüklerde, koli ve ünite başına sorumluluk sistemi, sorumluluğun sınırlandırılmasında eksik kalmaktadır. Lahey Kuralları'nın taslağının hazırlanması aşamasında bu hükmün konuluş amacı, mevcut taşıma sözleşmelerindeki ticari haksızlıkların düzeltilmesinin istenmesidir⁵⁷⁸. Daha sonra bu düzenleme Lahey/Visby Kuralları ile değiştirilmiş; koli ve ünite yanında ağırlık esasına da yer verilmiştir. Buna düzenlemeye göre, taşıyanın sorumluluğu, koli veya birim başına belirlenen tutar ile hangisi yüksekse bununla sınırlıdır⁵⁷⁹. Hamburg Kuralları da,(m.6/1-a) ağırlık esasını(yükleme birimi) benimsemesine rağmen⁵⁸⁰, Lahey/Visby Kuralları'na göre hesap birimini daha yüksek tutmuştur. Brüt ağırlık esas, Lahey/Visby Kuralları ile kabul edilmeden önce de, havayolu ile taşımacılıkta Varşova Sözleşmesi (m. 22/2) ile Montreal Sözleşmesi'nde (m. 22/3); karayolu ile taşımacılıkta CMR (m. 23), demiryolu ile taşımacılıkta ise COTIF-CIM m.40 gereğince kullanılmaktaydı⁵⁸¹.

Bununla birlikte, konteyner içinde taşınan parça veya ünitelerin, sorumluluk sınırına ilişkin üst sınır belirlenmesinin, sadece yükleten tarafından konteyner hazırlandığı takdirde uygulanması gerektiği ileri sürülmüştür. Taşıyanın, yükleten tarafından verilen yükleri konteyner içine yerleştirdiği takdirde, yük ve bu yüke ilişkin alması gereken önlemleri tahmin etmesi gerekmektedir. Bu nedenle, taşıyan kendi yüklediği yükler açısından sorumluluğun üst sınırına etkide bulunma yetkisine sahip değildir⁵⁸².

3.1.2.3. Üst Sınırın Hesaplanması

3.1.2.3.1. Koli, Ünite ve Eşyanın Brüt Ağırlığı Kavramları

Hamburg Kuralları'na benzer şekilde, Rotterdam Kuralları'nda da, "koli veya yükleme ünitesi" kabul edilmiştir. Fakat, bu kavramların tanımları Rotterdam

⁵⁷⁷Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.163.

⁵⁷⁸Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, s. 385.

⁵⁷⁹Çetingil, "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", s 145-146.

⁵⁸⁰Demirçivi-Mineliler, "Deniz Yoluyla Tasımda Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk", s.975.

⁵⁸¹Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.162.

⁵⁸²Burak Adıgüzel, *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu*, Adalet Yayınevi, Ankara 2015, s.13; Açikel, s.116.

Kuralları'nda bulunmamaktadır. Koli ve ünite kavramları, esaslı yorum sorunlarını da birlikte getirmiştir. Bu Rotterdam Kuralları'nda düzenleme olmaması, Lahey ve Lahey/Visby Kuralları için ulusal mahkemeler tarafından yapılan önceki yorumların devam edeceği anlamına gelmektedir⁵⁸³.

Koli teriminden tek bir tanımının yapılmasıyla birlikte, deniz yoluyla taşımada, eşyanın (özelliğine göre), taşıma sırasında belli ölçüde korunmasını sağlamaya yeterli kabul edilen bir muhafaza içine alınması durumunda koli terimi kullanılmaktadır. Bu şekilde, eşya ile muhafazanın bir bütün oluşturması hali gerçekleşmektedir⁵⁸⁴. Örneğin kasa, torba, sandık, fiç, çuval veya karton kutularda taşınan eşya açısından sayılan bu muhafazalardan her biri koli olarak kabul edilmektedir⁵⁸⁵. Bu kapsamda, bütün olarak bakıldığında dökme yükü, koli olarak kabul etmek mümkün değildir. Bizatihi kabın kendisi yükü oluşturuyorsa, bu durumda da koliden bahsedilemez. Bununla birlikte, herhangi bir şekilde ambalajlanmamış bir eşya da koli olarak tanımlanamaz. Doktrinde kolinin uygulama alanı; taşıma ve ambalajlama usullerinin değişmesi ve daha önce bulunmayan yeni gemi tiplerinin ortaya çıkması ve eşyaların zamanla çeşitlenmesi nedeniyle genişletilmiştir⁵⁸⁶. Koli olması için, eşyanın tamamen ambalajlanması gerekmeyip; yükleme, istif ve boşaltmada kolaylık sağlamak üzere hazırlanmış olması yeterlidir. Yükün hacim ve ağırlığının da, koliden bahsedebilmek için herhangi bir önemi bulunmamaktadır⁵⁸⁷. Kolinin yapılması için aranan bir başkakoşul ise, ambalaj veya muhafazanın eşya ile ilgili tarafından sağlanmış olmasıdır. Örneğin içinde sıvı halde kauçuk hammaddesinin taşındığı tanklar, taşıyan tarafından temin edildiği için koli sayılmamıştır⁵⁸⁸.

Eşyanın taşınması için koliden bahsedilmediği durumlarda, sorumluluk sınırının tespiti için “yükleme ünitesi” kavramı esas alınmaktadır. Lahey Kuralları'nda “ünite” kavramının muğlak olması, tereddütlere neden olmuş ve bu kavramın farklı

⁵⁸³Chandiramani, *Carriage of Goods by Sea and Multimodal Transport*, s.75; Nikaki and Soyer, *A New International Regime For Carriage of Goods By Sea* s. 326.

⁵⁸⁴Çetingil, “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”, s. 140.

⁵⁸⁵Tetley, *Marine Cargo Claims*, s. 880.

⁵⁸⁶Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 155; Çetingil, “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”, s. 139; Aybar ve Atamer, *Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu*, s. 253.

⁵⁸⁷Hatta, katlanıp bağlanmış sığır derileri, tellerle bağlanmış saç rulolar dahi koli olarak tanımlanabilir. Bkz. Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 195-196.

⁵⁸⁸Çetingil, “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”, s. 140.

şekillerde anlaşılmasından ötürü, azami sorumluluk sınırı ülkeler arasında değişik şekillerde tespit edilmiştir⁵⁸⁹. Lahey Kuralları'nda "birim-ünite" kavramının, koli olarak nitelenemeyen yükler açısından bahis konusu olduğu kabul edilmekle birlikte, bu kavramla eşyanın taşıma için fiziksel olarak ayrıldığı yükleme ünitesinin mi, yoksa navlun ünitesinin mi mi kastedildiği konusunda bir görüş birliği bulunmamaktadır. Bu durum, soruna yol açmış ve bu kavrama ilişkin bir yeknesaklık oluşmasını mümkün olmamıştır⁵⁹⁰.

Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları'nın metni, Hamburg Kuralları'nda sınırlı şekilde değiştirilmiş ve yeni bir sorumluluk sistemi kabul edilmiştir. Hamburg Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğunun sınırlanmasına dair getirilen yenilikler, ünite kavramının tanımlanmasına, para biriminden hesap birimine geçiş ve gecikme zararlarına ilişkindir.

Rotterdam Kuralları'nda ise, Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi "ünite/birim" yerine, açıkça "yükleme birimi (ünitesi)" kavramı kullanılarak, bu belirsizlik açığa kavuşturulmuştur. Ancak yükleme birimi kavramı da, dökme yükler bakımından tam bir açıklık getiremediği için eleştirilmektedir⁵⁹¹.

Yükleme ünitesi, "taşıma senedinde eşyanın miktarını belirlemek üzere kullanılan ölçü, taşıma senedinde düzenlenmemişse eşyanın cinsine göre mutad olarak miktarı belirlemede kullanılan ölçü olarak kabul edilmektedir"⁵⁹². Yükleme ünitesi, eşyanın bir ambalaj veya kap içinde bulunmadığı, diğer bir deyişle, muhafaza içine alınmadığı durumlarda gündeme gelecektir. Öncelikle koli bulunmaktaysa, tazminat koli sayısına göre hesaplanır. Zira, yükleme ünitesi boşluk dolduran bir kavramdır⁵⁹³.

Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi, Rotterdam Kuralları da, eşyanın ağırlığına göre sorumluluğun sınırlandırılması olanağınayer vermektedir. Kolilenmemiş eşya açısından taşıyanın sorumluluğu, kilogram başına 3 hesap

⁵⁸⁹Çetingil, "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", s. 141

⁵⁹⁰Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.161; Aybay ve Atamer, *Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu*, s. 246; Çetingil, "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", s. 141.

⁵⁹¹Çetingil, "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", s. 147

⁵⁹²Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 157; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.92.

⁵⁹³Çetingil, "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", s. 141; Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 169.

birimidir. Bu noktada hesaplama, tüm eşya açısından değil, zarar gören eşyanın ağırlığına göre yapılacaktır⁵⁹⁴. Koli veya yükleme ünitesi, başına sorumluluk ya da kilogram başına sorumluluktan hangisi eşya ilgilisi bakımından daha yüksekse ,taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında, o temel alınacaktır. Koli veya ünitenin ağırlığı 291.67 kilogramın altındaysa (*hafif yükler*), sınırlı sorumluluk açısından koli/ünite sisteminin avantajlı olduğu; bu ağırlığın üstündeyse (*ağır yükler*) ağırlığa dayanan sistemin taşıyanın menfaatine daha uygun olduğu ifade edilebilir⁵⁹⁵.

Üst sınırın hesaplanmasında toplam ağırlık yerine, hem koli ve ünite hem de ağırlık bakımından ziyaa ya da hasara uğrayan bölümgöz önüne alınacaktır. Bu durum, eşyanın kısmi ziyaa veya hasara uğradığı hallerde önem arz eder⁵⁹⁶. Ağırlık kriteri, ağır ve az parçadan veya tek parçadan oluşan bir eşya veyahut dökme yük varsa, sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde temel alınacaktır. Rotterdam Kuralları'nda brüt ağırlıktan bahsedildiğinden, eşya ambalajlanmış veya bir kap içindeyse, ambalajın veya taşıyan tarafından sağlanmış olmadıkça kabın ağırlığı da, bu ağırlığadâhildir⁵⁹⁷.

3.1.2.3.2. Konteynerle Taşınmaya Dair Düzenlenme

1920'li yıllarda deniz taşımacılığında kullanılan dökme yük şeklinde taşıma şekli, günümüzde yapılan düzenli hat taşımacılığının çok az yer teşkil etmektedir. Ticari eşya taşıma şeklinin zamanla değişmesi ile, 1950'li yıllarda konteyner taşımacılığı önem kazanmaya başlamıştır. 1960'lardan sonra eşyanın konteyner, palet veya benzeri taşıma elemanları ile taşınmasının yaygınlaşması sonucu, taşıma elemanının içindeki eşyaların mı yoksa içindeki eşyalarla birlikte bu taşıma elemanının mı esas alınacağı problemi, sorumluluğun sınırlanması konusunda ortaya çıkmıştır⁵⁹⁸. 1920'li yıllarda düzenlenen Lahey Kuralları'nın koli veya ünitekriteri, konteyner taşımacılığı açısından yetersiz kalmış ve adil olmayan sonuçlara neden olmuştur⁵⁹⁹. Bunun sonucunda, bu taşımacılık türünün niteliklerine uygun özel bir düzenleme yapılması ihtiyacı doğmuştur. Bu nedenle, Lahey/Visby Kuralları'nda konteynerlere ilişkin bir düzenleme yapılmıştır. Lahey/Visby Kuralları m. 4/5- (c) ile,

⁵⁹⁴Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 183.

⁵⁹⁵Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.167.

⁵⁹⁶Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Doğan Sorumluluğu*, s. 150.

⁵⁹⁷Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 158.

⁵⁹⁸Girvin, *Carriage of Goods by Sea*, s. 390; Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, s. 160.

⁵⁹⁹Chandiramani, *Carriage of Goods by Sea and Multimodal Transport*, s. 75.

eşyanın konteyner, palet veya benzeri taşıma kapları ile taşınması halinde taşıyanın sorumluluğunun belirli bir tutarla sınırlanmasına ilişkin düzenleme getirilmiştir. Hamburg Kuralları'nda da konteyner taşımacılığıyla ilgili düzenleme, bazı küçük ekler dışında hemen hemen Lahey/Visby Kuralları'nın tekrarı niteliğindedir. Hamburg Kuralları m. 6/2(a)'da, Lahey/Visby Kuralları m. 4/5 (c) hükmüne paralel bir düzenleme öngörülmüştür. Buna göre, konşimentoda sayı gösterilmişse, konteyner içindeki koli veya üniteler belirtilmemişse, tek bir konteyner azami sorumluluk tutarının hesabında dikkate alınacaktır⁶⁰⁰.

Konteyner, Rotterdam Kuralları m. 1/26'da şu şekilde tanımlanmıştır: “Konteyner, eşyanın bir arada tutulması için kullanılan herhangi bir kap, taşınabilir tank veya platform, trampa gövdesi veya benzeri başka bir birim eşya ve bu birim eşyayı tamamlayıcı herhangi bir teçhizatır”.

Konteynerler ile ilgili düzenleme Rotterdam Kuralları m. 59'da yer almakta olup, m. 59/2 hükmü uyarınca, “yüklerin, yükleri bir arada tutmak için bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma ürününün içinde veya üzerinde veya bir aracın⁶⁰¹ içinde taşınması durumunda, paketli haldeki veya söz konusu taşıma ürünü veya araç üzerindeki sayısı sözleşme detaylarında belirtilen paketler veya yükleme üniteleri, paket veya yükleme ünitesi olarak kabul edilir. Bu şekilde sayıları belirtilmemişse, bu gibi bir taşıma ürünü veya aracın içindeki veya üzerindeki yükler, tek bir yükleme ünitesi olarak kabul edilir”.

Taşıma senedine taşıma aracının içeriği yazılmış olmakla birlikte, taşıyan konteyner içinde teslim edilmiş eşyanın içeriğine ilişkin bir çekince koymuşsa, zarara uğrayan veya hak sahibinin, koli veya ünite sayısını kanıtlaması halinde, sorumluluğun üst sınırının hesaplanmasında bu sayı göz önüne alınır⁶⁰².

⁶⁰⁰Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 161; Çetingil, “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”, s. 152.

⁶⁰¹ Rotterdam Kuralları m. 1/27'de taşıt, karayolu veya demiryolu eşya aracı olarak tanımlanmıştır.

⁶⁰²Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 163; Karan, *The Carriers Liability*, s. 349; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s. 94; Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.161; Rotterdam Kuralları m.59/1 ve m.59/2 birlikte değerlendirildiğinde, Rotterdam Kuralları'nın uyumsuzluğa uygulanması ile taşıyanın ödeyeceği tazminatın üst sınırı, kara yoluyla ya da hava yoluyla taşıma rejimlerinin uygulanması sonucunda oluşan tazminat miktarından daha yüksek olacağı ifade edilebilir. Bkz. Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.94.

3.1.3. Sorumluluğu Sınırlama Hakkının Kaybı

Rotterdam Kuralları m.61 gereğince taşıyan, Kurallar kapsamındaki yükümlülüklerini yerine getirmemesi nedeniyle meydana gelen sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir. Fakat,oluşan zarara, zarara yol açmak kastıyla veya pervasızca bir hareketle(davranışla) ve böyle bir zararın kuvvetle muhtemel oluşacağı bilinci ile işlenmiş bir fiilin veya ihmalin sebebiyet verdiğini iddia eden taraf, bu iddiasını ispatladığı takdirde, taşıyan ve Rotterdam Kuralları m.18’de belirtilen kişiler, m. 59’da belirlenen sınırdan veya taraflar daha yüksek bir sınır belirlemişlerse, taşıma sözleşmesinde öngörülen sınırdan yararlanamaz⁶⁰³.

Oluşan zararın tazminini talep eden tarafın, sadece taşıyanın kusurunu ispat etmesi yeterli olmayıp, taşıyanın, sorumluluğunu sınırlandırma imkânını kaybetmesi için, zarara neden olma kastı veya pervasızca bir hareketin varlığı da kanıtlanmalıdır⁶⁰⁴. Zarara yol açan veya ihmalin pervasız bir davranış olarak tanımlanabilmesi, taşıyanın sınırlı sorumluluktan faydalanma imkânını kaybetmesi için yeterli değildir. Bununla birlikte, pervasızca hareket sonucu, kuvvetle muhtemel bu şekilde bir zararın oluşacağı bilinç ve isteğine sahip olunması da gerekmektedir.

İlk olarak 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu m. 25’de,pervasızca davranış kavramı taşıma hukukunda düzenlenmiştir⁶⁰⁵. Bu düzenlemeden sonra, taşıyanın pervasızca bir davranışla veya kasten zarara neden olması halinde, sorumluluğu sınırlandırma hakkını kaybetmesi kuralı, deniz yoluyla eşya taşımalarını düzenleyen uluslararası sözleşmelerde hüküm altına alınmıştır⁶⁰⁶. Bu kural, Hamburg Kuralları m.8’de tekrar düzenlenmiştir⁶⁰⁷. Lahey Kuralları’nda taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına dair bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu konuda, ulusal hukuklarda birbirinden farklı çözümler getirilmesi nedeniyle, konunun uluslararası alanda düzenlenmesi gerektiği görülmüştür. Bu kapsamda, Lahey/Visby Kuralları’nda, taşıyanın hangi durumlarda sınırlı sorumluluktan faydalanamayacağı düzenlenmiştir. Zararın, taşıyanın zarar vermek kastıyla veya bir zarar oluşacağı ihtimalini bilerek, pervasızca bir hareketinden

⁶⁰³Michael Sturley, “Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of Rotterdam Rules in the United States”, s. 445; Örsel, *Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Tesliminden Kaynaklanan Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması*, s.71-72; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.98, 172.

⁶⁰⁴Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.173.

⁶⁰⁵Damar, *Wilful Misconduct in International Transport Law*, s. 386.

⁶⁰⁶Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 168.

⁶⁰⁷ Gençtürk, *Yeni TTK’ya Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğu*, s.119.

veya kaçınmasından meydana geldiğikanıtlanırsa, taşıyan veya adamları sorumluluk sınırından yararlanamayacaktır(Lahey/Visby Kuralları m.4/5-e ve Lahey/Visby Kuralları m.4 bis/4).

Hamburg Kuralları m.6/1 (a)'da sorumluluk sınırı artırılmış ve koli veya parça başına 835 ÖÇH, ya da kg başına 2.5 ÖÇH'ye yükseltilmiştir.Bunun yanında ilk defa gecikmeye ilişkin zararlar açısından farklı bir sorumluluk sınırı belirlenmiş ve bu sınır toplam navlun ücretini geçmeyecek şekilde geciken yükler bakımından ödenen navlun ücretinin 2.5 katı olarak tayin edilmiştir⁶⁰⁸.Ayrıca, taşıyanın toplam sorumluluğunun eşyanın tam zıyaı durumunda bile uygulanacak olan sınırı hiçbir şekilde aşamayacağı hükmü konulmuştur⁶⁰⁹. Bu sınır, eşyanın teslimin gecikmesi halinde de uygulanacaktır⁶¹⁰.

Kara Avrupası hukukunda bulunmayanpervasızca davranış kavramı, ileri sürülürken Anglo-Amerikan hukukundaki “wilfull misconduct (pervasızca davranış)” kusur derecesinden yararlanılmıştır. Kişinin isteyerek ve bilerek bir fiili işlemesi ve bu fiil sonucunda oluşacak muhtemelen zararı bilmesi veya bu fiili muhtemel neticelerini umursamadan, pervasızca işlemesi,“wilfull misconduct” olarak tarif edilebilir⁶¹¹.Taşıyanın navlun sözleşmesinin yerine getirilmesinde özen gösterme yükümlülüğünü düşüncesizce, umursamadan, yoğun ve ağır bir şekilde ihlal etmiş olması halinde, pervasızca davranış meydana gelmektedir. Fakat, her somut olayda davranışın bu vasfıgösterip göstermediği irdelenmelidir. Bu irdeleme yapılırken objektif bir kriter olarak, makul ve tedbirli bir taşıyan göz önüne alınmalıdır⁶¹².

Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı açısındanbakılan diğer kusur türü ise, kasttır. Kast kavramı, kusur kavramına oranla açık olduğundan, kusurun bu çeşidinin belirlenmesiaçısından özel bir güçlükbulunmamaktadır. Hukuka aykırı sonucun fail tarafından bilerek istenmesine kast denir⁶¹³. Kast, doğrudan doğruya kast ve dolaylı kast olarak ikiye ayrılır. Zarar veren, doğrudan doğruya kasta, oluşan sonucu doğrudan doğruya istemekte ve kabul etmektedir. Zarar verenin, oluşan sonucu

⁶⁰⁸Hamburg Kuralları madde 5(1).

⁶⁰⁹Hamburg Kuralları madde 6(1)(c).

⁶¹⁰Cicim ve Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.94.

⁶¹¹Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.173; Cicim ve Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.96.

⁶¹²Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 170.

⁶¹³Fikret Eren, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Yetkin Yayınları, Ankara 2018, s. 599-600.

istememekle birlikte, göze alması hali, dolaylı kasttır⁶¹⁴. Hem doğrudan kast hem de dolaylı kast bu çerçevede yer alır⁶¹⁵.

Taşıyanın, zarara neden olma kastıyla veya pervasızca ve muhtemelen bu şekilde bir zarar oluşacağı bilinciyle işlendiği fiilin veya ihmalinin zarara sebep olduğu ispat edildiği takdirde, taşıyan sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybeder. Yalnızca pervasızca davranışın kanıtlanması yeterli olmayıp, taşıyanın bunun bilincinde olduğunun da kanıtlanması gerekir. İddia eden, ispat yükü altındadır. Pervasızca davranış yanında, taşıyanın bunun bilincinde olduğunu ispat etmenin güç olması nedeniyle, taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkını kaybetmesinin, aslında olanaklı olmadığı da ileri sürülmektedir⁶¹⁶.

Bununla birlikte, günümüzde taşıyanlar, yükümlülüklerini acenteleri ve çalışanları aracılığıyla yerine getirmektedirler. Her ne kadar taşıyan m. 18'de sayılmış olan kişilerin ihmalleri sonucunda eşyaya gelen zararlardan sorumlu olsa da, bu kimselerin her ihmali taşıyanın fiili olarak atfedilemez⁶¹⁷. Lahey Kuralları'nda, taşıyanın sınırlı sorumluluktan kaybına ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Dolayısıyla taşıyan zarara kasten sebep olsa dahi sorumluluğu sınırlıdır⁶¹⁸. Taraflar arasındaki çıkar dengesini zedeleyen bu duruma karşı, ulusal hukuklarda bazı çözümler getirilmeye çalışılmaktadır, fakat bu halde de uygulamada birlik sağlanması zora girmektedir⁶¹⁹.

3.2. Sorumluluğun İspatına İlişkin Unsurlar

3.2.1. İspat Yükü

Eşyanın taşıyan tarafından teslimi üzerine gönderilen, eşyayı incelemek ve eşya kötü hal ve durumdaysa, bunu teslim alındı makbuzuna yazmakla yükümlüdür⁶²⁰. Eşyada oluşan hasar veya zıya sebebiyle taşıyanın sorumluluğunun tespit edilebilmesi,

⁶¹⁴Eren, F., s. 600.

⁶¹⁵Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 171; Gençtürk, *Yeni TTK'ya Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğu*, s.120-121.

⁶¹⁶Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.172.

⁶¹⁷Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.172.

⁶¹⁸Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*,s. 163; Çetingil, "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", s. 155; Yetiş Şamlı, *Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, s. 143.

⁶¹⁹Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 168.

⁶²⁰Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.80; Tetley, *Marine Cargo Claims*. s. 867.

sorumluluk karinesine ek olarak, ispat yükümlülüğünün kimde olduğunun ve hangi hususların ne şekilde ispat edileceğinin tespiti ile olanaklı olabilir.

Rotterdam Kuralları m.17 ile, ispat yükünün, eşya ile ilgili talebi ileri sürecek olan hak sahibinde olduğu hüküm altına alınmıştır⁶²¹. Hak sahibinin yapacağı tek şey, taşıyanın sorumlu olduğu karinesini ileri sürmektir. Kurallar'da standart bir kanıt veya kanıt prosedürü yer almamaktadır. "Eşyanın zıya veya hasara uğramasından meydana gelen zararların tazmini istemi ile, taşıyanı dava eden eşya ile ilgili, belirli miktar, sayı, ağırlık veya hacimde eşyanın iyi hal ve durumda taşıyan tarafından teslim alındığını, buna karşın eşyanın varma limanında kısmen veya tamamen zıya veya hasara uğramış olarak teslim edildiğini ve bu nedenle maruz kaldığı zararları ispat etmekle yükümlüdür"⁶²². Eşya ile ilgilinin anılan hususu ispatlaması için başvurabileceği iki yol vardır. Birincisi, eşya ile ilgili, temiz konşimento deliline başvurabilir. Bu şekilde taşıyan, eşyayı teslim aldığı iyi durumda olmadığını ispat edemeyecektir. Temiz konşimentoya başvurma haricindeki ikinci yol ise, eşyanın varma limanında boşaltılmasından sonra hasarın tespiti için alınan eksper raporudur. Bununla birlikte, talep sahibi, eşyanın zıya hasara veya gecikmesine sebep olan olayın, taşıyanın sorumluluk süresi içinde meydana geldiğini ispat etmiş olmalıdır⁶²³.

Hak sahibi veya eşya ile ilgili, eşyayı kısmen veya tamamen zıya veya hasara uğramış olarak teslim aldığı ortaya koyduğunda, ilk bakışta zararın taşıyanın sorumluluk süresi içerisinde olduğu ispatlanmış olur⁶²⁴. Eşya ile ilgilinin bunu ortaya koyması üzerine ispat yükü yer değiştirir ve taşıyan tarafına geçer. Bu aşamadan sonra taşıyan, sorumluluğunun bir kısmından veya tamamından kurtulmak için zıya, hasar veya gecikmenin sebebinin veya sebeplerinden birinin kendi kusuru veya m.18'deki kişilerin kusurundan doğmadığını ispatlamak durumundadır⁶²⁵. Taşıyan, kendisinin veya fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin eşyaya dikkat ve özen borcunu ifa ettiğini ya da sebep yokluğunu ispatlayacaktır. Kurallar'da standart bir delil, buradaki durum için de belirtilmemiştir⁶²⁶.

⁶²¹Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 232.

⁶²²Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.98; Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s. 105; Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.80.

⁶²³Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s 232.

⁶²⁴Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.98.

⁶²⁵Baughen, *Shipping Law*, s.157.

⁶²⁶Thomas, *An Analysis of the Liability Regime*, s. 62.

Taşıyan, sorumluluktan tamamen veya kısmen kurtulabilmesi için, m.17/2'de yer alan kusursuzluğunu ispat etmeli veya m.17/3'te yer alan listede sayılmış olan olayların ziya, hasar veya gecikmeye sebep olduğunu veya katkıda bulunduğunu ispat etmelidir⁶²⁷. Bu madde, Lahey/Visby Kuralları m.4/2'de düzenlenmiş olan istisnaların genel modelini örnek almıştır. Ancak, m.17, tartışmalı olan teknik kusur istisnasını dâhil etmemiştir⁶²⁸. Bu sorumsuzluk durumlarından birinin ispatı üzerine, ispat yükü tekrar karşı tarafa, yani eşya ile ilgili veya hak sahibine geçecektir⁶²⁹. Sorumluluk durumuna ilişkin önem arz etmesi nedeniyle, taşıyanın sorumsuzluk hallerine de değinmek gerekmektedir.

Öte yandan, Hamburg Kuralları'na bakıldığında, Lahey/Visby Kuralları'nda olduğu gibi, taşıyanı sorumluluktan kurtaran istisnai durumlara ilişkin bir liste yer almamakla birlikte sorumluluktan muaf tutulduğu birkaç durum m.5'te sayılan yangın, canlı hayvan taşımaları, güverte yüküne denizde can ve mal kurtarmak için alınan tedbirlerdir⁶³⁰. Yükte meydana gelen ziya veya hasar; yangın, canlı hayvan taşımaları, güverte yükü ilk üç sebepten ileri geliyorsa Hamburg Kuralları'nda, Lahey/Visby Kuralları'nın tersine, ispat yükü taşıtana aittir⁶³¹.

3.2.2. Eşyanın Gözden Geçirilmesi ve Zararın İhbarı

Eşya ile ilgilinin ve taşıyanın, ispat külfetlerini yerine getirebilmeleri için, bir takım maddi olguları zamanında tespit ettirmeleri ve lehlerine olan delilleri toplamakta çıkarları bulunmaktadır⁶³². Taşıyanın kendi lehine olan delilleri kaybolmadan toplayabilmesi için, eşyanın zarara uğramış olduğundan ve eşya ile ilgilinin kendisinden bir talepte bulunacağından haberdar olması gerekir. İhbarla ilgili hükmün asıl amacı, taşıyanın zamanında hasar ve ziya açısından uyarılması ile, ziya ve hasarın nedenini araştırıp, gerekirse zararın sorumsuzluk sebeplerinden birinden dolayı oluştuğunu kanıtlama olanağının kendisine sağlanmasıdır. Bu sebeplerle, eşyanın incelenmesi ve zararın taşıyana bildirilmesine ilişkin hükümler konulmuştur. Eşyanın onu teslim almaya yetkili olan kişiye veya yetkili olan temsilcisine teslimi esnasında, eşyada herhangi bir hasar var ise, bunun taşıyana bildirilmesi gerekmektedir⁶³³.

⁶²⁷Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.160-161.

⁶²⁸Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, s. 232.

⁶²⁹Thomas, *An Analysis of the Liability Regime*, s. 62.

⁶³⁰Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, s.87.

⁶³¹Pamuk, *Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*, s.33.

⁶³²Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 182.

⁶³³Çelik, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, s.81.

Eşyanın zıyaı ve hasarına dair bildirim, eşyanın tesliminden önce ya da teslim anında yapılması gerekmektedir (Rotterdam Kuralları m. 23/1). Dışarıdan belli olan zararlar, bildirim muhatabına ulaşması aranmaktadır⁶³⁴. Dışarıdan belli olan zıya ve hasar kavramı, dar yorumlanmaktadır. Özel bir inceleme ya da uzmanlık sahibi olunmaksızın, eşyanın sayılması veya tartılması gibi olağan işlemlerle fark edilebilecek ve basit bir görme, koklama veya yoklama ile anlaşılabilir nitelikteki zararlar, dışarıdan belli olan zıya ve hasar kavramı kapsamına girmektedir⁶³⁵. Örneğin fiçilerin büyük miktarda su sızdırması, tahıl yükünün kokması, tütün balyalarının ıslak olması, dışarıdan belli olan zararlar örnek gösterilebilir⁶³⁶.

Zıya ve hasarın dışarıdan belli olmaması durumunda, bildiri süresi teslimden itibaren 7 gündür (m.23/1). Lahey Kuralları m.3/6'da bu süre, 3 gün olarak öngörülmüştür⁶³⁷. Lahey Kuralları'nda sürenin kısa olmasının nedeni, taşıyanların o dönemde boşaltma limanında kaptan dışında bir temsilcileri olmamasıdır. Sürenin belirlenmesinde, kaptanın boşaltmayı takip eden süre içinde limandan ayrılacağı, dolayısıyla taşıyan adına eşyayı kontrol etmek için kısıtlı bir vakti olacağı düşünülmüştür. Çünkü, gemi limandan ayrıldıktan sonra, taşıyanın bildirilen zararı inceleme imkanı kalmamaktadır. Günümüzde ise, taşıyanların boşaltma limanlarında onlar adına eşyayı kontrol edecek temsilcileri bulunmaktadır⁶³⁸.

Dışarıdan belli olmayan hasarlar, kısa zamanda sayılıp tespit edilemeyecek ve seri bir muayane ile anlaşılacak zıya ve hasarlardır⁶³⁹. Dışarıdan zararın belli olup olmadığının belirlenmesinde; zararın niteliği, eşyanın türü ve miktarı gibi hususların da dikkate alınması gerekmektedir⁶⁴⁰. Ulusal tatillerin farklı farklı zamanlarda olması nedeniyle 7 iş günü, teslim yerindeki iş gününe tabi kılınmıştır. Teslim anında kavramı, zararın yalnızca teslimin tamamlanmasından sonra tespit edilebileceği ve bu şekilde bildirilebileceği dikkate alınarak, bildirim teslim sırasında yapılması

⁶³⁴Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 461; Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 154; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.88 vd.

⁶³⁵Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 153; Sözer, *Deniz Ticareti Hukuku I*, s. 674.

⁶³⁶Samim Ünan, "Eşya Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar", *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 2, S. 4, 1997, s. 107.

⁶³⁷Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na Etkisi*, s. 96.

⁶³⁸Karan, *The Carrier's Liability*, s. 249.

⁶³⁹Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 461.

⁶⁴⁰Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 191.

gerektiği şekilde anlaşılmalıdır. Bu nedenle bildirim, teslimin tamamlanmasından sonra makul bir süre içinde yapılması yeterlidir⁶⁴¹.

Eşyanın bir deniz limanında veya terminalinde konsolide edilerek konteynere yüklendiği ve denizaşırı bir limana gönderildiği, burada da dağıtım çıkarıldığı taşımalarda, eşyanın bizzat gönderilene teslim edilmediği durumlarda, eşya varma limanında boşaltılır ve liman idaresinin uhdesine verilir. Konteynerin gönderilen tarafından boşaltılması halinde, liman idaresinden teslim alınan konteyner başka bir yere taşınır ve içindeki eşyalar çıkartılır. Bunun olması halinde liman idaresinin düzenlediği kargo raporu, konteynerin içerisinde yer alan eşyaların ne durumda olduğunu kapsamayacaktır ve eşyaya ilişkin zarar, gizli hasar niteliğinde olacaktır. Konteynerin taşıyan tarafından boşaltılması ve içindekilerin gönderilen tarafından teslim alınması durumunda, gönderilen, eşyanın ambalajlarının dış görünüşü ve sayısına ilişkin olarak hasar ihbarında bulunabilecektir. Konteyner içindeki eşyalara ilişkin gizli hasar mahiyetindeki zararlarda ihbar süresi, konteynerin teslim alınmasından sonra başlayacaktır⁶⁴².

Bildirimde ziya ve hasarın genel niteliğini belirtmeli ve bildirim mutlaka yazılı şekilde yapılmalıdır⁶⁴³. Diğer bir deyişle, sözlü bildirim istenilen sonucu doğurmayacaktır. Zarar ve zarar miktarının bildirimde, tam ve ayrıntılı olarak tanımlanması ve hesaplanması zorunluluğu bulunmamaktadır⁶⁴⁴. Hasarın var olması durumunda; hasarın vasfı, eksik teslim halinde ne miktar malın eksik olduğu ve hasarın veya eksikliğin hangi eşya bölüm veya partisine ilişkin bulunduğu bildirimde görülebilmelidir⁶⁴⁵.

Rotterdam Kuralları m. 23/1 gereğince bildirim yapılmaması halinde, eşyanın sözleşme kayıtlarında geçtiği şekilde teslim edildiği kabul edilir. Rotterdam Kuralları m. 23/2 gereğince bildirim yapılmaması, tazminat isteme hakkını ve m.17’de yer alan ispat külfeti dağılımını etkilemeyecektir⁶⁴⁶. Rotterdam Kuralları m. 23/3’ye göre, eşyayı teslim alan ile sorumluluğun yöneldiği taşıyan veya ifa edenin, birlikte

⁶⁴¹Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 155; Tetley, *Marine Cargo Claims*, s. 869.

⁶⁴²Deniz, “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”, s. 88.

⁶⁴³Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s. 118.

⁶⁴⁴Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 154; Karan, *The Carrier's Liability*, s. 249.

⁶⁴⁵Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 154.

⁶⁴⁶Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*, s.155.

yaptıkları inceleme sonucu zarar tespit edilmişse, bu halde bildirimde gerek yoktur. Fakat saptanan zıya ve hasar dışında bir zararın varlığının iddia edilmesi halinde, bu zararın taşıyana ihbar zorunluluğu bulunmaktadır⁶⁴⁷. Taraflardan birinin eşyanın inceleme veya muayenesine katılamayacağını veya bundan feragat ettiğini önceden bildirmesi halinde de yapılan muayene bildirim yerine geçecektir⁶⁴⁸. Gerçek veya muhtemel bir zıya veya hasarın mevzu bahis olması halinde, eşyanın incelenmesi ve sayılması için taraflar her türlü kolaylığı sağlamakla yükümlüdür (m. 23/6). Rotterdam Kuralları m. 23/6'ya göre, bu yükümlülüğe ilaveten uyuşmazlığın tarafları; birbirlerine eşyanın taşınmasına ilişkin her türlü kayıt ve evraka erişimi sağlamakla yükümlü tutulmuşlardır.

Eşyanın zıyaı veya hasarına dair bildirim, taşıyana veya eşyayı teslim eden ifa edene yapılacaktır (Rotterdam Kuralları m. 23/1). Taşıyana yapılan her bildirim, denizde ifa edene yapılmış; eşyayı teslim eden ifa edene yapılan bildirim, ise taşıyana yapılmış kabul edilecektir (Rotterdam Kuralları m. 23/5).

Rotterdam Kuralları uyarınca yukarıda bahis olunan ihbarın yapılmamış olması yüke gelen zıya veya hasarsebebiyle taşıyan ya da icra edenden tazminat hakkını etkilemediği gibi m.17'de tayin olunan olan ispat mekanizmasını da değiştirmemektedir. Ancak Lahey ve Lahey/Visby rejimi uyarınca ihbarın yapılmaması durumunda meydana gelent taşıyanın yükü selamete teslim etmiş olduğuna dair karinenin bir sonucu olarak ispat mekanizması da değişmektedir⁶⁴⁹.

3.2.3. Zamanaşımı

Rotterdam Kuralları'nın 13. Bölümünde taşıyan ya da taşıyan olarak belirlenen şahıs bakımından zamanaşımı süreleri, bu sürenin uzatılması ile rücu davası bakımından zamanaşımı süresi düzenlenmiştir⁶⁵⁰.

Rotterdam Kuralları'nın m. 62/1'de yer alan düzenleme, taraf ülkelerin kendi hukuk sistemlerine uygun olacak şekilde ele alınması için, sürenin zamanaşımı mı, yoksa hak düşürücü süre mi olduğu belirtilmeksizin yapılmıştır. Maddede yer alan süre

⁶⁴⁷Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu* (TTK m. 1061), s. 115

⁶⁴⁸Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, s. 155.

⁶⁴⁹Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.127.

⁶⁵⁰Regina Asariotis, "Draft Instrument on Transport Law: An Update on Proceedings at the UNCITRAL Working Group", *Journal of International Maritime Law*, Vol. 9, Issue: 4, 2003, s. 401; Ateş, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na Etkisi*, s.97.

iki yıl olup, hem taşıyan hem de taşıtan için geçerlidir. Taraflar süreyi uzatabilirler⁶⁵¹ (m.63), fakat kısaltamazlar. Ancak Lahey/Visby Kuralları gereğince, eşyanın teslim edildiği veya teslim edilmesi gerektiği tarihten itibaren bir yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde, taşıyan sorumluluktan kurtulacaktır. Fakat, Lahey/Visby Kuralları m.4/6'da yer alan bir yıllık *hak düşürücüsüre*, taraflar arasındaki görüşmelerin uygun bir şekilde yürütülebilmesi açısından yetersiz bulunmuştur⁶⁵². Hamburg Kuralları m.19/8'de getirilen iki yıllık zamanaşımı süresi, Rotterdam Kuralları'ndakorunmuştur.

Sürenin uzatılması, eşya ile ilgili lehine, taşıyanın aleyhine olduğundan emredici hükümlerin kapsamına girmeyecektir. Bu sebeple sürenin uzatılması olanaklıdır⁶⁵³. Süre; eşyanın teslim edildiği günden; teslim edilmeme ya da kısmi teslim durumlarında, eşyanın teslim edilmesi gereken son günden itibaren başlayacaktır. Rotterdam Kuralları m.62/2 uyarınca (teslim edilmeme ya da kısmi teslim durumlarında), sürenin işlemeye başladığı tarih, süreden sayılmamaktadır.

Eşyanın tamamı bir seferde teslim edilmişse süre, bu anda; parçalar halinde teslim edilmişse, son parçanın teslimi anında işlemeye başlar. Parçalar halinde teslim durumunda, sürenin son parçanın teslimi anında işlemeye başlaması için, bütün parçaların tek bir taşıma senedinin içeriğini oluşturması gerekmektedir⁶⁵⁴. Aksi halde, parçalar birden fazla taşıma senedinin konusunu oluşturuyorsa, bu durumda her taşıma senedi içeriği ile ilgili mal, bağımsız bir taşıma malı sayılacak ve süre her taşıma senedi içeriğinin tamamının tesliminden itibaren başlayacaktır. Tam zıya durumunda, sözleşme usulüne uygun yerine getirilseydi, eşya kararlaştırılan hangi günde teslim edilecek idiyse, teslim tarihi o gün olarak olacaktır⁶⁵⁵. Ayrıca, boşaltma limanında eşyanın hak sahibi olmayan birisine teslim edilmesi, zıya olarak kabul edilmektedir ve hak düşürücü süre, sözleşme gereği gibi yerine getirilmiş olsa idi, eşyanın teslim edilmesi gereken tarihe göre işlemeye başlayacaktır⁶⁵⁶. Bununla birlikte, gemi vaktinde boşaltma limanına gelmiş olmasına karşın, eşya bu anda teslim edilmemiş ve

⁶⁵¹KerimAtamer, "Taşıyanın, Eşyanın Zararından Doğan Sorumluluğunda Hak Düşürücü Süre (TTK m. 1067)", *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIII: Bildiriler-Tartışmalar*, Ankara 1996, s. 135-136.

⁶⁵²Sturley and Fujita and Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Seas*,s.315; Karan, *The Carrier's Liability*, s. 388.

⁶⁵³Atamer, *Hak Düşürücü Süre*, s. 139.

⁶⁵⁴Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*,s. 202; Yetiş Şamlı, *Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 237.

⁶⁵⁵Yetiş Şamlı, *Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, s. 236.

⁶⁵⁶Çağa ve Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*,s. 205.

sonraki bir limanda veya geminin dönüş seferinde boşaltma limanında teslim edilmişse, bu halde süre, varsayılan teslim tarihine göre değil, fiili teslim tarihine göre hesaplanacaktır⁶⁵⁷.

Rücu davaları açısından Rotterdam Kuralları m.64'te, ayrıca birdüzenleme bulunmaktadır. Buna göre, sorumluluğuna hükmedilmiş olan taraf, ikiyillik zamanaşımı süresinin sona erdiği takdirde aşağıda belirtilen hallerde rücu davası açabilmektedir:

“Hukuki takibatın başlatılmış olduğu yetkili yer bakımından geçerli olan hukukun cevaz verdiği süre içerisinde veya Hangisi daha erken tarihli ise, rücu davasını ikame eden tarafın sorumlubulduğu tazminatı ödediği günden ya da kendisine karşı ikame edilen davanın kendine tebliğ edildiği günden itibaren 90 gün içerisinde” rücu davası açabilmektedir.

3.3. Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri

Eşya taşımaları ile ilgili uluslararası sözleşmelerde taşıyanın, meydana gelen zıya veya hasardan sorumluluktan kurtulmasına yönelik bazı olanaklar getirilmiştir.

Tazminat isteminde bulunan, eşyada oluşan zıya, hasar veya gecikmenin m.12 gereğince taşıyanın sorumluluk süresi içinde ortaya çıktığı kanıtlandıktan sonra, taşıyan, Rotterdam Kuralları m. 17/2 uyarınca kusursuz olduğunu veya m. 17/3 hükmü gereğince zıya, hasar veya gecikmenin bu maddede yer alan sorumsuzluk hallerinden meydana geldiğini ispat edecektir⁶⁵⁸. Bu maddeden anlaşılacağı üzere, genel sorumluluktan kurtuluş olanağı, kusursuzlukla ilgili gerekli özenin gösterildiğinin kanıtıdır.

Rotterdam Kuralları m. 17/4 ve 17/5 hükümleri gereği; taşıyan, m.17/3'teki sorumsuzluk hallerinin bulunmasına rağmen, m. 17/4 ve 17/5'te sayılan hallerin meydana gelmesinde taşıyan veya sorumlu olduğu şahısların kusuru ya da geminin elverişsizliği varsa, taşıyan sorumlu olacaktır.

Anılan sorumsuzluk hallerinin bir bölümü Lahey/Visby Kuralları m.4/2'den alınmış, bir bölümü ise değiştirilerek alınmış, bir kısmı kullanılmamış ve bunlara ek olarak bazı yeni sorumsuzluk istisnaları getirilmiştir. Lahey/Visby Kuralları m.4/2'de, geminin sevki ve başkaca teknik idaresindeki kusur ile yangın ve

⁶⁵⁷Seven, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, s. 203.

⁶⁵⁸Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıyan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.339; Çalapçıkay, “Uluslararası Deniz Taşımacılığı Sözleşmeleri ve Rotterdam Kuralları Kapsamında Taşıyanın Sorumluluğu”, s.43.

yükün cins ve değerinin kasten yanlış bildirilmesi (m.4/5), taşıyanın mutlak sorumsuzluk halleri olarak yer almıştır.Bu maddede geri kalan sorumsuzluk halleri, muhtemel sorumsuzluk halleri olarak nitelendirilmiştir⁶⁵⁹.

Bununla birlikte, sorumsuzluk halleri içine giren durumlar, her halükarda taşıyanın sorumluluğunun ortadan kalkması sonucunu doğurmayacaktır. Taşıyanın veya m.18 gereğince fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin, sorumsuzluk halleri kapsamındaki olayın oluşmasına sebep olması veya eyleme karışmaları durumunda, taşıyanın sorumluluktan kurtulması mümkün değildir⁶⁶⁰.

3.3.1. Kusursuzluk

Rotterdam Kuralları m.17/1 uyarınca, sorumluluğu doğan taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmek için kusursuzluğunu ispat etmesi gerekmektedir.Buna göre,Rotterdam Kuralları'nın m.17/2 gereğince, zararın oluşmasındaki sebebin kendi kusurundan kaynaklanmadığını, birdenfazla sebebin mevcut olması halinde ise, bunların kendi ve 18. madde uyarınca fiillerinden sorumlu olduğu şahısların kusurundan kaynaklanmadığını, taşıyanın ispatlaması halinde, sorumluluğunun tamamından ya da ispatlayabildiği oranda sorumluluğundan kısmen kurtulmuş olacaktır. Örnek olarak, taşıyanın yükünün yakınındaki konteynerde bulunan, bildirilmemiş tehlikeli bir yükün patlaması üzerine taşıyan sorumlu tutulamayacaktır. Gönderilenin yardımcı şahısları tarafından yükün boşaltılması sırasında, yükün zarar görmesi durumunda da taşıyan sorumlu tutulamayacaktır⁶⁶¹.

3.3.2. Mücbir Sebep

Mücbir sebebin İngiliz hukukundaki karşılığı “Tanrı’nın Fiili”dir (*Act of God*). Rotterdam Kuralları m.17/3(a) uyarınca, mücbir sebepten doğan zıya, hasar ve gecikmeden dolayı, taşıyan, sorumlu tutulamaz. Lahey/Visby Kuralları m.4/2(d)’de bulunan mücbir sebep istisnası, değiştirilmeden, doğrudan Rotterdam Kuralları’na alınmış sorumsuzluk hallerinden biridir. Fırtına, buzlanma, yıldırım, şiddetli rüzgar mücbir sebep olarak tanımlanabilir. Bir olayın mücbir sebep kabul edilebilmesi için, taşıyan, bir kazanın herhangi bir insan müdahalesi olmaksızın

⁶⁵⁹Ateş,Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımacılık Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun Türk Hukuku’na Etkisi, s.83, 86; Akan, Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061), s.78-79.

⁶⁶⁰Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 48.

⁶⁶¹Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 47.

meydana geldiğini ve öngörülmediğini, makul bir dikkat ve sezgi ile önlenemediği kanıtlanmalıdır⁶⁶². Klasik bir sorumsuzluk hali olan mücbir sebep, genellikle aksi ileri sürülemeyen veya ispatlanamayan bir istisnadır⁶⁶³.

3.3.3. Denizin Tehlike ve Kazaları

Rotterdam Kuralları m. 17/3(b) uyarınca taşıyan, denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazalarından doğan veya kaynaklanan ziya, hasar ve gecikmeden sorumlu olmayacaktır. Anılan sorumsuzluk hali Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(c)'deyer alan ibarenin kısmen değiştirilmesiyle oluşturulmuştur. Bu sorumsuzluk hali, ispatı zor olan bir sebep olduğu kadar, taşıyan tarafından en kolay başvurulacak sebeplerden biri olarak görülebilir⁶⁶⁴. Çünkü, deniz tehlikesi ya da riskleri her somut olayda değişik şekilde yorumlanabilecek özelliktedir.

Deniz tehlike ve kazaları (*perils of the sea*); fırtına, siste karaya oturma, kayalıklara çarpma, çatma, buzdağına bindirme gibi tehlikelerdir. Deniz tehlike ve kazaları, taşıyan veya adamları tarafından önceden görülemeyecek ve herhangi bir tedbirle önlenemeyecektir⁶⁶⁵. Başka bir deyişle, denize, yola ve yüke elverişli bir gemideki eşyaların beklenmeyen bir deniz olayı ile hasar, ziya veya gecikmeye uğraması halinde anılan olay, deniz tehlikesi olarak nitelendirilebilecektir. Denizin kendine özgü unsurlarından ileri gelmeyen, yıldırım düşmesi veya don gibi olaylar, mücbir sebep kavramı altında değerlendirilecektir⁶⁶⁶.

Deniz tehlike ve kazaları sebebine istinaden sorumluluktan kurtulabilmek için, söz konusu zaman ve coğrafyada beklenmeyen bir riskin gerçekleşmesi ve gerçekleştiği yer ve zaman ispatlanmalıdır. Büyük ihtimalle gerçekleşeceği bilinen ve beklenen türden riskler, bu çerçevede kabul edilmez ve sorumluluktan kurtulma nedeni olarak gösterilemez⁶⁶⁷. Deniz tehlikesi kavramı, ulusal mahkemeler tarafından farklı şekilde değerlendirilmektedir. Ayrıca uygulamada bir olayın deniz tehlikesi niteliğinde olup olmadığı da mahkemenin takdirine bırakılmaktadır⁶⁶⁸.

⁶⁶²Kara, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.191; Achrati, *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.58.

⁶⁶³Girvin, *The Right of the Carrier to Exclude and Limit Liability*, s. 118.

⁶⁶⁴Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 225.

⁶⁶⁵Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 97; Wilson, *Carriage of Goods by Sea*, 266; Achrati, *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.58; Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s.84.

⁶⁶⁶Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 97.

⁶⁶⁷Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 226.

⁶⁶⁸Achrati, *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.59.

Deniz tehlikeleri istisnasının Rotterdam Kuralları'ndaki tanımında hiçbir değişiklik olmaması, yeknesak bir uygulama amacıyla olan bir sözleşme için eleştiri konusu olmuştur⁶⁶⁹.

“Geminin işletilmesine elverişli diğer sular” teriminin tanımı uluslararası sözleşmelerde bulunmamaktadır. Bahse konu sorumsuzluk hali, denize veya geminin işletilmesine elverişli diğer sulara da uygulanmaktadır. Yalnızca, gemilerin rahat bir şekilde gidebileceği nehirler, limanlar ve iç sular bu kapsamda olacaktır⁶⁷⁰.

3.3.4. Savaş, Düşmanlık, Silahlı Çatışma, Korsanlık, Terörizm, Halk Ayaklanması ve İç Savaş

Rotterdam Kuralları'nın m. 17/3(c) bendine göre savaş, düşmanlık, silahlı çatışma, korsanlık, terörizm, halk ayaklanması ve iç savaş hallerinin ortaya çıkması durumunda taşıyanın sorumluluğu ortadan kalkacaktır. Anılan maddede, Lahey/Visby Kuralları m.4/2(e)'de yer alan “harp olayları” ve Lahey/Visby Kuralları m.4/2(k)'da yer alan “isyan veya iç karışıklıklar” hükümlerinin birleştirilmesi ile meydana getirilmiştir. “Savaş” terimini anlamı, ilan edilmiş olup olmamasına bakılmaksızın iki veya daha fazla egemen devletin birbirlerine karşı güç ve kuvvet kullanmalarıdır⁶⁷¹.

Lahey/Visby Kuralları'ndan farklı olarak, Rotterdam Kuralları'nda savaş halinin kapsamına silahlı çatışmalar, korsanlık ve terörizm kavramları dâhil edilmiştir. Bahse konu faaliyetlerin doğrudan doğruya bir devlete yöneltilmiş olması gerekmemektedir. Politik veya diğer amaçlarla yapılmış olan, her türlü hukuka aykırı her çeşit sebebe dayanan faaliyet bu sorumsuzluk hali kapsamındadır⁶⁷². Terörizm kavramının ise, Kurallar'danet bir tanımının yapılmamış olması, Kurallar'ın yeknesaklık sağlamasına hizmet etmemektedir⁶⁷³.

Korsanlık açık olarak anılan maddede istisna kapsamında yer almaktadır. Korsanlık faaliyetleri, genelde, devletlerin yargı yetkisinin olmadığı açık denizde gerçekleştirilmektedir. Başta denizsigortaları olmak üzere, “korsanlık” teriminin genel

⁶⁶⁹Girvin, *The Right of the Carrier to Exclude and Limit Liability*, s. 119.

⁶⁷⁰Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 51.

⁶⁷¹Thomas Edward Scrutton, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London, Sweet&Maxwell, 2008, s. 202; Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s.89.

⁶⁷²Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 51-52; Achrati, *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.60.

⁶⁷³Girvin, *The Right of the carrier to Exclude and Limit Liability*, s. 122

kabul gören bir tanımı bulunmamaktadır. Kurallar'daki korsanlık, sorumsuzluk hallerinin kapsamı mümkün olabilecek en geniş kapsam şeklinde tayin edilmektedir. Diğer taraftan, bu hususun bazı zorluklara yol açabileceği ileri sürülmektedir⁶⁷⁴.

Sorumluluktan kurtulma sebebi olarak, savaş ve çatışmanın hukuken tanınmış devletler arasında ya da yerel güçlerle olması fark etmeyecektir. Terörist faaliyetler de taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını temin edecektir. Bunun yanında, taşıyanın önceden bilinen ve süren bir savaş ve silahlı çatışma ortamına bilerek girmesi durumunda, sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacaktır⁶⁷⁵.

3.3.5. Karantina Kısıtlamaları, Taşıyanın Kendi Riziko Alanından Doğmayan Alıkoyma, İhtiyati Haciz veya El Koyma da Dahil Her Türlü Müdahale ve Engeller

Karantina kısıtlamaları, taşıyanın kendi riziko alanından doğmayan alıkoyma, ihtiyati haciz veya el koyma da dahil olmak üzere, hükümetler, resmi makamlar, yöneticiler veya insanların müdahaleleri veya bunlar tarafından oluşturulan ve taşıyana veya m.18'de bahsedilen herhangi bir kişiye atfolunabilir olmayan engellere ilişkin sorumsuzluk istisnası, Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(g) ve 4/2(h)'de yer alan hükümlerin birleştirilerek genişletilmiş halidir. Rotterdam Kuralları m. 17/3(d) bendinde yer alan sebepler sonucunda ortaya çıkan zarar dolayısıyla, taşıyan sorumluluktan tamamen veya kısmen kurtulabilir. Sorumsuzluk hali, sadece eşyanın taşınmasına ilişkin bir müdahale veya engelleme olması halinde gündeme gelecektir. Bahse konu sorumluluk istisnası, devlet tarafından hem gemiye hem de taşınmak üzere teslim alınan eşyaya el konulması durumunda da uygulanabilecektir⁶⁷⁶.

3.3.6. Grev, Lokavt veya İş Durdurma

Rotterdam Kuralları m. 17/3(e) gereğince, eşyaya gelen zıya, hasar veya gecikmenin nedenini grev, lokavt, iş durdurma veya diğer bir çalışma engeli meydana getiriyorsa, taşıyan bundan dolayı sorumlu olmayacaktır. Bahse konu sorumsuzluk hali, Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(j)'de "her ne sebeple olursa olsun, işlerin grev, lokavt veya tasfiyeler sebebiyle kısmen veya tamamen tatil edilmesi" şeklinde düzenlenmiştir. Lahey/Visby Kuralları'nda bulunan "kısmen veya tamamen" ve "her

⁶⁷⁴ Girvin, *Exclusions and Limitation of Liability*, s.527; Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 52.

⁶⁷⁵ Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 229.

⁶⁷⁶ Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 52; Francesco Berlingieri, "Basis of Liability and Exclusions of Liability", *LMCLQ*, 2002, s. 345; Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.88-89; Achrati, *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.61.

ne sebeple olsun” ifadeleri, Rotterdam Kuralları metninde yer almaması eleştirilmiştir⁶⁷⁷. Bu ifade, grevin ve işdurdurmasının taşıyanın kusuru ile oluşması halinde dahi, taşıyanın sorumsuz olduğuna ilişkin bir izlenim vermektedir. Hâlbuki bu ifade, Lahey/Visby Kuralları gereğince, taşıyanın kusurluluğuna dair taşıtana tanınan ispatlama imkanına aykırıdır. Bu ifade nedeniyle, Rotterdam Kuralları’ndaki ilgili hükmün lafzı daha dar bir kapsamı içermektedir⁶⁷⁸.

Grev, yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin yürütülmesini önlüyorsa, bunun doğrudan doğruya eşyaya gelen zıya ve hasarın asıl sebebini oluşturması halinde, sorumluluk ortadan kalkmaktadır. Grev, zarara dolaylı olarak neden olmuşsa sorumluluk devam edecektir. Grevin bir sorumsuzluk hali olarak kabul edilmesi için, bölgedeki tüm işçilerin eyleme katılmaları gerekli olmayıp, taşıma sözleşmesini önemli oranda engellemesi yeterlidir⁶⁷⁹.

Rotterdam Kuralları’nın hazırlık çalışmaları sırasında bu maddenin metinden çıkarılması ileri sürülmüş olup, görüş birliği oluşmadığından ve işin durdurulmasına ilişkin bu sorumsuzluk halinin Kurallar’dan tümüyle çıkarılmasının taşıyanın sorumluluğunu, bazı durumlarda mutlak sorumluluk olacak şekilde artıracak olması nedeniyle metinden çıkarılmamıştır⁶⁸⁰.

3.3.7. Gemide Yangın

Yangın nedeniyle yükün uğradığı zararlardan sorumsuzluk hali, her üç Sözleşme’de de yer almaktadır.

Lahey ve Lahey/Visby Kuralları’nda “*taşıyanın hata veya ihmali yüzünden ileri gelmemiş olmak suretiyle yangın*” nedeniyle, eşya ile ilgilinin uğradığı zararlardan taşıyanın sorumsuzluk hali düzenlenmiştir⁶⁸¹. Bu hüküm, oldukça kapsamlı bir sorumluluk istisnası olup, taşıyanın geminin denize elverişliliğine ilişkin özen yükümlülüğünü ihlali halinde veya taşıyanın şahsi kusuru bulunduğu takdirde,

⁶⁷⁷Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 54; Achrafi, *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.62; Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s.93.

⁶⁷⁸Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.90.

⁶⁷⁹Okay, *Deniz Ticareti Hukuku II*, s. 227; Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 128.

⁶⁸⁰Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.91.

⁶⁸¹ Achrafi, *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.63; Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s.143; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.102-103; Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, s.87.

sorumluluk istisnası olarak geçerliliğini yitirmektedir. Bunun sonucu olarak, gemi adamlarının ihmalleri ve kasti davranışlarından çıkan yangın halinde bile taşıyan, Lahey/Visby rejimi altında sorumlu tutulamamaktadır⁶⁸².

Hamburg Kuralları m.5/1’de taşıyan; eşyanın zıya, hasar veya gecikmesinden kaynaklı zararların olay veya sonuçlarını önlemek için makul surette beklenebilecektüm tedbirlerin kendisi, adamları ve yardımcı şahısları tarafından alınmış olduğunu kanıtlaması halinde, sorumluluktan kurtulmaktadır. Fakat, zıya, hasar veya gecikmeye yol açan olayın yangın olması halinde, taşıyan adamları ile yardımcı şahıslarının yangını söndürmek, sonuçlarını önlemek ya da hafifletmek için makul surette alınabilecek önlemler almaktaki kusurundan meydana geldiği kanıtlandığı takdirde taşıyan sorumlu tutulmaktadır⁶⁸³.

Rotterdam Kuralları m. 17/3(f) gereğince, taşıyan gemide çıkan yangının (*fire on the ship*) zarara sebep olduğunun kanıtlanırsa sorumluluktan kurtulacaktır. Fakat, taşıyan veya Rotterdam Kuralları m.18’de sayılan kişilerin kusurunun zarara sebep olduğu, zarar gören eşya ilgilisi tarafından kanıtlanırsa, sorumsuzluk hali işlemeyecek ve taşıyan yangın nedeniyle ortaya çıkan zarardan dolayı sorumlu olacaktır⁶⁸⁴.

Yangın farklı nedenlerden çıkabilir⁶⁸⁵. Taşıyanın bu sorumsuzluk durumundan faydalanabilmesi için, yangın olarak vasıflandırılacak bir alevlenme ve ateşlenmenin oluşması şarttır⁶⁸⁶. Yüklerin kızışmış olması, akkor haline gelmemesi şartıyla taşıyanı sorumluluktan kurtarmayacaktır. Bunun nedeni ise, bu şekilde bir olayın kötü istif sonucu meydana gelebilecek bir zarar olması nedeniyle, ticari kusur oluşturmasıdır. Yalnızca duman nedeniyle meydana gelen zarar, yangın zararı olarak kabul edilmeyecektir. Bunun yanında, yangın dolayısıyla ortaya çıkan doğrudan zararların yanında, dolaylı zararlar için de taşıyanın sorumluluğu doğmayacaktır. Örneğin, gemide başlayan bir yangını söndürme faaliyeti sırasında eşya zıya veya hasara uğramışsa, taşıyanın sorumluluğu ortadan kalkacaktır⁶⁸⁷. Yangın sonucunda

⁶⁸²Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 55.

⁶⁸³Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s. 103; Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, s.87-88.

⁶⁸⁴Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 55.

⁶⁸⁵Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 97.

⁶⁸⁶Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 222.

⁶⁸⁷Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 222; Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.88; Fehmi Ülgener, “Yangın Zararları Hakkında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 61, S. 1-2-3, 1987, s. 96.

çıkan yangın dumanından eşyanın zarara uğraması durumunda da, yangın zararının mevcut olduğu kabul edilmektedir⁶⁸⁸.

Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(b) hükmü, “taşıyanın fiilinin veya ihmalinin sebep olmadığı yangın”dan taşıyanın sorumlu olmadığını düzenlemektedir. Rotterdam Kuralları hazırlanırken Çalışma Grubu’nun bazı üyeleri, Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(b) hükmünde yer alan haliyle, yangından kaynaklı sorumsuzluk istisnasının ispat yükünü adil olmayan bir şekilde taşıyanın üzerine yüklediğini ifade etmişlerdir. Pekçok durumda taşıyanın kendi fiil ve ihmallerinin, yangına sebebiyet verdiğini ispat etmenin imkânsız olduğu da belirtilmiştir. Yangın istisnasının kaldırılıp kaldırılmaması tartışılmış, fakat, anılan sorumsuzluk hali Rotterdam Kuralları’nda korunmuştur⁶⁸⁹.

3.3.8. Gerekli İncelemeye Karşılık Anlaşılmayan Sonraki Ayıplar

Rotterdam Kuralları m.17/3(g) hükmünde, gerekli özenin gösterilmesine karşılık gözden kaçan gizli ayıba ilişkin sorumsuzluk halidüzenlenmiştir. Anılan hüküm, Lahey/Visby Kuralları m.4/2(p) bendinden herhangi bir değişiklik yapılmadan alınmıştır. Fakat, iki hükmün kapsamının önemli ölçüde farklılık teşkil ettiği ileri sürülmektedir⁶⁹⁰.

Lahey/Visby Kuralları’nda düzenlenen gizli ayıp ibaresinin neye ilişkin olduğu belirli değildir. Fakat, sözleşmenin hazırlık çalışmalarında yapılan tartışmalar çerçevesinde, gizli ayıp kavramı ile, gemideki gizli ayıpların kastedildiği kabul edilmektedir. Rotterdam Kuralları’nda ise bu maddeyle ilgili Çalışma Grubu tartışmalarında, gizli ayıbın kavramının açıklığa kavuşturulması için gemi ile geminin ekipman ve teçhizatlarına vurgu yapılmıştır.

Rotterdam Kuralları’nda yer alan düzenlemenin, Lahey/Visby Kuralları’ndan daha geniş olduğu ileri sürülmüştür. Zira, Rotterdam Kuralları, deniz ayağında yüklemenden önceki ve boşaltmadan sonraki safhalarda konteynerlerdeki ve taşıyanın sorumluluk sahası içinde yer alan gemi dışındaki diğer taşıma araçlarındaki gizli ayıpları da kapsayacaktır⁶⁹¹.

⁶⁸⁸Ülgener, “Yangın Zararları”, s. 98.

⁶⁸⁹Girvin, *The Right of the Carrier to Exclude and Limit Liability*, s. 124.

⁶⁹⁰Berlingieri, *Basis of Liability and Exclusions of Liability*, s.347; Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation* s. 56.

⁶⁹¹Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 56; Achrati, *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.63; Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s.101.

3.3.9. Taşıtan, Belge Üzerindeki Taşıtan veya Tasarruf Edenin veya Bunların Fiillerinden Sorumlu Olduğu Diğer Kişilerin Fiil veya İhmalleri

Rotterdam Kuralları m. 17/3(h) hükmü uyarınca; taşıtan, belge üzerindeki taşıtan, idare eden taraf veya taşıtan veya belge üzerindeki taşıtanın, m.33 veya m.34 uyarınca fiillerinden sorumlu olacağı başka herhangi bir kişinin fiili veya ihmali söz konusu ise taşıyanın sorumsuzluğu düzenlenmiştir. Anılan düzenleme Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(i)'de yer alan “Yükletenin veya eşyanın sahibi ile acentesinin veya temsilcisinin hareket veya ihmalleri” hükmünün daha geniş halidir⁶⁹². Rotterdam Kuralları m. 17/3(h)'de yer alan kişilerin kusur ve ihmalleri, çoğunlukla eşyanın cins ve özelliği ile kıymetinin yanlış bildirilmesinden doğmaktadır. Bahse konu sorumsuzluk kuralından yararlanmak için gereken koşul, zarar ile bu kişilerin eylemleri arasında illiyet bağının varlığıdır.

Madde metninde geçen “kontrol eden taraf”, gönderilen, yükleten ve bu kişilerce belirlenen başka bir şahıs veya taşıma belgesinin düzenlendiği hallerde de hamildir. Kontrol eden taraf açısından bu sorumluluk istisnası kapsamına, gönderilenin yükü tayin edilen yerve zamanda teslim alma borcunu ifa etmemesi gibi haller girmektedir. Bunun dışındakontrol eden tarafa atfedilebilecek kusur ve ihmaller, Kurallarm.50'de açıklanan kontrol hakkının kullanılmasına ilişkin olabileceği gibi m.55/2 hükmü uyarınca, yükün taşıyanın zilyetliğinde bulunduğu süre bakımından verilmesi gereken bilgi, talimat ve belgelere de ilişkin olabilecektir⁶⁹³.

Yükletenin sorumluluğunu düzenleyen Rotterdam Kuralları m.1/8'de tanımlanan “*belge üzerinde taşıtan*” kavramı, Kurallar m.34 ile birlikte değerlendirilmektedir. Bu maddelerin içeriğinden anlaşılacağı üzere, yükletenin acente ve temsilcileri de taşıyan veya icra eden taraf adına hareket ediyorsa, madde kapsamında yer almaktadır⁶⁹⁴.

3.3.10. Taşıtan, Belge Üzerinde Taşıtan veya Gönderilen Tarafından Yapılan Yükleme, Elden Geçirme, İstif veya Boşaltma İşlemleri

Rotterdam Kuralları m. 17/3(i)'de yer alan düzenlemeye göre, “*taşıyan veya ifa eden taraf, bu faaliyeti taşıtan, belge üzerindeki taşıtan veya alıcı adına ifa etmediği sürece, m.13/2 fıkrası uyarınca, bir anlaşmaya göre ifa edilen yükün yükleme,*

⁶⁹²Berlingieri, “Basis of Liability”, s. 345; Achrafi, *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.64.

⁶⁹³Berlingieri, “Basis of Liability”, s. 345.

⁶⁹⁴Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 56.

elleçleme, istifleme veya boşaltma işlemleri” sebebiyle meydana gelen zarar nedeniyle, taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi mümkündür. Ancak, taşıyanın m. 17/3-(i)’deki sorumsuzluk sebebinin ileri sürebilmesi için, bu işlemlerin taşıyan veya ifa eden tarafından, taşıyan, “*belge üzerinde taşıyan*” ya da gönderilen hesabına gerçekleştirilmemiş olması gereklidir⁶⁹⁵.

Anılan sorumsuzluk istisnası Lahey/Visby Kuralları’nda bulunmayıp, yeni bir hükümdür. Rotterdam Kuralları’nın m.13/2 hükmü uyarınca, FIO ve benzeri kayıtların bulunması halinde, taşıyan, taşımanın bazı bölümlerine ilişkin sorumluluktan kurtulacaktır. Bu çerçevede taşıyan, belge üzerindeki taşıyan veya gönderilen veya bu kişilerin ifa yardımcıları; taşıma sözleşmesi uyarınca yükleme, elden geçirme, istifleme ve boşaltma faaliyetlerini üstlenmeleri ve fiilen ifa etmelerihaliinde taşıyanın sorumluluğu bulunmayacaktır⁶⁹⁶. Fakat taşıyanın adamlarının bu faaliyetleri, taşıyan ve gönderilen için belirli bir ücret karşılığında yapmaları halinde taşıyan, taşıyanın diğer kişiler için sorumluluğunun düzenlendiği, Kurallarm.18 gereğince sorumlu olacaktır⁶⁹⁷.

3.3.11. Gizli Ayıplar ve Fire

Rotterdam Kuralları m. 17/3(j)’de eşyanın gizli ayıbı, kalitesi veya gizli kusurlarından doğan, miktarında gerçekleşen azalma veya başka bir kayıp veya hasar bulunması halinde taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi düzenlenmiştir. Gizli ayıp kavramı, taşıma hukukundataşıyanaçısından sorumsuzluk hali olarak kabul edilmiştir⁶⁹⁸. Bu düzenleme Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(m) hükmünden aynen alınmıştır. Bu maddeye göre taşıyan, eşyanın gizli ayıpları ile, eşyanın kendiliğinden eksilmesinden kaynaklanan zıya ve hasardan sorumlu değildir.

Gizli ayıp, gemiye yüklenmiş olan eşyada gözle görülemeyecek birtakım ayıpların varlığı olarak tanımlanabilir⁶⁹⁹. Fakat, uyuşmazlık konusu eşya hakkında bazı incelemelerin yapılmış olmasına rağmen, bu yükümlülük yerine getirilmemişse,

⁶⁹⁵Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıyan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.340.

⁶⁹⁶ Süzel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıyan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.340-341.

⁶⁹⁷Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 57; Kara, *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.194.

⁶⁹⁸Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 58.

⁶⁹⁹Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 138; Achrafi, *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.65.

Lahey/Visby Kuralları'na göre taşıyan, sorumsuzluk halinden faydalanamayacaktır⁷⁰⁰. Rotterdam Kuralları m. 13 ve 14'teki belirtilen koşulların tedbirli bir taşıyandan beklendiği şekilde yerine getirilmiş olması halinde, eşyada gizli ayıbın incelenip incelenmediği hususu taşıyana yüklenemeyecektir.

Diğer taraftan, yükün kendine has tür ve niteliği, örneğin kömür gibi kendiliğinden parlayan maddelerin zarara uğramasında da taşıyanın herhangi bir sorumluluğunun bulunmadığı belirtilmiştir⁷⁰¹.

Kurallar m. 17/3(j) ile herhangi bir dış neden bulunmaksızın, malın kendi niteliğinden veya kendi yapısal özelliğinden kaynaklanan hallerin sebep olduğu zararlar bakımından sorumluluk istisna edilmektedir. Varma yerine kadar geçen sürede, eşyanın miktarından bir dış unsurolmaksızın eksiklik oluşmasına fire de denilmektedir⁷⁰². Kendiliğinden kuruyup ağırlığını kaybeden veya nemlenen veya ısınan eşyaların bu nedenle eksilmesi veya hasarlanması bu duruma örnek verilebilir. Kötü hava koşulları, çatma gibi başka nedenlerden kaynaklanan zararlar, bu madde kapsamında ele alınamayacaktır⁷⁰³. Eksilmenin miktarı, eşyanın tür ve niteliğine göre değişiklik gösterebilir. Bu halde de taşıyanın sorumluluğu oluşmayacaktır. Taraflar veya mahkeme, fire yüzdesine ilişkin olarak belli bir yüzde tespit edebilir⁷⁰⁴. Örneğin limon yükü bakımından yüzde iki, petrol ve yan ürünler bakımından yüzde beş, dökme yükler ve torba içinde taşınanlar bakımından yüzde ikilik firenin makul olduğu ifade edilmiştir⁷⁰⁵.

3.3.12. Ambalajlama veya İşaretlemedeki Yetersizlik veya Bozukluklar

Rotterdam Kuralları m.17/3(k) hükmü, Lahey/Visby Kuralları m.4/2(n) (*ambalaj yetersizliği*) ve m.4/2(o) (*markaların yetersizliği ve fenalığı*) bentlerinde yer alan iki sorumsuzluk durumunu birleştirmiş ve güncellemiştir. Bu maddede “yetersiz” (*inadequacy*) yerine “kusurlu” (*defective*) kavramı kullanılmıştır⁷⁰⁶, fakat maddenin esasında bir değişiklik yapılmamıştır. Rotterdam Kuralları'nda yer alan sorumsuzluk hali, taşıyan veya m.18 uyarınca fiillerinden sorumlu tutulduğu kişiler tarafından, ambalajlamanın ve markalamanın yapılması hallerini içermemektedir.

⁷⁰⁰Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 231; Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 139.

⁷⁰¹Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 140

⁷⁰²Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 137.

⁷⁰³Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.83.

⁷⁰⁴Okay, *Deniz Ticareti II*, s. 232; Karan, *The Carrier's Liability*, s. 315.

⁷⁰⁵Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s. 161.

⁷⁰⁶Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s. 163; Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s.96.

Eşyanın ambalajlı olarak veya özel bir ambalajla taşınması zorunlu iken, eksik ambalajla⁷⁰⁷ veya ambalajsız olarak eşyanın teslim edilmesi, eşya ile ilgililerin kusur veya ihmali şeklinde kabul edilir⁷⁰⁸. Bu nedenle, ambalajlamanın ya da işaretlemenin taşıyan ya da temsilcisi tarafından yapılmamış olması gerektiği belirtilmiştir. Bununla birlikte, taşıyan veya m.18 uyarınca fiillerinden sorumlu tutulduğu kişiler tarafından, ambalajlama vemarkalamanın yapılması halleri ise açıkça istisna kapsamı dışında tutulmaktadır⁷⁰⁹.

Rotterdam Kuralları'ndaki hükümlerle, ambalajın yetersizliğinin yanında, bozukluğu da madde içeriğine alınmıştır. Ambalaj yetersizliği açıkça görülüyorsa, taşıyan gösterebileceği en iyi özeni göstermekle sorumludur. Zira taşıyan, yaptığı kontrolde gözle görülebilecek eksiklik veya yetersizliklerden kaynaklı zararların karşılanmasından yükümlüdür. Örneğin uygulamada daha sık rastlanan konteynerlerin dış yüzeyinde mevcut bulunan çatlak ve ezikler, gözle tespiti gereken yetersizliklerden olarak kabul edilir⁷¹⁰. Bununla birlikte, bu sorumsuzluk hali, yetersiz ambalajlama sonucuzarara uğrayan eşyanın, farklı bir konşimento konusu olması durumunda geçerli olmayacaktır⁷¹¹.

Ambalajın yetersizliği veya eksikliği ileri sürülerek sorumluluğun ortadan kalkması için, eşyanın ambalajlanmayaihtiyaç duyanbir eşya olması gerekmektedir. Örneğin inşaat demiri, otomobil, kumaş gibi eşyalar için ambalajlama ihtiyacıyokken; bilgisayar, parçalanabilecek makineler veya konfeksiyon gibi ürünler için ambalajlama ihtiyacı bulunmaktadır. Yolculuğun yapılacağı rotanınkoşulları, mevsim koşulları ve eşyanın özelliğidikkate alınarak, ambalajlamanın yetersiz olup olmadığı belirlenecektir⁷¹².

Markalara ilişkin sorunlar; istifleme, özen yükümlülüğü, yanlış teslimat gibi konularda ortaya çıkmaktadır⁷¹³. Gemide taşınacak eşyalara marka konulması,

⁷⁰⁷Berlingieri, *Basis of Liability*, s. 346.

⁷⁰⁸Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 132; Achrafi, *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.66.

⁷⁰⁹Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 58.

⁷¹⁰Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 132.

⁷¹¹Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 58.

⁷¹²Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 248.

⁷¹³Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 58.

eşyaların birbirinden ayırt edilebilmesi ve varma limanına ulaştığında eşyanın gemiden güvenilir ve hızlı bir şekilde teslimine yardımcı olmaktadır⁷¹⁴.

3.3.13. Denizde Can Kurtarma veya Kurtarma Teşebbüs Hali

Rotterdam Kuralları'nda denizde can kurtarma veya can kurtarma teşebbüsüne ilişkinsorumsuzluk hali getirilerek, Lahey/Visby Kuralları m.4/2(1) bendinde yer alan hüküm korunmuştur. Hamburg Kuralları m.5/6'da, taşıyanın denizde *can* kurtarmak için alınan tedbirlerden dolayı ortaya çıkan zarardan veya gecikmeden sorumsuzluğu için, tehlike içinde bulunan insan hayatının veya yükün kurtarılmış olması şart olmayıp, can kurtarma bakımından makul tedbirler ölçütü yer almamaktadır.

Bu kapsamda Rotterdam Kuralları m.17/3(1) uyarınca, denizde can kurtarma veya kurtarma teşebbüsüne ilişkin faaliyetlerden doğan zıya, hasar veya gecikme durumlarında taşıyanın sorumluluğu bertaraf edilmektedir. Denizde can kurtarma ya da kurtarma teşebbüsüne ilişkin faaliyetlerinin makul ölçüde olması şartı aranmamaktadır⁷¹⁵.

3.3.14. Denizde Eşya Kurtarma veya Kurtarmaya Teşebbüs için Alınan Makul Tedbirler

Lahey ve Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(1) “denizde mal kurtarma ya da buna teşebbüs”ten doğan zararlar hakkında taşıyanın sorumluluğunu ortadan kaldırmaktadır⁷¹⁶. Hamburg Kuralları m.5/6'da taşıyanın denizde *yükkurtarmak* için alınan tedbirlerden dolayı ortaya çıkan zarardan veya gecikmeden sorumsuzluğu için, makul tedbirler ifadesini kullanmıştır. Taşıyan, zarar veya gecikmenin, denizde yük kurtarmak için alınan makul tedbirlerden ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulabilir⁷¹⁷.

Rotterdam Kuralları m. 17/3(m) hükmü gereğince, denizde mal kurtarma veya buna teşebbüse ilişkin olarak alınan makul önlemler neticesinde eşyanın zıya, hasar veya gecikmeye uğraması halinde, taşıyanın sorumluluğu ortadan kalkacaktır. Taşıyan, mal kurtarmaya yönelmek istediğinde eşyaya verebileceği zararı dikkate

⁷¹⁴Ülgener, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s. 133.

⁷¹⁵Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 59; Achrati, *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.68; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.105; Akan, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, s.95.

⁷¹⁶Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 59.

⁷¹⁷Karan, *Carrier's Liability*, s.312; Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.142; Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, s.92.

almak zorundadır ve makul olmaması halinde eşya kurtarma teşebbüsünde bulunmamalıdır. Kurtarılacak malın karşı karşıya bulunduğu tehlikeden dolayı kurtarılamayacağına çok açık olduğu durumlar dışında; kurtarılacak malın miktar ve değerinin yüksek, eşyanın zarar görme ihtimalinin düşük olduğu ve malın kurtarılamaması halinde, çevreye zarar verecek olması durumunda alınan her tedbir makul sayılmaktadır. Önlemlerin makul olup olmadığı, somut duruma göre tespit edilmelidir. Bu nedenle, önlemlerin makul olup olmadığı durumunu ispat etmek güç olabilir. Bu kapsamda, eşya kurtarma amacıyla yapılan eylemlere başlanmadan önce, taşınan eşyada oluşabilecek hasar veya zıya riski, tüm yönleriyle iyi değerlendirilmelidir⁷¹⁸.

3.3.15. Çevre Zararını Önlemek için Alınan Makul Tedbirler

Rotterdam Kuralları m. 17/3(n) düzenlemesi ile, taşıma hukukuna ilişkin diğer sözleşmelerde bulunmayan yeni bir hüküm getirilmiştir. Bu düzenlemede, 1989 tarihli Kurtarma Sözleşmesi m.14 göz önüne alınmıştır. Bu maddeye göre, çevre zararlarını önlemeye veya önleme girişimine yönelik makul tedbirler sonucu oluşan zıya, hasar veya gecikmeden dolayı taşıyan sorumlu olmayacaktır⁷¹⁹.

Sorumluluk istisnasının geçerli sayılabilmesi için ne tür bir zarar tehdidinin bulunması gerektiği ve bu zararın sınırının nasıl tayin edileceği hususları da açıklığa kavuşturulmamıştır⁷²⁰. Anılan hükmün sorumsuzluk halleri içine alınması, sözleşme hazırlığı sırasında büyük oranda destek bulmuştur⁷²¹.

3.3.16. Taşıyanın Kendisine Verilen Yetkiler Kapsamındaki Eylemleri

Taşıyanın kendisine tanınan yetkilere uygun eylemlerine ilişkin sorumsuzluk hali, yeni bir düzenleme olup, Lahey/Visby Kuralları'nda bu maddenin karşılığı bulunmamaktadır. Bu düzenlemeye göre; taşıyanın tehlike doğurabilecek eşyalar ile ilgili düzenlemenin yer aldığı Rotterdam Kuralları m.15 ve eşyanın deniz yolculuğu sırasında feda edilmesinin yer aldığı m.16'da yer alan yetkileri kapsamındaki eylemler neticesinde eşya zarara uğraması halinde, taşıyanın

⁷¹⁸Özdemir, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, s. 228; Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 59.

⁷¹⁹Kara, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.198-199.

⁷²⁰Baatz, Debattista, Lorenzon, Serdy, Staniland and Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, s. 60-61.

⁷²¹Günay, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları*, s. 159.

sorumluluğu söz konusu olmayacaktır. Bununla birlikte, söz konusu hükümde, taşıyanın yetkilerinin özel olarak belirtilmesine gerek olmadığı da beyan edilmiştir⁷²².

Rotterdam Kuralları m.15'e göre; *"11 ve 13'üncü madde hükümleri dikkate alınmaksızın, taşıyan veya ifa eden, kişilere, malvarlığına veya çevreye fiilen zarar verme tehlikesi bulunan veya taşıyanın sorumluluk süresi içinde zararlı hale gelme ihtimali makul bir şekilde anlaşılabilen eşyayı teslim almaktan veya yüklemekten kaçınabilir, ve eşyayı boşaltma, imha etme veya zararsız hale getirme gibi başkaca benzer tedbirler alabilir"*.

Eşyanın feda edilmesine ilişkin Rotterdam Kuralları m.16 şu şekilde düzenlenmiştir: *"11, 13, ve 14'üncü madde hükümleri dikkate alınmaksızın, taşıyan veya ifa eden, fedakarlığın ortak güvenlik veya müşterek yolculuğa konu olan insan hayatını veya diğer malvarlığını tehlikeden kurtarmak amacıyla makul bir şekilde yapılmış olması şartıyla, eşyayı feda edebilir"*.

Son olarak, Rotterdam Kuralları'nda sorumsuzluk hallerine ilişkin liste değiştirilmiştir. Lahey ve Lahey/Visby Kurallarında yer alan teknik kusur, Rotterdam Kuralları'na alınmamış, yangın istisnası diğer istisnalar konumuna getirilmiş veteslimde gecikme durumu sorumsuzluk halleri arasına alınmıştır⁷²³. Bununla birlikte, Hamburg Kuralları m.9/1'e göre, uygun olarak yükün güvertede taşınması halinde, taşıyan, yükün güvertede taşınmasından kaynaklanan zararlardan sorumlu değildir. Lahey/Visby Kuralları'nda güverte yükü, yük kavramı içine girmediğinden, Lahey/Visby Kuralları'nın uygulama alanı yoktur⁷²⁴.

Lahey Kuralları m.4/5'te eşyanın cins ve değerinin kasten yanlış bildirilmesisebebiyle sorumsuzluk haline yer verilmiş olup, bu sorumsuzluk hali, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda yer almamaktadır⁷²⁵.

3.3.17. Rotadan Sapma

Lahey Kuralları m.4/4 uyarınca, can ve mal kurtarmak üzere yapılacak veya makul sebeplere dayanan rota değişikliği yapılmaması halinde, bu durum taşıyan lehine sorumsuzluk nedenidir.

⁷²²Berlingieri, *Basis of Liability*, s. 345.

⁷²³Achrati, *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, s.71-72; Çalapçıkay, "Uluslararası Deniz Taşımacılığı Sözleşmeleri ve Rotterdam Kuralları Kapsamında Taşıyanın Sorumluluğu", s.45.

⁷²⁴Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.143-145.

⁷²⁵Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, s. 96.

Hamburg Kuralları'nda sapmaya ilişkin özel bir düzenleme bulunmasa da, m.5/6'nın can ve mal kurtarmak için alınan önlemler ifadesinin sapmaya dair hükümleride kapsadığı belirtilmektedir⁷²⁶.

Rotterdam Kuralları m.24 uyarınca, sapmanın Kurallar'a aykırı olup olmadığı millî hukuka göre tespit edilmektedir. Sapma, sorumluluğun sınırlandırılması hakkını düzenleyen m.61 hükmü dışında, Kurallar uyarınca taşıyanın hukuki durumunu etkilemeyecektir⁷²⁷.

3.4. Taşıyanın Sorumluluğunun Ortadan Kalkmasına İstisna Oluşturan Haller

Taşıyanın sorumsuz olabildiği haller, Rotterdam Kuralları m.17/2 ve m.17/3'de gösterilmiştir. Kurallar m. 17/4 ve 17/5 hükümleri gereğince; taşıyanın, m.17/3'teki sorumsuzluk hallerinin bulunmasına rağmen, m. 17/4 ve 17/5'te sayılan durumların meydana gelmesinde taşıyan veya sorumlu olduğu şahısların kusuru ya da geminin elverişsizliği varsa, taşıyanın sorumluluğu doğmaktadır⁷²⁸. Başka bir deyişle, m.17/4 ve 17/5'te sayılan haller, taşıyanın sorumsuzluğunun istisnalarıdır⁷²⁹.

3.4.1.Mevcut Sorumsuzluk Halinin Geçersiz Kılınması

Rotterdam Kuralları m.17/4⁷³⁰ hükmü, taşıyanın sorumluluğunun kısmen veya tamamen ortadan kalkmasına istisna oluşturan özel bir hüküm olarak düzenlenmiştir⁷³¹. Bu maddeye göre, tazminat talebinde bulunan şahsın, sorumsuzluğa gerekçe olarak gösterilen yukarıdaki hallerden birinin meydana gelmesinde, tamamen veya kısmen taşıyan ya da m.18'de yer alan kişilerden birinin neden olduğunu ispat etmesi, veyahut m.17/3 hükmünde yer almayan bir hususun zıya, hasar ya da gecikmeye sebep olduğunu ya da iştirak ettiğini ispat etmesi ve taşıyan ya da m.18'de yer alan kişilerin bu hususun meydana gelmesinde her hangi bir kusur ya

⁷²⁶Yazıcıoğlu, *Hamburg Kuralları*, s.112; Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, s. 101.

⁷²⁷Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.114; Kara, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, s.188, Bolca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, s.102.

⁷²⁸ Süzal, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıyan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.341; Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.104-105.

⁷²⁹Tekin, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, s.164.

⁷³⁰ Rotterdam Kuralları m.17/4: 4. "İşbu maddenin 3. fıkrasına bakılmayarak, taşıyan aşağıdaki hallerde, kayıp, hasar veya gecikmenin tamamından veya bir kısmından sorumlu olacaktır: (a) Müştekinin, taşıyanın dayanak aldığı olaya veya koşula taşıyanın veya 18. maddede belirtilen bir kişinin neden olduğunu veya katkı sağladığını ispat etmesi veya (b) Müştekinin, işbu maddenin 3. fıkrasında listelenmeyen bir olay veya koşulun, kayıp, hasar veya gecikmeye neden olduğunu veya katkı sağladığını ispat etmesi veya taşıyanın, kendi hatasına veya 18. maddede belirtilen herhangi bir kişinin hatasına atfolunamayacağını ispat edememesi".

⁷³¹von Ziegler, "The Liability of the Contracting Carrier", s. 344-345.

daihmalinin bulunmadığını ispat edememesi halinde, taşıyanın sorumluluğudoğmaktadır⁷³².

Anılan hüküm ilk bakışta, Lahey/Visby Kuralları'nda kabul gören yaklaşımı anımsatmaktadır. Lahey/Visby Kuralları'na göre talep sahibi; sorumluluğun ortadan kalkmasınasebep olan olaya taşıyanın kusur veya ihmalinin yol açtığını ispat ederse ve buna karşılık taşıyan kusurunun bulunmadığını ispat edemediğitakdirde, taşıyan sorumlu olacaktır. Fakat, Rotterdam Kurallarım.17/4 hükmünden taşıyanın sorumluluğunun hangi hallerde tamamen, hangi hallerde kısmen ortadan kalkacağıbelirlenmediğinden, Lahey/Visby sistemi ile Rotterdam sistemi arasındaki farklılıklar açıkça tespit edilememektedir. Bununla birlikte, anılan m.17/4 hükmünde sarih olarak kısmi sorumluluğa atıf yapıldığından, bazı durumlardakısmi sorumluluğun söz konusu olabileceğini de göz önünde bulundurmakgerekmektedir⁷³³.

Taşıyanın kusuru, zararın esas sebebinin oluşturumuyor, fakat, zararın oluşmasına iştirak ediyorsa, taşıyan, Kurallarm.17/6 hükmü gereğince kusuru ölçüsünde zarardan sorumlu tutulacaktır. Rotterdam Kuralları'nda talep sahibi, zararın bir kısmının değişik bir nedenden doğduğunukanıtladığı takdirde taşıyan, Kurallar m.17/6 hükmü gereğince mahkemenin kusuru değerlendirdiği oranda zarardan sorumlu tutulmaktadır⁷³⁴.

3.4.2. Geminin Elverişsizliği Hali

Rotterdam Kuralları m.17/5 hükmü, taşıyanın gemiyi elverişli bir halde bulundurmayükümlülüğünü ihlalden doğan hasar, zıya veya gecikmeye dair zarar hakkındaönemli bir kural getirmektedir. Buna göre:

“(a) tazminat talebinde bulunan şahsın zıya, hasar ya da gecikmenin geminin elverişsizlik hallerinden kaynaklandığını ya da bu hallerin zıya, hasar ya da gecikmenin meydana gelmesine iştirak ettiğini ispat etmesi halinde; ve
(b) Taşıyanın (i) tazminat talebinde bulunan tarafından ileri sürülen yukarıda açıklanan 5(a) bendindeki hususların zıya, hasar ya da gecikmeye sebep olmadığı hususunu ya da, (ii) 14.madde gereğince gemiyi denize, yola veyüke elverişli kılmaya

⁷³² Sözel, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, s.340-341.

⁷³³Regina Asariotis, “Burden of Proof And Allocation Of Liability For Loss Due To A Combination Of Causes Under the New Rotterdam Rules”,*International Maritime Law*, Vol. 14, Issue 6, November-December 2008, p.545.

⁷³⁴Asariotis, “Burden of Proof”, s. 545; Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.105.

ilişkin özen yükümlülüğünü ifa etmek için her türlü özen ve dikkati göstermiş olduğunu ispat edememesi halinde” sorumlu tutulmaktadır.

Anılan hüküm, Lahey/Visby Kuralları’na ilişkin mahkemelerin benimsediği yaklaşımla benzerlik göstermektedir. Taşıyanın gemiyi elverişli bir halde bulundurma yükümlülüğünün ihlali, önemli oranda zarara neden olan unsurlardan birini oluşturması halinde, Lahey/Visby Kuralları uyarınca, taşıyanın zararın tamamından sorumlu tutulacaktır. Bu durumda taşıyan, zararın bir kısmına, sorumsuzluk hali oluşturan başka bir durumun sebep olduğunu ispatladığı ölçüde sorumluluktan kurtulmaktadır⁷³⁵.

Bununla birlikte, yükümlü şahıs, zararın sebeplerinden birinin geminin elverişsizliğinden doğduğunu ispat etmesi halinde, illiyet bağı yahut kusursuzluğunu ispat edememesi halinde taşıyan, Kurallar m.17/6 uyarınca, zararın, mahkemenin orantılı sorumluluğu değerlendirdiği kısımdan sorumlu kılınmaktadır⁷³⁶.

3.4.3.Orantılı Sorumluluk Sistemi

Rotterdam Kuralları’un m.17/6 hükmü açık olmamakla beraber, taşıyanın zararını sadece kendi kusur veya ihmeline isnat olunabilecek kısımdan sorumlu tutulacağını düzenlemektedir.

Rotterdam Kuralları m.17/6 hükmü, Hamburg Kuralları’nın m.5/7 hükmüyle benzerlik gösterse de, Rotterdam Kuralları’nın ispat yüküne ilişkin bir hüküm öngörmediği görülmektedir.

Söz konusu hüküm, yalnızca taşıyanın kusuru oranında sorumlu olacağını belirtmektedir. Bu maddeye göre, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları’nın aksine, zararın farklı birkaç nedenden meydana geldiği durumlarda taşıyan, zararın kendi kusurundan kaynaklanmadığını ispat edemese bile, sorumluluktan kısmen kurtulmaktadır. Bu durumda mahkeme, kendi yöntemleriyle kusur ile tazminat arasındaki orantı kuracak ve m.17/6 hükmünde bu hususta herhangi bir yol gösterilmediğinden mahkemeler farklı uygulamalar yapacaklardır⁷³⁷.

Zararın dağılımına ilişkin her hangi bir kanıtın bulunmadığı halde ne olacağı sorunu, bu maddede düzenlenmeyen hallerden biridir. Yukarıda da belirtildiği üzere, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları gereğince, bu durumda ispat yükü taşıyanda olup, zararın büyük ölçüde sorumsuzluk hali teşkil eden başka bir durumdan kaynaklandığını

⁷³⁵Asariotis, “Burden of Proof”, s. 545.

⁷³⁶Kuyucu, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.107.

⁷³⁷Asariotis, “Burden of Proof”, s. 543.

ispat etmediği sürecesorumluluğu oluşacaktır. Buna karşılık, Rotterdam Kuralları m.17/6 hükmü, 17. maddenin diğer hükümlerinin uygulanması sonucunda ortaya çıkanzararlardan taşıyanı kısmen sorumlu tutulmakla birlikte, farklı sebeplerin zarara neden olması durumunda, sorumluluğun taraflar arasındaki dağılımının nasıl yapılacağına ilişkin herhangi bir kural öngörmemektedir⁷³⁸.

3.5. Rotterdam Kuralları ile Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Karşılaştırılması

Rotterdam Kuralları ile TTK hükümleri karşılaştırıldığında, bu hükümlerdeki düzenlemelerin büyük oranda benzer olduğu görülmektedir.

Örneğin TTK m.1141'de⁷³⁹ geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olması sebebiyle taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiştir. Bu maddedeki düzenleme, Rotterdam Kuralları'nda hemen hemen aynı şekilde yer almış olup, Rotterdam Kuralları m. 14(a) gereğince taşıyan, "gemiye sefere elverişli hale getirme ve sefere elverişli halde tutmak"la yükümlü kılınmıştır. TTK m. 932/1'de⁷⁴⁰ denize elverişlilik tanımı getirilmiş olsa da, Rotterdam Kuralları'nda böyle bir tanım yapılmamıştır.

TTK m.932/2'de yola elverişlilik tanımı "*Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde "yola elverişli" sayılır*" şeklinde yapılmıştır. Rotterdam Kuralları m.14/b bendi gereğince taşıyan, "gemiye gereken mürettebat, ekipman ve erzakla donatmak ve mürettebat, ekipman ve erzakla donatılmış hale tutmak"la yükümlüdür.

TTK m. 932/3'de⁷⁴¹ yer alan yüke elverişlilik tanımı ile Rotterdam Kuralları m. 14(c)'deki yüke elverişlilik tanımı benzer şekilde yapılmıştır. Ancak Rotterdam Kuralları'nda farklı iki husus yer almaktadır. Birinci olarak Rotterdam Kuralları m. 14(c)'de soğutma bölümlerinden söz edilmemiştir. Ancak "geminin eşya taşınan diğer bölümleri" ifadesi soğutma bölümlerini de kapsadığından bunun ayrıca ifade edilmesine gerek olmadığı belirtilmiştir⁷⁴². İkinci olarak ise, bu düzenlemede

⁷³⁸Asariotris, "Burden of Proof", s. 547.

⁷³⁹ TTK m.1141/1: "(1) Her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür."

⁷⁴⁰ TTK m. 932/1: "Gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi "denize elverişli" sayılır."

⁷⁴¹ TTK m. 932/3 "Soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi "yüke elverişli" sayılır."

⁷⁴²Yetiş Şamlı, *Sefere Elverişlilik*, s. 492.

ambarlar, geminin yük taşımada kullanılan diğer kısımları yanında konteynerlerden de bahsedilmiştir.

Yükün zıyaı, hasara uğraması veya geç teslimi neticesinde meydana gelen zararlardan taşıyanın sorumluluğu, TTK m.1178’de düzenlenmiştir. TTK m.1178/1’de ve Rotterdam Kuralları m.13’de⁷⁴³, taşıyanın beklenen dikkati ve özeni gösterme yükümlülüğu düzenlenmiştir. TTK m. 1178/1’e göre taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istif, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür. Bu maddenin devamında TTK m.1178/2 ve Rotterdam Kuralları m.17/1⁷⁴⁴, taşıyanın yukarıda belirtilen özeni göstermemesi yükün zıyaı, hasara uğraması veya geç tesliminden doğan zararlardan taşıyanın sorumluluğunu düzenlemiştir: *“Taşıyan, eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan, zıya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur.”*

TTK m.1143 ve Rotterdam Kuralları m.11,12 ve 1/11 uyarınca taşıyan, yükü güvenli bir şekilde gemiye yüklemek, özenli bir şekilde istiflemek, yolculuk esnasında gereken özeni göstermek ve boşaltma limanında kolaylıkla boşaltılabilecek olmasını da gözetmek zorundadır.

Taşıyanın sorumluluktan kurtulma halleri TTK m.1179 ve devamı maddelerinde düzenlenmiştir. TTK m.1179/1’de taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalinden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu olmadığı düzenlenmiştir. Ancak, taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü, taşıyana aittir. TTK m. 1179/2’de ise taşıyanın adamları kavramı tanımlanmıştır. Bu maddeye göre *“Taşıyanın adamları” terimi, taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsar. Fiilî taşıyana ilişkin hükümler saklıdır*”. Bu maddede taşıyanın adamları açıkça tanımlanmış ve fiili taşıyana ilişkin hükümler istisna tutulmuştur. Rotterdam Kuralları m.17/2’de ise taşıyan; kayıp, hasar

⁷⁴³ RK m.13: *“1. Taşıyan 12. maddede tanımlanan sorumluluk süresi boyunca ve 26. maddeye tabi olarak, yükleri gerektiği gibi ve dikkatli bir şekilde teslim alacak, yükleyecek, elleçleyecek, istifleyecek, taşıyacak, muhafaza edecek, boşaltacak ve teslim edecektir”*.

⁷⁴⁴ RK m.17/1: *“1. Müştekinin kayıp, hasar veya gecikmenin veya gerçekleşmesine katkısı bulunan olay veya koşulun 4. kısımda tanımlanan taşıyan sorumluluk süresi dahilinde gerçekleştiğini ispat etmesi durumunda, Taşıyan, yüklerin kaybında, zarar görmesinden ve teslimatının gecikmesinden sorumludur.”*

veya gecikmenin nedeninin veya nedenlerinden birinin kendi hatasına veya m.18'de maddede bahsedilen taşıyanın sorumlu olduğu herhangi bir kişiye atfolunabilir olmadığını ispat ederse, sorumluluğunun tamamından veya bir kısmından kurtulacağı hükme bağlanmıştır. Bununla birlikte, Rotterdam Kuralları m.17/3'de taşıyanın sorumsuzluğunun sınırları TTK'ya göre daha geniştir. Bu bende göre, taşıyan, m.17/2'de belirtilen hatanın bulunmadığını ispat etmek yerine, kayıp, hasar veya gecikmeye bu maddede belirtilen olay veya koşullardan birinin veya birkaçının neden olduğunu veya katkı sağladığını ispat ederse, sorumluluğunun tamamından veya bir kısmından kurtulur. Burada taşıyanın hata veya kastı yerine, m.17/3'de onbeş alt bent⁷⁴⁵ şeklinde sayılan hallerden biri veya daha fazlasının kayıp, hasar veya gecikmeye neden olduğu veya katkı sağladığını taşıyan ispat ederse, sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulabilecektir.

Bunun yanında Rotterdam Kuralları m.17/3'de düzenlenen sorumsuzluk hallerinden birçoğu, TTK m. 1180 ve devamı maddelerinde düzenlenmiştir. TTK m.1180/1'de ve (Rotterdam Kuralları m.17/3) düzenlenen yangın istisnasında, taşıyan ve adamlarının yangının çıkmasında şahsi kusuru olmadığı sürece sorumluluktan kurtulacaklardır. Müşterek avarya hariç, denizde can ve eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden⁷⁴⁶ ileri gelen zararlardan sorumsuzluk (TTK m. 1181), can veya eşya kurtarmak veya başka bir haklı sebep için rotadan sapma halinde sorumsuzluk (TTK m.1220, RK m.24), zararın deniz veya gemi işletilmesine elverişli diğer suların tehlikelerinden, kısaca deniz tehlikelerinden, kaynaklanması halinde sorumsuzluk (TTK m.1182/1-a), harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamalarından doğan zararlardan

⁷⁴⁵ RK m.17/3: “(a) Doğal Felaketler; (b) Deniz veya başka gezinilebilir su kaynaklı riskler, tehlikeler veya kazalar; (c) Savaş, düşmanlık, silahlı çatışma, korsanlık, terörizm, isyan ve halk ayaklanması (d) Karantina kısıtlamaları; alıkoyma, tutuklama veya el koyma da dahil olmak üzere, hükümetler, resmi makamlar, yöneticiler veya insanların müdahaleleri veya bunlar tarafından oluşturulan ve taşıyana veya 18. maddede bahsedilen herhangi bir kişiye atfolunabilir olmayan engeller. (e) Grevler, lokavtlar, iş durdurmalar veya iş engellemeler; (f) Gemide yangın; (g) Durum tespiti sırasında tespit edilemeyen gizli kusurlar; (h) Taşıtan, belge üzerindeki taşıtan, idare eden taraf veya taşıtan veya belge üzerindeki taşıtanın 33. veya 34. maddeler uyarınca fiillerinden sorumlu olacağı başka herhangi bir kişinin fiili veya ihmali; (g) Taşıyan veya ifa eden taraf, bu faaliyeti taşıtan, belge üzerindeki taşıtan veya alıcı adına ifa etmediği sürece, 13. maddenin, 2. fıkrası uyarınca, bir anlaşmaya göre ifa edilen yükün yükleme, elleçleme, istifleme veya boşaltma işlemleri, (h) Yüklerin içsel kusuru, kalitesi veya gizli kusurlarından doğan miktarda gerçekleşen azalma veya başka bir kayıp veya hasar. (k) Taşıyan tarafından veya taşıyan adına gerçekleştirilmemiş paketleme veya işaretlemedeki yetersizlik veya kusur durumu (l) Denizde hayat kurtarma veya hayat kurtarmaya teşebbüs etme; (n) Çevreye zarar verilmesini önlemeye veya önlemeye teşebbüs etmeye yönelik makul önlemler veya (o) Taşıyanın, 15. ve 16. Maddeler uyarınca kendisine verilen yetkiler uyarınca gerçekleştirdiği fiiller.

⁷⁴⁶ Teşebbüs, sadece eşya kurtarmaya yönelikse, aynı zamanda makul bir hareket tarzı oluşturması gerekir.”

sorumsuzluk (TTK m.1182/1-b), mahkemelerin yük veya gemiye ilişkin verdikleri el koyma kararlarından doğan zararlardan sorumsuzluk (TTK m.1182/1-e), grev, lokavt veya diğer çalışma engellerinden doğmuş zararlardan sorumsuzluk, yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilci ve adamlarının fiil veya ihmallerinden doğan zararlardan sorumsuzluk (TTK m.1182/1-e), taşınan eşyanın kendiliğinden eksilmesi, gizli ayıp ihtiva etmesi ve kendine özgü nitelikleri sebebiyle zarara uğraması hallerinde sorumsuzluk (TTK m.1182/1-f), malın ambalajsız veya malın cinsi itibariyle yetersiz bir ambalajda taşıyana teslim edilmesinden doğan zararlardan sorumsuzluk (TTK m.1182/1-g) gibi durumlar Rotterdam Kuralları m.17/3’de de benzer şekilde düzenlenmiştir.

TTK ile Rotterdam Kuralları arasındaki en önemli farklardan biri, geminin sevk ve başkaca teknik yönetimi nedeniyle oluşan hasardan dolayı taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin düzenlemedir. Geminin sevk ve başkaca teknik yönetimi nedeniyle oluşan hasardan taşıyanın sorumsuzluğu TTK m.1180’de düzenlenmişse de, modern hukukta teknik kusurdan dolayı sorumsuzluk halinin kabul edilmeme eğilimi nedeniyle Rotterdam Kuralları’nda bu sorumsuzluk hali yer almamıştır. Zira, bu yeni anlayışta, taşıyanın geminin sefere çıkmadan ve sefer sırasında yola, yüke ve denize elverişli şekilde hazırlanması gerektiği ileri sürülmektedir. Bununla birlikte, TTK m.1186/5 uyarınca eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirilmişse, taşıyanın, eşyanın uğradığı zıya veya hasar nedeniyle sorumlu olmayacağı, hükümleri Rotterdam Kuralları’nda yer almamıştır.

TTK hükümlerinin Rotterdam Kuralları ile büyük ölçüde uyumlu olduğu görülmektedir. Kanaatimizce TTK hükümleri ile Rotterdam Kuralları’nın bu uyumu göz önüne alınarak, ülkemizin Rotterdam Kuralları’na taraf olması gerekmektedir. Ancak, anlaşmanın yürürlüğe girme sürecinde TTK m.1180’de yer alan teknik kusur hükmü çerçevesinde, bu hükmün de kusursuzluk nedeni sayılması yönünde anlaşmaya çekince konulması gerekmektedir. Zira ülkemizde gemicilik sektörü, gelişmiş ülkelerdeki kadar finansal kaynak, büyüklük ve teknik altyapıya sahip değildir. Bununla birlikte, TTK’da hüküm bulunmayan ve Rotterdam Kuralları m. 17/3’de yer alan, çevreye zarar verilmesini önlemeye veya önlemeye teşebbüs etmeye yönelik makul önlemler (m.17/3-1) veya tehlike teşkil edebilecek yükler veya yüklerin gözden çıkarılmasına ilişkin taşıyana tanınan yetkilere dair (m.17/3-m) hükümlerin uygulanmayacağına dair anlaşmaya çekince konulması gerektiği kanaatindeyiz. Ancak önemle belirtmek gerekir ki, Rotterdam Kuralları m. 90, bu Kurallar’a çekince konulmasına izin vermemektedir.

3.6. Taşıyanın Yükümlülüklerine İlişkin Uluslararası Sözleşmelerin Karşılaştırma Tablosu

Deniz yolu ile taşımalarda taşıyanın yükümlülüklerine ilişkin uluslararası sözleşmelerde yer alan hükümlerin karşılaştırmasının yapıldığı tablo aşağıda yer almaktadır:

	Lahey/Visby	Hamburg	Rotterdam
Geminin Yola Elverişliliği	m.3/1-b	m.4/1, 5/1	m.14/b
Geminin Yüke Elverişliliği	m.3/1	m.4/1, 5/1	m.14/c
Geminin Denize Elverişliliği	m.3/1-c	m.4/1, 5/1	m.14/a
Yükün zıyaı, hasara uğraması hasarlarından sorumluluk	m.3/2	m.5/1	m.17/1
Yükün geç tesliminden sorumluluk	-	m.5/1	m.17/1, 21
Taşıyanın beklenen dikkati ve özeni gösterme yükümlülüğü	m.3/2	m.5/1	m.13, 17/1
Taşıyan, yükü güvenli bir şekilde gemiye yüklemek, özenli bir şekilde istifleme yükümlülüğü	m.3/2	m.5/1	m.11,12 ve 1/11
Taşıyanın tehlikeli yüklerden sorumluluğu	-	m.13	m.15
Konteynerla taşıma	m.4/5-c	m.6/2	m.1/24, 25/1-b ve 59/2
Taşıyanın Taşıma ve Yükü Teslim Etme Yükümlülüğü	-	-	m.11
Taşıyanın adamları	m.4/2	m.5/1	m.18
Fiili taşıyan/İfa eden	-	m.1/2 (fiili taşıyan)	m.1/6, 1/7 (ifa eden)
Taşıyanın sorumluluk süresi	m.1/e	m.4/1	m.12
Taşıma senedi	m.10	m.1/6	m.1/14, 47/2
Elektronik taşıma kaydı	-	-	m.1/18, 9/1, 10, 36 ve 39

Taşıyanın sorumluluğunun (tazminatın) hesaplanması	m.4/5	m.6	m.22/1, 22/2
Taşıyanın sorumsuzluk halleri	m.4/2	m.5	m. 17/2, 17/3



SONUÇ

Günümüzde deniz yolu ile taşımacılık rejimi içinde gelişen konteyner taşımacılığı, elektronik taşıma kaydı ve elektronik veri transferi gibi konuları düzenleyen uluslararası sözleşmelerin bulunmaması veya var olan düzenlemelerin yetersiz olması nedeniyle, bu sözleşmelerin güncellenmesi ihtiyacı doğmuştur. Bu doğrultuda, deniz yoluyla taşımalarda önceki sözleşmelerde yer almayan veya yetersiz kalan hususları düzenlemek için Rotterdam Kuralları kabul edilmiştir. Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girmesi ile hedeflenen, taşıyanın sorumluluğu konusunda mevcut sözleşmeler olan Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'nın yerine geçmesidir.

Uluslararası deniz taşımacılığı alanındaki ilk sözleşmelerden olan Lahey Kuralları, bir taraf devlet ülkesinde düzenlenen her konşimentoya Lahey Kuralları'nın uygulanacağı hükmünü getirmiştir (m.10). Bu hüküm, Lahey Kuralları'nın uygulama alanını da belirlemiştir Ancak Hamburg Kuralları, charter sözleşmeleri hariç, bir konşimento veya diğer bir taşıma belgesi düzenlenip düzenlenmediğine bakılmaksızın, iki devlet arasındaki eşya taşımaya dair bütün sözleşmelere uygulanacağı hükmünü getirmiştir (m.2/1). Rotterdam Kuralları'nın genel uygulama alanını belirten m.5, bu Sözleşme'nin daha fazla uygulama alanına sahip olmasını sağlayacak şekilde düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları esas olarak, charterpartiler istisna olmak üzere, düzenli hat taşımacılığına uygulanacaktır. Düzensiz hat taşımacılığı yapılması halinde ise, charterparti ve benzeri bir sözleşme yapılmamışsa ve ayrıca taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmişse, Rotterdam Kuralları uygulanabilecektir.

Genel anlamda taşıyanın sorumluluğu, Lahey Kuralları'nda vinçten vince, Hamburg Kuralları'nda limandan limana olarak düzenlenmiş olup, Rotterdam Kuralları'nda ise kapıdan kapıya sorumluluk düzenlemesi yapılarak bu sorumluluk genişlemiştir. Ayrıca Rotterdam Kuralları, sorumluluk konusunda diğer sözleşmelerle çıkabilecek uyumsuzlukları önlemek amacıyla sınırlı ağ esasını (m.26) kabul etmiştir. Rotterdam Kuralları, sınırlı ağ kuralı getirerek, CMR veya COTIF-CIM gibi diğer sözleşmelerle çıkabilecek ihtilafları çoğunlukla bertaraf etmiştir.

Taşıyanın eşyayı teslim etme yükümlülüğü, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'nda açıkça düzenlenmemiştir. Rotterdam Kuralları, taşıyanın yükümlülükleri ve eşyada oluşan zararlardan sorumluluğuna dair yenilikler getirmiştir.

Taşıyanın teslim aldığı eşyayı varna yerine ulaştırma ve gönderilene teslim etme yükümlülüğü, m.11’de ilk kez düzenlenmiştir.

Taşıyanın gemiyi sadece yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli hale getirmesi Lahey ve Lahey/Visby Kuralları’nda yer almıştır (m.3). Hamburg Kuralları ise, geminin denize, yola ve yüke elverişsizlik halleri için düzenleme yapmaktan kaçınmıştır. Bu şekilde sefere elverişsizlikten sorumluluk, taşıyanın sorumluluğunun genel şemsiyesi altına alınmıştır. Rotterdam Kuralları’nda yapılan yeni düzenlemeye göre ise, taşıyan, gemiyi sadece yolculuğun başlangıcında değil, tüm sefer boyunca denize, yola ve yüke elverişli hale getirme ve bu halde bulundurma yükümlülüğü altındadır (m.14). Bu hüküm, taşıyanın aleyhine görünmekle birlikte, taşıyanın yükümlülüğü mutlak olmayıp, gerekli özeni gösterme yükümlülüğüdür.

Taşıyanın yükümlülüklerinden biri olan yüke özen gösterme yükümlülüğü, Lahey, Lahey/Visby Kuralları m.3/2’de düzenlenmiştir. Bu hükme göre, taşıyan; yüklerin yükletilmesi, idaresi, istifi, nakli, muhafazası, bakımı ve boşaltılmasına gereken dikkat ve özeni gösterecektir. Taşıyanın eşyaya gerekli dikkat ve özeni gösterme yükümlülüğü ile FIO, FIOS ve FIOST gibi klozların geçerliliği ise Rotterdam Kuralları m.13’te düzenlenmiş iken, Hamburg Kuralları, yüke özen gösterme yükümlülüğünü açıkça tanımlamamıştır.

Günümüz deniz yolu taşımacılığında önemli yer tutan konteyner taşımacılığı, ilk kez Rotterdam Kuralları ile düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları m. 25/1(b) gereğince, eşyanın konteyner içinde ve konteyner gemisi içinde taşınması olanaklıdır. Bununla birlikte, Lahey Kuralları’ndan farklı olarak, Rotterdam Kuralları’nda canlı hayvanlar da eşya kapsamına girmektedir. Ayrıca, taşıyana, belirli sınırlar içinde, canlı hayvan taşımalarında borçlarını ve sorumluluklarını kaldırma ve sorumluluklarını sınırlandırma imkânı tanınmıştır.

Taşıyanın yükümlülüklerinin bazılarını taşıyanın talebiyle veya taşıyanın denetimi veya gözetim altında doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak yerine getiren veya yerine getirmeyi üstlenen taraf olan fiili taşıyan, Hamburg Kuralları’nda ilk kez yer almıştır. Rotterdam Kuralları’nda ise fiili taşıyan kavramı yerine, ifa eden kavramı yer almış ve önceki sözleşmelerden farklı bir hukuki kavram tanımlanmıştır. İfa edenler; denizde ifa eden ve deniz harici ifa eden şeklinde iki bölümden oluşmaktadır. Rotterdam Kuralları, sadece deniz yoluyla eşya taşımacılığını düzenlemediğinden bu şekilde bir ayırım yapılması gerekmiştir.

Taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin düzenlemelerde, özellikle Rotterdam Kuralları ile önemli değişikliklere gidilmiştir. Önceki sözleşmelerde var olan teknik kusura ilişkin sorumsuzluk istisnası, ciddi muhalefet edilmesine rağmen Rotterdam Kuralları'nda yer almamıştır. Söz konusu sorumsuzluk halinin kaldırılması, her ne kadar taşıyanların aleyhine olarak görünse de, taşıyana gemiyi denize, yola ve yüke elverişliliğini tüm yolculuk boyu sürdürmesi yükümlülüğü getirilmesiyle, teknik kusur istisnasının anlamı ve hukuki alt yapısı da kalmamıştır.

Deniz yoluyla eşya taşımacılığında gecikmeden doğan zararlardan sorumluluk Lahey/Visby Kuralları'nda bulunmayıp, ilk kez Hamburg Kuralları'nda (m.5/1) hüküm altına alınmıştır. Rotterdam Kuralları m.17'ye göre ise, taşıyan; eşyanın zıyaı, hasarı ve teslim edilmesindeki gecikme nedeniyle sorumludur. Ancak Rotterdam Kuralları'nda gecikme halinin ne olduğuna dair bir tanım yer almamakta; Kurallar m.21'de, teslimde gecikmenin, eşyanın taşıma sözleşmesinde belirlenen yerde belirlenen zamanda teslim edilmemesi halinde meydana geleceği belirtilerek, gecikmenin ne zaman oluşacağına dair bir hüküm bulunmaktadır.

Son yıllarda limandan limana veya vinçten vince yapılan taşımalar yerine, karma taşımalar kullanılmaktadır. Rotterdam Kuralları, limandan limana sorumluluk rejimi yerine, içinde deniz ayağı bulunan kapıdan kapıya taşıma rejimini kabul etmiştir. Ayrıca, Lahey Kuralları m.1/e ve m.7'de taşıyanın sorumluluk süresi, yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın tamamlandığı an arasındaki zaman dilimini kapsamaktadır. Hamburg Kuralları m.4/1'de taşıyanın sorumluluk süresi, yük yükleme limanında, taşıma sırasında ve boşaltma limanında muhafazası altında bulunduğu sürece devam eder. Rotterdam Kuralları'nda ise taşıyanın sorumluluğu, taşımak üzere eşyayı taşıtandan teslim aldığı andan, gönderilene teslim ettiği ana kadar devam etmektedir. Bunun yanında, m.12/3 ile taraflara taşıyanın sorumluluk süresini kararlaştırma olanağı tanınmıştır.

Kıymetli evrak niteliğinde olmayan senetler ve elektronik taşıma senetlerinin kullanılmasıyla birlikte, konşimento kullanımı azalmaya başlamıştır. Önceki sözleşmelerde elektronik senetler konusunda bir hüküm yer almamaktadır. Rotterdam Kuralları'nda bu hususta önemli bir yenilik getirilerek, m.1/18'de elektronik taşıma senetleri tanımlanmış ve m.36 ile 41'de bu konuda ayrıntılı hükümler konulmuştur.

Lahey/Visby Kuralları'nda taşıyanın sorumsuzluk hallerine ilişkin yer alan liste, bazı değişiklikler yapılarak ve yeni bazı sorumsuzluk istisnaları öngörülerek Rotterdam Kuralları'nda da yer almıştır. Hamburg Kuralları'nda sorumsuzluk halleri çok sınırlı

olarak ele alınmıştır. Lahey Kuralları'ndan farklı olarak Hamburg Kuralları'nda taşıyanın, sevk ve idare kusurundan sorumsuzluğu kaldırılmıştır.

Deniz yoluyla taşıma sözleşmelerinin hepsinde taşıyanın sorumsuzluğu belli hallerde sınırlandırılmıştır. Rotterdam Kuralları m.17 uyarınca, taşıyanın sorumsuzluğu veya sorumluluğun sınırlandırılması mutlak değildir, yani sorumsuzluğu sınırsız değildir. Rotterdam Kuralları m.17/2'ye göre taşıyan; kayıp, hasar veya gecikmenin nedeninin veya nedenlerinden birinin kendi hatasına veya m.18'de maddede bahsedilen taşıyanın sorumlu olduğu herhangi bir kişiye atfolunabilir olmadığını ispat ederse, sorumluluğunun tamamından veya bir kısmından kurtulacağı hükme bağlanmıştır. Rotterdam Kuralları m.17/3'de taşıyanın sorumsuzluğunun sınırları genişletilmiştir. Bu bende göre, taşıyan, m.17/2'de belirtilen ihmalin veya hatanın bulunmadığını ispat etmek yerine, kayıp, hasar veya gecikmeye bu maddede yer alan olay veya koşullardan birinin veya birkaçının neden olduğunu veya katkı sağladığını ispat ederse, sorumluluğunun tamamından veya bir kısmından kurtulur. Burada taşıyan; hata veya kastı yerine, m.17/3'de onbeş alt bent şeklinde sayılan hallerden biri veya daha fazlasının kayıp, hasar veya gecikmeye neden olduğu veya katkı sağladığını ispat ederse, sorumluluktan kısmen veya tamamen kurtulabilecektir. Ancak belirtmek gerekir ki, bu Kurallar'ın bir çoğu Lahey/Visby Kuralları'ndan alınmıştır. Ayrıca, Rotterdam Kuralları m. 17/4 veya 17/5'teki koşulların bulunması halinde, diğer bir deyişle, taşıyanın ve adamlarının sorumluluğunu kanıtlanması halinde taşıyanın sorumluluğu yeniden doğacaktır. Tüm bunlarla birlikte m.59 uyarınca, taşıyanın sorumluluğu miktar olarak sınırlandırılabilecektir. Taşıyan ile taşıtan arasında daha yüksek bir sorumluluk sınırı sözleşmeyle kararlaştırılmamış ise, taşıyanın sorumluluğu, koli ya da yükleme ünitesi başına 875 ÖÇH ya da kilogram başına 3 ÖÇH olan, bu iki sınırlamadan yüksek olana göre tespit olunur. Gecikme nedeniyle ödenmesi gereken tazminatın üst sınırı ise, m.60'a göre, geciken eşya için ödenmesi gereken navlunun iki buçuk katını aşamaz.

Sonuç olarak Lahey ve Hamburg Kuralları'na oranla, Rotterdam Kuralları ile, taşıyanın sorumluluğunun önemli derecede ağırlaştığı kanaatindeyiz. Bu kurallar ile, taraflara yansıyan maliyeti dengelemek ve azaltmak amacıyla, taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen uluslararası kuralların tek bir sorumluluk rejimine tabi olması amaçlanmıştır. Hatta, Rotterdam Kuralları m. 26 ve m. 82, sorumluluk rejiminin tek bir sözleşmeye indirgenmesi için yapılmış ayrıntılı düzenlemelerdir. Hamburg Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğuna ilişkin getirilen kuralların Lahey Kuralları'ndakinden farklı olması ve

deniz yolu ile eşya taşınmasında öncü ülkeler tarafından benimsenmemesi, 1900'lü yıllarda bu ülkelere geniş bir sorumsuzluk koruması getiren teknik kusur gibi bir imkanı kaybetmek istememelerinden kaynaklanmaktadır. Kanaatimizce, taşıyanın sorumluluk sistemi açısından Lahey Kuralları m.4'de yer alan sorumsuzluk hallerini; bazı farklılıklar, eklemeler ve çıkarmalar ile düzenleyen Rotterdam Kuralları ve bu kuralların uygulanması, geçmişten bu yana oluşmuş deniz taşıma hukuku sisteminin teamül ve kurallarına aykırı olmayacaktır. Ancak, Hamburg Kuralları'nın tersine, genel kabul gören detaylı sorumsuzluk sistemini de içine alan Rotterdam Kuralları'ndaki en radikal değişiklik, halen eleştirilmeye devam edilen ve modern hukuka uygun olmadığı ileri sürülen, teknik kusurdan sorumsuzluğu düzenleyen kuralın kaldırılmış olmasıdır. Fakat, gemi yapım teknikleri, iletişim ve navigasyonun bu kadar geliştiği günümüz şartlarına uygun olan bir değişiklik yapıldığından, taşıyanların da hak ve nesafet kuralları gereğince buna katlanması gerektiği düşüncesindeyiz. Ayrıca, Rotterdam Kuralları ile taşıyanın sorumluluğu, kapıdan kapıya taşıma sözleşmelerini kapsayacak şekilde genişletilmiştir. Ancak, bu düzenleme uluslararası hukukta yürürlük kazansa ve genel kabul görse de, FIO, FIOS ve FIOST kayıtlarından kaynaklanan yorum ve içtihat farklılıklarının önüne geçilemeyecektir.

TTK hükümleri, geminin denize, yola ve yüke elverişli olması, taşıyanın taşıma ve yükü teslim etme yükümlülüğü ve eşyaya dikkat ve özen yükümlülüğü ve taşıyanın doğan zararlardan sorumluluğu ve sorumsuzluğu gibi konularda Rotterdam Kuralları ile büyük ölçüde uyumlu olduğu kanaatindeyiz. TTK hükümleri ile Rotterdam Kuralları'nın bu uyumu dikkate alındığında, ülkemizin Rotterdam Kuralları'na taraf olması gerektiği kanaatindeyiz. Ancak, anlaşmanın yürürlüğe girme sürecinde TTK m.1180'de yer alan teknik kusur hükmü çerçevesinde ülkemizin anlaşmaya çekince koyması gerekmektedir. Çünkü ülkemizde deniz taşımacılığı sektörü, gelişmiş ülkelerdeki kadar finansal kaynak, büyüklük ve teknik altyapıya sahip değildir. Ancak Rotterdam Kuralları m. 90, bu Kurallar'a çekince konulmasına izin vermemektedir.

Kanaatimizce, modern deniz taşımacılığında çok fazla kullanılan multimodal taşımaları ve elektronik taşıma senetlerini düzenlemiş olması ve hatta çevre zararlarının önlenmesine ilişkin düzenlemeler içermesi nedeniyle, Rotterdam Kuralları, diğer sözleşmelerden daha fazla uygulama alanı bulacaktır. Bazı hükümleri eleştirilse de, Rotterdam Kuralları'nın, uzun müzakereler sonucunda farklı menfaat gruplarının çıkarlarını dikkate alacak bir şekilde ve ayrıntılı olarak kaleme alınmış 96 maddesiyle, günümüz ihtiyaçlarına cevap verebileceği kanaatindeyiz. Bununla birlikte belirtmek gerekir ki, Rotterdam Kuralları henüz yeni bir sözleşme olmasına rağmen, gelecek yıllarda

deniz taşımacılığında öncü ülkelerin sözleşmeye taraf olmaması sözleşmenin uygulanma alanını olumsuz yönde etkileyecektir.



KAYNAKÇA

1. KİTAPLAR

- Adıgüzel, Burak, *Multimodal Taşımalarda Taşıyıcının Sorumluluğu*, Adalet Yayınevi, Ankara 2015,
- Akan, Pınar, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu (TTK m. 1061)*, Adalet Yayınevi, Ankara 2007.
- Akan, Pınar, “Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü”, *Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan*, Beta Yayınları, İstanbul 2000.
- Akıncı, Sami, *Deniz Hukukunda Navlun Mukaveleleri*, Sermet Matbaası, İstanbul 1968,
- Amasya, Serap “1992 Tarihli Çok Türlü Taşıma Belgeleri Hakkında UNCTAD/ICC Kuralları Üzerinde Bir İnceleme”, *Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegan Kender'e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı*, İstanbul, Çizgi Basım Yayın, 2007.
- Arkan, Sabih, *Demiryoluyla Yapılan Eşya Taşımacılığı*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1987.
- Arkan, Sabih, *Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1982.
- Arkan, Sabih, “Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar”, *Prof. Dr. Jale Akipek'e Armağan, Selçuk Üniversitesi Yayını*, Yayın No:100, Konya 1991.
- Atamer, Kerim ve Cüneyt Süzel, *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, C.1*, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2013.
- Ateş,Ebru, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konşimentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun Türk Hukuku'na Etkisi*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2008.
- Baatz, Yvonne and Charles Debattista, Filippo Lorenzon, Andrew Serdy, Hilton Staniland and Michael Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, Informa, London 2009.
- Baughen, Simon, *Shipping Law*, Routledge-Cavendish, Abingdon 2009.
- Bolca, Tunca, *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller*, Seçkin Yayınevi, Ankara 2018.
- Can, Mertol, *Deniz Ticareti Hukuku, C. I*, İmaj Yayınları, Ankara 2003.

- Çağa, Tahir ve Rayegan Kender, *Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi*, Beta Basın Yayın, İstanbul 2001.
- Çakalır, Yalçın, *Garanti Mektubu Karşılığında Temiz Konşimento Düzenlenmesi, Coşkun Kırca'ya Armağan*, Galatasaray Üniversitesi Yayınları: 2, İstanbul 1996.
- Damar, Duygu, *Wilfull Misconduct in International Transport Law*, Springer, Berlin 2011
- Debattista, Charles, *Bills of Lading in Export Trade*, Tottel Publishing, Worcestershire 2008.
- Demirkıran, Murat, *Taşıyanın Konşimento İçeriğinden Sorumluluğu*, Arıkan, İstanbul 2008.
- Deniz, İnci *Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları*, İstanbul Üniversitesi Yayınları No:3069, Fakülteler Matbaası, İstanbul 1982.
- De Wit, Ralph, *Multimodal Transport Carrier Liability and Documentation*, Lloyd's of London Press Ltd., London 1995.
- Eren, Fikret, *Borçlar Hukuku Genel Hükümler*, Yetkin Yayınları, Ankara 2018
- Gençtürk, Muharrem, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006.
- Girvin, Stephen, *Carriage of Goods By Sea*, Oxford University Press, New York 2007.
- Günay, Barış, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, Yetkin Yayınları, Ankara 2013.
- Güner-Özbek, Meltem Deniz (Ed.), *The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, An Appraisal of the Rotterdam Rules*, Heidelberg, 2011
- Hepgülerler, Ezgi, *Yükleme, İstif, Boşaltma, Teslim Aşamalarında Deniz Yoluyla Gerçekleştirilen Konteyner Taşımacılığında Görev Alanların Hukuki Sorumluluğu*, Seçkin Yayıncılık, Ankara 2011.
- Hodges, Susan and David Glass, "Deck Cargo: Safely Stowed at Last or Still at Sea?", (Chapter 12) bkz. Thomas, R. (Ed.) *The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules*, Lloyd's List, London 2010.
- Hoeks, Maran, *Multimodal Transport Law*, Kluwer Law International, Breda 2009.
- Kalpsüz, Turgut, *Deniz Aşırı Satışlar (Giriş ve ve Boşaltmada Satışlar)*, Sevinç Matbaası, Ankara 1967

- Kara, Hacı, *Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu*, Legal Yayınevi, İstanbul 2014.
- Karan, Hakan, “Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules”, 42 *Journal of Maritime Law and Commerce* 441 (2011).
- Karan, Hakan, *Carrier's Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules*, Lewiston- Queenston-Lampeter, 2004.
- Karan, Hakan, *Elektronik Konşimento*, Turhan Kitabevi, Ankara 2004.
- Kender, Rayegan ve Ergon Çetingilve Emine Yazıcıoğlu, *Deniz Ticaret Hukuku: Temel Bilgiler, C. I*, 12 Levha Yayınları, İstanbul 2012.
- Mitchell, Alan, *Bills of Lading*, Chapman and Hall, Bristol 1990
- Nicholas, Andrew, “The Duties of Carrier under The Conventions: Care and Seaworthiness”, (Chapter 6), bkz. Thomas R. (Ed.), *The Carriage of Goods by Sea under The Rotterdam Rules*, Lloyd's List, London 2010.
- Oğuzman, Kemal ve Özer Seliçi ve Saibe Oktay Özdemir, *Eşya Hukuku*, Filiz Kitabevi, İstanbul 2012.
- Okay, Sami, *Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş – Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Gemi Adamları, C. I*, Kutulmuş Matbaası, İstanbul 1970.
- Okay, Sami, *Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, C. II*, İstanbul 1971.
- Özdemir, Turkey, *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2006
- Payne, William and Hardy Ivamy, *Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea*, Butterworths, London and Edingburgh 1989
- Seven, Vural, *Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, Yetkin Yayınları, Ankara 2003
- Schoenbaum, Thomas , *Admiralty and Maritime Law*, St. Paul, Thomson/West, 2004.
- Scrutton, Thomas Edward, *Scrutton on charterparties and Bills of Lading*, London, Sweet&Maxwell, 2008
- Sturley, Michael and Tomotaka Fujita and Gertjan Van der Ziel, *The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea*, Thomson Reuters (Legal) Limited, London 2010.
- Süzel, Cüneyt, *Deniz Ticaret Hukukunda Taşıtan ve Yükleten Kavramları, Hakları, Borçları ve Sorumlulukları*, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2014.

- Sözer, Bülent, *Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri*, Vedat Kitapçılık, İstanbul 2013,
- Sözer, Bülent, *Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu*, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1975.
- Taşdelen, Nihat, “Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizliğinden Doğan Sorumluluğu”, *Bilgi Toplumunda Hukuk, Ünal TEKİNALP’e Armağan, C. 1*, Beta Yayınevi, İstanbul 2003.
- Taşkın, Melda, *Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu*, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2016.
- Tekil, Fahiman, *Deniz Hukuku*, Alkım Yayınevi, İstanbul 2001.
- Tekin, Safa Murat, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul 2017.
- Tetley, William, *Marine Cargo Claims*, International Shipping Publications, Canada 1988.
- Thomas, Rhidian, *Carriage of Goods by Sea Under The Rotterdam Rules*, Informa Law from Routledge 2010,
- Ülgener, Fehmi, *Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi*, Der Kitabevi, İstanbul 2000.
- Ülgener, Fehmi, *Obligations and Liabilities of the Carrier, The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea: An Appraisal of the Rotterdam Rules (Ed. Meltem Deniz Güner Özbek)*, Springer, 2011
- Ülgener, Fehmi, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, Der Yayınevi, İstanbul 1991
- Williams, Harvey, *Chartering Documents*, Lloyd’s of London Press, London 1999.
- Williams, Richard, “Transport Documentation - The New Approach”, (Chapter 8), Thomas, R. (Ed.), *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules*, Lawtext Publishing Limited, Dawlish 2009.
- Wilson, John, *Carriage of Goods by Sea*, Pearson Longman, Dorchester 2010.
- Yazıcıoğlu, Emine “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, *Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni*, Prof. Dr. Ergin Nomer’e Armağan, C. 22, S. 2, 2002,
- Yazıcıoğlu, Emine, “Denizde Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, *Prof. Dr. Tahir Çağa Anısına Armağan*, İstanbul 2000,

- Yazıcıoğlu, Emine, *Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, Beta Yayıncılık, İstanbul 2000.
- Yazıcıoğlu, Emine, “Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu”, *Deniz Hukuku Dergisi Gündüz AYBAY'ın Anısına Armağan*, Yıl:5, S. 1-4, 2002.
- Yeşilova, Ecehan, *Konşimentonun İspat Kuvveti*, Güncel Kitabevi, İzmir 2006
- Yetiş Şamlı, Kübra, *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2008.
- Yetiş Şamlı, Kübra, *6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu*, Oniki Levha Yayınları, İstanbul 2013.

2.MAKALELER

- Ağsakal, İbrahim, “Deniz Yolu İle Yapılan Taşımalarda Yükün Ziya ve Hasarı İle Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi”, *Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, S. 2012/2, 2012.
- Akın, Mehmet Zeki, “Uluslararası Taşımacılıkta Multimodal Çalışmalar ve Sigorta Problemleri”, *Eşya Taşıma Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar*, (26-27 Ocak 1984), Ankara 1984.
- Aksoy, Sami, “Deniz Ticaret Hukukunda Konteynerin Taşıyana İadesi ve Konteyner Demurajı”, *BATİDER*, C. 33, S.1, 2017.
- Akten, Necmettin, “Taşıyan Sorumluluğunda Ölçü, Koli, Parça veya Yükçün Başına Sorumluluk”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C.86, S.,1, 2012
- Aladwani, Talal, “The Supply of Containers and “Seaworthiness”–The Rotterdam Rules Perspective”, *42 Journal of Maritime Law and Commerce* 185 (2011).
- Algantürk Light, Didem, “Konteyner Taşımacılığında Ortaya Çıkan Hukuki Sorunlar”, *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, 16(2), 2017.
- Amasya, Serap, “Rotterdam Kuralları'nda (2008) Miktar Sözleşmesi”, *Legal Hukuk Dergisi*, S. 94, 2010,
- Arkan, Sabih, “24.5.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme”, *BATİDER*, C.XIV, S. 2, 1987,

- Arkan, Sabih, “Zıya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar”, *BATIDER*, C. XIV, S. 2, 1987.
- Asariotis, Regina, “Burden of Proof And Allocation Of Liability For Loss Due To A Combination Of Causes Under the New Rotterdam Rules”, *International Maritime Law*, Vol. 14, Issue 6, 2008.
- Asariotis, Regina, “Draft Instrument on Transport Law: An Update on Proceedings at the UNCITRAL Working Group”, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 9, Issue: 4, 2003.
- Atamer, Kerim, “Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Performing and Maritime Performing Parties”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 41, 2010.
- Atamer, Kerim, “Taşıyanın, Eşyanın Zararından Doğan Sorumluluğunda Hak Düşürücü Süre (TTK m. 1067)”, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIII: Bildiriler-Tartışmalar*, Ankara 1996.
- Aybay, Gündüz ve Kerim Atamer, “Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu”, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI: Bildiriler-Tartışmalar*, Ankara 1989.
- Batmaz Silahtaroğlu, Elvin, “Sürastarya Parası İle Gecikme Zararları Kavramları Bakımından Türk ve İngiliz Hukuk Sistemleri Bakımından Karşılaştırılması”, *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, , C.5, S.2, 2015.
- Berlingieri, Francesco, “Basis of Liability and Exclusions of Liability”, *LMCLQ*, 2002,
- Bovio, David Moran, “Ocean Carriers Duty of Care to Cargo in Port: The Rotterdam Rules of 2009”, *32(4) Fordham International Law Journal* 1162 (2009).
- Canak, Erkan, “Deniz Ticaret Hukukunda Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Hallerinden Sevk ve Teknik İdare Kusuru”, *Adalet Dergisi*, Y. 76, S. 6, 1985.
- Cicim, İlknur Uluğ ve Elif Çağla Çelik, “Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu Deniz Yolu İle Eşya Taşımacılığında Taşıyanın Gecikme Zararlarından Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması”, *Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Aralık 2017
- Ciğer, Selim, “Rotterdam Rules’ Scope Of Application In The Context Of Multimodal Transport”, *Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C.5, S.2, 2015.

- Clarke, Malcom, “A Conflict of Conventions: The UNCITRAL/CMI Draft Transport Instrument on your Doorstep”, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 9, Issue:1, 2003.
- Cumalıoğlu, Emre, *Kırkambar Sözleşmesi*, Turhan Kitabevi, Ankara 2011,
- Çağa, Tahir, “Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, *BATIDER*, C. IX, S.2, 1977.
- Çalapçıkay, Şener, “Uluslararası Deniz Taşımacılığı Sözleşmeleri ve Rotterdam Kuralları Kapsamında Taşıyanın Sorumluluğu”, *Gümrük Dünyası*, S. 2011/2, 2011.
- Çetingil, Ergon “Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”, *BATIDER*, C. XVI, S. 4, 1992.
- Çetingil, Ergon, “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu*, Ankara 1984.
- Demirçivi-Mineliler, Zeynep, “Deniz Yoluyla Tasımda Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk”, *Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C. 9, Özel Sayı, 2007.
- Deniz, İpek, “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”, *Eşya Taşıma Sempozyumu, Bildiriler-Tartışmalar*, (26-27 Ocak 1984), Ankara 1984.
- Emanet, Hakan, “Uluslararası Eşya Taşıma Konvansiyonlarının Temel Hükümlerinin Karşılaştırmalı Analizi”, *Beykent Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, 9/1 (2016).
- Erbaş Açıklık, Aslıhan, “Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması”, *Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, C:3, S.1, 2015.
- Faria, Jose Angelo Estella, “Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules”, *Texas International Law Journal*, Vol. 44, 2009.
- Fırıncioğulları, Feray, “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C.92, S.6, 2018.
- Fujita, Tomotaka, “The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications”, 44 (3) *Texas International Law Journal* (2009).

- Fujita, Tomotoka “Performing Parties and Himalaya Protection”, Colloquium on the Rotterdam Rules, s. 4. (“Performing Parties”) (Çevrimiçi) <http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Tomotaka%20Fujita%2022%20OKT29.pdf>, (30.04.2019);
- Gençtürk, Muharrem, “Yeni Türk Ticaret Kanununa Göre Taşıyıcının Sınırsız Sorumluluğunu Gerektiren Ağır Kusurları ve Türk Mahkemelerinin CMR’yi Uygulaması Bakımından Muhtemel Etkisi”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi* C. XVI, Y. 2012.
- Girvin, Stephen, “Exclusions and Limitation of Liability”, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 14, Issue: 6, 2008.
- Glass, David, “Meddling in the Multimodal Muddle? – A Network of Conflict in the UNCITRAL Draft Convention on the Carriage of Goods [Wholly or Partly] [by Sea]”, *LMCLQ*, 2006
- Glass, David and Rawindaran Nair, “Towards Flexible Carriage Document? Reducing the Need for Modally Distinct Documents in International Goods Transport”, *15 Journal of International Maritime Law*, (2009).
- Goddard, Kathleen, “The Application of the Rotterdam Rules”, *The Journal of International Maritime Law* 16, (2010).
- Göger, Erdoğan, “Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler”, *Batider*, C. IX, S. 3, 1980.
- Gürses, Özlem, “Lahey Kurallarına Göre Taşıyanın Sınırlı Sorumluluğuna İlişkin Bir Değerlendirme”, *İÜHFİM*, C.LXIII, S.1-2, 2005
- Haak, Krjin and Marian Hoeks, “The Arrangements of Intermodal Transport in the Field of Conflicting Conventions”, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 10, Issue: 5, 2004
- Hancock QC, Christopher, “Multimodal Transport and the New UN Convention on the Carriage of Goods”, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 14, Issue: 6, 2008.
- Honka, Hannu, “Main Obligations and Liabilities of the Carrier”, UNCITRAL’s Attempt Towards Global Unification of Transport Law: The CMI Draft Convention on the Carriage of Goods by Sea and Its Impact on Multimodal Transport, *Transportrecht*, 2004.

- İlgin-Çelik, Canan Özlem, “Deniz Yolu İle Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk”, *İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi*, Y.7, 2008/2, S.14, 2008,
- Karan, Hakan, “Yargıtayın Konşimentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaidelerini Uygulaması Gereği”, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVII: Bildiriler-Tartışmalar*, Ankara 2000.
- Kula Değirmenci, Nil, “Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, C. 73, S. 1, 2015.
- Kuyucu Meriç, Gülfer, “Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları ile Karşılaştırmalı olarak Rotterdam Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumlu Tutulduğu Safha”, *Deniz Hukuku ve Uygulama Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Deniz Hukuku Dergisi*, C. 1, S. 1, Legal Yayınevi, İstanbul,2018.
- Kender, Rayegan, “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler –Tartışmalar*, Ankara 1984
- Mandelbaum, Samuel Robert, “Creating Uniform Worldwide Liability Standards for Sea Carriage of Goods Under the Hague, COGSA, Visby and Hamburg Conventions”, *Transportation Law Journal*, Vol. 23, 1996.
- Mollmann, Andres, “From Bills of Lading to Transport Documents - The Role of Transport Documents under the Rotterdam Rules”, *17 The Journal of International Maritime Law* (2011),
- Nikaki, Theodora, “The Fundamental Duties of the Carrier”, *Journal of Maritime Law*, Vol. 14, Issue: 6, 2008.
- Nikaki, Theodora, “The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea. Multimodal at Last or Still at Sea?”, *Journal of Business Law* 647(2005),
- Nikaki, Theodora and Barış Soyer, “A New International Regime For Carriage of goods By Sea: Contemporary, Certain, Inclusive and Efficient, or Just Another One For The Shelves?”, *Berkeley Journal of International Law*, 303 (2012).
- Öğütcü, Burhan, “Kombine Taşımalar ve Kombine Taşıma Belgeleriyle İlgili Yeknesak Kurallar”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C.63, S. 4-5-6, 1989.
- Rosaeg, Eric, “Conflicts of Conventions in the Rotterdam Rules”, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 15, Issue: 3, 2009.

- Uluğ, İlknur, “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, *Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, cilt.6, S.1-2, 2003.
- Uysal, Cüneyt, “Uluslararası Multimodal Taşımalarda Yükle İlgililerin Pervasızca Davranış Kusuru”, *Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi*, S.2015-1, 2015.
- Ülgener, Fehmi, “Yangın Zararları Hakkında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 61, S. 1-2-3, 1987
- Saraç, Şüheda “Deniz Ticaret Hukukunda Yükleme Hazırlığı, Yükleme, Yükleme Limanı ve Yeri, Yüklemede Müddetler, Kırkambar Mukavelesinde Yüklemenin Hususiyetleri, Yükleme Masrafları”, *Ankara Barosu Dergisi*, C. 25, S. 4, 1968.
- Sturley, Michael, “Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of The Rotterdam Rules in The United States”, *44 Texas International Law Journal* 427 (2009).
- Sturley, Michael, “The History of COGSA and the Hague Rules”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 22 (1), 1991
- Sturley, Michael, “Transport Law for the Twenty-first Century: An Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules”, *Journal of International Maritime Law*, Vol. 14, Issue: 6, 2008.
- Süzel, Cüneyt ve Duygu Damar, “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi”, *BATIDER*, C.XXVI, S. 2, 2010.
- Taşkın, Melda, “Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu”, *İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Sayı 15(2), 2016
- Tekil, Fahiman, “Hamburg Kuralları ve Türk Deniz Taşıma Hukuku”, *Hukuk Araştırmaları*, C. 10, Sayı: 1-3, 1996.
- Thomas, Rhidian, “And Then There Were The Rotterdam Rules”, *Journal of International Maritime Law*, Vol: 14, Issue: 3, 2008.
- Türker, Doğuş Taylan, “Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Doğan Alacakları İçin Eşya Üzerindeki Hapis Hakkı İle Teslimden Sonraki Kanuni Rehin Hakkı”, *Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi*, C.XXXIV, S.2, 2018.
- Ünan, Samim, “Eşya Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar”, *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 2, S. 4, 1997.

van der Ziel, Gertjan “The UNCITRAL/CMI Draft for a New Convention Relating to the Contract of Carriage by Sea”, *TranspR*, 2002.

Von Ziegler, Alexander, “The Liability of the Contracting Carrier”, 44 *Texas Law Journal* 329 (2009),

Yeşilova Aras, Ecehan, “Rotterdam Kuralları’nın “Hacim Sözleşmelerine” İlişkin Hükmüyle (m. 80) Gelen Sözleşme Özgürlüğü: Yeni Bir Dönem Midir Yoksa Lahey Kuralları Öncesine Dönüş Müdür?”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, Prof. Dr. Füsün Sokullu-Akıncı’ya Armağan, C. LXXI, S. 1, 2013.

Yetiş Şamlı, Kübra. “Lahey, Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*”, Prof. Dr. Ersin Çamoğlu’na Armağan, C. LXXI, S. 2, İstanbul 2013

3.TEZLER

Achrati, Taha Rafik *Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya 2018.

Ateş, Deligönül Kor, *Uluslararası Çoklu Taşımalarda Taşıyıcının Hukuki Sorumluluğunun Uluslararası Konvansiyonlar Işığında Değerlendirilmesi ve Türk Hukuk Sistemindeki Yapıyla Karşılaştırılması*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2004.

Bulut,Belma *Identification of Parties Under The Rotterdam Rules*, Thesis for the Degree of Doctor of Philosophy,University of Southampton, 2015.

Çelik, Elif Çağla, Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu *Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya, 2014

Kuyucu, Gülfer, Taşıyanın Sorumluluğu, *Rotterdam Kuralları’nda Taşıyanın Sorumluluğu*, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniveristesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2010.

Örsel, Sercan, *Navlun Sözleşmesi Bakımından Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Tesliminden Kaynaklanan Sorumluluğu ve Sorumluluğun Sınırlandırılması*,

(Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir 2018

Pamuk, Nihal, *Rotterdam Kurallari ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul, 2011.

4. İNTERNET KAYNAKLARI

Elleçleme için bkz. http://www.tdk.gov.tr/index.php?option=com_bts&view=bts&kategori=veritbn&kelimesec=111222,

Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyonu metni için bkz. https://treaties.un.org/doc/Treaties/1980/05/19800524%2006-13%20PM/Ch_XI_E_1.pdf

Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi metni için bkz. https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc077/kanuntbmmc077/kanuntbmmc07703939.pdf,

Hamburg Kuralları için bkz. http://www.uncitral.org/pdf/english/texts/transport/hamburg/hamburg_rules_e.pdf

Hamburg Kurallarına taraf ülkelerin listesi için bkz. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-3&chapter=11&lang=en,

Hamburg Kuralları'nın 1 Kasım 1992 tarihinde yürürlüğe girmesine ilişkin bkz. (Çevrimiçi) https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-D-3&chapter=11&lang=en.

Lahey/Visby Kuralları'nın Değiştirilmesine İlişkin 1979 SDR Protokolü metni için bkz. <http://www.admiraltylawguide.com/conven/sdrprotocol1979.html>,

Lahey/Visby Kuralları metni için bkz. <https://www.first.dk/media/6204/Hague.pdf>,

Mavna için bkz. <http://www.taussmarine.com/index.php/m/>,

Rotterdam Kuralları metni için bkz. [http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20\(Turkce\).pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20(Turkce).pdf)

Tomotoka Fujita, "Performing Parties and Himalaya Protection", Colloquium on the Rotterdam Rules, s. 4. ("Performing Parties") (Çevrimiçi)

[http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20](http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Tomotaka%20Fujita%2022%20OKT29.pdf)

[Tomotaka%20Fujita%2022%20OKT29.pdf](http://www.rotterdamrules2009.com/cms/uploads/Def.%20tekst%20Tomotaka%20Fujita%2022%20OKT29.pdf),

1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi için bkz. <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8937.pdf>

1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin Tadiline Dair Protokol için bkz. <https://treaties.un.org/doc/publication/unts/volume%201412/volume-1412-i-23643-english.pdf>.

1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu için bkz. https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-E1&chapter=11&clang=en



ÖZGEÇMİŞ

Muhammet GÜNER, 15.07.1984 tarihinde Trabzon'da doğdu. Samsun Anadolu Lisesi'ni bitirdikten sonra Karadeniz Teknik Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi'nden 2007 yılında mezun oldu. Ticaret Bakanlığı'nda Şef olarak görev yapan Güner iyi derecede İngilizce bilmektedir. Evli ve 1 çocuk babasıdır. Temel ilgi alanları, Kamu Hukuku, Deniz Yolu taşımacılığı gibi konuları kapsamaktadır.

İletişim Bilgileri

E mail: M.Guner2@ticaret.gov.tr



