T.C.
Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü
Özel Hukuk Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

DENİZ YOLU İLE EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

Hakan ŞEKER
17906003

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Yılmaz YÖRDEM

Diyarbakır 2019

T.C.

Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü

Özel Hukuk Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

DENİZ YOLU İLE EŞYA TAŞIMALARINDA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

Hakan ŞEKER
17906003

Danışman
Dr. Öğr. Üyesi Yılmaz YÖRDEM

Diyarbakır 2019

TAAHHÜTNAME

SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜNE

Dicle Üniversitesi Lisansüstü Eğitim-Öğretim ve Sınav Yönetmeliğine göre hazırlamış olduğum "Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu" adlı tezin tamamen kendi çalışmam olduğunu ve her alıntıya kaynak gösterdiğimi ve tez yazım kılavuzuna uygun olarak hazırladığımı taahhüt eder, tezimin kağıt ve elektronik kopyalarının Dicle Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü arşivlerinde saklanmasına izin verdiğimi onaylarım. Lisansüstü Eğitim-Öğretim yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca gereğinin yapılmasını arz ederim.

24/09/2019

Hakan ŞEKER

T.C

DİCLE UNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ MÜDÜRLÜĞÜ

DİYARBAKIR

Hakan ŞEKER tarafından yapılan "Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Sorumluluğu" konulu bu çalışma, jürimiz tarafından Özel Hukuk Anabilim Dalı'nda YÜKSEK LİSANS tezi olarak kabul edilmiştir

Jüri Üyesinin
Ünvanı Adı Soyadı

Başkan: Dr. Öğr. Üyesi Yılmaz YÖRDEM
Üye: Dr. Öğr. Üyesi Necat AZARKAN
Üye: Dr. Öğr. Üyesi Sadullah ÖZEL

Tez Savunma Sınavı Tarihi: 24/09/2019

Yukarıdaki bilgilerin doğruluğunu onaylarım.

.../...../2019

Prof. Dr. Nazım HASIRCI
ENSTİTÜ MÜDÜRÜ
(MÜHÜR)

ÖNSÖZ

Bu çalışmanın hazırlanması sırasında bana daima yol gösteren hocam ve tez danışmanım Öğretim Görevlisi Sayın Dr. Öğr. Üyesi Yılmaz YÖRDEM ile benden yardımlarını esirgemeyen hocalarım Sayın Doç. Dr. Nihat TAŞDELEN ve Sayın Doç. Dr. Ali AYLİ'ye şükran borçluyum.

Tez çalışmama yoğunlaşabilmem için bana destek veren değerli eşim Cemile ŞEKER ve oğlum Kaan ŞEKER'e gösterdikleri büyük anlayış ve verdikleri sınırsız destek için minnet duyduğumu ifade etmek isterim.

Hakan ŞEKER

Diyarbakır 2019

ÖZET

Küreselleşme ile beraber artan dünya ticareti, hızlı, güvenilir ve çok daha ucuz olmasından dolayı deniz taşımacılığına ilgiyi arttırmıştır. Deniz taşımacılığı büyük yatırımlar ve risklerde içeren taşımacılık yoludur. Deniz yolu ile eşya taşımalarının en önemli konularından biri taşıyanın, yükle ilgililere karşı olan sorumluluğu olmaktadır.

Taşıyan ile taşıtan arasında sorumluluk açısından menfaat dengesini sağlamak için uluslararası düzenlemelere gidilmiştir. Uluslararası hukuk alanında ilk başarılı düzenleme 1924 tarihli "La Haye" (Brüksel) konvansiyonudur. 1968 tarihli "La Haye/Visby" kuralları ise "La Haye" kurallarını tadil etmiştir. Gelişen modern ihtiyaçlara cevap verebilmesi için 1978 tarihli "Hamburg Kuralları" düzenlenmiştir. Ancak ABD dâhil olmak üzere gelişmiş devletlerden hiçbiri bu konvansiyona taraf olmamıştır. Bunun üzerine daha önceki konvansiyonların yerine geçmek amacıyla 2009 tarihinde "Rotterdam Kuralları" imzalanmıştır.

Tez çalışmamızda öncelikle, deniz yolu ile eşya taşımalarında taşıyanın sorumluluğun kaynağını oluşturan navlun sözleşmelerinin niteliği incelenecektir. Daha sonra Türk Ticaret Kanununda düzenlenen taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğun sınırlandırılması ve sorumsuzluk hallerine ilişkin hükümler; doktrindeki görüşler, mahkeme kararları ve uluslararası konvansiyonlardaki gelişmeler ışığında detaylıca analiz edilecektir. Son olarak da uluslararası konvansiyonlarda düzenlene hükümler karşılaştırmalı analiz yapmak suretiyle taşıyanın sorumlulukları ortaya koymaya çalışacağız.

Anahtar Sözcükler

Deniz Taşımacılığı, Navlun Sözleşmesi, Taşıyanın Sorumluluğu, Sorumluluğun Sınırlandırılması, Uluslararası Konvansiyonlar**.**

ABSTRACT

Globalization with increasing world trade has increased interest in maritime transport because it is fast, reliable and much cheaper. Maritime transport is a way of transport involving large investments and risks. One of the most important issues of transporting goods by sea is the responsibility of the carrier for the cargo concerned.

International regulations have been made to ensure the balance of interests in terms of responsibility between the carrier and the shipper. The first successful arrangement in the field of international law is the 1924 dated “La Haye Convention” (Brussels). “The La Haye / Visby Rules” of 1968 modified “La Haye's Rules”. “The 1978 Hamburg Rules” were arranged in order to meet the modern needs. However, none of the developed states, including the United States, have become parties to this convention. “Rotterdam Rules” were signed in 2009 to replace previous conventions.

In this thesis study, the nature of the freight contracts which constitute the source of the responsibility of the carrier will be examined. Then, the provisions of the responsibility of the carrier carried out in the Turkish Commercial Code, the limitation of liability and irresponsibility; the views in the doctrine will be analyzed in detail in the light of court decisions and developments in international conventions. Finally, we will try to put forward the responsibilities of the carrier by conducting comparative analysis of the provisions regulated in international conventions.

Keywords

Maritime Transport, Freight Contract, Liability of the Transporter, Limitation of Liability, International Conventions.

İÇİNDEKİLER

Sayfa No.

ÖNSÖZ ..... **I**
ÖZET ..... **II**
ABSTRACT ..... **III**
İÇİNDEKİLER ..... **IV**
KISALTMALAR ..... **IX**
GİRİŞ **1**

BİRİNCİ BÖLÜM

NAVLUN SÖZLEŞMELERİ

1.1. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TANIMI **4**
1.2. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI **6**
1.2.1. Taşıma Taahhüdü 6
1.2.2. Eşya Taşınması 7
1.2.3. Taşımanın Deniz Yolu ile Yapılması 8
1.2.4. Taşıma Taahhüdünün Gemi ile Gerçekleştirilmesi 9
1.2.5. Taşıyanın Eşyaya Zilyet Olması 11
1.2.6. Navlun 11
1.3. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ **12**
1.4. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI VE İLGİLİ KİŞİLER **13**
1.4.1. Navlun Sözleşmesinin Tarafları 14
1.4.1.1. Taşıyan (Carrier) 14
1.4.1.2. Taşıtan (Shipper) 15
1.4.2. Navlun Sözleşmesinin İlgili Kişileri 15
1.4.2.1. Yükleten 16

1.4.2.1. Gönderilen....16
1.5. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN ÇEŞİTLERİ....17
1.5.1. Kırkambar Sözleşmesi....18
1.5.2. Çarter Sözleşmesi....19
1.5.2.1. Tam Çarter Sözleşmesi....20
1.5.2.2. Kısmi Çarter Sözleşmesi....20
1.5.2.3. Sefer/Yolculuk Çarteri (Voyage Charter) Sözleşmesi....21
1.5.2.3.1. Mürekkep Yolculuk Sözleşmesi....22
1.5.2.3.2. Miktar Sözleşmesi....22
1.5.2.4. Zaman Çarteri (Time Charter)....23
1.5.2.4.1. Önemli Klozlar....25

İKİNCİ BÖLÜM

TÜRK TİCARET KANUNU KAPSAMINDA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

2.1. GENEL OLARAK....27
2.2. TAŞIYANIN SORUMLU OLDUĞU HALLER....29
2.2.1. Taşıyanın, Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü....30
2.2.2. Yükün Zayi Olması veya Hasara Uğraması Sebebi ile Sorumluluk....33
2.2.3. Taşıyanın Eşyayı Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu....35
2.2.4. Yükün Belirlenmiş Gemiden Başka Bir gemiye Yüklenmesi Nedeniyle Sorumluluk....37
2.2.5. Yükün Güvertede Taşınmasından Doğan Sorumluluk....38
2.2.6. Rotadan Haksız Sapmadan Doğan Sorumluluk....39
2.3. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUN SINIRI....40
2.3.1. Eşyanın Zıya ve Hasarında Sorumluluğun Sınırı....40
2.3.2. Eşyanın Geç Teslim Edilmesi Halinde Sorumluluk Sınırı....44
2.3.3. Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybedilmesi....45

2.4. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUN EMREDİCİ NİTELİĞİ VE İSTİSNALARI 46
2.4.1. Taşıyanın Sorumluluğunun Emredici Nitelikte Olduğu Hükümler 47
2.4.2. Emredici Hükümlerin İstisnaları 48
2.4.2.1. Canlı Hayvan Taşımaları 48
2.4.2.2. Güverte Yükü 49
2.4.2.3. Mutat Ticari Taşıma İşlerinden Olmayan Taşımalar 49
2.4.2.4. Taşımanın Yüklemeden Önce ve Boşaltmadan Sonraki Aşamaları 50
2.4.2.5. Müşterek Avaryaya İlişkin Anlaşmalar 50
2.5. TAŞIYANIN MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ 51
2.5.1. Teknik Kusur ve Yangın 52
2.5.1.1. Geminin Sevki ve Başkaca Teknik Yönetimi 52
2.5.1.2. Yangın 55
2.5.2. Denizde Kurtarma 57
2.5.3. Rotadan Haklı Sapma 58
2.5.4. Eşyanın Cins veya Değerinin Kasıtlı Olarak Yanlış Bildirilmesi 59
2.6. TAŞIYANIN MUHTEMEL SORUMSUZLUK HALLERİ 61
2.6.1. Denizin veya Geminin İşletilmesine Elverişli Diğer Suların Tehlike ve Kazaları 62
2.6.2. Harp Olayları, Karışıklık ve Ayaklanmalar, Kamu Düşmanlarının Hareketleri, Yetkili Makamların Emirleri veya Karantina Sınırlamaları 63
2.6.3. Mahkemelerin El Koyma Kararları 64
2.6.4. Grev, Lokavt ve Diğer Çalışma Engelleri 64
2.6.5. Yükleten, Taşıtan ve Eşyanın Maliki ile Bunların Temsilcilerinin ve Adamlarının Fiil veya İhmalleri 64
2.6.6. Hacim veya Tartı İtibarıyla Kendiliğinden Eksilme (Fire) veya Eşyanın Gizli Ayıpları ya da Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği 65
2.6.7. Ambalajın Yetersizliği 66
2.6.8. İşaretlerin Yetersizliği 66

2.7. TAŞIMA İCRASININ FİİLİ TAŞIYANA BIRAKILMASI DURUMUNDA TAŞIYANIN VE FİİLİ TAŞIYANIN SORUMLULUĞU.....67
2.7.1. Taşıyanın Sorumluluğu.....68
2.7.2. Fiili Taşıyanın Sorumluluğu.....68
2.8. TAZMİNAT TALEBİNİN İLERİ SÜRÜLEBİLECEĞİ SÜRE.....69
2.9. TAŞIYANIN AKİT DIŞI SORUMLULUĞU.....71
ÜÇÜNCÜ BÖLÜM
ULUSLARARASI KONVASİYONLARA GÖRE TAŞIYANIN SORUMLULUĞU
3.1. ULUSLARARASI KONVANSİYONLARIN ORTAYA ÇIKIŞI.....72
3.2. LA HAYE - LA HAYE/VİSBY KURALLARINDA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU.....76
3.2.1. Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Tutma Yükümlülüğü ve Sorumluluğu.....76
3.2.2. Taşıyanın Yüke Özen Gösterme Yükümlülüğü ve Sorumluluğu.....77
3.2.3. Taşıyanın Yükün Zayi Olması veya Hasara Uğramasından Doğan Zararlardan Sorumluluğu.....78
3.2.4. Taşıyanın Sorumluluğuna ilişkin Diğer Hükümler.....80
3.2.5. Taşıyanın Sorumluluğun Sınırlandırılması.....80
3.2.6. Taşıyanın Sorumluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı.....81
3.3. 1978 HAMBURG KURALLARINDA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU 81
3.3.1. Taşıyanın Yükün Zayi Olması, Hasara Uğraması veya Geç Tesliminden Sorumluluğu.....82
3.3.2. Sorumluluğun Özel Olarak Düzenlendiği Haller.....83
3.3.2.1. Yangın.....84
3.3.2.2. Canlı Hayvan.....84
3.3.2.3. Güverte Yükü.....85
3.3.2.4. Can ve Mal Kurtarma.....85

3.3.3. Sorumluluğun Sınırlandırılması 86
3.3.4. Sorumluluk Sınırlandırılma Hakkının Kaybı 86
3.4. ROTTERDAM KURALLARINDA TAŞIYANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE SORUMLULUĞU 87
3.4.1. Taşıyanın Yükümlülükleri 87
3.4.1.1. Taşıyanın Taşıma ve Yükü Teslim Etme Yükümlülüğü 87
3.4.1.2. Taşıyanın Yüke Özen ve Dikkat Gösterme Yükümlülüğü 88
3.4.1.3. Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü 88
3.4.1.4. Taşıyanın Tehlike Arz edebilecek Yükler Bakımından Ortaya Çıkan Yükümlülüğü 89
3.4.1.5. Taşıyanın Müşterek Avarya Bakımından Yükümlülüğü 89
3.4.2. Taşıyanın Sorumlulukları 90
3.4.2.1. Yükün Zıya, Hasar ya da Gecikmeye Uğraması Halinde Taşıyanın Sorumluluğu 90
3.4.2.2. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması 91
3.4.2.3. Taşıyanın Sorumsuzluğunun İstisnaları 92
3.4.2.4. Özel Olarak Düzenlenen Sorumluluk Halleri 93
3.4.2.5. Rotadan Sapma 94
3.4.2.6. Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması 94
3.4.2.7. Sorumluluğun Sınırlandırma Hakkının Kaybı 95
SONUÇ 97
KAYNAKÇA 102

KISALTMALAR

Bkz.	Bakınız
C.	Cilt
COGSA	Carriage of Goods by Sea Act
CMI	Comite Maritime International
ETTK	6762 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
HK	Hamburg Kuralları
HD	Hukuk Dairesi
ISCM	International Safety Management Code
IMO	International Maritime Organization
LK	La Haye Kuralları
L/V K	La Haye/Visby Kuralları
m.	Madde
ÖÇH	Özel Çekme Hakkı
RK	Rotterdam Kuralları
S.	Sayı
s.	Sayfa
SDR	Special Drawing Right
ss.	Sayfa Sayıları
TBK	6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu
TTK	6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu
USCOGSA	United States Carriage of Goods by Sea Act

GİRİŞ

Küreselleşme ile beraber dünya ticareti hızlı bir şekilde artmaya başlamıştır. Ülkelerin birbirinden ihtiyaç duyduğu hammadde, mamul ürünü ve enerji, dünyanın herhangi bir bölgesinden ithalat yolu ile temin edilmesi olağan bir ticari faaliyet haline gelmiştir. Hızlı, güvenilir ve çok daha ucuz olmasından dolayı deniz taşımacılığı uluslararası ticaretin en çok tercih edilen ulaşım şeklidir.

Deniz taşımacılığı ucuz ve güvenilir olduğu kadar büyük yatırımlar ve risklerde içermektedir. Uzak mesafeli deniz ticaretinin ve dolayısıyla gemilerin teknik donanımlarının gelişmesiyle birlikte taşınan yük miktarı, yükün değeri ve bunlara orantılı olarak yüke gelen zarar miktarı artarken, taşıyanların da oluşan zarar sebebiyle sorumluluğu da artmıştı. Deniz yolu ile eşya taşımalarında taşıyanın nelerden sorumlu tutulacağı gerek ulusal mevzuatlarda gerekse de uluslararası sözleşmelerde güncel ihtiyaçlar göz önüne alınarak sürekli değişerek düzenlenmiştir.

Taşıyan ile taşıtan arasında sorumluluk açısından menfaat dengesini sağlamak için uluslararası düzenlemelerin ilk örneği; 1924 tarihli La Haye Kuralları (Brüksel) olarak anılan *"Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel Konvansiyonu*"dur. Ancak gemilerin donanımlarının gelişmesi ve ticaret hacminin hızlı büyümesi nedenlerle, "1924 tarihli La Haye Kuralları" deniz yoluyla eşya taşımacılığı konusundaki ihtiyaçları karşılayamaz hale gelmiştir. Yapılan çalışmalar neticesinde 1968 tarihli *"Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Konvansiyonun Tadiline Dair Protokol/Visby Kuralları"* olarak kabul edilmiştir. La Haye/Visby Kurallarına beklenen katılımın sağlanamaması sebebiyle 1978 tarihli *"Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma*

Sözleşmesi" kabul edildi. Ancak Hamburg Kuralları olarak da anılan konvansiyon 1992'de yürürlüğe girmesine rağmen ABD dâhil olmak üzere gelişmiş devletlerden hiçbiri bu konvansiyona taraf olmamıştır. Bu nedenle daha önceki konvansiyonların yerine geçmek amacıyla 2009 tarihinde Rotterdam Kuralları olarak anılan *"Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşınması Hakkında Birleşmiş Milletler Konvansiyonu"* imzalanmıştır ancak henüz yürürlüğe girmemiştir.

Taşıyan ile taşıtan arasında bir eşyanın bir limandan diğerine deniz yoluyla nakliyesi üzerine yapılan anlaşmaya navlun sözleşmesi denir. Navlun sözleşmesi; ivazlı, tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerdendir. Taşıyanın temel görevi, yükü taşımak üzere aldığı şekilde varma yerine taşımak ve gönderilene teslim etmektir. Taşıyanın sözleşmeden kaynaklanan yükümlülüklerinin ihlali halinde sorumluluğu söz konusu olacaktır. Kusurun oluşmaması için taşıyanın tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özen ve dikkat yükümlülüğünü yerine getirmesi gerekir. Taşıyanın yükün zayi olması, hasara uğraması veya geç teslimi halinde meydana gelen zararlardan doğan sorumluluğu bir özen yükümü ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur. Taşıyanın eşyaya özen yükümlülüğünün ihlali halinde, taşıyanın kusurlu olduğu karine olarak kabul edilmektedir. Bu durumda taşıyan eşyanın ziya ve hasara uğramasına sebep olan olgunun meydana gelmesinde kendisinin ve adamlarının kusurunun bulunmadığını ispat edebildiği takdirde sorumluluktan kurtulur. Taşıyanın sorumluluğu mutlak değildir. Bu doğrultuda taşıyanın yükünü hafifletmek amacıyla gerek ulusal mevzuatlar gerekse de uluslararası konvansiyonlar bir takım kanuni mutlak ve muhtemel sorumsuzluk hallerini kabul ettiğini görmekteyiz. Ayrıca taşıyan yükün zayi olması, hasara uğraması ve geç teslimi halinde meydana gelen zararlardan sorumluluğunu sınırlandırma hakkına da sahiptir.

Tez çalışmamızın Birinci Bölümünde; deniz yolu ile eşya taşımaları düzenleyen navlun sözleşmelerin tanımı, hukuksal niteliği, tarafları, diğer sözleşmelerden farkları, navlun sözleşmelerin türleri Türk Ticaret Kanununun Sistematiği göz önüne alınarak doktrindeki tartışmalar değerlendirerek incelenmiştir.

Tezin İkinci Bölümünde Türk Ticaret Kanununun öngördüğü sistematik içerisinde kalınmak şartıyla ve uluslararası konvansiyon hükümlerindeki ilkeler çerçevesinde taşıyanın sorumlulukları, sorumluluğun sınırlandırılması, mutlak ve muhtemel sorumsuzluk şartları doktrin ve yüksek mahkeme içtihatları ışığında incelenmiştir.

Tezin Üçüncü bölümde Uluslararası Konvansiyonların ortaya çıkış nedenleri, taşıyanın sorumluluklarına yaklaşımları, getirmiş oldukları düzenlemeler ve yenilikler karşılaştırmalı analiz yapılarak incelenecektir.

Çalışma boyunca olabildiğince Türk Ticaret Kanunundaki sistematik çerçevesinde kalınarak taşıyanın sorumluluk hükümleri tüm yönleriyle doktrin, mahkeme kararları, karşılaştırmalı analiz yapılmak suretiyle detaylıca açıklanacaktır.

BİRİNCİ BÖLÜM
NAVLUN SÖZLEŞMELERİ

1.1. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TANIMI

Navlun sözleşmesine ilişkin gerek ulusal hukuk sistemlerinde gerekse de doktrinde farklı tanımlarına rastlamak mümkündür.

Taşıyan ile taşıtan arasında deniz yolu ile bir eşyanın bir limandan diğerine taşınması üzerine yapılan anlaşmaya navlun sözleşmesi denir[1]. Navlun sözleşmesi birçok yazar tarafından; *"Navlun sözleşmesi ile taşıyan bir eşyayı (yükü) deniz yolu ile bir yerden başka bir yere taşımayı, taşıtan da bunun karşılığında ücret (navlun) ödemeyi taahhüt eder,"* şeklinde tanımlanmaktadır[2]. Diğer yandan navlun sözleşmesi; taşıyan tarafından taşıtana tamamen veya kısmen gemiyi tahsis ederek veya etmeksizin navlun karşılığında eşyanın taşınmasının taahhüt edildiği sözleşme olarak da tanımlanmaktadır[3]. Görüleceği üzere navlun sözleşmesi, bir yandan geminin bir başkasına tahsis

[1] Gizem Yavaşbay, ''Taşıyanın Yanlış Konişmento Düzenlemesinden Sorumluluğu'', **İstanbul Ticaret Üniversitesi, Yüksek Lisan Tezi**, 2016, s. 21.

[2] Tahir Çağa, Rayegân Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II - Navlun Sözleşmesi**, İstanbul, 2009, s.1. Rayegân Kender, Ergon Çetingil, Emine Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku -Temel Bilgiler Cilt I**, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Güncellenmiş Ondördüncü Baskı, İstanbul, Nisan 2014, s. 155. Bülent Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, Gözden geçirilmiş ve Genişletilmiş 4. Bası, İstanbul, 2017, s. 317.

[3] Sami Akıncı, **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, İstanbul, 1968, s. 1.

edilebilmesini, diğer yandan da eşyanın deniz yoluyla taşınmasını içeren geniş bir kavram olarak karşımıza çıkmaktadır[4].

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK) navlun Sözleşmelerini; *"Deniz Ticareti* başlıklı Beşinci Kitapta", *"Deniz Ticareti Sözleşmeleri* başlıklı Dördüncü Kısımda", *"Navlun Sözleşmeleri* başlığını taşıyan üçüncü bölümünde" (m. 1138 – 1246) düzenlemiştir. TTK açısından Navlun Sözleşmesi m. 1138 de verilen tarife göre; *"deniz yoluyla eşya taşımalarında taşıyan ve taşıtan arasında kurulan akdi bir ilişki olarak ifade edilmiştir"*. TTK zaman çarteri sözleşmesini navlun sözleşmesinin çeşitlerinden biri olarak kabul etmemekte, tıpkı gemi kira sözleşmeleri gibi bağımsız bir sözleşme türü olarak düzenlenmektedir[5].

İngiliz Hukukunda navlun sözleşmesi (contract of affreightment) deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmeleri ile farklı deniz ticareti hukuku sözleşmelerini ifade etmek için kullanılmaktadır[6]. Navlun sözleşmesinin kapsamına navlun sözleşmeleri ile gemi kira sözleşmeleri de dâhil edilmektedir.

Amerikan Hukuku'na göre navlun sözleşmesi, taraflar arasında gemi ile eşya taşınmasına ilişkin anlaşma olarak tanımlanmaktadır[7]. Gemi kira sözleşmeleri, navlun sözleşmesi kapsamında değerlendirilmemektedir[8].

Uluslararası konvansiyonların hükümlerine bakacak olursak; La Haye/Visby Kuralları[9] m. 1/b'de navlun sözleşmesi yerine taşıma sözleşmesi kavramına yer verilmektedir. Buna göre; taşıma sözleşmesi (contract of carriage) deniz yoluyla

---

[4] Zeynep Özgenç, ''Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi'', **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilgiler Enstitüsü, Doktora Tezi**, İstanbul, 2014, s. 6.

[5] Detaylı bilgi için bakınız: 1.5.2.4. Zaman Çarteri Sözleşmesi.

[6] Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 9. Ayrıca bakabilirsiniz; Thomas Edward Scrutton, Stewart Boyd**, Charterparties and Bills of Lading**, London, 2008, s. 1.

[7] Thomas J. Schoenbaum**, Admiralty And Maritime Law**, Fourth Edition, Handbook Series, Washington, 2004, s. 529.

[8] Schoenbaum, **Admiralty And Maritime Law**, s. 679.

[9] *"Konişmentolara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki 1924 tarihli Milletlerarası Andlaşma"*, diğer adıyla La Haye Kuralları olarak bilinir ve bu kurallar 1968 tarihinde Brüksel'de toplanan bir diplomatik konferansta gözden geçirilerek La Haye/Visby Kuralları ismini almıştır.

taşımaya ilişkin olması şartıyla sadece bir konişmento[10] veya benzeri emtia senedine bağlı olarak yapılan sözleşmelerdir ve taşıma sözleşmesi ile navlun sözleşmesi eş anlamlı kullanılmaktadır[11].

1978 tarihli Hamburg Kuralları m. 1/6 uyarınca, deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmesi; taşıyanın navlun karşılığında eşyayı bir limandan diğerine taşıma borcunu üstlendiği sözleşme olarak tarif edilmiştir. Ayrıca deniz taşımasına ilişkin olduğu ölçüde deniz taşıması ile ilgili herhangi bir sözleşme de navlun sözleşmesi sayılır[12].

2009 tarihli Rotterdam Kuralları m. 1/1'de taşıma sözleşmesinin tarifi şu şekilde yapılmıştır; taşıyanın eşyayı bir yerden başka bir yere navlun karşılığında taşıma taahhüdü altına girdiği sözleşmelerdir[13].

1.2. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN UNSURLARI

1.2.1. Taşıma Taahhüdü

6102 Sayılı TTK m. 1138'den taşıyanın taşıtana karşı bir taahhütte bulunmasının navlun sözleşmesinin asli unsuru olduğu anlaşılmaktadır. Yani taşıma taahhüdü içermeyen sözleşmeler navlun sözleşmesi olarak değerlendirilemezler.[14]

Taşıma fiilinin bir yerden başlaması (yükleme limanı) ve belirli bir yerde (boşaltma/varma limanı) bitmesi gerekmektedir.[15] Taşıma yükleme limanında başlar,

---

[10] Konişmento; taşıyan tarafından tek taraflı olarak navlun sözleşmesi kurulduktan sonra düzenlenen, ve eşyanın taşınması ve gönderilene teslimi taahhüdünü içeren, eşyanın gemiye yükletildiğini veya teslim alındığını belirten ve eşyayı temsil eden kıymetli evrak türünde bir senettir (Nil Merve Çelikbaş, ''Navlun Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki'', **Türkiye Adalet Akademisi Dergisi**, Cilt:1, Yıl:3, Sayı:8, 2012, ss.187-219, s. 187).

[11] Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 12.

[12] Tahir Çağa, ''United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea'', 1978, 10 **Banka Huk. Dergisi** 323, 1979, s. 330.

[13] Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 13.

[14] Sami Okay, **Deniz Ticaret Hukuku II/1, Navlun Mukaveleleri**, 1968, s. 2.

[15] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku**, 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Hükümlerine Göre Hazırlanmış 2. Bası, İstanbul, 2012, s. 501.

eşyanın boşaltıldığı limanda sona erer.[16] Ancak sözleşmede boşaltma limanının gösterilmesi zorunlu değildir[17]. Yükün nereye teslim edileceği sefer sırasında veya belirli bir günde veya belirli bir zaman sonra taşıyana veya kaptana bildirileceği kararlaştırılabilir. Ayrıca belirtilen yerlerin liman olmasına da gerek yoktur. Örneğin; gemiden gemiye yapılacak taşımalarda boşaltma ya da varma limanından bahsedilememesine rağmen, somut olayın[18] özelliklerine göre navlun sözleşmesinin varlığından söz edilebilmektedir[19].

1.2.2. Eşya Taşınması

Taşıma taahhüdünün konusu maddi varlığı[20] olan bir eşya[21] (yük[22]) olmalıdır[23]. Hukuk dünyasında eşyanın karşılığı; şahısların üzerinde hâkimiyet kurabildikleri, belirli sınırlara sahip maddi varlığı olan ve şahsi olmayan şeyler olarak tanımlanmaktadır.[24] Bu tanıma göre; canlı insan (yolcu) ve beraberindeki eşyanın (bagaj) taşınması navlun sözleşmesinin kapsamında olmayıp bu husus *"Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi"* başlığı altında (TTK m. 1247 - 1271) düzenlenmiştir. Ancak cenazenin taşınması ise

---

[16] Berfu Beysülün, **Navlun Sözleşmelerinde Taşıyanın Sorumluluğu**, 2015, s. 3.

[17] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 319.

[18] Burada önemli olan, eşyanın deniz yoluyla taşıma amacıyla taşıyana teslimidir. Sözer'e göre; örneğin bir liman veya mendirek inşaatı için taş getirilerek denize dökülmesi sözleşmesi de bir navlun sözleşmesi olarak değerlendirilecektir.

[19] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 319.

[20] Doktrinde varlıklar için; ***Şey, Mal*** ve ***Eşya*** kavramlarının tanımlarına yer verilmektedir. ***Şey***, insanın dışında kalan her türlü canlı veya cansız varlık için kullanılmaktadır. ***Mal,*** haklara konu olabilen varlıklardır. Mallar; maddi mallar ve gayri maddi mallar olarak iki ana gruba ayrılırken, maddi malları tanımlamak için ***Eşya*** terimi kullanılmaktadır.

[21] TTK m. 850/1 açısından eşyanın her türlü yükü kapsayacağı ifadesi ile eşya üst kavram olarak ele alınmıştır.

[22] Yük kavramı; taşınanı taşıma esnasında veya taşınması sırasında verilen bir isimdir. Her ne kadar kanun koyucu eşyayı üst başlık olarak belirlese de taşıma işlerinde yük kavramı kullanıldığından bu iki kavram gerek TTK açısından gerek doktrin açısından birbirlerinin yerine kullanıldığı görülmektedir.
Bu iki kavram arasındaki farkı belirtecek olursak; yük kavramında yükün mülkiyetinin kime ait olduğu önemli değildir. Dolayısıyla yüke malik olanlar taşıma sırasında yükü rehin edebilir veya yükün mülkiyetini devredebilir (Sefa Murat, Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, Ekim 2017, s. 6-7). Biz bu çalışmamızda TTK sistemi açısından taşınanı ifade etmek için eşya kelimesini kullanmaya gayret edeceğiz.

[23] Canlı hayvanlarda yük olarak nitelendirilirler. Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 320.

[24] A. Lale Sirmen, **Eşya Hukuku**, Ankara, 2013, s. 5.

navlun sözleşmesine konu olur[25]. Hamburg Kurallarına göre; canlı hayvanlarda eşya olarak değerlendirilir ve ayrıca palet, konteyner ya da benzeri bir taşıma araçları veya ambalaj da gönderen tarafından sağlanması koşuluyla eşya kapsamındadır (Hamburg Kuralları m. 1/5).

Taşıyanın navlun sözleşmesinde taşıtana karşı üstlendiği asli borç eşyanın taşınması olduğu için denizde bilimsel bir araştırma yapılması için ya da deniz altına kablo döşenmesini içeren sözleşmeler navlun sözleşmesi olarak değerlendirilemezler[26].

Taşınacak eşyanın maddi bir değerinin olması şart değildir. Sözleşmenin yapılması sırasında mevcut bulunmayan fakat ileride ortaya çıkabilecek (tarım ürünleri/maden cevherleri) eşyalara ilişkin olarak da navlun sözleşmesi yapılabilir[27].

1.2.3. Taşımanın Deniz Yolu ile Yapılması

TTK m. 1138'de eşyanın taşınması deniz yolu ile yapılması gerektiği ifade edilmiş olduğundan navlun sözleşmesinin varlığı için taşıyanın deniz yoluyla eşyanın taşınmasını taahhüt etmesi gerekmektedir. Bu kapsamda iç su olarak kabul edilen nehir ve göllerde[28], karayolu ile veya havayolu ile yapılan yük taşımalarındaki taahhüt sözleşmeleri navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemezler[29].

Karma taşımalar (multimodel transport)[30], taşıma işinin birden farklı taşıma türüyle (kara/deniz/hava) yerine getirildiği taşımalardır. Navlun sözleşmeleri açısından karma taşıma doktrinde tartışmalıdır. Bazı yazarlar açısından; eşya taşıma işinin tamamı

---

[25] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 320.
[26] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 318.
[27] Çelikbaş, **Navlun Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki**, s. 190.
[28] Türk hukukunda iç su taşımalarına uygulanacak özel taşıma hukuku kuralları yoktur. TTK m. 931 ve 932'de "deniz" yerine "su" ifadesine yer verilmiştir. Kanunun gerekçe kısmında bu değişikliğin amacının, yeni gelişmeler doğrultusunda iç sularda yapılan taşımalarda ortaya çıkan ihtiyaçlara, kara taşımacılığı yerine deniz taşımacılığına ilişkin kuralları uygulama gereği olduğu ifade edilmektedir. Bu durumda iç sularda yapılan taşımalarda da navlun sözleşmesine ilişkin hükümlerin kıyasen uygulanacağı sonucuna varılmaktadır (Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 18).
[29] Fahiman Tekil, **Navlun Mukaveleleri**, İstanbul, 1973, s. 26.
[30] Vural Seven, **Taşıma Hukuku**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi yayını; No. 2156, Eskişehir 2010, s. 16.

deniz yolu ile yapılmalıdır. Dolayısıyla karma taşımalar navlun sözleşmesi olarak nitelendirilemezler[31]. Öte yanda diğer yazarlar ise hem iç suyolu ile hem de deniz yolu ile yapılan taşımalar ve hatta liman içi taşımaları navlun sözleşmesi olarak değerlendirmektedir[32].

1.2.4. Taşıma Taahhüdünün Gemi ile Gerçekleştirilmesi

Navlun sözleşmesi sadece gemi ile ifa edilebilmektedir. Bu nedenle, hangi araçların gemi olarak kabul edileceği önem taşımaktadır.

Türk Ticaret Kanunu açısından gemi tanımı m. 931/1'de şu şekilde yapılmıştır; "*tahsis edilen amaç, suda hareket etmesini gerektiren[33], yüzme özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç, kendiliğinden hareket etme imkânı bulunmasa da, bu kanun bakımından gemi olarak kabul edilmektedir".*

Bu tanımdan yer alan *"su"* ifadesinden yola çıkarak, deniz ticareti hükümlerinin hem deniz hem de iç su gemileri için geçerli olduğu sonucu çıkarılabilir[34]. Ancak, navlun sözleşmesi itibarıyla deniz yoluyla taşıma taahhüdü sadece *"deniz gemisi"* ile yapılabilmektedir[35].

Uluslararası düzenlemelerde gemi tarifi sırasıyla; La Haye/Visby Kuralları m. 1/d'de gemi; denizde eşya taşımak için kullanılan her türlü tekne (vessel) olarak kabul edilmekte, Hamburg Kurallarında ise gemi tanımına yer verilmediği görülmekte,

---

[31] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 322.

[32] Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 155.
Ancak Okay' a göre; taşıma mesafesinin büyük bölümünün deniz yolu ile yapılması şartı ile hem deniz de hem iç sularda yapılan taşımanın navlun hükümlerine tabi olacaktır (Okay, **Deniz Ticaret Hukuku II**, s. 6).

[33] Petrol platformları, dubalar, şamandıralar, su üzerinde kurulmuş köprüler, doklar suda hareketi gerektiren bir amaç için kullanılmadıkları için gemi olarak nitelendirilemezler (Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 21).

[34] Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 21.

[35] Okay, **Deniz Ticaret Hukuku II**, s. 2.

Rotterdam Kuralları m. 1/25'te gemi deniz yoluyla eşya taşıyan her türlü tekne olarak kabul edilmektedir[36].

TTK m. 935/I uyarınca, deniz ticareti hükümleri sadece ticaret gemileri[37] için geçerli olduğundan bir geminin navlun sözleşmesinden kaynaklanan taşıma taahhüdünü ifa edebilmesi için ticaret gemisi olması gerekmektedir[38]. Ancak ticari olmayan bir gemi fiilen ticari bir amaçla kullanılmış ise sadece o sefer bakımından ticaret gemisi sayılır.

Navlun sözleşmesi açısından önem arz eden diğer husus ise geminin niteliğinin, sözleşme yapılırken belirlenmesinin gerekli olup olmadığıdır. Navlun sözleşmesi yapılırken geminin belirtilmiş olması şart olmayıp bu husus sonradan da tespit edilebilir[39]. Uygulamada kırkambar sözleşmelerinde sözleşme yapılırken geminin tespiti yapılmamaktadır, çünkü taşıtanın sözleşmenin yerine getirilmesinden beklediği menfaat, sadece eşyanın zamanında ve hasarsız bir şekilde taşınmasıdır[40]. Yolculuk çarteri sözleşmelerinde ise eşyayı taşıyacak gemi ismen belirlenmekte ve taşıtana tahsis edilmektedir. Burada önemli olan husus geminin münferit olarak belirlenmesi değil, geminin niteliklerine ait diğer özelliklerin taraflarca, özellikle taşıtan tarafından tespit edilmesidir[41]. Geminin ferden belirlenmesine rağmen, taşıtanın rızası olmadan başka bir gemi ile taşıma taahhüdü ifa edilirse, taşıyan başka gemiye yükleme ve aktarma yasağına aykırı davranmış sayılacağından TTK m. 1150 gereğince, meydana gelen her türlü zarardan sorumlu olacaktır. Ancak, taşıyan taşıtanın iznini alarak, başka herhangi bir gemide taşıma işini gerçekleştirebilecektir. Bu nedenle, çarter sözleşmelerinde

[36] Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 26.
[37] Türk Ticaret Kanununa göre ticaret gemisi: kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın suda ekonomik menfaat sağlamak için tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, "ticaret gemisi" sayılır (TTK, m. 931/2).
[38] Aksi görüş için; Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu**, Deniz Ticareti Hukuku**, s. 155.
[39] Akıncı, **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, s. 6.
[40] Emre Cumalıoğlu, "Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiyi Belirlemesinin Hukuki Niteliği", **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 10, Sayı 2, 2008, ss. 79-95.
[41] İnci Kaner, "Çarter ve Kırkambar Sözleşmesi Ayrımı", **Hukuk Araştırmaları**, Cilt 10, Sayı 1-3, 1996, s. 427.

genellikle "*ikame ya da aktarma" (substitution or transhipment clause)*[42] klozlarına yer verilmektedir[43].

1.2.5. Taşıyanın Eşyaya Zilyet Olması

Navlun sözleşmesinin asli unsurlarından biri de taşıyanın eşyaya zilyet olmasıdır. Başka bir ifade ile taşıyan eşyayı kabul ve teslim aşamaları içerisinde eşyanın bakım ve muhafaza yükümlülüklerini üzerine alması gerekir[44]. Taşıyan eşyanın doğrudan; fer'i zilyedi, kaptan ise zilyet yardımcısıdır[45].

Taşıyan navlun sözleşmesinin ifasında TTK m. 1178/1'de, eşyanın gemiye yüklenmesi, istiflenmesi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılması sırasında tedbirli bir taşıyandan beklenen özeni göstermekle yükümlü olduğu hükme bağlanmaktadır. Bu maddeden yola çıkarak taşıyanın eşyaya zilyet olması, eşyaya özen borcunun bir gereği olarak ortaya çıktığı anlaşılmaktadır[46]. Dolayısıyla taşıyan bu yükümlülüğünü yerine getirebilmek için eşya üzerinde fiili hâkimiyetini tesis etmek zorundadır.

1.2.6. Navlun

"Navlun" kelimesi ile ifade edilen deniz yolu ile eşya taşımalarında ödenen ücrettir[47]. Navlun karşılığı yapılmayan deniz yolu ile eşya taşımaları navlun sözleşmesi olarak kabul edilmemektedir[48].

---

[42] *İkame şartı*, tarafların kararlaştırdıklarından farklı bir gemi ile taşımanın gerçekleştirilebileceğine dair sözleşmeye konan hükümdür. *Aktarma şartı* ise, sözleşmede yer alan ve taşıyana seyir sırasında gemiden gemiye eşya yükleme veya yeniden yükleme imkânı veren kayıttır (Nicholas Gaskel, Regina Asariotis, Yvonne Baatz, **Bills of Lading: Law And Contracts**, London, 2000, s. 163-164).

[43] Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 23.

[44] Kaner, **Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmeleri**, İstanbul, 2014, s. 3.

[45] Çağa, Kender, …**Navlun Sözleşmesi**, İstanbul, 2009, s. 3.

[46] Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 156.

[47] Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi**, s. 22.

[48] Akıncı, **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, s. 10.

Navlunu ödemekle yükümlü olan taşıtandır. Ancak, TTK m. 1203 itibarıyla, eşyanın taşıtan dışında birine teslimi söz konusu olması halinde, navlun sözleşmesi veya diğer denizde taşıma senetleri veya konişmento gereğince eşyanın teslimi istendiğinde gönderilen belirtilen istemin dayandığı navlun sözleşmesi ya da konişmento veya denizde taşıma senedine göre, navlunu ve diğer alacakları ödemekle yükümlü olmaktadır.

Navlun, navlun sözleşmesi ile serbest olarak belirlenir. Navlun sözleşme ile belirlenmemişse TTK 1195/1 hükmünce; yükleme zamanında ve yerinde genel-geçer navlun ödenir. TTK m. 1193 itibarıyla navlun miktarı eşyanın sayısı, tartısı, ölçüsü baz alınarak kararlaştırılmışsa, tereddüt oluşması halinde, navlun miktarı gönderilene teslim edilen eşyanın sayısı tartısı ya da ölçüsüne göre belirlenmektedir. Ayrıca, ilgili kanun m. 1194 uyarınca, navlun zaman üzerine de kararlaştırılabilmektedir.

1.3. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ

Taşıyan navlun karşılığında deniz yoluyla taşıma taahhüdünde bulunmaktadır. Bu sözleşme karşılıklı ve tam iki tarafa borç yükleyen sözleşmelerdendir[49].

Doktrinde birçok yazar navlun sözleşmesinin hukuki niteliğinin eser sözleşmesi olduğunu düşünmektedir[50]. 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu (TBK) m. 470 eser sözleşmesi; "*yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşme"* olarak tanımlanmaktadır. Yani eser sözleşmesi ile bir şey imar edilmekte veya bir şeyin yapısı değiştirilmektedir. Eser kavramı maddi ve maddi olmayan şeyleri kapsadığı düşünülmektedir[51]. Navlun sözleşmesi ile taşıyan taşıma işlemi süresince yüke zilyet olmanın gereği olarak yüke nezaret etmekte, onun zıya veya hasara uğramaması için gereken özeni göstermektedir. Dolayısıyla eşyanın yer değiştirilmesini taahhüt etmektedir ve tüm bu şartlar bir sonuç elde etmeye yöneliktir.

[49] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku-1**, s. 325.
[50] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 34.
[51] Aydın Zevkliler, K. Emre Gökyayla, **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, Ankara, 2014, s. 474.

Sonuç elde etmeye odaklanan yazarlar navlun sözleşmesini TBK m. 470 uyarınca eser sözleşmesi[52] olarak değerlendirmektedirler[53]. Kanaatimce eşyanın taşıyan tarafından teslim alınıp yolculuk boyunca taşınması ve yükle ilgili kişiye teslimi aşamalarının sonuca odaklanması gerektiği ve dolayısıyla deniz yolculuğunun riskleri göz önüne alındığında eser sözleşmesi niteliğinde olduğu ortadadır. Bu durumda ilk önce Türk Ticaret Kanunun navlun sözleşmesini düzenleyen hükümlerine bakılacak, hüküm bulunmayan hallerde TBK eser sözleşmesini düzenleyen kurallarına müracaat edilecektir[54].

Navlun sözleşmesi tam iki taraflı sözleşme olduğunu yukarıda izah etmiştik. Navlun sözleşmeleri şekle tabi değildir. Taşıyan ve taşıtan asli esaslı unsurlarda anlaştıklarını karşılıklı ve birbirine uygun olarak açıkladıkları takdirde navlun sözleşmesi kurulmaktadır (TBK m. 1). Varma yeri, boşaltma yeri gibi ikinci dereceden hususların taraflarca hüküm altına alınmamış olması halinde dahi, sözleşme kurulmuş sayılmaktadır.

Navlun sözleşmesinin ne zaman kurulduğunun tespiti hususunda; TTK herhangi bir hüküm ihtiva etmediği için doğrudan genel hükümler; yani TBK Öneri ve Kabul beyanlarına müracaat edilecektir. Buna göre, taşıtanın navlun karşılığında eşyayı deniz yoluyla taşıtma iradesini açık veya zımnen karşı tarafa yöneltmesi; buna karşılık, taşıyanın da öneriye uygun bir şekilde sözleşmeyi kurma iradesini taşıtana yönlendirmesi gerekmektedir.

1.4. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TARAFLARI VE İLGİLİ KİŞİLER

Navlun sözleşmesi tam iki taraflı sözleşme olduğundan bu sözleşmenin tarafları taşıyan ve taşıtandır. Ancak, navlun sözleşmesinin ifa edilmesinde ayrıca yükleten ile gönderilen kişilerin varlığına ihtiyaç duyulmaktadır.

---

[52] Okay, **Deniz Ticaret Hukuku II**, s. 32.
[53] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 35.
[54] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku-1**, s. 317.

1.4.1. Navlun Sözleşmesinin Tarafları

Navlun sözleşmesinin tarafları; taşıma taahhüdünü ve bu edimin karşılığını oluşturan navlunu ifa etmeden sorumlu olan taşıyan ve taşıtandır. Sırasıyla inceleyecek olursak;

1.4.1.1. Taşıyan (Carrier)

Navlun Sözleşmesinin tarafı olan taşıyanın tanımı konusunda kanunda açık bir hüküm yer almamaktadır. TTK m. 1138'de; navlun sözleşmesine ilişkin yapılan tanıma göre; navlun karşılığında eşyanın deniz yoluyla taşınmasını üstlenen kişi taşıyandır. Doktrinde ise taşıyan; navlun sözleşmesi ile eşyayı deniz yoluyla taşımayı taahhüt eden kimse, şeklinde tanımlanmaktadır[55]. Taşıyan olarak nitelendirilmek için navlun karşılığında eşyayı deniz yolu ile taşıma taahhüdünde bulunmak gerekir. Görüldüğü üzere, taşıyan kavramı bakımından belirleyici unsur taşıma işinin bizzat gerçekleştirilmesi değil, bunun taahhüt edilmesidir. Taşıyan, üstlendiği taşımayı bizzat icra edebileceği gibi, gemi işleten biri ile akdedeceği sözleşme aracılığıyla da ifa edebilir. TTK m. 1248'de yolcu taşıma sözleşmesinde *"taşıyan"* ve *"fiili taşıyan*" kavramlarına yer vermiştir. Bu hükme göre taşıyan; taşıma işini yapan ya da taşıma işi bir başkası tarafından gerçekleştirilen, navlun sözleşmesini yapan ya da navlun sözleşmesi adına ve/veya hesabına yapılan kişidir. Taşıtana karşı deniz yoluyla yük taşıma taahhüdünde bulunan, ancak bu taahhüdünü bizzat yerine getirmeyen kişiye *"alt taşıyan"*; taşıma işini fiilen yerine getiren kişi *"asıl taşıyan"* olarak adlandırılmaktadır[56].

Taşıyanın bir geminin maliki olması gerekmediğinden taşıyan geminin donatanı olabileceği gibi gemi işletme müteahhitti de olabilir[57]. Hatta bir kira sözleşmesi ile gemi kullanma hakkına sahip olan kişi; üçüncü kişilerin eşyalarını taşımak üzere kırkambar

[55] Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 156.
[56] Kübra Yetiş Şamlı, ''Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu'', **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora tezi**, 2012, s. 14.
[57] Okay, **Deniz Ticaret Hukuku II**, s. 15.

sözleşmesi yapabilir, ya da zaman çarteri sözleşmesi yapmış olduğu gemi ile başka eşya sahipleri ile yolculuk çarter sözleşmesi yapabilir[58].

Taşıyan navlun sözleşmesini bizzat yapabileceği gibi temsilci[59] aracılığı ile de yapabilir. Hatta kaptan dahi gemi bağlama limanı dışında bulunmak şartı ile donatanı temsilen navlun sözleşmesi yapabilir (TTK m. 1104/2).

1.4.1.2. Taşıtan (Shipper)

Navlun sözleşmesinin diğer tarafı olarak eşya taşınması karşılığında navlunu ödemekle yükümlü olan kişidir. Taşıtanın eşyanın maliki olmasına gerek yoktur. Hatta eşyanın zilyedi olmasına dahi gerek yoktur[60]. Taşıtan aynı zamanda yükleten ve/veya gönderilen sıfatına da sahip olabilir[61].

Taşıtan Hamburg Kuralları m. 1/3 uyarınca, bizzat ya da temsilcisi ile taşıyanla deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi yapan her kişi veya kendi ya da başkası adına denizde eşya taşıma sözleşmesi uyarınca eşyayı taşıyana devreden herkes olarak tanımlanmaktadır. Rotterdam Kurallarında ise, taşıtan taşıyan ile taşıma sözleşmesi yapan kişi olarak görülmektedir (m. 1/8).

1.4.2. Navlun Sözleşmesinin İlgili Kişileri

Navlun sözleşmesinin ifa edilmesinde eşyayı gemiye teslim eden ve varma limanında da eşyayı gemiden alan kişilere ihtiyaç doğmaktadır. Bunlara sırasıyla yükleten ve gönderilen denilmektedir.

---

[58] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku-1**, s. 326-327.
[59] Navlun sözleşmeleri genellikle broker denilen aracılar sayesinde yapılır. Yük tarafından aracılık edenlere ise taşıma işleri komisyoncusu (freight forwarder) denir. Komisyoncu taşıtan adına navlun sözleşmesini yapar, ancak kendi adına yapacak olursa taşıyana karşı kendisi taşıtan konumuna geçer (Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku-1**, s. 326).
[60] Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi**, s. 74.
[61] Akıncı, **Deniz Hukuku, Navlun Mukaveleleri**, s. 38.

1.4.2.1. Yükleten

Navlun sözleşmesine konu eşyayı, gemiye yüklemek amacıyla taşıyana ya da taşıyanın bu konuda yetkili kılmış olduğu temsilcisine teslim eden kişi yükletendir[62]. Yükleten eşyayı fiilen gemiye yükleyen kişi değildir, navlun sözleşmesinin esaslı unsuru olan taşınacak eşyanın zilyetliğini doğrudan taşıyana devreden kişidir. Bu durumda; yükle ilgili kişi olan yükleten ile sözleşmenin tarafı olan taşıtan aynı kişi olabileceği gibi, tamamen farklı bir kişi olması mümkündür ve hatta yükleten eşyayı teslim alacak olan gönderilen de olabilir. Yükleten taşıtanın işçisi veya emrinde çalışanı ise bu kişi yükleten sıfatına haiz olamaz ve taşıtan yükleten olarak kalmaya devam etmektedir[63]. Dolayısıyla, taşıtan ve yükleten arasındaki iç ilişkinin niteliği önemlidir. Yükleten ile taşıtan arasında temsilcilik ilişkisi bulunmaktadır.

Yükleten taşıtanın temsilcisi olarak TTK açısından bazı haklara sahiptir. Bunlardan en önemlisi yükleten taşınmak üzere taşıyana teslim edilen eşya için konişmento düzenlenmesini isteyebilir (TTK m. 1228), konşimentoya dayanarak gönderilen kişiyi tayin edebilir ve yükü geri alabilir (TTK m. 1232)[64].

1.4.2.1. Gönderilen

Gönderilen, eşyayı varma yerinde teslim almaya yetkili kişidir[65]. Taşıtan, yükleten veya üçüncü kişi gönderilen olabilir[66].

Navlun sözleşmesi gönderilen lehine tam üçüncü kişi yararına sözleşme olarak nitelendirildiğinden gönderilen eşyayı teslim almaya ve borç ilişkisinin tarafı olmaya zorlanamaz. Ancak; gönderilen konişmento düzenlenmiş olan taşımalarda

---

[62] Adil İzveren, Nisim Franco, Ahmet Çalık, **Deniz Ticaret Hukuku, Ankara**, 1994, s. 164.
[63] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s.33.
[64] Bu hükmün amacı; yükleten durumdaki denizaşırı satıcıların taşıyana teslim ettikleri eşya bedellerini tahsil edebilmelerini teminat oluşturmaktır.
[65] Sami Aksoy, **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, İstanbul, 2015, s. 29.
[66] Deniz aşırı satışların gelişmesi nedeniyle uygulamada gönderilen genellikle deniz aşırı alıcı, komisyoncu veya bankalar olmaktadır (Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 158).

konşimentoya, düzenlenmediyse navlun sözleşmesine göre yükü tesellüm ederse sözleşmeden mütevellit diğer yükümlülüklerin borçlusu olur (TTK m. 1203).

1.5. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN ÇEŞİTLERİ

Navlun sözleşmelerinin asli unsurunun deniz yolu ile eşya taşınmasının taahhüt edilmesi olduğunu ifade etmiştik. Bu taahhüdü yerine getirirken taşıyanın gemiyi taşıtana tahsis edip etmediği konusu da navlun sözleşmesinin çeşidini belirlenmesinde esas alınan bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır.

Geminin tahsis edilmesini esas kriter olarak ele alan yazarlar; bu kapsamda navlun sözleşmelerini geminin tahsis amacını içeren çarter sözleşmeleri ve tahsis amacını içermeyen kırkambar sözleşmeleri olarak ikiye ayırmaktadırlar[67]. Sözer, konunun sistematik değil, pratik yönüne ağırlık vererek sınıflandırma yapmakta ancak o da aynı şekilde navlun sözleşmelerini kırkambar ve çarter sözleşmesi olmak üzere ikiye ayırmakta ve tam ve kısmi çarter ile sefer ve zaman çarteri sözleşmeleri çarter sözleşmesinin alt gruplarını oluşturmaktadır[68].

6102 sayılı TTK sistematiğinde Deniz Ticaret sözleşmeleri üç gruba ayrılmıştır; a) *"*Gemi Kira Sözleşmeleri*"*[69], b) *"*Zaman Çarteri Sözleşmeleri*"*, c) *"*Navlun

---

[67] Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 185.

[68] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s.

[69] Gemi Kira Sözleşmesi; Kira bedeli karşılığında kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını kiracıya bıraktığı sözleşmedir'' (TTK m. 1119/1). Gemi ile beraberinde gemi adamlarını da kiracının emrine verilmesi durumu da kira sözlşemesine konu olabilir (TTK m. 1119/2).

TTK m.1191/1 fıkrasında uluslararası düzenlemelerde çıplak gemi kirası (bareboat charter), ikinci fıkrasında gemi ile gemi adamlarının birlikte kiralanması (charter by demise) düzenlenmiştir.

Gemi Kira Sözleşmeleri deniz yolu ile eşya taşınmasını taahhüt edilmediğinden dolayı bir navlun sözleşmesi değildir. Deniz Ticaretine özgü bir sözleşmedir. Gemi Kira sözleşmesini düzenleyen Deniz Ticaretinde hüküm bulunmayan hallerde nitelikleri elverdiği ölçüde TBK adi kira sözleşmeleri hakkındaki hükümlerine müracaat edilecektir (TTK m. 1130).

Gemi kiralama sözleşmelerinin standartlaştırılması ilk kez 1974 yılında Baltık ve Uluslarası Denizcilik Komitesi (BIMCO) tarafından yapılmıştır. Buna göre; standart çıplak gemi kirası (bareboat charter) sözleşmeleri BARECON adı altında Barecon A ve Barecon B olmak üzere iki tip standart form oluşturulmuştur. Barecon A; geminin ipotekli veya ipoteksiz olarak kiralanması niteliğinde olup,

Sözleşmeleri*"*. TTK Zaman çarteri sözleşmesinde asli edimin deniz yoluyla eşya taşıma taahhüdü olmadığından dolayı bu sözleşmeyi navlun sözleşmesinin bir çeşidi olarak görmemektedir[70].

Bu kapsamda TTK açısından navlun sözleşmelerini *"kırkambar ve çarter sözleşmesi"* olmak üzere iki gruba ayrılmakta ve Çarter sözleşmeleri ise *"tam ve kısmi çarter sözleşmesi"* ile "yolculuk çarteri*"* sözleşmelerinden oluşmaktadır.

Danıştay'a göre; navlun sözleşmelerinde bir taşıma taahhüdü söz konusudur. Gemi taşıyıcıya kiralanmamakta, taşıma işi için tahsis edilmektedir. Gemi kiralamasında ise gemi sahibi, gemisini personelsiz olarak veya personeli ile birlikte fakat hizmet sözleşmelerinin devri suretiyle belirli süre için ve belli ücret mukabilinde başkasının kullanımına terk etmektedir, diyerek navlun sözleşmesi ile gemi kira sözleşmeleri arasındaki farkı açıklığa kavuşturmuştur[71].

1.5.1. Kırkambar Sözleşmesi

Denizde eşya taşınmasına ilişkin gelişmelere bakacak olursak; sanayi devrimi öncesi dönemde gemilerin hacimlerinin küçük olduğu ve deniz yolu ile yapılan taşımaların çoğunluğu güçlü birkaç firma tarafından yapıldığı ve taşıtan ile taşıyan arasında bir tür yer tahsis sözleşmesi olan carter sözleşmeleri ile yapıldığı görülecektir[72]. Sanayi devrimini sayesinde gemilerin hacimleri artınca deniz yolu ile eşya taşıma sözleşmelerinde kırkambar sözleşmelerine ön plana çıkmıştır[73]. Kırkambar sözleşmesi

---

Barecon B ise; gemilerin finansal kiralama sözleşmesi şeklindedir (Didem Algantürk Light, ''CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme'', **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl:4 Sayı:8, Güz 2005/2, ss.149-172).

Barecon 89 ile Barecon A ve B tek bir form altında toplanmıştır. 2001 yılında Barecon 89 bazı değişikliklere uğrayarak Barecon 2001 adını almıştır (https://www.bimco.org).

[70] TTK m. 1131 gerekçe kısmında ifade edilmiştir.

[71] Danıştay 9.D., E: 1998/4709, K: 1999/1484, Danıştay 4.D., E: 2001/3109, K: 2002/3147, Bkz: https://www.kazanci.com.tr

[72] Ali Çelikkaya, ''Türk Vergi Hukuku Açısından Navlun sözleşmelerinin Değerlendirilmesi'', **Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2005, C.54, sa. 1, ss. 73-90, s. 75.

[73] Çelikkaya, **Türk Vergi Hukuku Açısından Navlun sözleşmelerinin Değerlendirilmesi**, s. 75.

ile gemiler belirli bir tarife uyarınca deniz yolu ile yüzlerce tacirin eşyasını taşımaya başlamıştır. Bundan dolayı bu sözleşme adeta sürekli posta seferi yapan gemiler için bir tip navlun sözleşmesi niteliğine bürünmüştür[74].

Kırkambar sözleşmesinde navlun karşılığında taşıyan ayırt edilmiş eşyayı deniz yolu ile taşımayı taahhüt ettiği sözleşmedir (TTK m. 1138/I-b)[75]. Kırkambar sözleşmesi açısından ferden belirlenecek husus taşınacak eşyadır[76]. Geminin ferden belirlenmesine ise gerek yoktur[77]. Taşıyan taşıtana eşyayı gemi ile taşımayı taahhüt etmekte, bu taahhüdünü nasıl ve hangi gemi ile ifa edeceği ile eşyayı geminin neresinde taşıyacağına dair herhangi bir bildirimde bulunmaz[78]. Taşıyan eşyaya özen gösterme yükümlülüğünü ihlal etmeyecek şekilde eşyayı gemi içerisinde en uygun şekilde muhafaza etmek zorundadır[79]. Kırkambar sözleşmesinde geminin ismi belirlenmiş olması şart değildir, ancak geminin ismi belirlenmiş olması halinde bile taşıma taahhüdü bir başka gemi ile yapılabilir[80].

Kırkambar sözleşmesi Anglo-Saxson hukuk sisteminde "*bill of lading contract"* sözleşmesinin türüdür ancak TTK'da öngörülen kırkambar kavramın tam karşılığı Anglo-Saxson hukuk sisteminde bulunmamaktadır[81].

1.5.2. Çarter Sözleşmesi

Gemi taşıtana tahsis edilerek eşyanın deniz yolu ile taşımasının taahhüt edildiği sözleşmeye çarter sözleşmesi denir[82]. Gemi tahsis edilmesi çarter sözleşmesinin temel

---

[74] Çelikbaş, **Navlun Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki**, s. 200.

[75] 6762 sayılı Ticaret Kanunu madde 1016'da ise, kırkambar sözleşmesi; taşıyanın navlun karşılığında parça mal eşyayı denizde taşımayı taahhüt etmesi olarak tanımlanmaktaydı. Burada önemli olan husus ise taşıtanın eşyasının diğer eşyalardan ayrılabilmesinin ve kanuna uygun bir şekilde korunmasının sağlamasıdır (Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi**, s.17). Bu anlamı daha iyi karşılaması için 6102 sayılı TTK madde 1138'de ise "parça eşya" yerine "ayırt edilmiş eşya" ifadesine yer verilmiştir (Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 36).

[76] Cumalıoğlu, **Kırkambar Sözleşmesi**, s.60.

[77] Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 36.

[78] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku-1**, s. 334.

[79] Okay, **Deniz Ticaret Hukuku II**, s. 20.

[80] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 39.

[81] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 37.

bir unsuru olduğundan dolayı eşyanın hangi gemi ile ve geminin neresinde taşınacağı belirlenerek gemi ferdileştirilmektedir[83].

Bu durumda çarter sözleşmesinin türü şu şekilde belirlenecektir; taşıtana tahsis olunan yerin hacmine göre yapılan sözleşmeler; "*tam çarter"* ve "*kısmi çarter"*olmak üzere ve taşıtana yapılan tahsisin süresine göre de "*sefer çarter"* ve "*zaman çarteri"* olarak ikiye ayrılmaktadır.

1.5.2.1. Tam Çarter Sözleşmesi

Geminin taşıtana tahsis olunan yerin kullanımına göre çarter sözleşmesi tam ve kısmi çarter sözleşmesi olmak üzere ikiye ayrıldığını yukarıda izah etmiştik. Tam çarter sözleşmesi ile taşıyan belirli bir miktar navlun karşılığında geminin tamamını taşıtana tahsis ederek, eşya taşımayı taahhüt etmektedir[84]. Taşıtan tarafından izin verilmedikçe eşya kamaralara yükletilemez (TTK m. 1140).

1.5.2.2. Kısmi Çarter Sözleşmesi

Kısmi çarter sözleşmesinde ise taşıyan belirli bir navlun karşılığında, geminin belirli bir kısmını taşıtana tahsis ederek eşya taşımayı taahhüt etmektedir[85]. Belli bir kısmından kasıt geminin yüzde olarak kısmı olabileceği gibi geminin belli bir yeri de olabilir örneğin 2 ve 3 numaralı ambarlar tahsise konu olabilir[86].

---

[82] Çelikbaş, **Navlun Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki**, s. 196.
[83] Çağa, Kender, **…Navlun Sözleşmesi**, İstanbul, 2009, s. 7.
[84] Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 37.
[85] Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 37.
[86] Gündüz Aybay, **Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku**, İstanbul, 1998, s. 583.

1.5.2.3. Sefer/Yolculuk Çarteri (Voyage Charter) Sözleşmesi

Sefer çarteri sözleşmesi ile gemi bir ya da birden çok sefer aracılığı ile taşıtana tahsis edilmekte ve ödenecek navlun ise yapılacak sefer veya seferler ölçüsünde taşınacak yüke göre hesap edilir[87].

Gerek 6762 Sayılı ETK ve gerek 6102 Sayılı TTK navlun sözleşmelerinin yolculuk çarteri sözleşmesinin hükümlerinin temel alınarak yazıldığı doktrinde görüş birliği bulunmaktadır[88].

6102 Sayılı TTK yolculuk çarteri sözleşmesini; taşıyanın navlun karşılığında, taşıtana geminin bir kısmını ya da tamamını veya belli bir yerini tahsis ederek eşyayı denizde taşımayı taahhüt ettiği bir sözleşme çeşidi olarak tanımlamıştır (TTK m. 1138/I-a).

Bu sözleşmede taşıyan gemiyi öngörülen tarih ve yerde hazır bulundurması ve sözleşme süresince gemiyi denize ve yola elverişli halde bulundurması gerekir (TTK m. 1141). Yolculuk çarteri sözleşmesinde geminin teknik ve ticari kontrolü taşıyanda olup taşıtan/çarterer geminin ticari yönetimi hakkında kaptana talimat vermek, herhangi bir limandan yük almak ve yük teslimini talep hakkına sahip değildir[89]. Taşıtan izin vermedikçe taşıyan, eşyayı başka bir gemiye yükleyemez, yüklerse bu fiilinden dolayı doğacak zarardan sorumlu olacaktır (TTK m. 1150/1). Ancak tehlike hali varsa ve yolculuk başladıktan sonra bu nedenle yapılacak aktarmalarda doğan zararlardan taşıyan sorumlu tutulamaz (TTK m. 1150/2). Ayrıca aksi sözleşmede belirtilmedikçe veya ilgili ticari teamül gereği değilse yük güvertede taşınamaz, küpeşteye asılamaz (TTK m. 1151).

---

[87] M. Fehmi Ülgener, Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi, **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi**, Cilt: LXV,s.2, s. 57.
[88] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 41.
[89] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku-1**, s. 352.

Sefer çarteri sözleşmesinin değişik uygulamaları ve melez modelleri de bulunmaktadır. Bunlardan mürekkep yolculuklara dair sözleşme ile miktar sözleşmesini inceleyeceğiz.

1.5.2.3.1. Mürekkep Yolculuk Sözleşmesi

Mürekkep yolculuk sözleşmesi taşıyanın eşya üzerinden ödenecek olan navlun karşılığında, gemiyi belirli bir süre için eşya taşıma amacı ile bir veya birkaç yolculuk için taşıtana tahsis ettiği sözleşmedir[90].

TTK'da mürekkep yolculuk çarteri sözleşmesi kavram olarak düzenlenmemiş, fakat *"birden fazla yolculuk"* (m. 1158/4), *"birden çok yolculuk"* (m. 1227/2) deyimleriyle bu sözleşmenin varlığını kabul etmiştir. Bu sözleşme türü ile gidiş-dönüş (aynı limanlar arasında olursa mekik/shuttle service) seferi yapılabilir veya birden fazla seferi içine alınacak şekilde de eşya taşıması yapılabilir.

1.5.2.3.2. Miktar Sözleşmesi

Miktar sözleşmesi (tonnage/volume contract) hacim üzerinden tespit edilen navlun karşılığında eşyanın belli süre içinde birden fazla gemi ile taşınması şeklinde tanımlanmaktadır[91].

Miktar sözleşmesinde taşınması kararlaştırılan yükün toplam miktarı veya tonajı belirtilir. Navlunda bu yük üzerinden hesap edilir[92]. Sefer çarteri sözleşmesinin bir türü olması nedeniyle miktar sözleşmesinde de geminin teknik ve ticari yönetimi yine taşıyana aittir.

---

[90] Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 38.
[91] Ülgener, **Çarter Sözleşmeler I Genel Hükümler-Sefer Çarteri Sözleşmesi**, İstanbul, 2010, s. 68.
[92] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku-1**, s. 355.

1.5.2.4. Zaman Çarteri (Time Charter)

Zaman çarteri sözleşmesi ile gemi belli bir zaman için tutulur ve navlun zaman unsuru baz alınarak tespit edilir[93]. zaman çarteri sözleşmesi TTK m. 1131/1 itibarıyla, belli bir ücret karşılığında ve belli bir süre için tahsis edenin (taşıyan) donatılmış bir geminin ticari yönetimini tahsis olunana (taşıtan) bırakmayı üstlendiği sözleşmeler olarak tanımlanmaktadır[94]. Zaman çarteri sözleşmesi ile taşıtan sözleşmede belirtilmiş olan süre içinde gemi ile dilediği limanlar arasında sefer yapma hakkına sahip olur[95].

Tanımından yola çıkılarak zaman çarterinin hukuki niteliği konusunda gerek doktrinde ve gerek mevzuatta görüş birliği bulunmamaktadır. bazı yazarlar tarafından zaman çarterinin bir gemi kira sözleşmesi niteliğinde olduğu ifade edilmektedir[96]. Diğer çoğunlukta olan görüş ise; zaman çarteri sözleşmesi ile tahsis eden gemisini belli bir süre için tahsis olunana eşyalarını taşıma taahhüdü nedeniyle tahsis etmekte ve bundan dolayı navlun sözleşmesi niteliğinde olduğunu savunmaktadırlar[97]. Ancak TTK yürürlüğe girmesi ile bu tartışmalar yeni bir boyut kazanmıştır. TTK *"Zaman Çarteri sözleşmelerini*, *"Navlun Sözleşmelerinden"* önce *"Gemi Kira Sözleşmelerinden"* sonra düzenlemiş ve ilgili maddelerinde geminin sadece tahsis edildiğini taşıma taahhüdünü içermediğini öngörerek adeta yeni bir sözleşme türü yaratmıştır[98,99].

Zaman çarteri sözleşmesinde esas unsurun geminin tahsisi olduğu için geminin zilyetliği teknik yönetimini[100] elinde bulunduran tahsis edene aittir. Geminin ticari

---

[93] Çağa, Kender, …**Navlun Sözleşmesi**, s. 8.

[94] Burada kanun koyucu taşıyan için gemisini tahsis ettiği için tahsis eden, taşıyan için gemi kendisine tahsis edildiği için tahsis olunan kavramlarını kullanmıştır.

[95] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 346.

[96] Tekil, **Deniz Hukuku**, İstanbul, 1998, s. 220, Mertol Can, **Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi**, Ankara, 1998, s.16, Aksoy, **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, s. 49.

[97] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku** -1, s. 338, Ülgener, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi**, s. 356.

[98] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 45.

[99] Okay; zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi niteliğinde olmadığını ancak ona yakın bir sözleşme türü olarak görmektedir (Okay, **Deniz Ticaret Hukuku II**, s. 7).

[100] Geminin teknik kullanımından anlaşılması gerekenler; geminin kullanılmasından kaynaklanan ekonomik rizikolar (Turgut Kalpsüz, **Deniz Ticareti Hukuku, Birinci Cilt (Giriş – Gemi)**, Ankara

yönetimi[101] ise tahsis olunana aittir (TTK m. 1134/1). Burada tahsis eden sözleşme süresince geminin zilyetliğine sahip olması nedeniyle gemiyi kazanç sağlamak amacıyla geminin teknik yönetimini elinde bulunduracaktır. Taşıtan açısından ise gemi üzerinde teknik yönetimine sahip değildir ve bu nedenle bu sözleşme türü gemi kira sözleşmesi niteliğinde olamaz ve dolayısıyla da taşıtan gemi işletme müteahhitti değildir[102]. Dolayısıyla bu sözleşme gemi kira sözleşmesi niteliğine haiz olmadığı açıktır.

TTK'da zaman çarteri sözleşmesinin geçerlilik şekline yönelik bir hüküm bulunmamaktadır. Bu durumda genel hükümlere başvurulacaktır. Yani taraflar sözleşmenin esaslı noktalarında anlaşmaları anında kurulmuş olur. Bu durumda sözleşme yazılı, sözlü ya da örtülü olarak kurulabilir. Uygulamada sözleşme daha çok donatan veya gemi işletme müteahhiti ile taşıtan arasında yapılmaktadır[103]. Tahsis eden sözleşme kurulduktan sonra gemiyi öngörülen tarihte ve yerde hazır bulundurmakla ve sözleşme süresince denize, yola ve sözleşmede öngörülen amaca uygun bir hâlde bulundurmakla yükümlüdür (TTK m. 1133). Taşıtanın asıl borcu sözleşmede kararlaştırılan navlun miktarını ödemektir[104]. TTK m. 1135'e göre taşıtan geminin ticari işletmesinden doğan tüm giderlere de katlanır.

Yine belirtmemiz gerekir ki; zaman çarteri sözleşmesinde gemi sözleşmede ayrıntılı olarak düzenlenir[105]. Taşıyan tanımlanmış olan gemiyi sözleşmede belirtilmiş olan özellikleri ile birlikte teslim etmekle yükümlü[106] olup taşıtan sözleşmede ayrıntılı olarak belirlenen gemiden başka bir gemiyi kabul etmek zorunda değildir[107]. Ancak sözleşmede *"ikame klozu" (substitutions clause)* varsa ve taşıyanın teklif ettiği yeni

1971, s. 9) ve teknik idaresinden kaynaklanan diğer bütün sorumluluktur (Doehring, S. J.: "Chartering of Vessels for Tidelands Operations", **Tulane Law Review**, Vol. 32, N. 4, 1957-1958, s. 244.).

[101] Ticari yönetimin ne olduğu kanunda tanımlanmamıştır.

[102] Salih Önder, ''Gemi Kira Sözleşmesi'', **Türkiye Barolar Birliği**, 2016, s. 102.

[103] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 340.

[104] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 48.

[105] Lars Gorton, ''Volume Contracts of Affreighment – Some Features and Principles, Scandinavian Studies in Law'' **Maritime and Transport Law,** Volume 46, 2004, s. 72.

[106] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 343.

[107] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 49.

gemi sözleşmede tarif edilen geminin tüm özelliklerine sahipse, taşıyan o zaman kabul etmek mecburiyetinde kalacaktır[108].

Öte yandan taşıtan aksi kararlaştırmamışsa, alt taşıma sözleşmesi yapma yetkisi vardır[109]. Taşıyan herhangi bir ayrım gözetmeksizin alt taşıtanın eşyalarını da taşıma yükümü altındadır[110].

Zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliği hakkında yukarıda detaylı açıklama yaptık. Zaman çarteri konusunda bir uyuşmazlık çıkması halinde öncelikle 6102 Sayılı Türk Ticaret kanunun zaman çarteri hükümlerine bakılacak (m. 1131-1137), burada hüküm bulunmaması halinde 6102 Sayılı TTK navlun sözleşmesi hükümlerine müracaat edilecektir[111]. Navlun sözleşmesinde de hüküm bulunamazsa TBK eser sözleşmesinin düzenleyen hükümlerine müracaat edilecektir.

1.5.2.4.1. Önemli Klozlar

Zaman çarteri sözleşmesine önemli bazı klozlar eklenmektedir. Bunlardan bir tanesi *"Employment Clausedur"*. Bu koz sayesinde taşıtan geminin ticari amaçla kullanma ve kaptana bu doğrultuda talimat verme yetkisi elde etmektedir[112]. Yine bu kloz sayesinde taşıyan alt taşıma sözleşmesi yaparak üçüncü kişilerin eşyalarını taşıma hakkını da elde etmektedir[113].

---

[108] Terence Coghlin, Andrew W. Baker, Jualian Kenny, John D. Kimball, ''Time Charter'', **Informa Law**, 6th ed. London 2008, s. 71-72.

[109] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 50.

[110] Ülgener**, Çarter Sözleşmeler I Genel Hükümler-Sefer Çarteri Sözleşmesi**, s. 47.

[111] Sözer'e göre navlun sözleşmesine müracaat edilebilmesi için sözleşme hükümlerinin eşya taşımayı taahhüt etmesini içermelidir. Aksi takdirde TBK eser sözleşmesi hükümlerine müracaat edilecektir. Ancak zaman çarteri sözleşmesi gemi kira sözleşmesi niteliğinde olması halinde ise TTK gemi kira sözleşmesi hükümlerine gidilecek, burada da hüküm bulunamazsa da TBK kira sözleşmelerini düzenleyen genel hükümlere müracaat edilecektir (Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 350).

[112] Tahsis olunan tarafından geminin ticari yönetimine ilişkin olarak zaman çarteri sözleşmesinde öngörülen tüm hükümlerine kaptanın uyması gerekir (TTK m. 1134/2). Detaylı bilgi için; Michael Wilford, Terence Coghlin, Nicholas J. Healy, John D. Kimball, **Time Charters**, London 1982, s. 195-202, Schoenbaum, **Admiralty And Maritime Law**, s. 712.

[113] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 50.

Zaman çarteri sözleşmesine eklenen diğer özellik arz eden kloz; *"off-hire clausedur"*. off-hire clause hem seferler sırasında hem de gemiden yararlanmayı engelleyen olaylar olması halinde taşıtanın gemiyi kullanmasının mümkün olmadığı süreler için navlun ödenmeyeceği hükümlerini içerir[114]. Ancak bu hükümden faydalanabilmek için meydana gelen olay ile gemiden yararlanamama arasında bir illiyet bağının bulunması ve bu olayın ortaya çıkmasında taşıyandan kaynaklanan bir kusurun olmaması gerekir[115]. Uygulamada en çok kullanılan *"New York Produce Exchange Form (NYPE) 93 Çarterpartisinin"* 17. Maddesi off-hire klozuna örnek olarak kullanılmaktadır[116]. Bu maddeye göre; makine arızası, yangın, geminin karaya oturması, gemiye tedbir konulması, mürettebatın yetersizliği/kusuru veya grev yapması gibi sebeplerden dolayı gemi kullanılamazsa navlun ödenmeyecektir[117].

[114] Navlunun ödenmemesi için geminin hareketsiz kaldığı sürenin en az 24 saati geçmiş olması gerekir (TTK m. 1136/2).

[115] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 51.

[116] NYPE Time Charter 6/11/1913 tarihinde kullanıma sunulmuş olup metin daha sonra değişik tarihlerde tadil edilmiş en son 14/09/1993 tarihinde güncellenmiştir.

[117] Detaylı bilgi için; Selen Bengi Yüceer, **Off-hire: Time Charterer's Remedy Against Arrest ?, A Commentary on English Law**, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz'e Armağan, Turhan Kitabevi, Ankara, 2003, s. 465- 476, Stephen D. GIRVIN, ''Detention and the NYPE Off-Hire Clause (Case Note)'', 2001, 2 **LMCLQ**, s. 186-192.

İKİNCİ BÖLÜM
TÜRK TİCARET KANUNU KAPSAMINDA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

2.1. GENEL OLARAK[118]

Navlun sözleşmesi; tarafların karşılıklı irade beyanlarının birbirine uygun olduğu ve her iki tarafa da sorumluluklar yükleyen bir sözleşmedir. Borçlu borcunu sözleşmede öngörüldüğü şekilde veya hiç ifa etmediği takdirde, kusursuzluğunu ispatlamadıkça, alacaklının bundan dolayı uğradığı zararlardan sorumludur (TBK m. 112). Sözleşme kaynaklı sorumluluğun şartları; sözleşmenin ihlal edilmesi, bir zararın ortaya çıkması, ihlal fiili ile zarar arasında uygun illiyet bağının kurulması ve kusurdur[119]. Bu durumda sözleşmeden doğan sorumluluğun sebebi borçlunun bir kusuru olmaktadır[120]. Kusur sorumluluğu; hukuka aykırı ve kusurlu bir davranışla başka bir kimseye verilmesi halinde oluşan zararın giderilmesini düzenleyen sorumluluk türüdür[121]. Navlun sözleşmesi ticaret kanununda düzenlenen bir sözleşme olduğundan navlun sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluk kusur sorumluluğuna dayanmaktadır. Taşıyanın kusurun tespitinde TTK m. 1178/1'de öngörülen *"tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özen gösterme yükümlüğü"* dikkate alınacaktır.

[118] Temel kavramlar Birinci Bölüm'de detaylı bir şekilde işlendiği için bu bölümde sadece yeni kavramlar üzerinde durulacaktır.
[119] Sefa Reisoğlu, **Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümleri**, İstanbul, 2012, ss. 350-378.
[120] Yavaşbay, **Taşıyanın Yanlış Konişmento Düzenlemesinden Sorumluluğu**, s. 46.
[121] Fikret Eren, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Ankara, 2017, s. 538.

Taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu TBK akdi sorumluluğu düzenleyen hükümlerine tabi olacağı açıktır. Ayrıca taşıyanın sorumluluğu TTK hükümlerince de düzenlendiğinden kural olarak TTK hükümlerine de tabi olacaktır. TTK da ise sadece belli hususlar düzenlendiğinden bunların dışında kalan sorumluluk için TBK hükümlerine müracaat edilecektir[122]. Ayrıca belirtmemiz gereken diğer bir konu; şartları mevcut ise taşıyan haksız fiil hükümlerine dayanılarak da sorumlu tutulabilirler (TBK m. 49-76)[123].

Özetleyecek olursak; taşıyanın sorumlu tutulması için önce TTK'nın sorumluluğu düzenleyen hükümlerine gidilecek, burada hüküm bulunmaması halinde navlun sözleşmesi eser sözleşmesi niteliğinde olduğundan eser sözleşmesi hükümlerine (TBK m. 470-486) müracaat edilecek, burada da hüküm olmazsa TBK genel hükümlerine başvurulacaktır.

6762 Sayılı ETK'da deniz yolu ile eşya taşımalarında taşıyanın sorumluluğu 1924 tarihli La Haye kuralları olarak anılan konvansiyon hükümleri oluşturmaktaydı. Ancak ilgili kurallar doğrudan doğruya konvansiyon hükümlerinden değil, 1937 tarihli Alman Ticaret Kanunundan alınmıştır. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununda taşıyanın sorumluluğu düzenlemeleri Alman kanunları gerekli görülen yerlerde terk edilerek 1924 tarihli La Haye Konvansiyonunun ilkeleri esas alınarak hazırlanmıştır[124]. Ancak

---

[122] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 420.

[123] Çağa, Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II- Navlun Sözleşmesi**, s. 131-132.

[124] 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu 1138 ilâ 1271 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamaları; ''*Türkiye, 1956 yılında Brüksel Sözleşmesine taraf olmuştur; ayrıca bir yıl sonra, Brüksel Sözleşmesi Alm. TK.'ya iktibas edilmiş haliyle 6762 sayılı Kanuna işlenmiştir. Alman kanun koyucu, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesini 1937 tarihli bir kanun ile millî hukukuna ithal etmiştir. Ne var ki, Alman kanun koyucu, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi hükümlerini iktibas ederken onların metnine sadık kalmamış ve kendisine birçok yerde değişiklik ve ekleme yapma özgürlüğünü tanımıştır. Kanunun kabul edildiği tarih itibarıyla Alman kanun koyucu böyle bir yolu tercih etmiş ise de; bizzat milletlerarası sözleşmeyi doğrudan doğruya milli hukukuna kazandıran Türkiye için, böyle bir zorunluluk yoktur. Bu düşüncelerle, 6762 sayılı Kanunun 1016 ilâ 1118 inci maddeleri gözden geçirilirken, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinden alınmış olan hükümlerin ne ölçüde mehaz ile uyumlu olduğu da dikkatle incelenmiş ve gerekli görülen yerlerde Alman düzenlemesi terk edilerek mehaz 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi hükümleri ile tam bir uyum sağlama yoluna gidilmiştir''*.

denizcilik alanında güncel gelişmeler takip etmek amacıyla yer yer Hamburg Kurallarına da müracaat edilmiştir[125].

6102 Sayılı Ticaret Kanununda taşıyanın sorumlu olduğu haller ile bu sorumluluğun sınırlandırılması ve taşıyanın sorumluluğuna ilişkin bazı düzenlemelerin emredici nitelik kazandırılarak sorumluluğunu önceden daraltmak veya tamamen bertaraf etmek imkânlarını ortadan kaldırıldığı haller düzenlenmiş, ayrıca taşıyanın sorumluluğunu hafifletmek için bazı kanuni mutlak ve muhtemel sorumsuzluk hallerini de öngörmüştür. Taşıyanın sorumluluğunu genel olarak bu başlıklar altında inceleyeceğiz.

2.2. TAŞIYANIN SORUMLU OLDUĞU HALLER

Taşıyan sorumluluğu olduğu süreç; yükleme limanında eşyanın yüklenmesi ile başlar ve varma limanında eşyanın gemiden boşaltılmasıyla sona erer. TTK açısından taşıyanın sorumluluğu iki aşamada incelenmiştir. Birinci aşama; yüklemenin başladığı andan itibaren yüklemenin tamamlanıp geminin yola çıkacağı zaman dilimindeki sorumluluktur ve doktrinde başlangıçtaki elverişlilik[126] olarak adlandırılır. Bu husus TTK m. 1141'de geminin denize, yola ve yüke elverişliliği başlığı altında incelenmektedir. İkinci aşama ise yolculuğun başlamasından sonraki zaman dilimine ait sorumluluktur ve doktrinde sonraki elverişlilik[127] olarak adlandırılır. Bu aşama ise TTK m. 1178 ve devamında taşıyanın yüke özen gösterme borcu çerçevesinde düzenlenmiştir.

[125] Faysal Güden, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, On İki Levha Yayınları**, İstanbul, 2017, s. 98.
[126] Nihat Taşdelen, Deniz Yolu ile Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizlikten Doğan Sorumluluğu, **Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal Tekinalp'e Armağan**, Cilt I, s. 939. Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, s.19.
[127] Çağa, Kender, **…Navlun Sözleşmesi**, s. 184.

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

TTK m. 1141 gereğince, taşıyan gemiyi navlun sözleşmesi kapsamında *"denize, yola ve yüke elverişli bir halde bulundurma borcu"* altındadır. TTK m. 932 ile denize, yola ve yüke elverişli gemi terimleri tanımlamıştır. Kanunda özellikleri tanımlanan böyle bir gemiye *"sefere elverişli gemi"* denir[128].

Buna göre; *"denize elverişli gemi" (seaworthy ship/seaworthiness);* gövdesi, genel yapısı, makinesi, kazanları ve genel donatımı gibi ana kısımları açısından yolculuğun yapılacağı sudan[129] kaynaklanan (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilir nitelikte olması anlamına gelmektedir (TTK m. 932/1).

"Yola elverişli gemi" (voyageworthy ship/voyageworthiness) denize elverişli olan bir geminin teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası ve gemi adamlarının sayısı ve yeterliliği[130] açısından (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilecek nitelikte bulunmasıdır (TTK m. 932/2).

"Geminin yüke elverişli" (cargoworthy ship/cargoworthiness) kabul edilmesi için; geminin soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımlarının eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olması gerekmektedir (TTK m. 932/3)[131]. Örneğin; soğutma tesisatı bozuk olan bir gemi ile et taşınması olayındaki yüke elverişlinin varlığından bahsedilemez[132]. Başka bir örnek;

---

[128] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 427.

[129] Burada kanun koyucu, geminin denize karşı olması gereken mukavemeti yerine sudan ileri gelebilecek tehlike kavramını kullanmıştır.

[130] Kaptanın yangın söndürme sisteminin nasıl çalıştığını bilmemesi, gemi adamlarının yeterliliği açısından geminin yola elverişli olmadığını gösterir (Roger White, The Human Factor in Unseaworthiness Claims, 1995, **LMCLQ** 2, s. 221.

[131] *''Bilirkişiler geminin batma hadisesine yük kaymasının sebep olduğu yönünde birleşmişlerdir. Bu noktada üzerinde durulması en önemli husus, çinko kurşun konsantresi yükünün bilinen "su bırakma" özelliği de nazara alınarak, gemi ambarlarının bu yüke uygun ve normal sayılacak deniz koşullarında tehlike yaratmayacak şekilde hazırlanmalıdır''*, bakınız: Yargıtay 11.H.D. 15 Ocak 2001, E:2000/8805 - K:2001/438. Bkz: https://www.kazanci.com.tr

[132] Beysülün, **Navlun Sözleşmelerinde Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 16.

gemideki mevcut dökme çinko sülfat yükü bulunması nedeniyle geminin portakal yükünün taşınmasına elverişli olmadığından taşıyan geminin yüke elverişli olmamasından doğan tüm zararlardan sorumlu olacaktır[133]. Konteyner taşımalarında hatalı istifleme sonucu yükler hasara uğramışsa geminin yüke elverişsizliğinden dolayı taşıyan sorumlu olacaktır[134]. Hatta navlun sözleşmelerine FIO veya FIOS[135] kayıtları konulsa dahi hatalı istifleme ve boşaltmadan dolayı oluşan zarardan taşıyan sorumludur[136].

Taşıyanın gemiyi sefere elverişli bulundurma yükümlülüğü; navlun sözleşmesinin asli ediminin tam ve sözleşmede öngörüldüğü şekilde ifa edilmesinin bir sonucudur[137]. Bu anlamda, asli yükümlülük olan taşıma ediminin sözleşme doğrultusunda ifa edilmesine yönelik yan yükümlülüktür[138]. Her yan yükümlülükte olduğu gibi, sefere elverişli bulundurma yükümlülüğü de her somut olayda borç ilişkisinin özelliğine ve tarafların amacına göre değişik nitelik ve içeriktedir[139]. Dolayısıyla, sefere elverişlilik nispi bir kavramdır[140]. Bir geminin sefere elverişli olduğu, yapılacak her somut yolculuğun koşulları dikkate alınarak tespit edilir[141]. Örneğin kış aylarında yapılacak yolculuk ile yaz aylarında yapılacak yolculuk için alınması gereken önlemler farklı olacaktır. Ya da yükleme limanı ile boşaltma limanı arasında mevsimsel farklılık varsa yine farklı tedbirlerin alınması gerekir[142]. Diğer bir örnek; kısmi çarter

---

[133] Yargıtay 11.H.D. 19 Kasım 1998 tarihli, E: 1998/4327- K:1998/7946. Bkz: https://www.kazanci.com.tr

[134] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 66.

[135] Burada Navlun sözleşmelerine konan; FIO ve FIOS klozlarından bahsetmemiz gerekir. FIO (Free In and Out) Yükleme ve boşaltma masraflarının taşıtanın yükümlülüğünde olduğuna dair kayıttır. FIOS (Free In and Out and Stowed) yükleme, boşaltma ve istiflemenin taşıtanın yükümlülüğünde olduğuna dair kayıttır.

[136] *''TTK m. 975 gereğince kaptanın yükleme ve istifin denizcilik örf ve usullerine göre uygun tarzda yapılmasına nezaret sorumluluğu vardır. Bu durumda taşıyanın sorumlu olacaktır''*. Bkz: Yargıtay 11. H.D. 29 Aralık 2014 tarihli, E:2014/9903 - K:2014/20435. Bkz: https://www.kazanci.com.tr

[137] Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 64.

[138] Seyfullah Edis, **Medeni Hukuka Giriş ve Başlangıç Hükümleri**, Ankara, 1993, ss. 317-318.

[139] Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 65.

[140] Akıncı, **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, s. 96.

[141] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 431.

[142] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 431-432.

sözleşmesinde gemiye birden fazla eşya yüklendiği takdirde, taşınan bazı eşyalar için gemi sefere elverişli görülürken, bazı eşyalar için ise sefere elverişli olmayabilir[143].

Taşıyanın başlangıçtaki gemiyi elverişli bulundurma borcunu ifa edebilmesi için gemide elverişsizliğe neden olan eksiklikleri tespit etmesi ve bu eksiklikleri gidermesi gerekir[144]. Taşıyanın gemiyi sefere elverişli bulundurma sorumluluğunun belirlenmesinde, TTK m. 1141 uyarınca *"tedbirli ve dikkatli bir taşıyanın göstermesi gereken özen"* dikkate alınır. Bu düzenleme ile kusur sorumluluğu adeta özen gösterme borcu ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu niteliğine bürünmüştür[145]. Bu durumda taşıyan gereken özeni gösterse dahi zararın ortaya çıkmasına engel olunamayacaktı diyerek sorumluluktan kurtulamaz[146]. Açıkçası TTK m. 18/2'de tacirler için öngörülen basiretli bir iş adamı gibi hareket etme sorumluluğu taşıyan açısından özel bir yansımasıdır[147].

Geminin sefere elverişliliğinden doğan sorumluluğun kapsamına olağan tehlikelerin yanı sıra olağanüstü tehlikeler de girmektedir. Şöyle ki; olağanüstü tehlikeler taşıyanın özeni ile önlenmesi mümkün ise taşıyan sorumlu olacaktır[148]. Tamamıyla anormal tehlikeler taşıyanın sorumluluğun kapsamına girmemektedir. Bu ifade Yargıtay tarafından mücbir sebep kavramı olarak yorumlamıştır[149]. Taşıyan mücbir sebep durumunda geminin sefere elverişsizliği sonucu meydana gelen zararın her türlü özen ve dikkat gösterilmesine rağmen, önlenmesi objektif olarak mümkün olmayan hadiselerden ileri geldiğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir[150].

Geminin sefere elverişliliği uluslararası standartlarla tespit edilmektedir. Taşıyan açısından gemisini sefere elverişli hale getirip getirmediği konusunda *"Uluslararası*

---

[143] Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 65.
[144] Kaner, **Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmeleri**, s.80.
[145] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 434.
[146] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 61.
[147] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 434.
[148] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 61.
[149] Yargıtay 11.H.D. 19 Kasım 1998 tarihli, E:1998/4327- K:1998/7946. Bkz: https://www.kazanci.com.tr
[150] Sözer, **Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü**, Ankara, 1975, s. 27-28.

Güvenlik Kodu" (International Safety Management Code/ISMC) önemli bir ölçüt olarak karşımıza çıkmaktadır. "Uluslararası Güvenlik Kodu" Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (International Maritime Organization/IMO) 1993 tarihinde *"gemilerin güvenli yönetimini ve deniz kirliliğini önlemeyi hedefleyen bir standarttır"*[151]. "Uluslararası Güvenlik Kodu" ile belirlenen kriterler yerine getirilmesi halinde gemiyi işletenler için uygunluk belgesi ve gemi için "Güvenlik Yönetim Sertifikası" düzenlenir ve bu belgeler geminin sefere elverişli olduğu hususunda karine teşkil eder[152]. Uygulamada taşıyanın özen borcu açısından ilk bakılacak husus gemide Güvenlik Yönetim Sisteminin olup olmadığıdır. Güvenlik Yönetim Sisteminin kurulmadığı bir gemide taşıyanın sorumluluktan kurtulması mümkün değildir[153].

2.2.2. Yükün Zayi Olması veya Hasara Uğraması Sebebi ile Sorumluluk

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunun özel olarak düzenlediği sorumluluk türlerinden bir tanesi taşıyanın yüke özen gösterme yükümlülüğüdür. Bu kapsamda yükün zayi olması veya hasara uğraması halinde taşıyanın sorumluluğuna gidilecektir. Kısaca taşıyan yükleri taşımak üzere teslim aldığı andan ve yükleri ilgilisine teslim edinceye kadar geçen süre boyunca yükleri korumak ve yüklerin herhangi bir zarara maruz kalmaması için tedbirli taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür. Taşıyanın bu yükümlülüğü, onun taşınacak eşyaya fer'i ve doğrudan zilyet olmasının da doğal bir sonucudur[154].

TTK m. 1178/2 itibarıyla, taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için eşyanın taşıyanın hâkimiyet alanı[155] içerisinde zıya veya hasara uğraması gerektiğini ve eşyanın hangi durumlarda taşıyanın hâkimiyetinde bulunacağı TTK m.1178/3'te düzenlenmiştir.

---

[151] Metin Taylan, Güvenli Gemi İşletmeciliği ve ISM Kodu, **Gemi İnşaatı ve Deniz Teknolojisi Teknik Kongresi 99 - Bildiri Kitabı**, s. 347.
[152] Kender, Çetingil, **Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku**, s. 208.
[153] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 63.
[154] Özgenç, **Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi**, s. 67.
[155] Hakimiyet alanından kasıt TTK m. 973'te ifade edilen zilyetliktir.

Taşıyanın yükün ziya veya hasara uğramasından doğan sorumluluğu tıpkı gemiyi sefere elverişli bulundurma sorumluluğu gibi bir özen yükümü ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur[156]. 6102 sayılı TTK madde 1178 itibarıyla, taşıyanın eşyaya özen yükümlülüğünün ihlali halinde, taşıyanın kusurunun bulunduğu karine olarak kabul edilmektedir[157]. Taşıyan açısından eşyanın ziya ve hasara uğramasına sebep olan olgunun meydana gelmesinde kendisinin ve adamlarının[158] kusurunun olmadığını ispat etmesi halinde sorumluluktan kurtulacaktır (TTK m. 1179/1).

Taşıyanın yük ziya ve hasardan doğan sorumluluğunun şartlarına bakacak olursak; eşyanın zıya uğraması, her ne sebeple olursa olsun, taşıyanın teslim aldığı yükü, geminin varma limanına ulaşmasından sonra, öngörülen süre içinde, tesellüme yetkili olan kişiye teslim etme iktidarından yoksun olmasıdır[159]. Bu durum; yükün fiziki olarak asli niteliğini kaybetmesinden[160], değerini tümüyle yitirmesinden veya sürekli olarak ya da belirsiz bir süre için taşıyanın elinden çıkmış[161] olmasından ya da yükün tamamen yok olmasından kaynaklanabilir[162].

Eşyanın hasara uğraması, her ne sebeple olursa olsun, yükün maddi varlığının kötüleşmesi veya bozulması olup bundan dolayı yükün değerinin azalmasıdır[163]. Bu

---

156 Çağa, Kender, **…Navlun Sözleşmesi,** s. 135-136.

157 Seven, **Taşıyanın Yüke Özen…,** s. 81.

158 Taşıyanın adamları; taşımada kullanılan gemi adamları ile birlikte, taşıma işletmesinde çalışan ve taşıyanı temsile yetkili kıldığı kişiler ile taşıma işletmesinde çalışmasa dahi navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişilerdir'', şeklinde belirtilmiştir (TTK m. 1179/2).

159 Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, İstanbul, Der, 1991, s. 66. Ahmet Zeyneloğlu, **Taşıma Hukuku**, Ankara 1993, s. 247.

160 Bu duruma örnek olarak eşyanın ıslanması veya gıda maddelerinin bozulması verilebilir (Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 212).

161 Taşıyanın elinden çıkmasının anlamı; eşyanın çalınmış, haczedilmiş, müsadere edilmiş, batmış, tesellüme yetkili olmayan bir kişiye teslim edilmiş, yanlışlıkla ara limanda boşaltılmış, taşıyan yahut kaptan tarafından satılmış, başka bir konişmento üzerinden yüklendiği için diğer bir yükle karışmış olmasıdır (Seven, **Taşıyanın Yüke Özen…,** s. 82).

162 Akıncı, **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, s. 342.

163 Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul, Beta, 2000, s. 76. Sabih Arkan, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, 1982, s. 51.

durum eşyanın deniz suyuna maruz kalmasından[164], aynı türden olmayan farklı bir yük ile karışmasından, kötü kokuya maruz kaldığı için kokmasından kaynaklanabilir[165]. Eşyanın hasara uğramasında eşyanın zayi olmasından farklı yanı eşyada bir kötüleşme ortaya çıkmaktadır. Hasar olgusundan bahsedebilmemiz için; eşyanın maddi varlığında kötüleşme ve bunun kalıcı bir değer azalmasına yol açması şarttır[166].

Hasar, eşyanın bir kısmında veya tamamında ortaya çıkabilir. Bir yük partisinin sadece bir bölümünde oluşan hasar nedeniyle geriye kalan eşyanın değeri azalıyorsa, eşyanın tamamının hasara uğradığı kabul edilebilir[167]. Ancak eşya maruz kaldığı hasar sebebiyle ekonomik değerini tamamen kaybetmesi veya asli niteliğini tamamen yitirmesi halinde artık eşyanın zıya uğradığı kabul edilmektedir[168].

2.2.3. Taşıyanın Eşyayı Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu

Navlun sözleşmesinde edimin tam ve gereği gibi ifa edilmesinin gereği olarak taşıyan eşyayı sözleşmede öngörülen zamanda teslim etmekle yükümlüdür. Sözleşmenin ifasına yönelik taşıyanın özen gösterme borcu, hem yüke özen gösterme, hem de sözleşmeyi öngörülen sürede ifa etme yükümlülüklerini kapsamaktadır[169].

Eşyanın zamanında ve gecikmeden teslim edilip edilmediği, tarafların sözleşme ile bir teslim süresi kararlaştırmış ise buna göre belirlenir. Ancak sözleşmede bu hususta

---

[164] *''M/V LehmanLıfter Gemisi ile Karadeniz Ereğlisi'nden İngiltere'nin Liverpool Limanına taşınmak üzere yüklenen çelik profilin varma limanında henüz gemi ambarında iken yağan sağanak yağış nedeni ile ıslamış ve yağmur suyu nedeni ile kalitesini kısmen de olsa yitirdiğini, yükün poliçe ile davacı şirkete sigortalı olduğunu, TTK 1061 maddesi gereği taşıyan yükün alıcıya teslimine kadar geçen süre içinde uğradığı zıya veya hasardan sorumlu olduğunu, aynı gün gemi kaptanına protesto da verilerek ihbar yapıldığını, hadiseden bir sonraki gün resmi Survey ve gemi tarafının da katılımı ile yükte ekspertiz gerçekleştirildiğini, sonuçta 55.923 GBP tutarında zararın 05/11/2008 tarihinde hak sahibine ödendiği ve Mahkemece, iddia savunma, bilirkişi raporu ve dosya kapsamına göre; ambar kapaklarının personel tarafından kapatılmamasıyla yükün yağmur suyu ile ıslandığının tespit edilmiştir''*, Yargıtay 11. H.D. E:2012/12992, K:2013/14601, 10.7.2013. Bkz: https://www.kazanci.com.tr

[165] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 29.

[166] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 74.

[167] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 66.

[168] Hakan Karan, **The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules**, Lewiston vd., The Edwin Mellen Press, 2004, s. 220.

[169] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 30.

açıkça bir hüküm konulmaması hâlinde, olayın özellikleri dikkate alınarak tedbirli bir taşıyandan teslimin makul olarak istenebileceği süre belirlenecektir (TTK m. 1178/4)[170]. Makul sürenin hesaplanmasında eşyanın taşıyan tarafından taşınmak üzere teslim alındığı andan itibaren başlayacak olup bu süreye taşımanın gerçekleştirildiği güzergâha göre mevsim ve hava koşulları ve buna ilave olarak geminin teknik özellikleri gibi hususlar objektif ölçütler dikkate alınarak belirlenecektir[171].

Yükün geç teslimi nedeniyle yük zayi olmuş ya da hasara uğramışsa taşıyan açısından yükün zayi olması ya da hasara uğraması sorumluluğuna gidilecektir[172]. TTK m. 1185/5 uyarınca taşıyanın gecikmeden sorumluluğuna gidilebilmesi için teslim tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak 60 gün içerisinde gönderilen taşıyana gecikme nedeniyle yazılı bir bildirimde bulunmalıdır, aksi takdirde, taşıyanın tazminat sorumluluğu ortadan kalkar.

Eşyanın geç teslimi sebebiyle eşyanın piyasa değerinin düşebilir ve kar kaybına yol açması ya da yükün kullanılamaması nedeniyle cezai şart ödenmesi gibi zararlar ortaya çıkabilmektedir[173]. Yükün geç teslimi nedeniyle maddi kayıp veya hasar olmaksızın yalnızca mali zararlar ortaya çıkması halinde de eşyanın geç teslimi hükümlerine başvurulacaktır[174].

Gecikme nedeniyle herhangi bir zarar meydana gelmediyse taşıyanın sorumluluğu şu şekilde tayin edilecektir. Gecikme geminin sefere elverişsiz olmasından kaynaklanmışsa TTK m. 1141, eşyanın başka bir gemiye yüklenmesinden doğmuş ise TTK m. 1150, teknik idare kusuru olarak kabul edilen bir olaydan meydana gelmişse

---

[170] *''Anglo-Amerikan hukukunda, bir borcun ifa edileceği zamanın kararlaştırılmaması hâlinde ifanın makul bir süre içinde gerçekleştirilmesine yönelik örtülü bir yükümlülüğün söz konusu olduğu; bu çerçevede taşıyanın sözleşme ile bir teslim süresi kararlaştırılmasa dahi, taşımayı makul bir süratle gerçekleştirmeyi zımnen üstlendiği kabul edilmektedir''.* Bkz: John F Wilson, **Carriage of Goods By Sea**, 7. ed., Harlow vd., Pearson Longman, 2010, s. 15-16.

[171] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 35.

[172] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 77.

[173] Çelik Ilgın, Özlem Canan, ''Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk'', **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl:7, S:14, İstanbul, 2008, s. 177.

[174] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 444.

TTK m. 1180, navlun sözleşmesinin ifasına başlanılmadan önce oluşan bir olaydan kaynaklanmışsa genel hükümlere göre taşıyanın sorumluluğu yoluna gidilecektir[175].

2.2.4. Yükün Belirlenmiş Gemiden Başka Bir gemiye Yüklenmesi Nedeniyle Sorumluluk

Birinci Bölümde açıklamış olduğumuz üzere, çarter sözleşmelerinde taraflarca yükün taşınacağı gemi ismen ve tüm ayrıntılarıyla belirlenmektedir. Şayet taşıtanın izni alınmadan taşıyan eşyayı başka gemiye yüklerse bundan dolayı oluşacak tüm zarardan sorumlu olacaktır (TTK m. 1150/1). Bu durumda taşıyan taşımanın sözleşme ile öngörülen gemi ile gerçekleştirilmiş olsaydı dahi yine de zararın kesin olarak gerçekleşeceğini ispat etmesi şartı ile bu sorumluluktan kurtulabilecektir (TTK m. 1150/1).

Yükün ismen belirlenmiş gemiden başka bir gemiye yüklenmesi bazen bir zorunluluktan kaynaklanabilmektedir. Bazı devletler eşyanın ancak ilgili ülke devletinin bayrağını taşıyan bir gemi ile sevkini şart koşabilmektedirler, bazen de uluslararası satışlarda akreditif koşulları nedeniyle geminin milliyeti ile ilgili hükümler söz konusu olabilmektedir[176].

Yükün öngörülen gemiden başka bir gemiye yüklenebilmesi için taşıtanın açık izin vermesi gerekmektedir. Taşıma taahhüdü için bir konişmento düzenlenmişse taşıtanın izni konişmentonun her nüshasına yazılması gerekir[177]. Konişmento düzenlenmediyse taşıyan her zaman bu izni verebilir.

Ancak TTK m. 1150/2 ile tehlike halinde ve yolculuk başladıktan sonra taşıtanın izni aranmaksızın yükün başka bir gemiye yüklenebileceğini de düzenlemiştir. Bunun için tehlikenin yükü tehdit etmesi ve yükün başka bir gemiye yüklenmesinin zaruret oluşturması gerekir.

---

[175] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 77.
[176] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 79.
[177] Çağa, Kender, **…Navlun Sözleşmesi**, s. 20.

2.2.5. Yükün Güvertede Taşınmasından Doğan Sorumluluk

Denizyolu ile eşya taşımada genel kural yükün geminin ambarlarında taşınmasıdır. Yük güvertede taşınamaz veya küpeşteye asılamaz (TTK m. 1151/1). Ancak yükleten ile arasında anlaşma varsa veya ticari teamül buna cevaz veriyorsa ya da mevzuat açısından bir zorunluluk hâsıl ise taşıyan yükü güvertede taşıyabilir (TTK m. 1151/2). Bu hükümlere göre taşıyan eşyaya özen gösterme borcunu ifa etmek için eşyayı korumak için gereken tüm tedbirleri almak zorundadır[178].

Taşıyan ile yükleten arasında eşyanın güvertede taşınacağı hususundaki anlaşma yazılı veya sözlü ya da zımni olabilecektir[179]. Ancak muvafakat sözlü verilmesi halinde taşıyan yükletenin izninin bulunduğunu ispat etmelidir (TTK m. 1151/3). Yükleten tarafından muvafakat yazılı veriliyorsa bu durum konşimentoya not olarak yazılır[180]. Matbu şartlara haiz bir konişmentonun itirazsız alınması zımni muvafakat sayılır[181].

Ancak TTK yükün güvertede taşınması konusunda bir ticari teamül olması halinde yükletenin muvafakatı olmadan güvertede taşınabileceğini düzenlemiştir (m. 1244/1-a). Belli limanlar arasında veya belli bir bölge için sefer yapan gemiler yükleri güvertede taşımak üzere inşa edilmiş iseler ticari teamülün varlığından bahsedilebilir[182]. Örneğin orman ürünleri-tomruklar, konteyner taşımacılığında bu yükler güvertede taşınırlar.

Yükün güvertede taşınması konusunda ticari teamülün bulunması halinde bu hususta konşimentoya herhangi bir kaydın konulmasına gerek kalmaz[183]. Ambara alınması mümkün olmayan motorlu araçlar, iş makinaları, tren veya metro vagonları

---

[178] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 110.
[179] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1,** s. 470.
[180] Örneğin şu şekilde bir ifade geçer: *''LOADED ON DECK AT SHIPPERS RISK''*, (Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 82).
[181] Wilson, **Carriage of Goods By Sea**, s. 178.
[182] Julian Cook, Timothy Young, Andrew Taylor, John D. Kimball, David Martowski, Leroy Lambert, ''Voyage Charters'', 3rd ed., **Informa Law**, London 2007, s. 152.
[183] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 110.

ticari teamülün varlığına bakılmaksızın güvertede taşınırlar[184]. Yüklerin ambarda taşınması sözleşmede belirtildiyse yükün güvertede taşınacağı konusunda ticari teamül bulunsa dahi, yükün güverteye alınması sözleşmenin ihlal edilmesi anlamına gelir[185].

2.2.6. Rotadan Haksız Sapmadan Doğan Sorumluluk

Gemi yükleme işlemleri bittiğinde ilk fırsatta hareket eder. Geminin yolculuk sırasında izleyeceği rota taraflarca ya navlun sözleşmesinde bulunan hükme göre veya deniz hava ve güvenlik koşullarının elvereceği ölçüde yükleme limanı ile varma limanı arasındaki coğrafi anlamda en uygun ve en direkt rotayı takip ederek geminin boşaltma limanına varması gerekir[186].

Sapma, geminin en uygun rotadan veya sözleşmede kararlaştırılan rotadan ayrılması demektir[187]. Yolculuk esnasında rota değiştirme sorumluluk açısından haklı sapma ve haksız sapma başlıkları altında incelenmektedir. Sapma, TTK m. 1181 uyarınca can ve mal kurtarılması için ya da TTK m. 1113 gereğince beklenmeyen haller sebebiyle yapılması durumunda haklı sapma hali vardır ve bu konu taşıyanın mutlak sorumsuzluk halinde düzenlenmiştir. Biz burada taşıyanın bilerek haksız bir şekilde rotadan sapma halinde doğan sorumluluğunu inceleyeceğiz.

Rotadan haksız sapma esasen haklı sapma hali dışında kalan ve taşıyan tarafından bilinerek rotadan sapma durumudur. Rotadan haksız sapmalara; kararlaştırılan güzergâh dışı bir yerden yük alma veya boşaltma nedeniyle rotadan sapma, gemiye yeterli yakıt yüklenmemesi nedeniyle yolculuk sırasında rotada olmayan başka bir limana uğrama zorunluluğu örnek olarak verilebilir.

---

[184] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 473.
[185] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 472.
[186] Yavaşbay, **Taşıyanın Yanlış Konişmento Düzenlemesinden Sorumluluğu**, s. 52. Bkz: Tetley, rotanın tayininde sırasıyla şu kriterlerin kullanılabileceğini ileri sürmektedir; i) Taşıyanın daha önce mutat olarak takip ettiği rota, ii) seferin başlamasından önce yapılmış ilanlar, iii) booking note ve belli taahhütler, iv) yolculuğun konişmentoda yapılmış tarifi (William Tetley, **Marine Cargo Claims, 4th ed. 2008, s. 4.**
[187] Kaner, **Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmeleri**, s. 81.

Gemi rotadan haksız sapma durumunda taşıyan ortaya çıkan tüm zararlardan sorumludur[188]. Bu durumda taşıyanın sorumluluktan kurtulması için rotadan sapma olmasaydı dahi bir zararın oluşacağını ispat etmesi gerekir. Ayrıca belirtmemiz gerekir ki rotadan haksız sapma halinde; kaptan TTK m. 1088-1089 uyarıca ve donatan ise TTK m. 1062/1 uyarıca sorumluluk taşır.

2.3. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUN SINIRI

Taşıyanın zıya ve hasar veya geç tesliminden ileri gelen sorumluluk nedeniyle oluşan zararlarda tazmin borcunu sınırlandırma hakkı vardır ve bu durum TTK m. 1186'da düzenlenmiştir. Ayrıca TTK m. 1187 taşıyanın hangi hallerde sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybedileceğini düzenlemiştir.

2.3.1. Eşyanın Zıya ve Hasarında Sorumluluğun Sınırı

TTK taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasının hesaplanmasında iki yöntem belirlemiştir. Bunlardan birinci; esnek yöntemdir. Esnek yöntemde zarara uğramış malın değeri esas alınmakta ve tazminat eşyanın piyasa fiyatına göre belirlenir. İkinci yöntem ise, mutlak bir değer ile olan sınırlamadır ve taşıyanın sorumluluğu koli veya ünite başına veya zarara uğramış eşyanın gayri safi ağırlığına göre tazminat miktarı belirlenir.

Sorumluluğun sınırlandırılmasında TTK m. 1186/1 mutlak hesaplama yöntemi dikkate alınarak hazırlanmıştır. Bu maddeye göre; *"taşıyanın sorumluluk sınırı hangi sınır daha yüksek ise o şartın uygulanması koşuluyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına (ÖÇH/SDR[189]) ya da eşyanın brüt ağırlığının her bir kilogramı için 2 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar ile belirlenmektedir"*.

TTK diğer yandan esnek hesaplama yöntemiyle; taşıyanın ödemesi gereken toplam tazminat miktarını ayrıca belirlemiştir. Bu da zayi olan eşyanın değerinden

[188] Yavaşbay, **Taşıyanın Yanlış Konişmento Düzenlemesinden Sorumluluğu**, s. 52.
[189] Special Drawing Rights/Özel Çekme Hakkı, IMF tarafından uluslararası bir likidite türü olarak oluşturulmuştur.

ibarettir[190]. Eşyanın değeri ise; eşyanın gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki[191] ve tarihteki[192] varsa borsa fiyatı, yoksa cari piyasa fiyatına göre belirlenir. Borsa veya cari piyasa fiyatı yok ise aynı özellikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre belirlenir[193] (TTK m. 1186/2).

TTK açısından bu iki yöntem birbirinin tamamlayıcısıdır. Şöyle ki; zıya veya hasara uğramış yükün değeri m. 1186/2'e göre belirlenir ve bu değer m.1186/1'e göre belirlenecek değerden fazla olması halinde m.1186/1'deki sorumluluğun sınırlandığı değer uygulanır. Eğer yükün piyasa değeri 1186/1'de hesaplanan değerden daha az ise m. 1186/2 uygulanır[194].

Ancak yükleten yükleme başlamadan önce eşyanın cins ve değerini taşıyana bildirmesi ve konşimentoya yazdırması halinde, mutlak hesaplama yöntemi uygulanmaz ve taşıyanın tazmin sınırı konişmentoda yazılı olan tutar kadar olacaktır[195]. Ancak yükleten eşyanın değerini bildirirken kasten gerçeğe aykırı hareket etmişse taşıyan zıya ve hasardan doğan zararlardan sorumlu olmayacaktır. Bu konu taşıyanın mutlak sorumsuzluk hallerinden biridir ve ileride detaylı bir şekilde işlenecektir.

TTK'da ifade edilen taşıyanın sorumluluk sınırının hesaplama yönteminin esası La Haye/Visby kurallarıdır. La Haye kurallarında taşıyanın, eşyanın ziya olması veya hasara uğraması nedeniyle tazmin yükümlülüğü, sadece belli bir tutar ile sınırlandırılmıştır (La haye Kuralları m. 4/V). Visby Kuralları ile koli – ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkı yanında brüt ağırlık esasında 2 Özel Çekme Hakkına yer

---

[190] Kaner, **Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmeleri**, s.87.

[191] TTK m. 1186/2'de geçen *''boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki''*, ifadesinden varma limanın anlaşılması gerekir (Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 457).

[192] Hem gemi batar hem de yük kaybolursa bu durumda gemi normal şartlar altında seferini yaptığı ve varma limanında yükünü boşaltabileceği tarih hesap edilir (Çağa, Kender, **…Navlun Sözleşmesi**, s. 163).

[193] Burada hiç piyasası olmayan malların değerinin nasıl hesaplanacağı açıklanmıştır. Bu durumdaki mallar için objektif satış fiyatı yani herkes için ifade ettiği değer belirlenecektir. Özellikle kişisel eşyalar ve resim, heykel gibi münferit eşyalarda bu kural uygulanacaktır (Çağa, Kender, **…Navlun Sözleşmesi**, s. 163).

[194] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 94.

[195] Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 223.

verilmek suretiyle bu kural geliştirilmiştir. Tazminat miktarının, eşyanın sözleşmeye göre boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yer ve tarihteki değerine göre hesaplanacağı hükmü Visby Kuralları ile hayata geçmiştir. *"Eşyanın değerinin belirlenmesinde borsa rayici, yoksa ticari değeri, bunun da yokluğu halinde aynı tür ve nitelikteki eşyanın herkes için haiz olduğu değerin"* belirleneceği hüküm altına alınmıştır (La Haye/Visby Kuralları m.4/V, b). Diğer bir ifade ile taşıyanın tazmin miktarının tespitinde hem esnek hem de mutlak model esas alınmıştır[196]. Hamburg Kurallarında, taşıyanın tazmin miktarının tespit edilmesinde eşyanın değeri ile sınırlandırma yöntemi kabul edilmemiştir. Yani meydana gelen bütün zararları taşıyan tazmin etmesi gerekir[197]. Ancak tazminat miktarının üst sınırı; *"koli ya da diğer yükleme ünitesi başına 835 Özel Çekme Hakkı birimine veya zayi olan ya da hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının beher kilogramı için 2,5 Özel Çekme Hakkı birimine tekabül eden meblağlardan yüksek olanı ile sınırlıma"* getirilmiştir (HK m. 6/I).

Tekrar TTK m. 1186/1'e dönecek olursak; taşıyanın sorumluluk sınırının tespit edilmesinde *"hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması şartıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına veya eşyanın brüt her bir kilogramı için 2 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar dikkate alınacaktır*. Ancak burada kanunda geçen koli ve ünite kavramlarını açmamız gerekir".

Doktrinde koli kavramının tam bir tanımı yoktur. Ancak kısaca bir tanım yapmak istersek koli; yükün özelliği dikkate alınarak taşıma sırasında belirli ölçüde yükün korunmasını sağlamak amacıyla muhafaza edilmesidir. Varil sandık, fıçı, çuval birer koli örneğidir[198]. Taşınan yüklerin çeşitliliği, taşıma ve ambalajlama yöntemlerinin değişmesi ve yeni gemi tiplerinin ortaya çıkması karşısında kavramın belirlenmesinde esnek davranılmaktadır [199]. Koliden söz edebilmek için, eşyanın bütünüyle kapalı bir şeyin içine konulması şart olmayıp, genel olarak bir muhafaza içinde olan eşya

[196] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 146.
[197] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 147.
[198] Çağa, Kender, **…Navlun Sözleşmesi**, s. 168.
[199] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 137.

izlenimini vermelidir[200]. Otomobil gibi herhangi bir araç veya iş makinasının sadece üzerinin örtülmesi onu koli niteliği kazandırmaz[201]. Kolinin varlığı için onun belirli bir hacim veya ağırlığa sahip olması gerekmemektedir. Örneğin 30 tonluk bir iş makinası bir sandığa konulması halinde koli söz konusu olacaktır[202]. Bu durumda hiçbir şekilde koruma altına alınmayan mallar ve dökme mallar (tahıl, maden cevherleri) koli kavramına girmezler[203].

Yine ünite/parça kavramı konusunda bir netlik bulunmamaktadır. Her ne kadar parça kelimesi bir bütünün birimi olarak ifade edilse de taşıma hukukunda parça kelimesi aslında bütünün kendisidir[204]. Yani taşıma hukukunda bir şeyin içinde korumaya alınmamış yükleri ifade etmek için parça kavramının varlığından söz edilecektir[205]. Diğer bir ifade ile ortada koli mevcut değilse ünite/parça kullanılacaktır. Burada parça adeta boşluk dolduran bir kavram olarak ortaya çıkmaktadır[206]. Örneğin; ambalajsız bir şekilde gemiye yüklenen iş makinası gibi eşyalar için navlun hesaplanırken onu bir birim (metreküp, ton) olarak ele alırsak veya alınması mutat bir durum ise sorumluluk bu birime göre tespit edilecektir[207]. Şayet navlun hesap edilirken birim esası kullanılmadıysa ve bu konuda bir teamülde söz konusu değilse her parça ünite sayılacak olup taşıyan bu durumda sadece ünite başı sorumlu olacağından bu da yükleten açısından eşyanın değeri göz önüne alındığında adaletsizliğe yol açacaktır[208]. Bu adaletsizliğin giderilmesi için yükleten, TTK m. 1186/4'te öngörüldüğü üzere

---

[200] Zeynep Demirçivi Mineliler, ''Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk'', **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi** Cilt: 9, Özel Sayı, 2007, ss. 957-984, s. 973.

[201] Mineliler, **Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk**, s. 973.

[202] Amerikan Yüksek Mahkemesi Kararı, 1963 (Ergon Çetingil, Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**, Ankara 1984, ss.133-160, s. 140 ve devamı).

[203] Çağa, Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II- Navlun Sözleşmesi**, s. 168.

[204] Gönen Eriş, **Açıklamalı - İçtihatla Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta**, Ankara 1990, s. 627.

[205] Seven, **Taşıyanın Yüke Özen…**, s. 197.

[206] Çetingil, **Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda…,** s. 156.

[207] Mineliler, **Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk**, s. 976.

[208] Çetingil**, Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda…,** s. 156.

yükleme başlamadan önce taşıyandan eşyanın tür ve değerini konişmentoya yazılmasını istemesi yararına olacaktır.

Konteyner konusunda ise konteynerlerin tek bir koli mi sayılacağı yoksa konteynerin içindeki eşyaların her biri tek bir koli olup olmadığı konusunda bir netlik bulunmamaktadır. Konteyner taşımalarının ticari hayatta artmasıyla bu husus La Haye/Visby Kuralları (m.2/c) ve Hamburg Kuralları m. 6/2-a ile ayrıca düzenlenmiştir. TTK m.1186/3'te *"eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine*[209] *konulmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünitenin, ayrı bir koli veya ünite sayılacağı"* düzenlenmiştir. Bu yapılmadığı takdirde taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılacak olup; bizzat taşıma gereci zıya veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gerecinin ayrı bir koli olarak kabul edileceği ifade edilmiştir.

2.3.2. Eşyanın Geç Teslim Edilmesi Halinde Sorumluluk Sınırı

TTK m. 1186/3'te eşyanın geç tesliminden kaynaklanan zararlardan taşıyanın sorumluluğun üst sınırı ayrıca belirtilmiştir. Navlun sözleşmesinde kararlaştırılan toplam navlun miktarını geçmemek şartıyla eşyanın geç teslimi halinde oluşan zararda sorumluluk gecikmeye maruz kalmış eşya için hesaplanan navlunun iki buçuk katıyla sınırlandırılmıştır.

Navlun sözleşmesinin konusu birden fazla partiden oluşan eşyanın taşınması ise, ancak bunlardan yalnızca biri ya da birkaçı bakımından geç teslim zarara yol açmış ise, sadece ilgili parti için üst sınır ödenecek navlunun iki buçuk katı olacaktır. Ancak bu şekilde dahi belirlenen tutar ödenecek toplam navlun miktarını aşamaz[210]. Ancak

[209] Konteyner; yükleme, istif, boşaltma işlemlerini kolaylaştıran ve bu amaç için sürekli kullanılan ve iktisadi bir değeri bulunan araçlardır (Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 162).

[210] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 133.

partilerinin tamamı bakımından geç teslime bağlı bir zarar doğurmuşsa, bu takdirde sorumluluğun üst sınırı m. 1186/3'e göre hesaplanan toplam navlun miktarı olacaktır[211].

Hatırlanacağı üzere yükle ilgili eşyanın teslimindeki gecikme altmış günü aştığı takdirde eşyayı ziya uğramış sayabilecektir (TTK m. 1178/5). Yükle ilgili kendisine tanınan seçimlik hakkı bu yönde kullanması halinde sorumluluğun üst sınırı da taşıyanın sorumluluğu kapsamında ifade ettiğimiz eşyanın zıya ve hasara uğramasına ilişkin kurala göre belirlenecektir.

Taraflar eşyanın gecikme ile teslim edilmesi sebebiyle oluşan zararlar için kanunda belirtilen bu hadlerden daha yüksek bir üst sınırı sözleşme ile kararlaştırabilirler (TTK m. 1186/8).

2.3.3. Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybedilmesi

Taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkı mutlak değildir. Eşyanın zayi olması, hasara maruz kalması ya da geç teslimine kasten yahut pervasızca bir davranışla hareketin muhtemelen bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlediği bir fiil ya da ihmali neden olduğu takdirde sorumluluğu sınırlandırma hakkını kaybeder[212] (TTK m. 1187/1).

Pervasızca hareket kavramı taşıma hukuku alanında ilk kez *"1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu'nun 25. maddesinde"* ifade edilmiştir.

---

[211] Jost Kienzle, **Die Haftung des Carrier und Actual Carrier nach den Hamburg-Regeln**, Neuwied, Luchterhand Verlag, 1993, s. 204.

[212] *''Taşıyanın tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özen ve dikkat yükümlülüğünü yerine getirmediği, TTK m.1178'e göre; gönderilene usulüne uygun teslim yapılmadığı, TTK m.1179'a göre; taşıyanın ve onun adına hareket eden adamlarının somut olaydaki fiili taşıyanın, ağır bir kusurunun pervasızca bir davranışının bu zarara sebebiyet verdiği, davalı taşıyanın TTK m.1187'e göre sınırsız sorumlu olduğu, davalının davada belirtmiş olduğu 23.05.2014 tarihli faturanın niteliğinin navlun ücreti olmadığı iddiası var ise de düzenlenen konşimentoya göre davalının taşıma işini üzerine almadığı ve taşıyan sıfatını kazandığı gerekçesi ile davanın kabulüyle 10.802,38 USD'nin davalının temerrüt tarihi olan 25.06.2014 tarihinde itibaren işleyecek 3095 Sayılı Kanun'un 4/a maddesi gereğince devlet bankalarınca ABD doları cinsi üzerinden açılmış bir yıl vadeli mevduat hesabına ödediği en yüksek faiz oranı uygulanarak fiili ödeme günündeki döviz satış kuru üzerinden TL karşılığının davalıdan tahsiline mahkemece karar verilmiştir''*, Yargıtay 11. H.D., 12.7.2017 tarihli, E:2016/3125, K:2017/4094. Bkz: https://www.kazanci.com.tr

Daha sonra sırasıyla La Haye/Visby Kuralları m. 4/5'te ve Hamburg Kuralları m. 8'de yer verilmiştir.

Taşıyanın davranışın pervasız olarak nitelendirilebilmesi için, taşıyan için öngörülen özen gösterme yükümlülüğünün düşüncesizce ve meydana gelecek sonuca aldırmaksızın, yoğun ve ağır şekilde ihlal edilmiş olması gerekir[213]. Kısaca *pervasızca hareket* iki unsurdan oluşmaktadır: pervasızca bir hareket/ihmal ve zararın meydana gelmesi ihtimaline ilişkin bilinç. Örneğin; TTK m. 1151/5'te düzenlenen eşyanın ambarda taşınmasına ilişkin taraflar arası açık anlaşma olmasına rağmen buna aykırı bir şekilde eşyanın güvertede taşınması halinde taşıyan artık sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybedecektir.

Pervasızca hareketin doğurmuş olduğu hukuki sonuç taşıyanın adamları ve fili taşıyan ve onun adamları içinde söz konusu olacaktır. Yani bu durumda taşıyan adamları TTK m. 1190/2'ye dayanarak taşıyan için geçerli olan sorumluluk sınırlamalarından faydalanamaz (TTK m. 1187/2).

2.4. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUN EMREDİCİ NİTELİĞİ VE İSTİSNALARI

Uluslararası düzenlemelerin temel amacı, taşıyanın eşyayı tesellümden kaynaklanan sorumluluğunu asgari bir sorumluluk olarak emredici şekilde düzenlemektir. TTK m. 1243 ile taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen hükümlerin bazılarına emredici hükümler tanımıştır. Diğer bir ifade ile kanunun emredici nitelikte gördüğü hükümler ile düzenlemiş olduğu konularda taşıyanın sorumluluğunun daraltılması veya ortadan kaldırılması mümkün değildir.

TTK m. 1243/1-a bendi taşıyanın sorumluluklarını, m. 1243/1-b bendinde ise taşıtan ile yükletenin bazı sorumluluklarını denizde taşıma senedinde, konişmentoda, veya navlun sözleşmesinde yer alan; doğrudan veya dolaylı olarak ortadan kaldırmayı

[213] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu,** s. 146.

veya kısıtlamayı öngören kayıt ve şartların geçerli olmayacağını belirtmektedir. Ancak buradaki sorumsuzluk kaydı taşıyanın sorumluluğuna yol açacak bir olayın gerçekleşmesinden önce tarafların anlaşmaları halinde geçersiz olurken, sorumluluk doğduktan sonra taraflar anlaşıp taşıyanın sorumlu tutulmayacağını kararlaştırabilirler[214].

Ayrıca kanunlarla öngörülen ispat yükünün taşıyan lehine tersine çevrilmesi sonucunu doğuran bütün kayıt ve şartlar kararlaştırılamaz, kararlaştırılması halinde bu kayıtlar geçersiz olur. Taşıyanın sorumluluğu kaldıran ya da daraltan hükümlerin geçersiz sayılması navlun sözleşmesinin geri kalan diğer hükümlerini geçersiz hale getirmeyeceği ayrıca belirtilmiştir (TTK m. 1243/3).

Emredici hükümler, taşıyan lehine değiştirilemeyen hükümler olduklarından, taşıyanın sorumluluğunu hafifleten kayıtlar geçersiz olacaktır, diğer yandan taraflar anlaşarak taşıyanın sorumluluğunu daha da ağırlaştıran hükümleri sözleşmeye koymaları mümkündür. Bundan dolayı sorumluluk hükümlerinin emredici niteliği nispidir[215].

2.4.1. Taşıyanın Sorumluluğunun Emredici Nitelikte Olduğu Hükümler

Sırasıyla TTK m. 1243/1-a'da taşıyan açısından emredici nitelik taşıdıkları belirtilen hükümler şunlardır:

- *"Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişli Olmaması Sebebi ile Sorumluluk Hakkındaki 1141. Madde",*
- *"Yükün Başka Gemiye Yüklenmesi veya Aktarılması Sebebiyle Sorumluluk Hakkındaki m. 1151. Madde",*
- *"Taşıyanın Yüke Özen Gösterme Borcundan Doğan Sorumluluk Hakkındaki 1178. Madde",*

[214] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 491.
[215] Kaner, **Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmeleri**, s. 92.

- *"Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulmasına İlişkin İspat Külfeti Hakkındaki 1179. Madde ",*
- *"Taşıyanın Kanuni Sorumsuzluk Şartları Hakkındaki 1180. Madde",*
- *"Taşıyanın Denizde Kurtarma Faaliyetinden Doğabilecek Sorumluluğu Hakkındaki 1181. Madde",*
- *"Taşıyanın Muhtemel Sorumsuzluk Halleri Hakkındaki 1182.Madde",*
- *"Taşıyanın Zarardan Kısmi olarak Sorumluluk Taşıması Hakkındaki 1183. Madde ",*
- *"Yükün İncelettirilmesi ve İnceleme Giderleri Hakkındaki 1185. Madde",*
- *"Sorumluluğun Sınırı Hakkındaki 1186.Madde",*
- *"Sınırsız Sorumluluk Hakkındaki 1187. Madde",*
- *"Tazminat Talebinin İleri Sürülmesi Hakkında 1188.Madde",*
- *"Tazminat Talebinin Süre Dolduktan Sonra İleri Sürüldüğü Savunmasının Yapılamayacağı Durum Hakkındaki 1189.Madde",*
- *"TTK Akit Dışı Taleplerede Uygulanacağı Hakkında 1190. Madde",*
- *"Fiili Taşıyanın Sorumluluğu Hakkındaki 1191. Madde",*
- *"Fiili Taşıyan Tarafından İcra Edilen Taşımalarda, Taşıyanın Sorumsuzluk Şartından Yararlanabilmesi Hakkındaki 1192. Madde".*

2.4.2. Emredici Hükümlerin İstisnaları

Aşağıda bazı istisnai hâllerde emredici hükümlerin taşıyan lehine değiştiren düzenlemeler açıklanacaktır.

2.4.2.1. Canlı Hayvan Taşımaları

1924 La Haye Konvansiyonu; canlı hayvan[216] ile güverte yükünü yük kavramına almamıştır (m. 1/c). Hamburg Kuralları ise canlı hayvanı yük olarak kabul etmiş ancak taşıyan gönderenin talimatlarına uygun hareket etmek şartıyla canlı hayvanın taşınması

[216] Canlı hayvandan kasıt sadece büyükbaş sığırlar değildir, balıkları ve kuşları da kapsayan çok geniş bir kavramdır.

sonucu oluşan zıya, hasar veya geç teslimden sorumlu olmadığını ifade etmiştir (m. 5/5). TTK m. 1244/1-a açısından, canlı hayvan taşımaları taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlerin istisnasını oluşturur. Bunun nedeni canlı hayvan taşınmasındaki zarar tehlikesinin daha fazla olması nedeniyle taşıyanın ağır bir özen borcu altına girmesi istenmemiştir[217]. Açıkçası canlı hayvanları zarardan koruyabilmek için alınması gereken tedbirler, diğer yüklere göre oldukça farklı ve özel uzmanlık gerektirecek niteliktedir[218]. Örneğin besi hayvanların taşınması söz konusu olduğunda, taşıtan genellikle bir bakıcı görevlendirmekte ve kaptanın bakıcı tarafından alınan tedbirler üzerinde sınırlı bir etki imkânı bulunmaktadır[219].

2.4.2.2. Güverte Yükü

Denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı tarafların yazılı anlaşması ile yolculuk sırasında fiilen güvertede taşınan yüke güverte yükü denir. Canlı hayvan taşımalarından farklı olarak güvertede taşınan eşyanın emredici hükümlere istisna teşkil etmesi için bazı şartların gerçekleşmesi gerekir. İlk olarak eşyanın güvertede taşınacağı hususu denizde taşıma senedinde ifade edilmesi gerekir (TTK m. 1244/1-a). Yükün güvertede taşınmasına yükleten ve taşıtan muvafakat etmiş olmalıdır (TTK m. 1151). Yükün güvertede taşınacağı denizde taşıma senedine yazılmış olmanın yanı sıra yük fiilen de güvertede taşınmalıdır. Yükün güvertede taşınacağı denizde taşıma senedinde yazılı ifade edilen eşya fiilen ambarda taşınmış ise, taşıyanın sorumluluğu emredici hükümler açısından artık istisna teşkil etmez[220].

2.4.2.3. Mutat Ticari Taşıma İşlerinden Olmayan Taşımalar

TTK m. 1244/1-b ile ticari hayatta sık sık karşılaşılması mutat olmayan ancak ticaretin olağan akışı içerisinde zaman zaman karşılaşılan ve eşyanın özel nitelikleri nedeniyle ya da taşıma işinin özel şartlarının haklı kıldığı anlaşmalar da taşıyanın

[217] Kaner, **Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmeleri**, s. 93.
[218] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 99.
[219] Akıncı, **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, s. 370.
[220] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu,** s. 99.

sorumluluğunun emredici niteliğinin birer istisna teşkil etmektedir. Kutuplara gidecek bir araştırma grubunun malzeme ve yiyeceklerinin taşınması veya bir müzede sergilenecek tarihi eserlerin taşınması ile nükleer atıkların taşınması örnek verilebilir[221]. Ancak eşyanın özel nitelikleri nedeniyle veya taşıma işinin özel şartları bu anlaşmaları haklı kılması gerekir ve taşıma senedine bu anlaşmalar hakkında *"emre değildir"* kaydının konulması şarttır.

2.4.2.4. Taşımanın Yüklemeden Önce ve Boşaltmadan Sonraki Aşamaları

TTK m. 1178'de düzenlenen taşıyanın yüke özen borcundan doğan sorumluluğu teslim almadan teslim etmeye kadar olan zaman diliminin tamamını kapsamaktadır. Bu çerçevede taşıyan, eşyanın gemiye yüklenmesinden önce ve gemiden boşaltılmasından sonra, örneğin eşya rıhtımda, rıhtım ambarında ya da layterdeyken meydana gelen zararlardan da sorumludur[222].

TTK m. 1244/1-c eşyanın gemiye yüklenmesinden önce ve gemiden boşaltmasından sonraki aşamalarda taşıyanın yükümlülükleri hakkında sorumsuzluk anlaşması yapılabilir. Bu durumda taşıyan açısından sorumluluk hükümlerinin emredici niteliği sadece eşyanın gemiye yüklenmesi ve gemiden boşaltılması arasındaki zaman diliminde söz konusu olacaktır.

2.4.2.5. Müşterek Avaryaya İlişkin Anlaşmalar

Müşterek Avarya; deniz yolculuğu sırasında gemi ve yükün müşterek selameti açısından göze alınan zarar ve masrafların yolculukla ilgili çıkarlarla oranlı biçimde gemi, yük ve navlunla ilgililer arasında müştereken paylaştırılması anlamını ifade eden

---

[221] Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 231.

[222] Kender, **Kender,** "Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar,** Ankara, 1984, ss. 75-95, s. 91.

bir kavramdır[223]. Konişmentoya konulacak müşterek avarya kayıtları, emredici hükümlerin istisnasını teşkil etmektedir (TTK m. 1244/2).

2.5. TAŞIYANIN MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ[224]

Alman Ticaret Kanunu 1924 La Haye Kurallarını kendi iç mevzuatına alırken bir takım önemli değişiklikler yapmıştır. Alman Ticaret Kanunu La Haye Kurallarında düzenlenen geminin sevk ve idaresinden kaynaklanan kusur ile yangın halini düzenleyen hükümlerini taşıyanın mutlak sorumsuzluğu adı altında toplamış, diğer sorumsuzluk hükümlerini muhtemel sorumsuzluk başlığında toplamıştır[225]. TTK taşıyanın sorumsuzluk halleri; 1924 tarihli La Haye sözleşmesi, 1968 tarihli La Haye/Visby kuralları ve 1978 tarihli Hamburg kurallarının ilgili hükümlerindeki güncel gelişmeler göz önüne alınarak hazırlanmıştır. İlgili mutlak sorumsuzluk hükümleri açıklanırken yer yer uluslararası düzenlemelere de atıf yaparak bahsedeceğiz.

Mutlak sorumsuzluğun anlamı; taşıyanın şahsi kusuru olmadıkça yükte meydana gelen zararlardan muaf tutulmasıdır. Bu husus kanunda açıkça şu şekilde ifade edilmiştir; *''Taşıyan, kendisinin veya adamlarının kastından veya ihmalinden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan sorumlu değildir. Taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü, taşıyana aittir''* (TTK m. 1179). Yani taşıyan yükün ziya veya hasarı sebebiyle oluşan zararda kendi şahsi kusuru söz konusu olmadıkça sorumlu tutulamayacaktır[226].

---

[223] Tekil, **Deniz Hukuku**, İstanbul, 2001.

[224] Bu konu doktrinde şu başlıklar altında incelenmektedir: Taşıyanın Şarta Bağlı Kanuni Sorumsuzluk Halleri (Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 499), Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri (Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 231), Taşıyanın Mutlak Mesuliyetsizlik Halleri (Akıncı, **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, s. 407), Kanuni Mesuliyetsizlik Sebepleri (Okay, **Deniz Ticaret Hukuku II**, s. 198).

[225] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 44.

[226] İlknur Uluğ, ''Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri'', **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.6, S.1-2, 2002, ss. 83-99, s. 87.

TTK'nın öngördüğü taşıyanın mutlak sorumsuzluk halleri; teknik kusur ve yangın, denizde kurtarma, yükletenin eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmesi hali ve rotadan haklı sapma halidir.

2.5.1. Teknik Kusur ve Yangın

1893 tarihli Harter Act düzenlemesi ile taşıyan ticari kusurdan kaynaklanan sorumluluğu emredici olarak düzenlenirken buna karşılık taşıyanın kendi kusuru söz konusu olmadıkça geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin kusurlardan ileri gelen zararlardan sorumsuzluğu kabul edilmişti. Bu düzenleme daha sonra yangından sorumsuzluk da eklenmek suretiyle 1924 tarihli La Haye Kurallarına alınmıştı[227]. Hamburg kuralları ile sorumsuzluk rejimi kaldırılmıştır[228]. Taşıyanın teknik kusurdan ve yangından sorumsuzluk prensibi, ETTK m. 1062/2'nin kökenini oluşturmaktadır. Bu prensip, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununda da muhafaza edilmiştir[229].

TTK m. 1180'e göre; *"Zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur"* denilerek taşıyanın mutlak sorumsuzluk hali düzenlenmiştir.

2.5.1.1. Geminin Sevki ve Başkaca Teknik Yönetimi

Geminin sevkine ilişkin fiillerden anlaşılması gereken, geminin hareketi ile ilgili tüm sevk ve yönetim/navigasyon fiilleridir[230]. Bu kapsamda geminin manevraları, dümen ile makine kumandaları, mevki tespiti, rotanın tayin edilmesi ve izlenmesi, radara bakılması, harita uygulaması, ışıklandırma, işaret verme, hızın ayarlanması, deniz trafik

[227] Karan, **The Carrier's Liability**, s. 89.
[228] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 501.
[229] Karan, **The Carrier's Liability**, s. 97.
[230] Zehra Şeker Öğüz, ''Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi''**,** İÜHFM, C. LXI S. 1-2, 2003, s. 331.

kurallarına uyulması, uygun ve güvenli demir atılacak yerin belirlenmesi, siste ya da kötü hava koşullarında alınan önlemler geminin sevkine ilişkin hareketlerdir[231].

Başkaca teknik yönetim kusuru ise geminin sevki dışında kalan geminin yönetimi ile ilgili olan ve başlangıçtaki elverişsizlik yahut taşıyanın yüke özen gösterme borcunun ihlali kapsamında değerlendirilemeyecek kusurlar olarak tanımlanabilir[232]. Bu kusura örnek olarak gemi makinelerinin ve teçhizatının kullanılmasında ortaya çıkan kusurlar verilebilir[233].

Taşıyan, gemi adamlarının yalnızca yolculuk başladıktan sonraki, geminin teknik idaresine ilişkin kusurları[234] bakımından sorumluluğuna başvurulamaz[235]. Yani taşıyanın mutlak sorumsuzluğunun gidilebilmesi için, geminin teknik idaresinden kaynaklanan zararın, doğrudan gemideki bir eksiklikten değil, taşıyanın, fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin, kusurlu fiillerinden ileri gelmesi gerekir[236]. Diğer yandan, yolculuk

---

[231] Seven, **Taşıyanın Yüke Özen…**, s. 114.

[232] Akıncı, **Deniz Hukuku, Navlun Mukaveleleri**, s. 410 – 411.

[233] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 79-81.

[234] Yargıtay da vermiş olduğu kararlarda geminin teknik idaresinden kaynaklanan zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağının altını çizmektedir. Bakınız: Yargıtay 11.H.D. 18.02.2016 tarihli, E:2015/15167, K:2016/1739 sayılı kararında; *"(...) survey raporunda geminin iskele tarafının aşırı şekilde yatması neticesinde 19 rulo saçın ambar içinde hareket etmiş olduğunun belirtilmesi karşısında geminin, yükün kayması sonucu yan yatmadığı, geminin yan yatması sonucu yükün ambar içinde kaydığının anlaşıldığı, geminin yan yatması sebebiyle de 15 rulo yükte hasar meydana geldiği, geminin dengesinin muhafazasına yönelik balast alma veya verilmesi gibi işlemlerin yükün menfaatine ilişkin işlemlerden değil gemide yük olmasa dahi yapılması gereken işlemlerden olması ve bu işlemlerin amacının geminin iyi halde muhafazası olması karşısında geminin yan yatmasına neden olan kusurun üçüncü bilirkişi kurulu görüşüne itibar edilerek teknik kusur olarak kabul edildiği, TTK'nın 1062/2. fıkrasında düzenlenen ve mutlak sorumsuzluk hallerinden olan teknik kusurdan kaynaklanan zarardan taşıyanın sorumlu olmamasına göre davalı taşıyan ...Ltd. Şti.'nin geminin yan yatması sonucu yükün kayması nedeniyle 15 ruloda meydana gelen hasardan doğan zarardan sorumlu olmayacağına (...) karar verilmiştir. (...) usul ve yasaya uygun kararın ONANMASINA oy birliği ile karar verilmiştir."* şeklinde hüküm kurmuştur. Bkz: https://www.kazanci.com.tr

[235] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 75.

[236] Yargıtay 11. H.D. 25.06.2015 tarihli E:2015/2957, K:2015/8693 sayılı kararında taşıyanın gemi adamlarının teknik kusurlarından sorumlu olmadığını, teknik idareye yönelik olarak yalnızca kendi kusurlarından sorumlu olacağını belirterek, *" (...) Mahkemece, iddia, savunma, bilirkişi raporu ve tüm dosya kapsamına göre, aksine bir delil sunulmamasına göre geminin seyir esnasında denize elverişli olduğunun değerlendirildiği, ziyaa sebep olan çatmada her iki geminin de kusurlu olduğu, davalı taşıyanın gemi adamlarının çatmada kusurlu bulunması halinde dahi, gemi adamlarının çatmaya sebebiyet veren kusurlarının geminin sevkine ve başkaca teknik idaresine yönelik bir kusur mahiyeti arz ettiği, TTK'nın 1062. maddesi hükmü gereğince zararın sebebi geminin sevkine veya başkaca*

başlamadan önce fark edilmesi gereken başlangıçtaki elverişsizliğine neden olabilecek eksikliğin giderilmemesi ile ilgili bir kusur söz konusuysa ya da zarar yolculuğun başlangıcında mevcut olan bir arızadan kaynaklanıyorsa, bu durumda artık geminin teknik idaresine ilişkin bir kusurdan değil, geminin yola elverişsizliğinden kaynaklanan bir kusurdan bahsedilir[237]. Bu durumda taşıyan teknik kusura dayanarak sorumluluktan kurtulamaz.

Diğer yandan teknik kusur ile ticari kusur kavramlarının birbiriyle karıştırılamaması, sorumluğun tespiti açısından büyük önem taşır. Çünkü teknik kusurun gündeme geldiği hallerde taşıyan, gemi adamlarının kusurlu fiillerinden kanun gereğince sorumlu olmaz iken ticari kusurun söz konusu olduğu hallerde taşıyan gemi adamlarının kusurlu fiillerinden sorumlu tutulacaktır[238]. Ticari kusur yükün menfaatine, korunmasına ilişkin tedbirlerin alınmaması, gerekli dikkat ve özenin gösterilmemesi hallerinde söz konusu olacağı belirtilmektedir[239]. Bunun dışında örneğin yolculuk sırasında dümenin bozulması gibi geminin teknik idaresiyle ilgili olan hususlar teknik kusur içerisinde sayılabilir[240]. Kanun koyucu *''daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dâhil sayılmaz'' (TTK m. 1180/1*) diyerek esasen kusurun teknik yönetime ilişkin olup olmadığının tespitinde kullanılacak bir kriter belirleyerek teknik kusur ile ticari kusur arasındaki ayrımı ortaya koymuştur. Nitekim Yargıtay vermiş olduğu kararlarda, sorumluluğun tespit edilmesi açısından teknik kusur - ticari kusur ayrımı yapılırken, zararın meydana gelmesine yol açan nedenin ve alınması gereken tedbirlerin öncelikle hangi amaca yönelik olduğunun tespit edilmesi gerektiğini kıstas olarak ele

teknik idaresine yönelik bir kusur ise taşıyanın yalnızca kendi kusurundan sorumlu olacağı, taşıyanın gemi adamlarının teknik kusurlarından sorumluluğunun bulunmadığı, dava dilekçesinde konteynırın yüklenmesi esnasında hasar gördüğüne değil, çatışma neticesi denize düşmesine dayanıldığı, ekspertiz raporunda da çatma sonucu zayiatın meydana geldiğinin tespit edildiği gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. (...) hükmün ONANMASINA (...)'' şeklinde hüküm kurmuştur.

[237] Uluğ, **Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri**, s. 89.

[238] Feray Fırıncıoğulları, ''Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri'', **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt: 92, Sayı: 6, Yıl: 2018, s. 258.

[239] Uluğ, **Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri**, s. 93.

[240] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 79.

almıştır[241]. Kusurun sebebi konusunda tereddüt olması halinde kanun koyucu, ortaya çıkan zararın teknik kusurdan kaynaklanmadığının kabul edileceğini belirterek bu durumu taşıyan aleyhine yorumlamıştır (TTK m. 1180/2).

2.5.1.2. Yangın

1924 tarihli La Haye Konvansiyonu düzenlemesinde taşıyan ancak yangının çıkmasında kendi kusuru söz konusu ise sorumluluğuna gidilecektir (m. 4/2). TTK m.

[241] Yargıtay 11.H.D. 12.03.2015 tarihli, E:2014/14780, K:2015/3413 sayılı kararında; *"(...) geminin başlangıçtan itibaren denize ve yola elverişli olduğu, geminin ... Limanından ayrıldıktan bir süre sonra aldığı su olduğu muhtemelen bu eksiliğin ambara giden devre üzerindeki valfin... Limanında iken veya sonrasında açık bırakılmış olduğu üzerinde yoğunlaştırdığı, geminin yüke elverişliliğini etkileyen bu eksikliğim davalı taşıyan tarafından tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni gösterilmesine rağmen keşfedilemediği, davalı taşıyan için TTK'nın 1061. maddesindeki genel sorumsuzluk hali olan tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özen gösterilmesine rağmen keşfedilemeyen bu eksikliği taşıyanın öngörebilmesi mümkün olmayacağından sorumluluğuna gidilemeyeceği, geminin sonraki elverişsizliğine yol açan, ambara giden valfin ... Limanında iken açık bırakılmasında gemi adamlarının kusurlu olup olmadığının, kusur var ise bu kusurun teknik kusur mu yoksa ticari kusur mu olduğunun tespitinin gerektiği , gemi adamlarının ambara giden valfi açık bırakmaları hususunun, birinci bilirkişi kurulu rapor ve ek raporda taşıyanın TTK'nın 1062/1.fıkra hükmüne göre sorumluluğunu gerektireceği, üçüncü bilirkişi kurulu rapor ve ek raporunda ise valfin açık bırakılmasının yüke ilişkin muhafaza tedbirlerinde dikkatsizlik ve tedbirsizlik olarak değerlendirilerek ticari kusur sayılması gerektiği yönünde görüş bildirildiği, ikinci, dördüncü ve beşinci bilirkişi kurulu raporları ile Prof. Dr. .. ... tarafından hazırlanan hukuki görüşte teknik kusur - ticari kusur ayrımında ölçünün o tedbirin alınması için güdülen amaca göre saptanması gerektiğinin vurgulandığı, amaç yükün iyi halde muhafazası ise kusur ticari kusur, şayet geminin iyi halde tutulması ise kusurun teknik kusur olarak kabul olunacağı, temel kaynak olarak kabul olunan Çağa/Kender Deniz Ticareti Hukuku II Navlun Sözleşmeleri S.158'de bir tedbirin ve onun alınmasındaki kusurun niteliğinin yani geminin teknik idaresine ilişkin bir teknik kusur mu bilakis ticari bir kusur mu olduğunun tayininde ölçünün enternasyonal uygulamada (mahkeme içtihatlarında) benimsenen baskın görüşe nazaran, onun alınması ile güdülen amaç olduğu açıklandıktan sonra makina kısmında muslukların ve subap kapaklarının iyice kapatılmamasının başlıca teknik idare kusurlarından olduğu örnekler arasında sayıldığı ve bu teknik idare kusurundan TTK'nın 1062/2. fıkra kapsamında taşıyanın sorumlu olmayacağının açıklandığı, valfin kapatılması, açık bırakılmaması ile güdülen amaç yükün menfaatinden ziyade geminin iyi halde muhafazası olduğu, dolayısıyla ambara giren valfin açık bırakılması bir ticari kusur değil, bir teknik kusur olarak vasıflandırıldığı, 1924 tarihli Lahey Kaidelerinin 3(a) maddesi ile aynı yöndeki TTK'nın 1062/2 fıkrası hükmü uyarınca taşıyan gemi adamlarının teknik kusurundan sorumlu olmayacağından ve yine ziya uğrayan eşya için yolculuğun yükleme limanında başlaması, ... Limanında veya sonrasında yola elverişsizliğine yol açan eksikliğin sonraki elverişsizlik olmasının, Lahey Kaidelerinin 3(1) maddesi ile TTK' 1019. maddeye dayanılmasının mümkün olmamasının ; donatanın sorumluluğunu gerektiren bir elverişsizliğin söz konusu olmadığının davacının tekne sigortası gereğince sigorta tazminatı ödemiş olmasına göre de açık olması karşısında ikinci, dördüncü ve beşinci bilirkişi kurulu raporlarında açıklanan görüşlere itibar olunarak, taşıyanın mutlak sorumsuzluk hallerinden olan teknik kusurdan kaynaklanan zarardan sorumlu olmadığı gerekçesiyle, davanın (1) nolu davalı yönünden reddine, karar verilmiştir."* şeklindeki ilk derece mahkemesinin kararının onaylanması yönünde hüküm kurulmuştur. Bkz: https://www.kazanci.com.tr

1880/1 açısından da aynı yaklaşım "*Zarar… Yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur"* hükmü ile devam ettirilmiştir. Diğer bir ifade ile yangının doğuracağı zararlardan kendi kusuru olmadıkça sorumlu olmayacaktır.

Yangından bahsedilebilmesi için açık ve görünür bir ateş veya alevin mevcudiyeti aranmaktadır[242]. Dolayısıyla aşırı ısınma, kızışma ve dumandan kaynaklanan zararlar bu kapsamda değerlendirilemez[243].

Yangının gemi adamları ve/veya taşıyanın adamlarının sevk ve idare kusurlarından veya başkaca teknik kusur olarak nitelendirilebilecek kusurlarından kaynaklanması halinde hem sevk ve idare kusurundan hem de yangından kaynaklanan mutlak sorumsuzluk hali gündeme gelecek ve taşıyan bu hallerde sorumluluktan kurtulacaktır[244]. Yangın gemi adamlarının ticari kusur olarak nitelendirilecek bir davranışından kaynaklanmışsa, taşıyanın sorumlu tutulmayacaktır[245].

Yangın, yolculuk başlangıcındaki bir elverişsizlikten kaynaklanmışsa bu durumda taşıyan TTK m. 1141'de ifade edilen başlangıçtaki elverişsizlik hükümleri nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumlu olacaktır. Geminin yolculuk başladıktan sonra elverişsiz hâle gelmesi TTK m. 1178'in kapsamına girmekte taşıyanın sonraki elverişsizlikten ileri gelen yangına bir sorumsuzluk sebebi olarak dayanması mümkündür[246].

Karada çıkıp gemiye sirayet eden bir yangın nedeniyle ve yük gemiye yüklenmeden önce veya boşaltıldıktan sonra yükün zarar görmesinde taşıyanın sorumluluğuna gidilemeyecektir[247].

---

[242] Seven, **Taşıyanın Yüke Özen…**s. 165.
[243] Akıncı, **Deniz Hukuku, Navlun Mukaveleleri**, s. 425.
[244] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 507.
[245] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 160. Aksi görüş için bkz: Seven, **Taşıyanın Yüke Özen…**, s. 166.
[246] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 75.
[247] Wilson, **Carriage of Goods By Sea**, s. 260.

Yangın zararı, yangının doğrudan sonucu ile doğrudan sonucu olmayan dolaylı zararları, örneğin söndürme faaliyetleri nedeniyle diğer yüklerin ıslanması ya da dumanın neden olduğu zararları da kapsamaktadır[248]. Örneğin; yangın nedeniyle geminin havalandırma sistemi bozulması durumunda gıda maddelerinde bozulma halinde taşıyanın sorumluluğuna gidilemeyecektir[249]. Ancak bu sırada dahi taşıyanın yüke özen gösterme borcu devam etmektedir ve yangın söndürme faaliyeti esnasında yükün zarara uğramaması için gereken önlemleri almakla yükümlüdür.

2.5.2. Denizde Kurtarma

TTK m. 1181'de *"Taşıyan, müşterek avarya hâli hariç, denizde can ve eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Teşebbüs, sadece eşya kurtarmaya yönelikse, aynı zamanda makul bir hareket tarzı oluşturması gerekir"* şeklinde ifade edilen taşıyanın mutlak sorumsuzluk nedeni olarak görülen denizde kurtarma hükmünün kaynağını Hamburg Kuralları m. 5/6 oluşturmaktadır[250].

Denizde can ya da eşya kurtarmak için alınan önlemler genel olarak bir sonraki başlıkta inceleyeceğimiz rotadan sapılması şeklinde ortaya çıkmakta; dolayısıyla TTK m. 1181 hükmü, rotadan haklı sapmayı da kapsamaktadır[251].

Taşıyanın sorumluluktan kurtulması için zararın kurtarma faaliyetinin veya teşebbüsünün sonucunda ortaya çıkması yeterlidir. Zarardan kasıt gerek eşyanın ziya ile hasara maruz kalması gerekse geç teslim edilmesi hâllerini kapsamaktadır[252].

[248] Karan, **The Carrier's Liability**, s. 296;
[249] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 509.
[250] TTK m. 1181'in gerekçesinde izah edilmiştir.
[251] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 102.
[252] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 97.

2.5.3. Rotadan Haklı Sapma

6102 Sayılı TTK m. 1113/1 kaptanın rotadan sapmasını şu şekilde düzenlemiştir: *"Yolculuğun izlenen rota üzerinde sürdürülmesini umulmayan bir hâl engellerse, kaptan durumun gereklerine ve imkânlar çerçevesinde uygulamaya zorunlu olduğu talimata göre, yolculuğa, başka bir rota üzerinde devam edebileceği gibi kısa veya uzun bir süre için ara verebilir veya kalkma limanına geri dönebilir."*

TTK m. 1113/1'de düzenlenen kaptanın rotadan sapması halini içeren umulmayan hal; seyir koşulları dikkate alındığında mutat beklenmeyecek ve kaptanın kendi davranışı ile neden teşkil etmediği bir olaydır ve gerek gemi gerekse de yük için tehlike oluşturmalıdır[253].

6102 Sayılı TTK m. 1220'ye göre; *"Kaptanın denizde can ve eşya kurtarmak veya diğer bir haklı sebeple rotadan sapmış olması, tarafların hak ve yükümlülüklerini etkilemez ve taşıyan bu yüzden doğacak zararlardan sorumlu olmaz*" hükmünü düzenlemiştir. Yukarıdaki maddede düzenlenen hükme göre denizde can ya da eşya kurtarmak üzere alınan önlemler rotadan sapılması şeklinde ise, taşıyan sapmadan ileri gelen zararlardan TTK m. 1220 uyarınca sorumsuzdur. Zarar rotadan sapılması dışındaki bir önlem nedeniyle meydana gelmiş ise taşıyan denizde kurtarma hükmünü düzenleyen TTK m. 1181'e dayanarak sorumluluktan kurtulacaktır. Ancak belirtmemiz gerekir ki; TTK m. 1181'de taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için eşyaya yönelik kurtarma faaliyetinin makul olması aranmakta iken TTK m. 1220'de böyle bir koşul öngörülmemiştir[254]. Yine TTK m. 1220'de düzenlenen rotadan haklı bir nedenle sapılmasını gerektiren hallerin ortaya çıktığını ispat yükü kural olarak taşıyana aittir[255]. Ancak denizde can ve mal kurtarılması amacıyla rotadan sapılması gerekmişse bu durumda ispat külfeti yer değiştirecek ve zarar gören yük ilgilisine geçecektir[256]. Yük

[253] Çağa, Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II- Navlun Sözleşmesi**, s. 212.
[254] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 102.
[255] Fırıncıoğulları, **Denizyolu… Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri**, s. 263.
[256] Ilgın, Canan, **Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında…** s. 192.

ilgilisi taşıyanın rotadan sapmasını gerektirecek haklı bir nedenin bulunmadığını ispat ederek, taşıyandan ortaya çıkan zararlarının tazminini talep edebilecektir[257].

TTK m. 1220'de diğer bir haklı rotadan sapma hali düzenlenmiştir. Buna hasta bir yolcunun veya gemi adamının tedavisinin sağlanması için karaya çıkarılması, fırtınada dengesi bozulan yüklerin tekrar istiflenmesi için rotadan ayrılma halleri örnek olarak verilebilir[258].

2.5.4. Eşyanın Cins veya Değerinin Kasıtlı Olarak Yanlış Bildirilmesi

Eşyanın cins veya değerinin kasıtlı olarak yükleten tarafından taşıyana yanlış bildirilmesi TTK m. 1186/5'te düzenlenmiştir. Buna göre; *"yükleten, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin zıya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz."* Bu düzenleme 1924 tarihli Brüksel Konvansiyonu m. 4/5 son cümlesi ile paralel olarak düzenlenmiştir.

Taşıyanın navlun sözleşmesine konu olan eşyanın cins ve değerini bilmekte menfaati vardır. Zira ancak bu hâlde eşyanın muhafazasına yönelik olarak alınması gereken önlemleri doğru şekilde belirleyebilir ve sorumluluk rizikosunu tayin edebilir[259]. Nitekim Yargıtay vermiş olduğu kararlarda eşyanın cins ve değerine göre zarar tespitinin yapılması gerektiğini ayrıca eşyanın değeri hesaplanırken navlun bedeli, sigorta bedeli gibi masrafların da göz önünde bulundurulacağını ifade etmektedir[260].

---

[257] Fırıncıoğulları, **Denizyolu ile Eşya Taşımalarında… Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri**, s. 263.
[258] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 482.
[259] Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 87.
[260] Yargıtay Hukuk Genel Kurulu'nun 15.02.1995 tarihli E:1994/11-688, K:1995/71 sayılı kararında belirtildiği üzere yükleten, yükün cins ve değerini yüklemeye başlamadan önce taşıyana bildirdiği ve bu hususlar konşimentoya yazıldığı takdirde taşıyan kanunda belirtilen şekilde saptanacak zarardan yükletene ve/veya gönderilene karşı sorumlu bulunmaktadır. Yargıtay HGK kararında, *" (...)Yargıtay 11. Hukuk Dairesinin 3.12.1992 gün ve 1991/3829-1992/1108? sayılı ilamı ile (... TTK'nın 1116/5. maddesi ile emredici nitelikte olduğu belirtilen aynı Yasanın 1114. maddesi hükmüne göre, yükleten, yükün cins ve kıymetine yüklemeye başlamadan önce taşıyana bildirdiği ve bu hususlar konşimentoya yazıldığı takdirde taşıyıcı aynı Yasanın 1112 ve 1113. maddelerinde belirtilen şekilde saptanacak zarardan yükletene ve veya gönderilene karşı sorumlu bulunmaktadır. Yine aynı maddede bu bildirimde bulunulmaması halinde taşıyıcının sorumluluğu koli ve parça başına belli bir limitle*

Taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için yanlış beyan eşyanın türü ya da değerine ilişkin olması gerekmektedir. Yükün değerinin gerçeğe nazaran düşük ya da yüksek gösterilmiş olması arasında bir fark bulunmamaktadır[261]. Yükün türü ya da değerinin konişmentoda gerçeğe aykırı gösterilmesi taşıyan tarafın zarar görmesine sebebiyet verebilir. Örneğin eşyanın değerinin olduğundan çok daha yüksek gösterilmesi hileli bir davranış mahiyetini taşıyabilir veya değerin olduğundan düşük gösterilmesi, navlunun değere göre belirlendiği hâllerde (ad valorem) düşük hesaplanmasına yahut taşıyanın, bilgisi dışında büyük bir sorumluluk altına girmesine neden olabilir[262]. Yükün, markası ya da miktarı hakkındaki gerçeğe aykırı beyanlar bu düzenlemenin kapsamında değildir[263].

---

sınırlandırılmış bulunmaktadır, Nitekim, doktrinde de bu bildirimin yapılmış olduğu hallerde tazminatın sınırlandırıcı sözleşme hüküm veya kayıtlarının hükümsüz olduğu kabul edilmektedir (Bkz. K.S. Okay, Deniz Ticaret Hukuku Cilt 2, İstanbul 1971, sayfa 239, Sorumluluk Anlaşması, İst.1976,sayfa 136) . Dairemizin emsal nitelikli kararlarında da (Bkz. G. Eriş, Deniz Ticaret Hukuku ve Sigorta, Ankara, 1990 sayfa 631-Y.11.Hukuk Dairesi 25-5.1982 E, 1979 K,2502) yükleten tarafından gemiye yüklenen emtianın cinsi, ağırlığı, nitelikleri ile bununla ilgili fatura veya akreditif kayıtlarının taşıyana bildirilmiş olması ve bu kayıtları konşimentoya yazılmış olması halinde artık yükün değerinin tespiti ve bilinmesi mümkün olduğundan , bu gibi hallerde yükleten tarafından malın değerinin taşıyana bildirilmiş olduğunun kabulü gerektiği içtihat edilmiş bulunmaktadır. Dava konusu olayda da yükün 129 fıçı ihtiva eden 32 parça halinde (16.651) kg. ağırlığında olduğu ve emtianın markası ve niteliklerinin dahi konşimentoya derç edildiği ve ayrıca proforma fatura numarasının da konşimentoya yazıldığı anlaşılmaktadır. Yukarıda açıklanan kökleşmiş Yargıtay içtihatlarına göre, bu bilgilerin taşıyana verilmesi halinde malın değerinin de bildirildiğinin ve taşıyan tarafından bilinmesi gerektiğinin kabulü gerekir. Kaldı ki, konşimentoda beyanlar hanesinde yükün nevi, adedi, cinsi, ağırlığı, ölçüsü, markası bölümleri açıldığı halde yükün değeri; konusunda bir bildirim hanesinin açılmadığı da dikkat çekmektedir. Bu durum karşısında malın değerinin taşıtan tarafından bildirildiğinin kabulünü engelleyecek bir hükmün konşimentoya konulması taşıyanın sorumluluğunu kaldıracak ve daraltacak nitelikte bulunduğundan bu hükmün dikkate alınması mümkün bulunmamaktadır. Şu halde mahkemece TTK'nın 1061. maddesi gereğince gerçek zarar saptanarak sonucuna göre bir hüküm tesis etmek gerekirken aksine düşüncelerle yazılı şekilde hüküm tesisi doğru olmamıştır...) gerekçesiyle bozularak dosya yerine geri çevrilmekle yeniden yapılan yargılama sonunda; mahkemece önceki kararda direnilmiştir. (...) Hukuk Genel Kurulu'nca incelenerek direnme kararının süresinde temyiz edildiği anlaşıldıktan ve dosyadaki kağıtlar okunduktan sonra gereği görüşüldü: Tarafların karşılıklı iddia ve savunmalarına, dosyadaki tutanak ve kanıtlara, bozma kararında açıklanan gerektirici nedenlere göre, Hukuk Genel Kurulu'nca da benimsenen Özel Daire bozma kararına uyulmak gerekirken, önceki kararda direnilmesi usul ve yasaya aykırıdır. Bu nedenle direnme kararı bozulmalıdır. ...direnme kararının BOZULMASINA, istek halinde temyiz peşin harcının geri verilmesine, 15.2.1995 gününde oyçokluğu ile karar verildi ." şeklinde hüküm kurulmuştur''. Bkz: https://www.kazanci.com.tr

[261] Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 87.

[262] Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 87.

[263] Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 154.

Bildirimin taşıyanın taşımayı taahhüt ettiği eşyaya ilişkin olarak ve bu taahhüt çerçevesinde üstlendiği rizikoyu belirleyebilmesi için taşıyanı bilgilendirme amacıyla yapılmış olması gerekir. Navlun sözleşmesinden ayrı olarak, gümrük ve benzeri işlemler için yapılan bildirimler bu kanunun kapsamında değerlendirilemez[264].

TTK m. 1186/5'te açıklanan hükme göre taşıyanın, eşyanın zayi olması ve hasara uğraması sebebiyle sorumluluğuna gidilebilmesi için yükletenin eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmesi gerekmektedir. Kastın beyan sırada var olması gerekir[265].

2.6. TAŞIYANIN MUHTEMEL SORUMSUZLUK HALLERİ

Taşıyanın muhtemel sorumsuzluğu ile ilgili olarak düzenlenen TTK m. 1182 kaynağını 1924 La Haye Konvansiyonu m. 4/2-c-p bentlerinden almaktadır. TTK m. 1182'de 8 bent halinde ifade edilen bu hükümler ile denizciliğin tipik[266] bazı zarar verici olaylardan dolayı taşıyanın sorumlu tutulamayacağı karine olarak kabul edilmektedir.

Taşıyanın muhtemel sorumsuzluğunun anlamı; taşıyan zararın 1182. maddesinde sayılan özel tehlikelerden herhangi birinden doğmuş olabileceğini gösteren vakıaları ispat ederse sorumluluktan kurtulacaktır. Bu durumda taşıyan ilk etapta ispat yükünü yerine getirmek için; meydana gelen zararın kanunda öngörülen özel tehlikelerden en az birinin yol açtığı şeklinde aksinin ispatı mümkün olan karineyi yerine getirmiş olmalıdır[267].

Böyle bir durum karşısında yükle ilgili olan taraf, taşıyanı oluşan zarardan sorumlu tutabilmesi için önünde iki seçenek vardır: a) zararın taşıyan tarafından ispat edilen özel tehlikelerden meydana gelmesinin söz konusu olmadığını ispat etmesi gerekir, b) zarara yol açan olay taşıyan tarafından iletilen tehlikeden değil, taşıyanın

[264] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 112.
[265] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 115.
[266] Tipik deniz tehlikelerinden, fırtına, siste çatma, karaya oturma, gemiye deniz suyu girmesi gibi hadiseler anlaşılabilir (Çağa, Kender, …**Navlun Sözleşmesi**, s. 161).
[267] Çağa, Kender, **…Navlun Sözleşmesi**, s. 161.

sorumlu olduğu başka bir nedenden, örneğin geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklanmış olduğunu ispat etmesi gerekir[268].

TTK m. 1182'de ifade edilen taşıyanın sorumsuzluk halleri *numerus clausus* prensibine tabidir, başka sebepler ilave edilemez ve hatta geniş yoruma da uygun değildir[269]. Aşağıda taşıyanın muhtemel sorumsuzluk halleri TTK m. 1182/1'de ifade edilen başlıklar çerçevesinde işlenecektir.

2.6.1. Denizin veya Geminin İşletilmesine Elverişli Diğer Suların Tehlike ve Kazaları

1924 La Haye Konvansiyonu m. 4/2-c bendinde bu konu düzenlenmiştir. Bu hükmün konulmasındaki amaç; taşıyan ve onun adamları ya da gemi adamlarının önceden göremeyeceği ya da engellemeyeceği için tedbir alınamayacak özellikteki olaylar karşısında taşıyanı korumaktır.

Kanunda öngörülen olaylar tesadüfi beklenmeyen olaylar olmakla beraber denize ve deniz yolculuğuna özgü tehlikeler[270] olmalıdır[271]. Buna geminin sis içinde rotasından çıkması, buz istilası, geminin kayalara bindirmesi, karaya oturması, topuğa vurması gibi olaylar örnek verilebilir[272]. Ancak gemiye dolu yağması, yıldırım düşmesi gibi her yerde cereyan eden mutat tabiat olayları bu kanun kapsamına girmez[273]. Deniz tehlikesinin var olup olmamasının tespit edilmesinde mahkemeler somut olayı şu kriterlere göre inceleyeceklerdir; geminin coğrafi konumu, rüzgârın hızı, zaman, süreklilik, öngörülebilirlik, diğer gemilerde oluşan zarar[274]. Bu şartlar mevcut ise eşyada ortaya

[268] Güden, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 103.
[269] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 95.
[270] Deniz Tehlikesi Kavramı: yolculuk yeri ve zamanında beklenilmeyen ve karşı konulmayan yıkıcı bir güç veya olaydır (Pınar Akan, **Deniz Taşımacılığında Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu**, Ankara, 2007, s. 83).
[271] Okay, **Deniz Ticaret Hukuku II**, s. 207.
[272] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 514.
[273] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 514.
[274] Akan, **Deniz Taşımacılığında…İhlalinden Doğan Sorumluluğu**, s. 86.

çıkan zarardan dolayı TTK m. 1181/1-a gereği taşıyan sorumlu tutulmayacaktır[275]. Örneğin, "Associated Metals & Minerals Corp. V Etelae Suomin Lavia (1988 AMC 1944) davasında" mahkeme*; "geminin Finlandiya'dan Florida'ya seferi sırasında maruz kaldığı dalgalı ve sert deniz şartları nedeniyle kaptanın yük için gerekli olan havalandırmayı yapamaması halinin çelik yükünün aşırı soğuk bir havadan aşırı sıcak bir havaya gelmesi durumuyla birleşmesi sonucunda yükte paslanmalar olduğunu belirterek taşıyanın sorumlu tutulamayacağına",* hükmetmiştir[276].

2.6.2. Harp Olayları, Karışıklık ve Ayaklanmalar, Kamu Düşmanlarının Hareketleri, Yetkili Makamların Emirleri veya Karantina Sınırlamaları

Bu bentte geçen harp olaylarının kapsamına devletler hukuku anlamında resmen ilan edilen savaş ile devletlerin birbirine karşı silahlı kuvvet kullanması veya devlet niteliğinde olmayan örgütlü toplulukların davranışı ile iç savaşlar girmektedir[277]. Yani zararın savaş ortamı içinde veya savaşın yarattığı özel tehlikelere bağlı olarak meydana gelmesi lazımdır[278]. Karışıklık ve ayaklanmalardan kasıt; terör olayları ve devlete karşı girişilen hukuka aykırı silahlı hareketlerdir[279]. Yetkili makamların emirleri ifadesi gemiye ve/veya yüke el konulması, bunların müsadere edilmesi, yükün ve/veya geminin

---

[275] Yargıtay 11.H.D. 25 Kasım 1993 tarihli, E:1992/7258, K:1993/7737, *''Bremen'den İstanbul'a taşınmak üzere yüklenen 4335 ton borunun 95 adedinin sözleşmeden kaynaklanan yetkiye istinaden güverteye yüklendiği ancak meteoroloji raporunda şiddetli fırtına olacağı belirtilmesine rağmen, kaptanın bu uyarıyı kaale almayarak yükü güverteye yolluca istif etmeyip, elverişli laşing malzemesi kullandığından bahisle açılan davada davalı yükün güverteye usulüne uygun olarak istif edildiği; kullanılan laşing malzemesinin elverişli olduğu; yapılan bağlamında da usulüne uygun ve sağlam olduğu; dava konusu hasarın ise tam anlamıyla mücbir sebep olarak kabul edilebilecek olan şiddetli fırtınadan ileri geldiği nitekim aynı gün Danimarka şilebinin de bu hava ve deniz şartlarına dayanarak battığı; bütün bu nedenlerle TTK'nun 1063. Maddesinin 1. bendine dayanarak sorumlu tutulmasının mümkün olmadığı, bir an için sevk ve idare bakımından kusurlu olduğu düşünülse dahi TTK madde 1062/2 uyarınca yine sorumluluğun söz konusu olmayacağı'',* şeklinde savunulmalarda bulunulmuştur. Bkz: https://www.kazanci.com.tr

[276] Akan, **Deniz Taşımacılığında…İhlalinden Doğan Sorumluluğu**, s. 88.

[277] Güden, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 108.

[278] Okay, **Deniz Ticaret Hukuku II**, s. 208.

[279] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 515.

ülkeye girişinin veya çıkışının yasaklanmasıdır[280]. Karantina sınırlamaları kapsamına bulaşıcı hastalıklara karşı alınan tedbirler girer[281].

2.6.3. Mahkemelerin El Koyma Kararları

Bu bent kapsamına mahkemeler tarafından[282]; gemiye ihtiyati haciz konması veya icrai haciz konulması, gemiye ihtiyati tedbir yolu ile el konulması kararları girmektedir[283].

2.6.4. Grev, Lokavt ve Diğer Çalışma Engelleri

Taşıyanın yararlanacağı bir diğer muhtemel sorumsuzluk sebeplerinden bir diğeri grev, lokavt ile diğer çalışma engelleridir. Diğer çalışma engelleri; taşıyan adamları veya gemi adamlarının hastalanarak belli süre çalışmaması ya da mürettebatın savaş tehlikesi nedeniyle sefere çıkmaktan imtina etmesi gibi engeller örnek verilebilir[284].

2.6.5. Yükleten, Taşıtan ve Eşyanın Maliki ile Bunların Temsilcilerinin ve Adamlarının Fiil veya İhmalleri

Eşyanın türüne, özelliklerine ve değerine ilişkin bir düzenlemedir. Eşya hakkında şayet temiz konişmento düzenlenmiş ise taşıyan yükte dışarıdan bakılınca anlaşılabilecek noksanlık veya hasara ilişkin sorumsuzluk iddiasında bulunamaz, yalnızca gizli kusurlar hakkında sorumsuzluk ileri sürebilir[285].

---

[280] Okay, **Deniz Ticaret Hukuku II**, s. 209.
[281] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 117-121.
[282] Miller v Law Accident Insurance Co. (1903) 1 KB 712 davasında; Liverpool'dan Buenos Aires'e sığır yükü taşımak üzere yük gemiye yüklendiğinde varma limanında bulaşıcı hastalıklarla mücadele etmek için bulaşıcı hastalığın görüldüğü gemilerin ülkeye girişini yasaklayan kararname yürürlüğe girmiştir. Yapılan denetimlerde gemide bulaşıcı hastalık tespit edildiğinden gemi varma limanını terk etmiştir. Olayda Amerikan Yüksek Mahkemesi zararın mahkeme kararı ile değil devletin el koyması nedeniyle meydana geldiğini belirtmiştir (Akan, **Deniz Taşımacılığında…İhlalinden Doğan Sorumluluğu**, s. 90).
[283] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 123-125.
[284] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 127-129.
[285] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 131-134.

2.6.6. Hacim veya Tartı İtibarıyla Kendiliğinden Eksilme (Fire) veya Eşyanın Gizli Ayıpları ya da Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği

Fire eşyanın gerek türünden gerekse de özelliğinden ileri gelen nedenlerden dolayı yükün eksilmesidir[286]. Bu bent kapsamına yükte kuruma ya da buharlaşma gibi olaylar nedeniyle eşyada ortaya çıkan azalma ve değişimler girmektedir[287]. Burada belirtilmesi gereken husus yükteki değişiklik ve/veya eksilme hiçbir dış etken olmadan yani doğal bir şekilde, tamamen yükün kendine has sebeplerden ötürü meydana gelmiş olması gerekir[288]. Yükün gerek türünden gerekse de özelliğinden ileri gelen nedenlerden dolayı eşyanın eksilmesi yani yükte doğal bir oranda fire halinde taşıyanın sorumluluğuna gidilemeyecektir[289].

Malın kendine özgü cins ve niteliğinden anlaşılması gereken olgu; taşıyan özen gösterme yükümlülüğüne uygun hareket etmiş olmasına rağmen yük yolculuğun olağan tehlikelerine karşı koymaya uygun özellikte olmamasını, örneğin, renk değiştirmeye, paslanmaya, küflenmeye, eğilimli olması halidir[290].

---

[286] Çağa, Kender, **…Navlun Sözleşmesi**, s. 161.

[287] Güden, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 113.

[288] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 517.

[289] Nitekim Yargıtay'da fire konusunda yükün doğal fire oranına göre karar vermektedir. Yargıtay 1 Mart 2018, E:2016/8049, K: 2018/1602, sayılı kararı ile *''Mahkemece tüm dosya kapsamına göre, taşınan üre türü emtianın gerek paket halinde gerekse dökme olarak nakliyesi sırasında ufalanarak fire verebilecek türden olduğunu % 100 ... yani ufalanabilme özelliğine sahip olan emtianın taşınması sırasında meydana gelebilecek fire oranının % ... olarak tespit edildiği, dava konusu gemi ile taşınan ....744,300 Ton ürenin % ... hesabı ile fire miktarının 82.329 kg olarak tespit edildiği ancak taşınan yükteki fire eksikliğinin 94.350 kg olduğu dolayısıyla ....021 ton fazla fire görüldüğü, bu miktarında gemiye yükleme gemiden karaya tahliye sırasında ve stoklandığı depolardan tüketiciye ulaşana kadar aktarmalar sırasında meydana gelebilecek olağan ve muhtemel fire olduğu 6102 Sayılı ...'nin 1182/1-F maddesinde "hacim ve tartı itibariyle kendiliğinden eksilme veya eşyanın kendine özgü doğal cins ve niteliğinin" sorumluluktan kurtulma sebepleri arasında sayıldığı, söz konusu üre emtiasınında doğal niteliği gereği olağan fire oranı olan % ... civarı eksilmesi durumunda taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olamayacağı, taşıyanın özellikle kapalı ambarlarda taşınmak üzere teslim alıp taşıma sonunda da mühürlerin gönderilen nezareti ile açıldığı gözetildiğinde, taşıyıcının taşınan emtiada vaki zayiden sorumlu tutulamayacağı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Kararı davacı vekili temyiz etmiştir. Yukarıda açıklanan nedenlerden dolayı, davacı vekilinin bütün temyiz itirazlarının reddiyle usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA oybirliğiyle karar verilmiştir''.* Bkz: https://www.kazanci.com.tr

[290] Akan, **Deniz Taşımacılığında… İhlalinden Doğan Sorumluluğu**, s.103.

Yükün dış muayenesi ile tespit edilemeyen, yükün gözle görülmeyen, bazı ayıpların bulunması nedeniyle yolculuk sırasında bu sebeplerden ötürü zarar oluşması halinde de taşıyanın sorumluluğuna gidilemeyecektir[291].

2.6.7. Ambalajın Yetersizliği

Eşyanın türü ve özelliklerine uygun ve ona özgü olarak yapılmış bir muhafaza içinde taşınması gerekirken, buna dikkat edilmeksizin yeterli olmayan ambalaja konulması veya eşyanın açıktan gemiye yüklenmesi sebebiyle ortaya çıkan zararlardan taşıyan sorumlu olmaz[292].

2.6.8. İşaretlerin Yetersizliği

Gemiye yüklenen eşyaların birbirinden ayırt edilmesi için üzerlerinde marka işaretlerinin bulunması gerekir. Ancak bu şekilde varma limanında yükler hızlı ve doğru bir şekilde teslim edilmiş olur[293]. Ancak belirtmemiz gerekir ki markalar dış faktörlerden etkilenmeyecek şekilde konmuş veya takılmış yahut yapıştırılmış olması gerekir[294]. Örneğin; Hongkong ve Shanghai'ye teslim edilmek üzere iki farklı alıcıya fındık ve fındık unu satışının yapıldığı taşıma işinde hatalı yükleme yapılarak Hongkong'a teslimi gereken malların Shanghai'ya, Shanghai'ya teslim edilmesi gereken malların ise Hongkong'a teslim edilmesi olayında; Yargıtay şu şekilde karar vermiştir: konteyner içindeki yüklerin yanlış yüklendiği, konteyner tipleri ve işaretleri bakımından taşıyanın konteynerleri karıştırmadığı, doğru konteynerler doğru adreslere ulaşmasına rağmen içerikleri sebebiyle zararın oluştuğu, her iki konteynere dair konşimentolarda "yükleten yükler sayar istifler ve mühürler" kaydının yer aldığı, iki ayrı satışa konu malların yanlış yerlere teslim edilmesinin konteynerlere yanlış yüklemeden kaynaklandığı bu sebeple

[291] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 517.
[292] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 517.
[293] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 517-518.
[294] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1,** s. 518.

davacının maruz kaldığı zarardan davalı taşıyanın sorumlu tutulamayacağı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir[295].

2.7. TAŞIMA İCRASININ FİİLİ TAŞIYANA BIRAKILMASI DURUMUNDA TAŞIYANIN VE FİİLİ TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

TTK m. 1148 çerçevesinde, gemi işletme müteahhidi veya donatan ile yapılan navlun sözleşmesine "*asıl navlun sözleşmesi"*; asıl navlun sözleşmesi aracılığıyla ifa edilecek olan diğer navlun sözleşmesine ise "*alt navlun sözleşmesi"* olarak ifade edilir. Bu kapsamda taşıtana karşı deniz yoluyla yük taşıma taahhüdünde bulunan, ancak taahhüdünü bizzat yerine getirmeyen kimse "*alt taşıyan"*; taşımayı fiilen gerçekleştiren kimse ise "*asıl taşıyan"* olarak adlandırılmaktadır[296]. Yani fiili taşıyan, taşıyanın üstlendiği bir taşımanın icrasının kısmen veya tamamen kendisine bıraktığı taşıyandır[297].

Asıl ve alt navlun sözleşmeleri birbirinden bağımsızdır ve sözleşmelerin nispiliği gereği olarak yükle ilgilinin doğrudan asıl taşıyandan talepte bulunması mümkün değildir[298]. TTK bakımından yükle ilgilinin muhatabı, yalnızca kendisine taşımayı taahhüt eden, diğer bir ifadeyle sözleşme ilişkisi içine girdiği alt taşıyandır.

Fiili taşıyan taşıyana karşı eşya taşımayı üstelendiğinden fiili taşıyan ve onun adamları (gemi adamları hariç) taşıyanın adamları değildir. Bundan dolayı fiili taşıyan ve onun adamları, TBK m. 116 anlamında taşıyanın yardımcı şahıslarıdır[299]. Ancak taşıyanın, fiili taşıyan ve onun adamlarının fiillerinden dolayı sorumluluğu TBK m. 116'ya göre değil, TTK m. 1191 ve 1192'de düzenlenen hükümlere göre sorumlu olmaktadır.

---

[295] Yargıtay 11.H.D. 27 Eylül 2017 tarihli, E:2016/2560, K:2017/4776. Bkz: https://www.kazanci.com.tr
[296] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 14.
[297] Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 232.
[298] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 14.
[299] Kender, Çetingil, Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 232.

1968 tarihli La Haye/Visby Konvansiyonu ve ETTK'da, taşıyanın ve fiili taşıyanın sorumlulukları hakkında doğrudan bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Deniz ticareti hayatında var olan bu eksikliği gidermenin yanı sıra asıl taşıyan ile birlikte fiili taşıyanın da sorumluluğuna gidilebilmesi için, Hamburg Kuralları m. 10 kabul edilmiştir ve bu düzenleme TTK m. 1191'in kaynağını oluşturmuştur[300]. TTK m. 1192'de ise alt navlun sözleşmelerinin mevcudiyeti hâlinde yapılacak sorumsuzluk anlaşmalarının tabi olacağı esasları düzenlemektedir.

2.7.1. Taşıyanın Sorumluluğu

Deniz yolu ile eşya taşıma işi kısmen veya tamamen bir fiilî taşıyana bırakılması halinde, taşıyan, taşıma işinin tamamından sorumludur. Ayrıca taşıyan, fiilî taşıyanın ve onun adamlarının fiil veya ihmallerinden dolayı da bu madde hükümlerine göre sorumludur (TTK m. 1191/1). Ancak, taşıyan ile fiili taşıyan arasında yapılan sözleşmeye taşınan eşya fiilî taşıyanın hâkimiyetinde iken meydana gelecek zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin şart koyabilir (TTK m. 1192/1). Sorumluluğu sınırlayan veya ortadan kaldıran bu tür anlaşmalar, yetkili Türk mahkemesinde fiilî taşıyan aleyhine dava açılamadığı takdirde geçersiz olacaktır (TTK m. 1192/1).

Taşıyanın ve fiilî taşıyanın, aynı zarardan sorumlu olmaları halinde müteselsilen sorumluluk söz konusu olur (TTK m. 1191/4). Ancak taşıyan, fiilî taşıyan ve bunların adamlarının ödeyeceği tazminat miktarının toplamı bu kanunda öngörülen sorumluluk sınırlamasına tabidir (TTk m. 1191/5).

2.7.2. Fiili Taşıyanın Sorumluluğu

Yükle ilgili kişi ile fiili taşıyan ile arasında taşıma taahhüdüne dayalı bir sözleşme ilişkisi olmadığından yükle ilgilinin fiili taşıyana TTK m. 1191 uyarınca doğrudan başvurabilmesi, sözleşmenin nispiliği ilkesinin istisnasıdır. Bu düzenleme ile

[300] TTK m. 1191'in gerekçe kısmında ifa edilmiştir.

fiili taşıyan, taahhüt ettiği taşıma borcunun alacaklısı olmayan yükle ilgiliye karşı sorumlu kılınmıştır. Diğer bir ifade ile fiili taşıyanın yükle ilgili kişiye karşı sorumluluğu sözleşmeden değil kanundan doğmaktadır[301].

Taşıyanın sorumluluğu ile ilgili TTK'da düzenlenen tüm hükümler, fiilî taşıyanın içinde söz konusu olacaktır (TTK m. 1191/2). Buna göre taşıyan TTK m.1178 uyarınca eşyayı gemiye yüklemek üzere teslim aldığı andan eşyayı gemiden boşaltacağı ana kadar tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür. Eşyanın zayi olması ya da hasara uğraması yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan, sorumlu olur. Bu hususa TTK m. 1192/3'te tekraren şu şekilde yer verilmiştir; fiilî taşıyan, eşyanın hâkimiyeti altında bulunduğu süre boyunca meydana gelen eşyanın zayi olması, hasara uğraması veya teslimdeki gecikmeden sorumludur.

Yükle ilgilinin, akdi taşıyan ile birlikte bir sözleşme ilişkisi içinde bulunmadığı fiili taşıyana karşı doğrudan başvuru imkânına sahip olması son derece lehine bir durumdur[302]. Öte yandan fiili taşıyan açısından kanunda öngörülen sorumluluğun sınırlandırılması, mutlak ve muhtemel sorumsuzluk şartlarından yararlanabilmesi nedeniyle bu durum fiili taşıyanın da yararınadır.

2.8. TAZMİNAT TALEBİNİN İLERİ SÜRÜLEBİLECEĞİ SÜRE

TTK m. 1188'de eşyanın zayi olması ya da hasara maruz kalması ile geç teslim edilmesinden kaynaklanan zararlar için taşıyana karşı her türlü tazminat talep hakkının bir yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde düşeceği düzenlenmiştir. Bir yıllık sürenin, taşıyanın eşyayı tamamen ya da kısmen teslim ettiği, eşya hiç teslim edilmemişse, tesliminin gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlayacağı hüküm altına alınmıştır. Kanunda öngörülen 1 yıllık süre hak düşürücü süredir[303]. Hak düşürücü

[301] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 18.
[302] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 18.
[303] Akıncı, **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, s. 410.

sürenin dolması nedeniyle tazminat talep hakkının düşmesi ile taşıyan sorumluluktan kurtulacaktır.

TTK m. 1188 gereğince bir yıllık hak düşürücü süre taşıyanın eşyayı veya bir kısmını teslim ettiği; eğer eşya hiç teslim edilmemişse onun teslim edilmesinin gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlar. Eşyanın kısmi zıyaa yahut hasara uğraması durumunda teslim tarihi, tam zıya hâlinde ise süre, eşyanın teslim edilmesi gereken tarihten itibaren dikkate alınacaktır[304]. Ancak eşya tam zıyaa uğradığı hâlde gemi boşaltma limanına ulaşmışsa boşaltmanın tamamlandığı tarih sürenin başlangıcı için esas alınır[305]. Anlaşılacağı üzere sürenin başlaması için teslimin tamamlanması gerekecektir. Eşya hak sahibi olmayan bir kişiye teslim edildiyse eşyanın zıya uğradığı kabul edilir ve hak düşürücü süre, sözleşme usulüne uygun şekilde ifa edilmiş olsa idi eşyanın teslim edilmesi gereken tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır[306]. Eşyanın boşaltma limanında değil de sonraki bir limanda yahut varma limanına geri dönülmesinden sonra gönderilene teslim edilmesi hâlinde (overcarriage) ise, fiili teslim tarihi dikkate alınır[307].

TTK m. 1188/4'e göre bir yıllık hak düşürücü süre dava sebebinin doğmasından sonra tarafların anlaşmasıyla uzatılabilir. Ancak TTK m. 1243'te düzenlenen emredici hükümler nedeniyle sürenin kısaltılmasına izin verilmemektedir. Bir yıllık hak düşürücü süre dolduktan sonra hak düşmüş olacağından bundan sonra sürenin uzatılması ise mümkün değildir[308].

Zarar gören tazminat talebinin muhatabı tarafından dava açma süresini kaçırmaya yönelik hareketlerle oyalarsa, tazminat isteminin muhatabı hak düşürücü sürenin geçmiş olduğu itirazında bulunamaz (TTK m. 1189/1). Dava açma süresi zarar görenin bu durumu öğrendiği tarihten itibaren işlemeye başlar (TTK m. 1189/2).

---

[304] Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 18.
[305] Seven, **Taşıyanın Yüke Özen…**, s. 203.
[306] Çağa, Kender, **…Navlun Sözleşmesi**, s. 205.
[307] Seven, **Taşıyanın Yüke Özen…**, s. 203.
[308] Atamer, Kerim: "Taşıyanın, Yükün Zararından Doğan Sorumluluğunda Hak Düşürücü Süre", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIII: Bildiriler – Tartışmalar**, Ankara, 1996, s. 117-147, s. 134.

TTK m. 1188/3'te rücu davalarında süreyi düzenlemiştir. Buna göre; sorumlu tutulan kişinin rücu davası, bir yıllık hak düşürücü sürenin sona ermesinden sonra da açılabilir. Ancak, rücu davası açma hakkı, bu hakka sahip olan kişinin, istenen tazminat bedelini ödediği veya aleyhine açılan tazminat davasında dava dilekçesini tebellüğ ettiği tarihten itibaren doksan gün içinde kullanılmaz ise düşer.

2.9. TAŞIYANIN AKİT DIŞI SORUMLULUĞU

Türk Ticaret Kanununda taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluğu ayrıntılı bir şekilde düzenlenmiştir. Taşıyanın haksız fiil oluşturan kusurlu ihlallerine karşı haksız fiil hükümlerine müracaat edilebilir. Ancak TTK m. 1190/1'de, taşıyan aleyhine, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zayi olması, hasara maruz kalması veya geç teslimi yüzünden haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalar için; taşıyanın sorumluluktan kurtulması hâlleri ile sorumluluk sınırlandırılmasına ilişkin hükümleri uygulanacaktır. Bu madde kaynağını Hamburg Kuralları m. 7'den almaktadır.

Dava taşıyanın veya fiili taşıyanın adamları aleyhine açılması durumunda, bu kişiler görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiklerini ispat etmesi koşulu ile taşıyan için öngörülen sorumluluktan muaf olma halleri ile sorumluluk sınırlamasından yararlanabilirler (TTK m. 1190/2).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

ULUSLARARASI KONVASİYONLARA GÖRE TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

3.1. ULUSLARARASI KONVANSİYONLARIN ORTAYA ÇIKIŞI

Uzak mesafeli deniz ticaretinin ve dolayısıyla gemilerin teknik donanımlarının gelişmesiyle birlikte taşınan yük miktarı, yükün değeri ve bunlara orantılı olarak yüke gelen zarar miktarı artarken, taşıyanların oluşan zarar sebebiyle sorumluluğu artmıştı. Taşıyanlar tarafından navlun sözleşmeleri ile konişmentolara sorumsuzluk kayıtları konulmuş ve eşyada meydana gelen zararlardan dolayı sorumluluğunun sınırlandırılması tercih edilmiştir. Önceleri teknik kusurdan kaynaklanan sorumluluk ortadan kaldırılırken sonraları ticari kusur sorumluluğu da sınırlandırılmıştır [309]. Bu tür klozlar gittikçe artmış ve taşıyan, her türlü eşyanın zayi olması veya hasara maruz kalmasından sorumsuz hale getirilerek, sorumluluğu yalnızca eşyayı yükle ilgili kişiye teslim etmek olarak sınırlandırılmıştır[310]. Taşıyanların sorumluluğunun sınırlandırılması yükle ilgililerin zararlarını tazmin etme olanağını ortadan kaldırmış ve bu durumun önüne geçilebilmesi için menfaati haleldar olanlar kanun koyucunun müdahalesini talep etmeye başlamışlardır. Bu talebe ilk yanıt Amerika Birleşik Devletleri'nden gelmiş ve donatanın sorumluluğu *"1893 yılında yürürlüğe giren Harter Act"* düzenlemesi ile emredici hale getirilerek taşıyanın sorumsuzluk koşulları sınırlandırılmıştır[311]. Harter Act hükümleri ile donatanın, gemiyi yola elverişli hale getirme ve yüke özen borcunu ortadan

[309] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 32.
[310] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 32.
[311] Tekil, **Deniz Hukuku**, s. 17-18.

kaldırmaya ilişkin sorumsuzluk kayıtları geçersiz sayılmış; gemi adamlarının sevk ve teknik idare kusurlarından doğan zararlar ile mücbir sebep ve fevkalade halden doğan zararlardan ötürü sorumluluğu tamamen kaldırılmıştır[312]. İngiltere, Almanya ve Fransa'nın sorumsuzluk kayıtlarının sınırlandırılmasına yönelik istekleri sonucunda deniz ticareti hükümlerinin birleştirilmesi için çalışmalar yapılmaya başlanmış, 1921 tarihinde La Haye'deki konferansta toplanan Milletlerarası Hukuk Derneği (International Law Association) örnek kurallar niteliğindeki *"1921 La Haye Kurallarını"* benimsemiş ve bu kuralların taşıyanlar tarafından konişmentolara konulmasını tavsiye etmiştir[313]. Ancak bu kurallar uluslararası antlaşma niteliğine haiz olmadığından bağlayıcılığı da söz konusu olmamış, istenilen amaca ulaşılamadığı görülmüştür[314]. Daha sonra İngiltere'nin önderliğinde ve Milletlerarası Denizcilik Komitesinin (Comite Maritime International/CMI) girişimiyle, önce 1922'de Londra'da, daha sonra da 1924'de Brüksel'de toplanan Konferanslarda yapılan çalışmalar sonucunda, "1921 La Haye Kuralları" bir takım değişiklikler yapılmak suretiyle uluslararası antlaşmaya dönüşmüştür[315]. 1924 La Haye Kuralları[316] adıyla da anılan *"Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel Konvansiyonu"*[317] ilgili devletler tarafından isterlerse aynen, isterlerse değiştirerek kendi mevzuatlarına alma hakkına sahip kılınmışlardır[318]. İngiltere 1925 tarihinde "COGSA" (Carriage of Goods by Sea Act), ve ABD 1936 yılında Harter Act yerine "USCOGSA" adıyla antlaşma metnini değiştirmeden kanunlaştırırken, Almanya ise 1937 yılında antlaşma metnini değiştirerek kendi mevzuatına almıştır[319]. Türkiye[320] 1955'te

---

[312] Ebru Ateş, ''1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi'', **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 2006, s.4.

[313] Ateş, **1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi**, s. 4.

[314] Seven, **Taşıyanın Yüke Özen…**, p.33.

[315] Gündüz Aybay, Kerim Atamer, "Taşıyanın Parça Başına Belirli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI**, Ankara, Banka ve Ticaret Araştırmaları Enstitüsü, 14-15 Nisan 1989, s. 238.

[316] Bu sözleşmenin La Haye Kuralları adıyla anılmasının sebebi, sözleşmenin La Haye'de yapılmış olmasıdır (Scrutton, Charterparties and Bills of Lading, s. 410).

[317] International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading,

[318] Ateş, **1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi**, s. 4.

[319] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** s. 33.

[320] Türkiye 14/02/1955 tarih ve 6469 Sayılı Kanun ile onaylamıştır.

antlaşmaya taraf olmuş, Alman Ticaret Kanununu temel alarak, antlaşmanın bazı hükümlerinde de değişikliğe giderek ulusal mevzuatına almıştır[321].

Ancak dünya deniz ticaret hacminin hızla artması ile gemilerin teknik donanımlarının gelişmesinin yol açtığı talepler sebebiyle, 1924 La Haye Kuralları deniz yoluyla eşya taşımacılığı konusundaki ihtiyaçları karşılayamaz hale gelmiştir[322]. Uluslararası Denizcilik Örgütünün (CMI) yürüttüğü çalışmalar neticesinde *"Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkındaki Uluslararası Konvansiyonun Tadiline Dair Protokol[323]/Visby Kuralları"* olarak kabul edilmiştir. 1968 Visby Kuralları uygulama alanı ve sorumluluk tutarlarının yeniden belirlemiş olmasına rağmen, mevcut sorumluluk sistemi muhafaza edilmiş ve bu da eleştiri konusu olmuştur[324].

La Haye/Visby Kurallarının mevcut sistemde taşıyanlar lehine ancak gelişmekte olan devletlere mensup taşıtanlar aleyhine hükümler ihtiva etmesi ve Visby Kurallarına beklenen katılımın sağlanamaması sebebiyle Hamburg Kurallarının hazırlanmasına yol açmıştır[325]. Bu amaçla 1969 yılında Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Komisyonu (UNCITRAL) her iki tarafça rizikoların eşit olarak paylaştırılacağı yeni bir konvansiyonun hazırlanması için çalışma grubu oluşturmuş ve neticede 1978 Hamburg Kuralları olarak da anılan[326] *"Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Antlaşması"*[327] doğmuştur.

Hamburg Kuralları, Visby Kurallarından farklı olarak 1924 La Haye Kurallarının yerine geçmek amacıyla hazırlanmıştır[328]. Hamburg Kuralları ile fiili taşıyan kavramı

---

[321] Ateş, 1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi, s. 6.
[322] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 33-34.
[323] Protokol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Loading, signed at Brussels on 25th August 1924.
[324] Seven, **Taşıyanın Yüke Özen…,**, s. 35.
[325] Ateş, **1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi,** s. 16.
[326] Erdoğan Göğer, "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler", **BATIDER**, Haziran 1980, C. X, P. 3, s. 601. vd.
[327] United Nations Convention on the Carrige of Goods by Sea.
[328] Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 44.

getirilmiş ve akdi taşıyanla fiili taşıyanın müteselsilen sorumlu olacağı, kuralların konişmentolu taşımalara ilave olarak tüm deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmesi niteliğinde olan sözleşmelere uygulanacağı (HK m. 2/1), taşıyanın gecikme zararlarından da sorumlu olacağını düzenlemiştir (HK m. 5/2)[329].

Hamburg Kuralları olarak anılan konvansiyon 1992'de yürürlüğe girmesine rağmen ABD dahil olmak üzere gelişmiş devletlerden hiçbiri bu konvansiyona taraf olmadı[330]. Türkiye Hamburg ve Visby Kurallarına katılmamıştır.

Ancak belirtmemiz gerekir ki; tüm bu gelişmeler sonucunda hali hazırda yürürlükte olan üç farklı kurallar dizininin ortaya çıkmasına yol açmıştır[331]. CMI bu alanda bir çalışma grubu oluşturmuş ve *"Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi"*[332], 23 Eylül 2009 günü Rotterdam'da düzenlenmiş bir toplantıda imzaya açılmıştır. Hamburg Kurallarının beklenen başarıya ulaşmaması ve birbirinden farklı hükümler ihtiva eden ulusal hukuk sistemlerin varlığı uzun vadede bu alanda bir karmaşaya yol açmıştır. Rotterdam Kuralları ile deniz ticareti alanında modern ve güncel bir adım atılmıştır[333]. Rotterdam Kuralları, Birleşmiş Milletlerin üyesi olan 20. ülkenin imza atmasından bir yıl sonra yürürlükte olacaktır[334]. Rotterdam Kuralları yürürlüğe girdiği zaman, daha önce La Haye Visby Kuralları veya Hamburg Kuralları imzalamış olan ülkeler, artık bahsedilen konvansiyonlar yerine Rotterdam Kurallarına uygulayacaklardır[335]. Ancak Rotterdam Kuralları henüz yürürlüğe girmemiştir[336].

---

[329] Ateş, **1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi**, s. 16-17.
[330] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 7.
[331] D. Rhidian Thomas, "And Then There Were The Rotterdam Rules", **Journal of International Maritime Law**, Vol: 14, Issue: 3, 2008, s. 189.
[332] United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.
[333] Beysülün, **Navlun Sözleşmelerinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 25.
[334] Bkz: http://www.rotterdamrules.com/content/introduction
[335] Dağlı, **Analyse Obligations and Liability**…, s. 10.
[336] Sözer, **Deniz Ticaret Hukuku -1**, s. 316.

1968 La Haye/Visby Kurallarının getiriliş amacı 1924 tarihli La Haye Kurallarını tadil etmek olduğundan tekrardan kaçınmak adına bu bölümde La Haye - La Haye/Visby Kurallarını bir bütün olarak ele alacağız. Daha sonra ise 1978 Hamburg Kuralları ile 2009 Rotterdam Kurallarının taşıyanın sorumluluğu, sorumluluğun sınırlandırılması ve öngörülen sorumsuzluk hükümleri getirdikleri yenilikler açısından karşılaştırmalı analiz yapılmak suretiyle incelenecektir.

3.2. LA HAYE - LA HAYE/VİSBY KURALLARINDA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

Deniz yolu ile eşya taşımalarında La Haye - La Haye/Visby Kurallarının uygulanabilmesi için bir konişmentonun düzenlenmiş olması şarttır[337]. LK - L/VK Kurallarında taşıyan ve fiili taşıyanın ayrımı söz konusu değildir.

LK - L/VK Kuralları ile taşıyanın sözleşmeden doğan belirli yükümlülükleri düzenlenmiş ve bu yükümlülüklerin ihlali sonucunda yükün zayi olması veya hasara uğraması halinde sorumlu tutulacağı öngörülmüştür. Ancak bazı sorumsuzluk halleri de kabul edilmiştir.

3.2.1. Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Tutma Yükümlülüğü ve Sorumluluğu

Taşıyan yolculuktan önce ve yolculuğun başlangıcında, gemiyi denize elverişli hale getirmek için; gemiyi uygun şekilde donatmak, yeterli sayıda ve nitelikte gemi adamı bulundurmak ve ambarlar ile soğutma tesisatı ile geminin eşya taşınan diğer bütün kısımlarını eşyanın kabulüne, taşınmasına ve korunmasına uygun ve elverişli bir

[337] Bu düzenlemenin amacı sorumsuzluk kayıtlarına karşı meşru konişmento hamili üçüncü kişileri korumaktır (Tekil, **Uluslararası Konvansiyonlar**, 1987, İstanbul, s. 352-354).

hâlde bulundurmak için makul bir gayreti göstermek[338] zorunda tutulmuştur (LK - L/VK, m. 3/1).

Taşıyanın gemiyi sefere elverişli bir hâlde bulundurma yükümlülüğü, yüklemenin başlamasından itibaren yolculuğun başlangıcına kadar olan zaman dilimi boyunca geçerlidir[339]. LK - L/VK m. 3/1'de yolculuk sırasında geminin elverişliliğinin korunması düzenlenmemiş olup, bu husus taşıyanın yüke özen gösterme borcunun kapsamındadır[340]. LK - L/VK Kurallarına ile yolculuk boyunca geminin denize, yola ve yüke elverişsizliğinden ileri gelen eşyanın zayi olması ya da hasarlara maruz kalması durumu eğer taşıyanın gemiyi sefere elverişli hale getirme hususunda göstermesi gereken makul gayretten kaynaklanmıyorsa oluşan zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir[341]. Bu durumda taşıyan kendisi tarafından makul bir gayretin gösterildiğini ispat etmesi gerekir[342].

LK ve L/VK düzenlemesinde, taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğu bir kusur sorumluluğudur (m. 4/1). Dolayısıyla taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten ileri gelen zararlardan sorumluluğuna gidilebilmesi için kusurlu olması şart olduğundan kusurun bulunmadığını ispat yükü ise taşıyana ait olacaktır.

3.2.2. Taşıyanın Yüke Özen Gösterme Yükümlülüğü ve Sorumluluğu

Taşıyan eşyaların gemiye yükletilmesi, istifi, muhafazası, idaresi, bakımı, nakli ve gemiden boşaltılması esnasında dikkat ve itina gösterecektir (LK - L/VK, m. 3/2). Taşıyanın yüke özen göstermesi yükümlülüğü yüklerin gemiye yüklendiği anda başlar

[338] Makul gayretin ne olduğu konvansiyonda tanımlanmamıştır (Wilson, **Carriage of Goods By Sea**, s. 178).
[339] Karan, **The Carrier's Liability**, s. 106-107.
[340] Çağa, Kender, **…Navlun Sözleşmesi**, s. 176.
[341] Wilson, **Carriage of Goods By Sea**, s. 188.
[342] Sze Ping-fat, **Carrier's Liability Under The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules**, The Hague, 2002, s. 52.

ve gemiden limana boşaltıldığı ana kadar geçen süre için geçerlidir[343]. Yukarıda açıkladığımız gibi yolculuk boyunca geminin elverişli bir hâlde bulundurulması, yükümlülüğü ise taşıyanın yüke özen gösterme borcunun kapsamındadır.

Bu durumda taşıyanın kendisi veya adamları tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken sorumluluğu göstermemesi veya gemi adamlarının kusurlu hareketleri sebebiyle eşyada ortaya çıkan zararlardan dolayı taşıyan sorumlu tutulacaktır[344].

LK ve L/VK düzenlemesinde, taşıyanın yüke özen gösterme sorumluluğu bir kusur sorumluluğudur[345]. Taşıyanın sorumluluğuna gidilebilmesi için taşıyanın ya da adamlarının kusurları hareketleri sonucunda eşyanın ziya olması veya hasara maruz kalması gerekir[346].

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

LA Haye - La Haye/Visby Kurallarında taşıyanın yükün geç tesliminden ileri gelen sorumluluğu düzenlenmemiştir. Taşıyanın yükün ziya olması veya hasara maruz kalması halinde ortaya çıkan zararlardan sorumluluğu ise yüke özen gösterme yükümlülüğünün bir görünümüdür.

Taşıyanın yükün ziya olması ya da hasara maruz kalması halinde sorumlu olacağı doğrudan düzenlenmemiştir. Bunun yerine taşıyanın sorumluluğu daha çok taşıyanın sorumsuzluk halleri belirtilmek suretiyle düzenlenmiştir[347].

Konvansiyonda öngörülen taşıyanın sorumsuz olduğu halleri; *"taşıyan savaş dolayısıyla meydana gelen hallerden; denizde veya seyrüsefere elverişli diğer sulardaki muhatara, tehlike veya kazalardan; taşıyanın hata veya ihmali yüzünden ileri gelmemiş*

[343] Wilson, **Carriage of Goods By Sea**, s. 181.
[344] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 123.
[345] Günay, **Hazırlık Çalışmaları…**, s. 97.
[346] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 123.
[347] Yazıcıoğlu, **Hamburg…Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, s. 65.

olmak üzere bir yangından; kamu düşmanlarının davranışlarından; karışıklık veya isyan hareketlerinden; prens, yetkili makam veya halk tarafından yapılacak tevkif veya cebir veya adli makamlarca yapılacak el koyma hareketlerinden; karantina sınırlamalarından; yükleticinin veya mal sahibi ile acentesinin veya mümessilinin hareket veya ihmallerinden; her ne sebeple olursa olsun, işlerin, grev, lokavt veya tasfiyeler sebebiyle kısmen veya tamamen tatil edilmesinden; eşyanın hacim veya ağırlığın fire vermesinden veya gizli bir özürden malın kendisine özgü niteliğinden ve özründen vukua gelecek kayıp veya hasardan; denizde can veya mal kurtarılması veya buna teşebbüsten; ilahi afetlerden (Act of God) kaynaklanan; ambalaj kıyafetsizliğinden; makul bir dikkat ve özene rağmen gözden kaçan gizli özürlerden kaynaklanan ve taşıyanın, taşıyanın adamlarının ihmal ve kayıtsızlığından ileri gelmeyen diğer sebeplerden kaynaklanan zarardan sorumlu değildir" (LK - L/VK, m. 4/2).

Bu maddenin son bendinde ortaya konulan taşıyanın ve taşıyanın adamlarının ihmal ve kayıtsızlığından meydana gelmeyen ve diğer nedenlerden kaynaklanan zarardan sorumlu değildir ifadesi ile taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırdığı ve neredeyse taşıyanın sorumluluğuna ilişkin diğer hükümlere başvurulmasına engel teşkil edeceği bir husus haline gelmiştir[348].

Yukarıda taşıyanın sorumluluğunun dayanağının taşıyanın sorumsuz olduğu haller göz önüne alınarak oluşturulduğunu izah ettik. Dolayısıyla bu kurallarda taşıyanın sorumlu olmadığına dair bir karine ortaya çıkmaktadır[349]. Haye/Visby Kurallarında taşıyanın sorumluluğu yük ziya ve hasarından kusur sorumluluğu esasına dayanmaktadır. Kusur sorumluluğu gereği olarak taşıyan, hem kendi kusurundan hem de gemi adamlarının kusurlu hareketleriyle yüke vermiş oldukları zararlardan ötürü sorumlu olacaktır[350].

---

[348] Beysülün, Navlun Sözleşmelerinde Taşıyanın Sorumluluğu, s.22.
[349] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 126.
[350] Ateş, **1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi**, s. 8.

Özetleyecek olursak; taşıyan sadece geminin başlangıçta denize elverişsizliğinden, gemiyi sefere uygun şekilde adamla donatmadığı ya da eşyayı taşıyamadığı yahut muhafaza edemediği hallerde eşyanın ziya olması veya hasara maruz kalması nedeniyle sorumlu olacaktır[351].

3.2.4. Taşıyanın Sorumluluğuna ilişkin Diğer Hükümler

Taşıyan La Haye/Visby Kurallarında kendisine tanınan haklarda ve muafiyetlerde vazgeçme veya kendisine yüklenen sorumlulukları genişletme konusunda serbest iken[352] sorumsuzluk anlaşmaları ile sorumluluğu daraltan anlaşmalara cevaz verilmemiştir (LK - L/VK, m. 3/8).

Öte yandan konvansiyon rotadan sapma halini de düzenlemiştir. Buna göre; denizde can ve mal kurtarmak için yapılan her hangi bir rota değişikliği veya makul sebeplerle bir rota değişikliği hâsıl olması halinde taşıyan bu yüzden meydana gelen kayıp veya hasardan sorumlu tutulmayacaktır (LK - L/VK, m. 4/4).

3.2.5. Taşıyanın Sorumluluğun Sınırlandırılması

Ayrıca yine La Haye/Visby kurallarına göre; eğer yükleten, konişmentoda malların cins veya kıymeti üzerinde kasten yanlış beyanda bulundu ise, gemi malların ve onlara ilişkin diğer şeylerin ziya veya hasarından taşıyan hiçbir şekilde sorumlu olmayacaktır (L/VK, m. 4/2). Taşıyan yükün değeri hakkında yükletici tarafından yapılan beyanlar konişmentoya kaydedilmemiş ise *"kayıp ya da hasardan dolayı koli veyahut ünite başına 666,67 ÖÇH veya – daha yüksek ise- ziya veya hasara maruz kalan eşyanın kilogramı basına 2 ÖÇH ile sınırlıdır"* (L/VK, 4/5-a).

La Haye/Visby kurallarının getirdiği yeniliklerden biri; yükletene konteyner içerisindeki koli ve paketlenmiş üniteleri konişmentoda bildirme olanağı sağlamıştır.

---

[351] Dağlı, **Analyse Obligations and Liability**.., s. 6.

[352] Ancak, sorumluluğu genişleten anlaşmalarının yükletene verilen konişmentoda yer alması şarttır (Şamlı, **Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın… Sorumluluğu**, s. 85).

Böylece konteyner içerisindeki her birim veya ünite bir birim olarak kabul edilecek aksi takdirde konteyner kendi başına bir ünite olarak kabul edilecektir[353].

La Haye/Visby kurallarının tahsil edilecek tazminat miktarı eşyanın gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre hesaplanır. Bu değer; *"yükün borsa fiyatına göre, borsa fiyatı yoksa eşyanın cari piyasa fiyatına göre, ancak borsa ve cari fiyatı yoksa aynı özellikte ve kalitede yükün olağan değeri dikkate alınarak belirlenir"* (L/VK, m. 2/b).

3.2.6. Taşıyanın Sorumluğu Sınırlandırma Hakkının Kaybı

La Haye/Visby Kurallarında taşıyanın kastı veya pervasızca bir davranışı zarara yol açmışsa ya da bu zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlemiş olduğu bir fiili veya ihmalinin sebep olduğu ispat edilirse taşıyan sorumluluğun sınırlandırılmasından yararlanamaz hükmü düzenlenmiştir[354].

3.3. 1978 HAMBURG KURALLARINDA TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

Hamburg Kuralları ile ilk kez, taşıyan ve fiili taşıyan tanımlarına yer verilmiştir. Ayrıca Hamburg kuralları, La Haye/Visby kurallarından farklı olarak sadece konşimentoyla sınırlı değil taşıyanın deniz yolu ile eşya taşımasını taahhüt eden tüm sözleşmelere de uygulanacaktır[355]. Hamburg Kuralları m. 2/3 gereği çarter sözleşmeleri konvansiyonun uygulama alanına girmemektedir. İstisnaen uygulanabilmesi için konişmento düzenlenmesi ve konişmento hamilinin çarter sözleşmesi tarafı olmaması gerekmektedir[356].

Hamburg kurallarında (HK) La Haye - La Haye/Visby kurallarında düzenlenen gemiyi sefere elverişli halde bulundurma ve yüke özen gösterme yükümlülüğüne yer

[353] Günay, **Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları**… s. 176.
[354] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 129.
[355] Özdemir, Turkay, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu),** Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006.
[356] Nihal Pamuk, ''Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirmesi'', **İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 2011, s. 18.

verilmezken yükün ziya olması, hasara maruz kalması veya teslimdeki gecikme hallerinde taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiştir[357].

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu La Haye - La haye Visby kuralları esas alınarak hazırlanmış, ancak gerek duyulan hallerde Hamburg kurallarının hükümlerine de müracaat edildiği görülmektedir.

3.3.1. Taşıyanın Yükün Zayi Olması, Hasara Uğraması veya Geç Tesliminden Sorumluluğu

Hamburg kurallarında taşıyanın sorumluluğundan söz edilebilmesi için eşyanın zıya ve hasara maruz kalması veya geç teslim edilmesi nedeni ile zarar meydana gelmesi gerekir[358].

Taşıyan eşyayı teslim aldığı andan varma yerinde gönderilene teslim edeceği an ile bu süre boyunca yükün bakım ve muhafazasından sorumludur (HK, m. 4/1). Eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sürenin başlangıcı eşyanın yükletenden veya onun adına ve hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın yükleme amacıyla kendilerine teslimi zorunlu olan makam ya da üçüncü kişilerden teslim alındığı anda başlar. Taşıyanın eşya üzerindeki hâkimiyetinin son bulması ise; eşyanın gönderilene teslim edilmesi ya da gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınması halinde sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulması ya da boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın boşaltma amacıyla kendilerine teslimi zorunlu olan makam ya da üçüncü kişilere teslim edilmesi ile gerçekleşir (HK, m. 4/2).

HK m. 4/1'de ifade edilen eşyanın bakımı ile muhafaza yükümlülüğünden anlaşılması gereken taşıyanın yüke özen gösterme borcudur[359]. Tekrar ifade etmek

[357] Seven, **Taşıyanın Yüke Özen…**, s. 38.
[358] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 66.

gerekirse; Hamburg Kurallarına göre taşıyan yükün kayıp olması, hasara maruz kalması veya geç tesliminden doğan zararlardan yük taşıyanın muhafazasında bulunduğu sırada meydana gelmiş olması halinde sorumlu olacaktır. Bu halde taşıyan eşyanın zıya olması ve hasara maruz kalması veya geç tesliminden ileri gelen zararların oluşmaması için alınması makul ölçüde beklenebilecek bütün tedbirleri alması gerekir[360]. Taşıyan, kendisi ve adamları ile görevlileri tarafından zararın ve sonuçlarının önlenmesi için alınması makul olarak beklenebilecek olan tüm tedbirlerin alındığını ispatladığı takdirde sorumlu tutulmaz[361]. Yalnız bunun için taşıyan zıya, hasar veya gecikmenin sebebini kanıtlamak zorundadır[362].

Yükün geç tesliminden doğan sorumluluğu LA Haye - La Haye/Visby kurallarında yer almamıştır. Bu husus ilk kez Hamburg kuralları m. 5/2'de şu şekilde düzenlenmiştir: *"Eşya navlun sözleşmesinde, gösterilen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre zarfınca ya da böyle bir anlaşma yok ise olayın niteliklerine göre tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken makul süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme vardır".* Ayrıca Hamburg kuralları gönderilene eşyanın geç teslimi halinde seçimlik bir hak tanımıştır. Şöyle ki; gönderilen eşyanın teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız 60 gün içinde teslim olunmayan yüke isterse zıya olmuş gözüyle bakabilir isterse de yükü teslim alabilir (HK, m. 5/3).

3.3.2. Sorumluluğun Özel Olarak Düzenlendiği Haller

Hamburg kurallarına göre; taşıyan sorumluluğu konusunda temel ilke; yükün zayi olması, hasara uğraması veya geç tesliminden doğan zararlardan yük taşıyanın muhafazasında bulunduğu sırada meydana gelmiş olması halinde sorumlu tutulacaktır

---

[359] Hacı Kara, **Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu**, İstanbul, 2014, s. 128.
[360] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 87.
[361] Şamlı, ''Lahey-Lahey/Visby, Hamburg Ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik'', **İÜHFM** C. LXXI, 2013, S. 2, 480 ss. 479-496, s. 492.
[362] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 89.

ancak taşıyan, zararın ve sonuçlarının önlenmesi için alınması makul olarak beklenebilecek bütün tedbirlerin alınması halinde sorumlu tutulmaz. Zıya, hasara ve gecikmeye yangının neden olması durumu ve eşyanın güvertede taşınması ile canlı hayvan taşımalarında bu temel ilkenin dışında düzenlemeye gidilmiş ayrıca denizde can ve mal kurtarmak için alınması gereken tedbirler kapsamında yükte oluşan zıya ve hasar ile geç teslimden doğan zararlar için taşıyanın sorumlu olmadığı vurgulanmıştır. Bu başlık altında bu özel durumlar ele alınacaktır.

3.3.2.1. Yangın

La haye/Visby kurallarında öngörülen sistemde taşıyan kendi adamları ve gemi adamlarının geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ilişkin kusurundan ve şahsi kusurundan kaynaklanmayan yangından doğan zararlardan sorumlu değildir (L/VK, m. 4/2). Hamburg kuralları m. 5/4'te; yükün yangın sebebiyle zayi olması, hasara uğraması veya geç teslimden zarar gören kimse, yangının taşıyan ile adamları ya da görevlilerinin kusurlarından veya ihmallerinden dolayı çıkmış olduğunu ispat etmesi halinde taşıyan sorumlu olur düzenlemesi getirilerek ispat külfeti taşıyan lehine tersine çevrilmiştir[363]. Ayrıca aynı maddenin devamında; yangını söndürmek ve sonuçlarını önlemek için tedbirlerin alınmaması ya da alınmamasındaki kusurlardan meydana gelen zararların ispat edilmesi durumunda da taşıyanın sorumluluğuna gidilecektir[364].

3.3.2.2. Canlı Hayvan

La haye/Visby Kurallarında canlı hayvan eşya olarak görülmemiştir. İlk kez Hamburg kurallarında canlı hayvan yük olarak düzenlenmiştir. Canlı hayvan taşınmasında taşıyan, böyle bir taşımanın özel tehlikeleri sonucu meydana gelen zıya, hasara uğrama veya teslimdeki gecikme nedeniyle sorumlu tutulamaz (HK, m. 5/5). Taşıyan, gönderenin vermiş olduğu talimatlar doğrultusunda hareket ettiğini ve olayın şartları dikkate alındığında ziya olma, hasara maruz kalma veya geç teslimatın canlı

[363] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 94.
[364] Muharrem Gençtürk, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, İstanbul**, 2006, s. 22.

hayvan taşımasının özel tehlikeleri sonucu olabileceğini ispat etmesi halinde zararın bu tehlikelerden ileri geldiği varsayılır (HK, m. 5/5). Taşıyanın zararın canlı hayvan taşımanın özel tehlikeleri sonucunda doğmuş olabileceğini ispat etmesi yeterlidir[365].

3.3.2.3. Güverte Yükü

La haye/Visby Kurallarında eşya kavramının içine güvertede taşınacağı yazılı olan ve fiilen de güvertede taşınan yükler girmediğinden güverte yükünün uygulama alanı yoktur. Hamburg Kurallarında güvertede taşınan yük de yük kavramının kapsamında kabul görmüştür.

Taşıyanın yükü güvertede taşıyabilmesi için; gönderen ile arasında bir anlaşma bulunmalı veya ticari teamüle uygun olması ya da yürürlükteki kanun ve düzenlemelerde bu hususun belirtilmiş olması gerekir (HK, m. 9/1). Taşıyanın yükü güvertede taşıyabilmesi için gönderen ile taşıyan arasındaki anlaşmayı konşimentoya veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgede belirtmesi gerekir ancak bu belgelerde yükün güvertede taşınacağı beyan edilmediyse, taşıyan gönderilenle aralarında bu konuda anlaşmanın olduğunu ispat etmek zorundadır (HK, m. 9/2). Yükün güvertede taşınması konusunda bir ticari teamül varsa ya da mevzuat bunu öngörüyorsa taşıyan bu sebeplerle yükün güvertede taşındığını ispat etmekle yükümlüdür. HK, m. 9/3'e göre; yükün m. 9/1'e aykırı olarak güvertede taşınması halinde oluşan zararlardan taşıyanın sorumluluğu sınırsız iken güvertede taşınmadan kaynaklanmayan zararlardan sorumluluğu sınırlıdır[366]. Ayrıca belirtmemiz gerekir ki; yükün ambarlarda taşınacağı konusunda açık anlaşmaya rağmen yükün güvertede taşınması halinde taşıyan sorumluluğun sınırlandırılması hakkının kaybına yol açar (HK m. 8).

3.3.2.4. Can ve Mal Kurtarma

Müşterek avarya hali hariç olmak üzere denizde can kurtarmak için alınan tedbirlerden ya da eşya kurtarmak için alınan makul tedbirlerden ileri gelen zayi olma,

[365] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 141.
[366] Tekin, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 145.

hasara maruz kalma veya geç teslimattan taşıyan sorumlu değildir (HK m. 5/6). Denizde can ve mal kurtarmak için alınan tedbirler genel olarak rotadan sapma halini oluşturur[367]. Denizde can ve mal kurtarmak için alınan tedbirlerden kaynaklanan kayıp, hasar veya geç teslimden taşıyanın sorumsuz olması için tehlike içinde bulunan insan hayatı veya malın kurtarılmış olması gerekmemektedir[368].

3.3.3. Sorumluluğun Sınırlandırılması

La Haye - La Haye/Visby Kurallarında taşıyan açısından sınırlı sorumluluktan yararlanmasının şartı; yükün tür ve değerinin eşya gemiye yüklenmeden önce beyan edilmemiş veya edilmiş ise yapılan beyanın konşimentoya yazılmamış olmasına bağlıydı. Ancak Hamburg Kurallarında taşıyanın eşyanın ziya veya hasarı sonucu olan zararlardan sorumluluğu koli veya sair yükleme ünitesi başına 835 ÖÇH veya zayi olan ya da hasara maruz kalan eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı için 2,5 ÖÇH birimine tekabül eden tutardan yüksek olan ile sınırlıdır. Hamburg Kurallarında ayrıca yükün geç teslimi halinde meydana gelen zararlardan taşıyanın sorumluluğu, geç teslim edilen yükün 2,5 katına eşit tutarla sınırlıdır. Bu tutar hiçbir şekilde navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun ücretini geçemez (HK m. 6). Ancak taşıyan ile taşıtan m. 6/1'de öngörülen miktarları aşan sorumluluk sınırlarına karar verebilirler (HL m. 6/4).

Ayrıca navlun sözleşmesine konu olan eşyanın ziya olması, hasara maruz kalması ya da geç teslimi nedeniyle taşıyan aleyhine sözleşmeye, haksız fiile veya diğer bir hukuki sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda sorumsuzluk halleri ve sorumluluğun sınırlandırılması hükümlerinin uygulanacağı ifade edilmiştir (HK m. 7/1).

3.3.4. Sorumluluk Sınırlandırılma Hakkının Kaybı

Taşıyan eşyanın zıya olmasına, hasara uğramasına veya geç teslimine kasten veya pervasızca veya muhtemel böyle bir zararın vuku bulabileceği bilinciyle işlemiş bir

[367] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 103.
[368] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 103.

fiil ya da ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilirse sorumsuzluk şartlarından faydalanmaz (HM m. 8/1). Taşıyanın sınırlandırma hakkının kaybı için gereken kusur türü iki çeşittir. İlki kasıt iken ikinci kusur türü ise pervasızca veya muhtemel böyle bir zararın vuku bulabileceği bilinciyle işlenmiş bir fiil veya ihmaldir. Bu son durum doktrinde dolaylı kasta yakın olmakla birlikte ağır ihmal ile dolaylı kast arasında yer alan bir kusur türü olarak değerlendirilmektedir.

3.4. ROTTERDAM KURALLARINDA TAŞIYANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ VE SORUMLULUĞU

3.4.1. Taşıyanın Yükümlülükleri

3.4.1.1. Taşıyanın Taşıma ve Yükü Teslim Etme Yükümlülüğü

Taşıyanın temel görevi, yükü taşımak üzere aldığı şekilde varma yerine taşımak ve gönderilen kişiye yükü teslim etmektir (RK, m. 11). Böyle bir düzenleme ilk kez uluslararası konvansiyon hükümlerine konulmuştur. İlgili hükümle taşıyan açısından getirilen yükümlülük eşyayı taşımaktır.

Rotterdam kuralları karma taşımaları da düzenlediğinden taşıyanın sorumluluk süresinin tespiti m. 12/1'de şu şekilde düzenlenmiştir: *"Bu Sözleşme kapsamında taşıyanın eşya ile ilgili sorumluluk süresi, taşıyanın veya ifa edenin eşyayı teslim alması ile başlar ve eşyanın teslim edilmesi ile sona erer"*.

RK m. 12/2-a-b hükmü yükün yetkili makam ve benzeri şahıslardan teslim alınmasını ve bu şahıslara teslimini düzenlemektedir. Söz konusu hüküm bendi uyarınca taşıyan açısından yükleme ve boşaltma limanındaki hukuk gereğince teslimin üçüncü bir kişinin veya liman yetkililerinin müdahalesi altında gerçekleşmesi halinde bu kişilerden yükü teslim almadığı sürece sorumlu tutulamamakta, aynı şekilde teslim etmesiyle beraber sorumluluğu sona ermektedir. Rotterdam Kuralları kapıdan kapıya taşıma sözleşmelerine cevap verebilmek amacıyla yükün bir ülkede yükleyiciden genellikle

karada teslim alındığı anda başlayıp başka bir ülkede yine çoğunlukla alıcısına karada teslim edilene kadar devam edecek şekilde düzenlendiğinden taşıyanın sorumluluğunu genişlettiği söylenebilir[369].

3.4.1.2. Taşıyanın Yüke Özen ve Dikkat Gösterme Yükümlülüğü

La Haye, La Haye/Visby Kurallarında da bu düzenlemeye yer verilmiştir Rotterdam Kurallarında yükümlülükler taşımanın sadece deniz ayağı düşünülerek ifade edilmemekte, karma taşımalar boyunca taşıyanın sorumluluğu ele alınmaktadır. Bu kapsamda taşıyanın yüke ilişkin asgari yükümlülükleri m.13/1'de şu şekilde ortaya konulmaktadır: Taşıyan sorumluluk süresi boyunca, eşyayı gereği gibi ve özenli bir şekilde teslim almalı, elden geçirmeli, yüklemeli, istiflemeli, taşımalı, muhafaza etmeli, özen göstermeli, boşaltmalı ve teslim etmelidir. Ancak taşıyan ile taşıtan eşyanın yüklenmesi, elden geçirilmesi, istiflenmesi veya boşaltılmasının taşıtan, yükleten veya gönderilen tarafından yapılabileceğini kararlaştırabilir (RK m. 13/2).

3.4.1.3. Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Bulundurma Yükümlülüğü

RK m. 14/a bendi gereğince taşıyan gemisini elverişli bir hale getirmesi ve elverişli bir halde muhafaza etmekle yükümlü kılınmaktadır. Bu hususta taşıyanın sorumluluğunu daraltacak hükümlerin anlaşmaya konulmasını geçersiz saymıştır[370]. RK m. 14/b bendinde yola elverişliliği düzenlemiştir. Bu bent uyarınca gemi personelinin sayı bakımından yeterli, işinde ehil, gereği gibi eğitilmiş ve talimatlandırılmış olması gerekmektedir[371]. RK m. 14/c'de ise yüke elverişlilik düzenlenmiştir. Buna göre; taşıyan, yükün taşınacağı ambarların, geminin diğer kısımlarının ve yükün içinde veya

[369] Pamuk, **Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirmesi**, s. 20.
[370] Pamuk, **Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirmesi**, s. 23.
[371] Theodora Nikaki, "The Fundamental Duties of the Carrier", **Journal of Maritime Law**, Vol. 14, Issue: 6, 2008, s. 520.

üstünde taşınacağı konteynerlerin[372] yükü sağlam olarak tesellüm etmek, taşımak ve teslim etmek bakımından güvenli olmasını sağlamakla yükümlü kılınmaktadır.

La Haye-Visby rejiminde taşıyan yolculuktan önce ve yolculuğun başlangıcında, gemiyi sefere elverişli hale getirmekle yükümlü iken Rotterdam Kuralları farklı olarak taşıyan gemisini deniz seferinin öncesinde, başında ve sefer sırasında elverişli bir durumda bulundurmak için gerekli dikkat ve özeni göstermekle yükümlü kılınmaktadır.

3.4.1.4. Taşıyanın Tehlike Arz edebilecek Yükler Bakımından Ortaya Çıkan Yükümlülüğü

Taşınan malların gemideki şahısları, diğer eşyaları ya da çevreyi tehdit etmesi durumunda Rotterdam Kuralları m. 15 taşıyana bazı imkânlar tanımıştır. Buna göre; 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 alma hakkına sahiptir.

3.4.1.5. Taşıyanın Müşterek Avarya Bakımından Yükümlülüğü

Rotterdam Konvansiyonu müşterek avarya hakkında hükmü m. 16'da açıklamıştır. Buna göre; *"11, 13 ve 14'üncü madde hükümleri dikkate alınmaksızın, taşıyan veya ifa eden, fedakârlığın ortak güvenlik veya müşterek yolculuğa konu olan insan hayatını veya diğer malvarlığını tehlikeden kurtarmak amacıyla makul bir şekilde yapılmış olması şartıyla, eşyayı feda edebilir".*

Yükün denize atılması madde 11, 13 ve 14'e ihlal teşkil etmektedir; ancak madde 16'daki koşulların sağlanması halinde 11, 13 ve 14. maddelerin dikkate alınmayacağı anlaşılmaktadır. Müşterek avarya için öngörülen şart ise, yük ve gemi açısından ortak

[372] Örneğin konteynerlerde soğutma sisteminin çalışmadığı halde et taşınması durumunda konteynerlerin yüke elverişli olmadığı kabul edilir (Günay, **Hazırlık Çalışmaları…** s. 96).

güvenliği oluşturması ve yolculukta bulunan şahısların ve diğer malların selameti amacına yönelik olması gerekir[373].

3.4.2. Taşıyanın Sorumlulukları

Deniz ticaretinde söz sahibi ülkelerin Hamburg Konvansiyonuna çok fazla ilgi göstermemesinden dolayı Rotterdam Kuralları hazırlanırken La Haye/Visby Kurallarındaki sistemin büyük ölçüde korunmasına karar kılınmıştır[374].

3.4.2.1. Yükün Zıya, Hasar ya da Gecikmeye Uğraması Halinde Taşıyanın Sorumluluğu

Rotterdam Kuralları m. 17'de taşıyanın sorumlu tutulacağı haller ile taşıyanın ispat etmesi durumunda kısmen veya tamamen sorumluluktan kurtulabileceği istisnalar listesine yer verilmiştir.

Taşıyanın zıya, hasar veya geç teslimden sorumlu olabilmesi için m. 17/1 bendi uyarınca talep sahibinin, zararın taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği süre içerisinde meydana geldiğini ispatlaması gerekir. Yani taşıtan eğer taşıyanın yükleri hasarsız teslim aldığını ve yüklerin taşıma esnasında zarar gördüğünü ispatlarsa, taşıyanın sorumlu olduğu farz edilir[375].

Bu durum karşısında taşıyan sorumluluktan kurtulması için iki seçenek karşısına çıkmaktadır. Bunlardan ilki; taşıyan tazminat talebine konu olan zararın meydana gelmesindeki sebebin kendi ve 18. madde uyarınca fiillerinden sorumlu olduğu şahısların kusuru olmadığını ispatlaması halinde sorumluluğunun tamamından ya da ispatlayabildiği oranda sorumluluğundan kısmen kurtulmuş olacaktır (RK m. 17/2). Diğer kurtulma sebebi ise; zıya, hasar veya geç teslimden meydana gelen zararın

[373] Alexander von Ziegler, "The Liability of the Contracting Carrier", **Texas International Law Journal,** Vol. 44, 2009, s. 339.
[374] Stephen Girvin, "Exclusions and Limitation of Liability", **Journal of International Maritime Law**, Vol. 14, Issue: 6, 2008, s. 525.
[375] Ziegler, **The Liability of the Contracting Carrier**.

Rotterdam Kurallarında öngörülen sorumsuzluk hallerinden kaynaklandığını ispat etmesidir (17/3).

3.4.2.2. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması

Hamburg Kurallarında göz ardı edilen taşıyanın sorumsuzluk halleri Rotterdam Kurallarında tekrar geri gelmiştir [376]. Taşıyanın zıya, hasar veya geç teslimden meydana gelen zararın aşağıda yer alan hallerde malın zıya, hasar ya da gecikmeye sebep olduğunu veya bunların zararın ortaya çıkmasına katkı sağladığını ispat etmesi halinde sorumluluğun tamamından ya da bir kısmından kurtulur[377].

RK m. 17/3'e göre; *"a) Mücbir sebep, b) Deniz ya da seyrüseferin mümkün olduğu diğer suların tehlike ve kazaları, c) Savaş, muhasamat, silahlı çatışmalar, korsanlık, terörizm, isyan ve dahili karışıklıklar, d) Karantina tahdidatı; 18. maddede taşıyanın fiillerinden sorumlu tutulduğu şahıslar ile taşıyana isnat edilemeyecek olan, hükümetlerin, kamu idarelerinin, yöneticilerin ve diğer yetkililerin almış olduğu kararlar sonucunda seferden men, tutuklama ve el koymaya ilişkin engelleme ve müdahaleler, e) Grev, lokavt, işin durdurulması ve iş hayatının diğer engelleri, f) Gemideki yangın, g) Makul dikkat ve itinaya rağmen gözden kaçan gizli özürler, h) Yükleten, belgesel yükleten ve kontrol eden ya da yükleten ve belgesel yükletenin hareketlerinden sorumlu bulundukları tüm şahısların 33 ve 34. madde gereği kusur veya ihmalleri, i) Yükleten, belgesel yükleten ya da gönderilen adına gerçekleştirilmediği takdirde, 13.2. hükmü gereğince bir mutabakata binaen malların yüklenmesi, elden geçirilmesi, istiflenmesi ya da boşaltılması, j) Malların kendine has özellikleri veya kalitesi sebebiyle kendiliğinden eksilmesi ya da ağırlık olarak azalması ya da başka bir şekilde zıya veya hasara uğraması, k) Taşıyan tarafından ya da onun nam ve hesabına yapılmadığı takdirde, malların ambalaj yada markalanmasındaki yetersizlik halleri ya da hatalar. l) Denizde can kurtarma ya da buna teşebbüs, m) Denizde mal kurtarma ya da buna teşebbüse ilişkin alınan makul önlemler, n) Çevre zararlarının engellenmesi*

[376] Güden, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 73.
[377] Güden, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, s. 73

için alınan makul önlemler ya da bu konudaki teşebbüs, o) 15. ve 16.maddede belirtilen yetkiler çerçevesinde taşıyanın hareketleri" [378, 379, 380].

Taşıyanın teknik kusurdan sorumsuzluğu, ilk olarak Harter Act ile ortaya çıkmış ve daha sonra Lahey Kurallarında yer almış ancak teknolojinin gelişmesi nedeniyle Rotterdam Kurallarında artık bu hususa yer verilmemiştir[381].

3.4.2.3. Taşıyanın Sorumsuzluğunun İstisnaları

Ancak sorumsuzluğa gerekçe olarak gösterilen yukarıdaki hallerden birinin ortaya çıkmasına tamamen veya kısmen taşıyan veya m. 18'de yer alan herhangi bir ifa edenin[382], geminin kaptanı veya gemi adamlarının, kendi veya ifa edenin adamlarının, taşıma sözleşmesinden doğan borçlarını taşıyanın istemi veya gözetimi veya denetimi altında doğrudan veya dolaylı olarak yerine getirmeyi üstlenen başka kişilerin fiil ve ihmallerinin sebep olduğunun ispat edilmesi halinde taşıyan sorumluluktan kurtulamayacaktır (RK m. 17/4-a).

Tazminat talebinde bulunan kişi, eşyanın zayi olması hasara maruz kalması ya da geç teslimin, bu maddenin 3'üncü fıkrasında yer almayan bir olayın veya hâlin sebep olduğunu ispat etmesi ve taşıyanın bu olay veya hâlin kendi kusuru veya m. 18'de geçen kişilerin kusurundan kaynaklanmadığını ispat edememesi durumunda; eşyanın zıya olması, hasarı veya geç teslimden oluşan zararlardan taşıyan kısmen veya tamamen sorumlu olacaktır (RK m. 17/4-b).

Ancak aşağıdaki hallerde m. 17/3'te öngörülen sorumsuzluk sebeplerine bakılmaksızın taşıyan zayi olma, hasara maruz kalma ya da gecikme nedeniyle oluşan

---

[378] Bu maddede belirtilen: a), g), j) bentleri La Haye/Visby kurallarından doğrudan alınmıştır.
[379] Bu maddede belirtilen: b), c), d), e), f), h), l), ı), m), bentleri La Haye/Visby kurallarından değiştirilerek konvansiyona alınmıştır.
[380] Bu maddede belirtilen: i), n), o) bentlerinde öngörülen sorumsuzluk halleri ilk kez düzenlenmiştir
[381] Pamuk, **Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirmesi**, s. 20.
[382] Rotterdam Kuralları fiili taşıyana kavramı yerine denizde ifa eden kavramını kullanmıştır (Francesco, A. Berlingieri, **A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules**, Paper delivered at the General Assembly of the AMD, Marrakesh, 2009, s. 45.

zararın tamamından veya bir kısmından sorumlu olur. Bunlardan ilki; tazminat talebinde bulunan kişi tarafından zayi olma, hasara uğrama veya gecikmenin geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olma hallerinden kaynaklandığını ya da zarara bunların iştirak ettiğini ispat etmesi hali (m. 17/5-a). İkincisi ise; taşıyanın geminin denize, yola ve yüke elverişsiz olması hallerinden hiçbirinin zarara neden olmadığını ispat edememesi hali. Üçüncüsü ise; taşıyanın gemiyi denize yola ve yüke elverişli kılmaya yönelik gerekli özeni gösterme borcunu ifa ettiğini ispat edememesi halidir (m. 17/5-b).

3.4.2.4. Özel Olarak Düzenlenen Sorumluluk Halleri

Yalnızca aşağıdaki hallerde eşya geminin güvertesinde taşınır:

- Bu şekilde taşıma mevzuat gereği ise,
- Yük güverte taşınmasına elverişli olan bir konteynerin içinde ya da üstünde taşınmakta olup, güvertede söz konusu konteyneri taşımaya uygun bir durumda ise,
- Güvertede taşınmasının bir sözleşmeye veya teamüle dayanması hali (RK m. 25/1).

Taşıyan yukarıda öngörülen bentlerde belirtilen şekilde eşyayı güvertede taşıdığı takdirde, deniz yoluyla yük taşımanın kendine özgü tehlikelerinden ötürü yükün zarar görmesi halinde taşıyan bu zarardan dolayı sorumluluğuna gidilemez (RK m. 25/2).

Yüklerin Rotterdam Kuralları m. 25/1'de belirtilen koşullar haricinde eşyanın güvertede taşınması durumunda, taşıyan yüklerin güvertede taşınması nedeniyle oluşan zayi olma, hasara uğrama veya geç teslim etme zararlarından sorumludur. Ayrıca taşıyana m. 17 uyarınca tanınan sorumsuzluk halleri de bertaraf olmakta ve taşıyanın artık bu hallerden yararlanarak sorumluluktan kurtulmak imkânı kalmayacaktır[383].

[383] Gülfer Kuyucu, ''Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu'', **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi**, 2010, s. 113.

Ancak yükleten ile taşıyan arasında yükün ambarda taşınması gerektiğine ilişkin açık bir sözleşme bulunması halinde taşıyan zararın yükün güverte taşımasından kaynaklandığı ölçüde sınırlı sorumluluk hükümlerinden yararlanma imkânını kaybedecektir[384].

3.4.2.5. Rotadan Sapma

Rotadan sapmayı düzenleyen m. 25 uyarınca sapmanın sözleşmeye aykırılık teşkil etmesi hususu iç hukuk kurallarına göre belirlenecektir. Buna göre taşıyan sorumlu tutulduğu takdirde, Konvansiyon dâhilinde lehine tanınan haklar (gerek sorumluluğun sınırlandırılması, gerek sorumsuzluk halleri olmak üzere) uygulanabilecektir[385].

3.4.2.6. Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması

Rotterdam Kuralları m. 59/1 fıkrasına göre;

"60 ve 61'inci maddenin 1'inci fıkrasına tabi olmak kaydıyla, taşıyanın bu sözleşme kapsamındaki borçlarını ifa etmemesinden doğan sorumluluğu, paket veya diğer yükleme ünitesi başına 875 hesap birimi veya istem veya uyuşmazlık konusu eşyanın brüt ağırlığı için her bir kilogram başına 3 hesap biriminden yüksek olanı ile sınırlıdır".

La Haye, La Haye/Visby Kurallarında belirlenen sorumluluk sınırı sadece yüke gelen ve yükle ilgili zayi olma veya hasara uğrama halinde uygulanacaktır. Ancak Rotterdam Kurallarında taşıyanın bu konvansiyon kapsamında tüm yükümlülüklerine aykırı davranması sonucunda uygulanacağından sorumluluğun sınırlandırılması çok daha geniş tutulmuştur[386]. Taşıyanın sorumluluğu paket ya da birim başına 875 ÖÇH ile ya da yükün brüt ağırlığına göre kilogram kg başına 3 ÖÇH hakkından hangisi daha yüksek ise ona göre tespit edilir. Ancak eşyanın değeri taşıtan tarafından beyan edilmiş

[384] Kuyucu, **Rotterdam Kuralları…**, s. 113.
[385] Kuyucu, **Rotterdam Kuralları…**, s. 114.
[386] Günay, **Hazırlık Çalışmaları**… s. 187.

ise ve taşıyan ile taşıtan sorumluluk sınırı olarak daha yüksek bir miktar üzerinde anlaşmışsa bu sınırlama geçerli olmayacaktır[387].

Taşıyanın geç tesliminden doğan sorumluluğun sınırı m. 60'ta şu şekilde düzenlenmiştir:

"61'inci maddenin 2'nci fıkrasına tabi olmak şartıyla, gecikme sebebiyle eşyanın zıyaı veya hasarından kaynaklanan tazminat, 22'nci maddeye uygun olarak hesaplanır ve gecikme sebebiyle oluşan ekonomik zarar, geciken eşya için ödenecek olan navlunun iki buçuk katına eşit bir miktarla sınırlıdır. Bu madde ve 59'uncu maddenin 1'inci fıkrası uyarınca ilgili eşya bakımından toplam zarar için ödenecek olan miktarın toplamı 59'uncu maddenin 1'inci fıkrasına uygun olarak belirlenen sınırı aşamaz".

Rotterdam kuralları m. 60'ta geç teslimden doğan ekonomik zararlara ilişkin sorumluluk sınırı geciken eşya için ödenecek olan navlunun iki buçuk katına eşit bir miktarla sınırlıdır. İlk defa düzenlenen ekonomik *zararlar* kavramı üçe ayrılmaktadır. Bunlar; a) geciken yüke gelen fiziksel hasar ya da zıya, b) gönderilenin kararlaştırılan teslim günündeki malın piyasa değeri ile gecikmiş teslim günündeki piyasa değeri arasındaki farktan kaynaklanan zararı, c) gönderilenin yükün geç tesliminden doğan safi ekonomik zararlarıdır[388].

3.4.2.7. Sorumluluğun Sınırlandırma Hakkının Kaybı

Rotterdam Kuralları m. 61'e göre;

"1. Tazminat talebinde bulunan tarafın zararın taşıyana ait işbu konvansiyondan kaynaklanan yükümlülüklerin sınırlı sorumluluktan yararlanmak isteyen tarafın zararın oluşabileceğini bilerek kasten ya da pervasızca hareketi şeklindeki şahsi kusur ya da ihmalinden kaynaklanmış olduğunu ispatlaması halinde taşıyan ve 18.maddede

[387] Beysülün, **Navlun Sözleşmelerinde Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 32.
[388] Kuyucu, **Rotterdam Kuralları…**, s. 138-139.

tanımlanan diğer her hangi bir şahıs 59.maddede veya sözleşmede yer alan sorumluluğunu sınırlama hakkından yararlanamaz".

"2. Tazminat talebinde bulunan tarafın teslimdeki gecikmenin sınırlı sorumluluktan yararlanmak isteyen tarafın gecikme zararının oluşabileceğini bilerek kasten ya da pervasızca hareketi şeklindeki şahsi kusur ya da ihmalinden kaynaklanmış olduğunu ispatlaması halinde taşıyan ve 18. maddede tanımlanan diğer her hangi bir şahıs 60.maddede veya sözleşmede yer alan sorumluluğunu sınırlama hakkından yararlanamaz".

Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması hakkının kaybı yalnızca m. 61'de hükmünde tespit olunan hallerde ortaya çıkmaktadır. Bu kurala göre; taşıyanın sorumluluğunun ortadan kalkacağı hallerde taşıyan m. 18 uyarınca yardımcıları ve benzeri kişilerin kusur ve ihmallerinden sorumlu olmakla beraber, sadece şahsi kusur ya da ihmali dolayısıyla sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybedebilmektedir[389]. Diğer bir ifade ile m. 61'de görüleceği üzere sorumluluk sınırını kaldırabilmek için sorumluluğu sınırlandırılacak şahsın şahsi kusur ya da ihmalinin bulunması gerektiğini de göz önünde bulundurmak gerekmektedir.

Öte yandan Rotterdam Kuralları uyarınca tazminat talebinde bulunan şahsın taşıyanın sorumluluk sınırını bertaraf edebilmesi için iki şart bulunmaktadır: 1. Sorumluluğunun sınırlandırılmasını talep eden şahsın kusur ya da ihmalinin bulunduğunu ispat etmek. 2. Kusur ya da ihmalin söz konusu şahıs tarafından zararın oluşabileceğini bilerek kasten ya da pervasızca hareketinden kaynaklandığını ispat etmek[390].

[389] Günay, **Hazırlık Çalışmaları…** s. 190.
[390] Kuyucu, **Rotterdam Kuralları…,**, s. 140.

SONUÇ

Taşıyan ile taşıtan arasında bir eşyanın bir limandan diğerine deniz yoluyla nakliyesi üzerine yapılan ve her iki tarafa da sorumluluklar yükleyen anlaşmaya navlun sözleşmesi denir. Navlun sözleşmesinin varlığı için taşıyanın taşıtana deniz yoluyla eşyanın taşınmasını navlun karşılığında taahhüt etmesi gerekmektedir.

Taşıyanın sözleşmeden kaynaklanan yükümlülüklerinin ihlali halinde sorumluluğu söz konusu olacaktır. Taşıyanın sorumlu tutulması için önce Türk Ticaret Kanunun sorumluluğu düzenleyen hükümlerine gidilecek, burada hüküm bulunmaması halinde navlun sözleşmesi eser sözleşmesi niteliğinde olduğundan eser sözleşmesi hükümlerine (TBK m. 470-486) müracaat edilecek, burada da hüküm olmazsa Türk Borçlar Kanunu genel hükümlerine başvurulacaktır.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunun sistematiğinde Deniz Ticareti sözleşmeleri Navlun Sözleşmeleri, Zaman Çarteri Sözleşmeleri ve Gemi Kira Sözleşmeleri olmak üzere üç gruba ayrılmıştır. Kanun Zaman Çarteri Sözleşmesinin asli edimin deniz yoluyla eşya taşıma taahhüdü olmadığından dolayı bu sözleşmeyi navlun sözleşmesinin bir çeşidi olarak görmemiş, ayrı bir sözleşme türü olarak değerlendirmiştir. Gemi kiralama sözleşmesinde; gemi sahibi, gemisini personelsiz olarak veya personeli ile birlikte fakat hizmet sözleşmelerinin devri suretiyle belli süre için ve belli ücret karşılığında başkasının kullanımına terk etmektedir.

Taşıyanın deniz yolu ile eşya taşıma taahhüdünü yerine getirirken gemiyi taşıtana tahsis edip etmediği hususu navlun sözleşmesinin çeşidini belirlenmesinde esas alınan bir unsur olarak karşımıza çıkmaktadır. Buna göre; Kırkambar Sözleşmesinde

taşıyanın taşıtana eşyayı gemi ile taşımayı taahhüt etmekte, gemiyi tahsis etmemektedir. Taşıyan taahhüdünü nasıl ve hangi gemi ile ifa edeceğine ve eşyayı geminin neresinde taşıyacağına dair herhangi bir beyanda bulunmaz. Gemi taşıtana tahsis edilerek eşyanın deniz yolu ile taşımasının taahhüt edildiği sözleşmeye Çarter Sözleşmesi denir. Gemi tahsis edilmesi çarter sözleşmesinin temel bir unsuru olduğundan dolayı eşyanın hangi gemi ile ve geminin neresinde taşınacağı belirlenerek gemi ferdileştirilmektedir. Taşıtana tahsis olunan yerin hacmine göre yapılan sözleşmeler; Tam Çarter ve Kısmi Çarter olmak üzere ve taşıtana yapılan tahsisin süresine göre de Sefer Çarter ve Zaman Çarteri olarak ikiye ayrılmaktadır.

6102 Sayılı Ticaret Kanununda taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen hükümlere baktığımızda, taşıyanın sorumlu olduğu haller ile bu sorumluluğun sınırlandırıldığı durumlar ve taşıyanın sorumluluğuna ilişkin bazı düzenlemelerin emredici nitelik kazandırılarak sorumluluğunu önceden daraltmak veya tamamen bertaraf etmek imkânlarını ortadan kaldırıldığı haller düzenlenmiş, ancak taşıyanın sorumluluğunu hafifletmek için bazı kanuni mutlak ve muhtemel sorumsuzluk hallerini de öngörmüştür.

Taşıyanın sorumlu olduğu süreç yükleme limanında eşyanın gemiye yüklenmesi ile başlar ve varma limanında eşyanın gemiden boşaltılmasıyla sona erer. Buna göre taşıyan, başlangıçta gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü altındadır. Taşıyanın gemiyi sefere elverişli bulundurma sorumluluğunun belirlenmesinde tedbirli ve dikkatli bir taşıyanın özeni esas alınır. Ayrıca taşıyan yükün zayi olması veya hasara maruz kalması veya geç teslimi sebebi ile yükte meydana gelen zararlardan sorumlu olup, yükün belirlenmiş gemiden başka bir gemiye yüklenmesi nedeniyle, yükün güvertede taşınmasından veya rotadan haksız sapmadan ileri gelen zararlardan da sorumludur.

Türk Ticaret Kanununda taşıyanın sorumluluğu yükün zayi olması, hasara maruz kalması veya geç teslimi halinde meydana gelen zararlardan doğan sorumluluğu bir özen yükümü ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğudur. Taşıyanın eşyaya özen

yükümlülüğünün ihlali halinde, taşıyanın kusurlu olduğu karine olarak kabul edilmektedir. Bu durumda taşıyan eşyanın ziya ve hasara uğramasına sebep olan olgunun ortaya çıkmasında kendisinin ve adamlarının kusurunun bulunmadığını ispat edebildiği takdirde sorumluluktan kurtulur.

Taşıyana yükün zayi olması veya hasara uğraması nedeniyle ortaya çıkan zararlardan dolayı sorumluluğu sınırlama hakkı tanınmıştır. TTK m. 1186/1'e göre; taşıyanın sorumluluk sınırının tespit edilmesinde hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması şartıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına veya eşyanın brüt her bir kilogramı için 2 Özel Çekme Hakkını karşılayan tutar dikkate alınacaktır. Kanun ayrıca geç teslim halinde meydana gelen zararlardan dolayı geciken eşya için navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olmamak üzere eşyanın geç teslimi halinde oluşan zararda sorumluluk gecikmeye maruz kalmış eşya için hesaplanan navlunun iki buçuk katıyla sınırlandırmıştır.

Ayrıca 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanununda taşıyanın mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri düzenlenmiştir. Kanunun öngördüğü taşıyanın mutlak sorumsuzluk halleri; teknik kusur ve yangın, denizde kurtarma, yükletenin eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmesi hali ve rotadan haklı sapma halidir. Mutlak sorumsuzluğun anlamı taşıyanın şahsi kusuru olmadıkça yükte meydana gelen zararlardan sorumluluktan muaf tutulmasıdır. TTK m. 1182'de muhtemel sorumsuzluk halleri düzenlenmiş olup ifade edilen bu hükümler ile denizciliğin tipik bazı zarar verici olaylardan dolayı taşıyanın sorumlu tutulamayacağı karine olarak kabul edilmektedir.

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu emredici nitelikte gördüğü hükümler ile düzenlemiş olduğu konularda taşıyanın sorumluluğunu daraltılması veya ortadan kaldırılmasını mümkün görmemiştir. Emredici hükümler, taşıyan lehine değiştirilemeyen hükümler olduklarından, taşıyanın sorumluluğunu hafifleten kayıtlar geçersiz olacaktır, diğer yandan taşıyanın sorumluluğunu öngörülen düzenlemelere göre ağırlaştıran anlaşmalar yapmak mümkündür.

Uluslararası Konvansiyonların ilki olan La Haye- La Haye/Visby Kurallarının uygulanabilmesi için bir konişmentonun düzenlenmiş olması şarttır. Taşıyanın gemiyi sefere elverişli bir hâlde bulundurma yükümlülüğü, yüklemenin başlamasından itibaren yolculuğun başlangıcına kadar olan zaman dilimi boyunca geçerlidir. LK - L/VK m. 3/1'de yolculuk sırasında geminin elverişliliğinin korunması düzenlenmemiş olup, bu husus taşıyanın yüke özen gösterme borcunun kapsamındadır. LK ve L/VK düzenlemesinde, taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanan sorumluluğu bir kusur sorumluluğudur. Taşıyanın sorumluluğuna gidilebilmesi için taşıyanın ya da adamlarının kusurlu hareketleri sonucunda yükün zayi olması veya hasara uğraması gerekir. LK ve L/VK Kurallarında taşıyanın eşyanın geç teslim edilmesinden doğan sorumluluğu düzenlenmemiştir. Taşıyan sorumluluğu sınırlandırma hakkına sahiptir. Buna göre; Taşıyan yükün değeri hakkında yükletici tarafından yapılan beyanlar konişmentoya kaydedilmemiş ise kayıp ya da hasardan dolayı koli veyahut ünite başına 666,67 ÖÇH veya - daha yüksek ise - ziya veya hasara maruz kalan eşyanın kilogramı basına 2 ÖÇH ile sınırlıdır.

1978 Hamburg kurallarında taşıyan eşyayı teslim aldığı andan varma yerinde gönderilene teslim edeceği an ile bu süre boyunca yükün bakım ve muhafazasından sorumludur. Hamburg kurallarında (HK) La Haye - La Haye/Visby Kurallarında düzenlenen gemiyi sefere elverişli halde bulundurma ve yüke özen gösterme yükümlülüğüne yer verilmezken yükün ziya olması, hasara maruz kalması veya teslimdeki gecikme hallerinde taşıyanın sorumluluğu düzenlenmiştir. Hamburg kuralları ile ilk kez canlı hayvan, güverte yüküne ve taşıyan ile fiili taşıyan kavramlarına yer verilmiştir. Hamburg Kurallarında taşıyanın eşyanın ziya veya hasarı sonucu olan zararlardan sorumluluğu koli veya sair yükleme ünitesi başına 835 ÖÇH veya zayi olan ya da hasara maruz kalan eşyanın brüt ağırlığının her kilogramı için 2,5 ÖÇH birimine tekabül eden tutardan yüksek olan ile sınırlıdır. Hamburg Kurallarında ayrıca yükün geç teslimi halinde meydana gelen zararlardan taşıyanın sorumluluğu, geç teslim edilen yükün 2,5 katına eşit tutarla sınırlıdır. Bu tutar hiçbir şekilde navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun ücretini geçemez. Hamburg kurallarında ayrıca canlı hayvan

taşınması, eşyanın güvertede taşınması ve yangın ile denizde can ve mal kurtarmak için alınması gereken tedbirler kapsamında eşyada meydana gelen zıya ve hasar ile geç teslimden doğan zararlar için taşıyanın sorumlu olmadığı vurgulanmıştır.

2009 tarihli Rotterdam Kurallarında taşıyanın temel görevi, yükü taşımak üzere aldığı şekilde varma yerine taşımak ve gönderilen kişiye yükü teslim etmektir. La Haye-Visby rejiminde taşıyan yolculuktan önce ve yolculuğun başlangıcında, gemiyi sefere elverişli hale getirmekle yükümlü iken Rotterdam Kuralları farklı olarak taşıyan gemisini deniz seferinin öncesinde, başında ve sefer sırasında elverişli bir durumda bulundurmak için gerekli dikkat ve özeni göstermekle yükümlü kılınmıştır. Taşıyanın zıya, hasar veya geç teslimden sorumlu olabilmesi için talep sahibinin, zararın taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği süre içerisinde meydana geldiğini ispatlaması gerekir. Bu durum karşısında taşıyan sorumluluktan kurtulması için iki seçenek karşısına çıkmaktadır. Bunlardan ilki; taşıyan tazminat talebine konu olan zararın meydana gelmesindeki sebebin kendi ve fiillerinden sorumlu olduğu şahısların kusuru olmadığını, ispatlaması halinde sorumluluğunun tamamından ya da ispatlayabildiği ölçüde sorumluluktan kısmen kurtulmuş olacaktır. Diğer kurtulma sebebi ise; zıya, hasar veya geç teslimden meydana gelen zararın Rotterdam Kurallarında öngörülen sorumsuzluk hallerinden kaynaklandığını ispat etmesidir. Taşıyanın sorumluluğu sınırı paket ya da birim başına 875 ÖÇH ile ya da yükün brüt ağırlığına göre kilogram kg başına 3 ÖÇH hakkından hangisi daha yüksek ise ona göre tespit edilir.

Sonuç olarak her üç Uluslararası Konvansiyonda taşıyanın sorumluluğu özen yükümü ile ağırlaştırılmış bir kusur sorumluluğu olarak öngörülmüştür. Taşıyanın sorumlu olacağı süre ve sorumluluk miktarı ise giderek artmış buna karşı sorumsuzluk halleri sıkı kurallara bağlanmıştır.

KAYNAKÇA

AKAN, Pınar, **Deniz Taşımacılığında Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu**, Ankara, 2007.

AKINCI, Sami, **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri**, İstanbul, 1968.

AKSOY, Sami, **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, İstanbul, 2015.

ARKAN, Sabih, **Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu**, Ankara, 1982.

ATAMER, Kerim: "Taşıyanın, Yükün Zararından Doğan Sorumluluğunda Hak Düşürücü Süre", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIII: Bildiriler – Tartışmalar**, Ankara, 1996.

ATEŞ, Ebru, ''1924 Brüksel (La Haye) Sözleşmesinin Türk Hukukuna Etkisi'', **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 2006.

AYBAY, Gündüz, ATAMER Kerim, "Taşıyanın Parça Başına Belirli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, Ankara, Banka ve Ticaret Araştırmaları Enstitüsü**, 14-15 Nisan 1989.

AYBAY, Gündüz, **Denizciler, İşletmeciler ve Yöneticiler için Deniz Hukuku**, İstanbul, 1998.

BERLİNGİERİ, Francesco A., **A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, the Hamburg Rules and the Rotterdam Rules,** Paper delivered at the General Assembly of the AMD, Marrakesh, 2009.

BEYSÜLÜN, Berfu, **Navlun Sözleşmelerinde Taşıyanın Sorumluluğu**, 2015.

CAN, Mertol, **Navlun Sözleşmesinin Sona Ermesi**, Ankara, 1998.

COGHLİN, Terence, BAKER Andrew W, KENNY Jualian, KİMBALL John D., ‘‘Time Charter’’, **Informa Law**, 6th ed. London 2008.

COOK, Julian, YOUNG Timothy, TAYLOR Andrew, KİMBALL John D., MARTOWSKİ David, LAMBERT Leroy, ‘‘Voyage Charters’’, 3rd ed., **Informa Law**, London, 2007.

CUMALIOĞLU, Emre, “Kırkambar Sözleşmesinde Taşıyanın Gemiyi Belirlemesinin Hukuki Niteliği”, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, Cilt 10, Sayı 2, 2008, ss. 79-95.

ÇAĞA, Tahir, ‘‘United Nations Conference on the Carriage of Goods by Sea’’, **1978, 10 Banka Huk. Dergisi** 323, 1979.

ÇAĞA, Tahir, KENDER Rayegân, **Deniz Ticareti Hukuku II- Navlun Sözleşmesi**, İstanbul, 2009.

ÇELİKBAŞ, Nil Merve, ‘‘Navlun Sözleşmesi ile Konişmento Arasındaki İlişki’’, **Türkiye Adalet Akademisi Dergisi**, Cilt:1, Yıl:3, Sayı:8, 2012, ss.187-219.

ÇELİKKAYA, Ali, ‘‘Türk Vergi Hukuku Açısından Navlun sözleşmelerinin Değerlendirilmesi’’, **Ankara Hukuk Fakültesi Dergisi**, 2005, C.54, sa. 1, ss. 73-90.

ÇETİNGİL, Ergon, ‘‘Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu’’, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu**, Ankara 1984, ss.133-160.

DOEHRİNG, S. J.: “Chartering of Vessels for Tidelands Operations”, **Tulane Law Review**, Vol. 32, N. 4, 1957-1958.

EREN, Fikret, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler**, Ankara, 2017.

ERİŞ, Gönen, **Açıklamalı - İçtihatla Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticareti ve Sigorta**, Ankara 1990.

FIRINCIOĞULLARI, Feray, ‘‘Denizyolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri’’, **İstanbul Barosu Dergisi**, Cilt: 92, Sayı: 6, Yıl: 2018.

GASKEL, Nicholas, ASARİOTİS Regina, BAATZ Yvonne, Bills of Lading: **Law And Contracts**, London, 2000.

GENÇTÜRK, Muharrem, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku**, İstanbul, 2006.

GİRVİN, Stephen, ‘‘Detention and the NYPE Off-Hire Clause (Case Note)’’, 2001, 2 **LMCLQ**, s. 186-192.

GİRVİN, Stephen, “Exclusions and Limitation of Liability”, **Journal of International Maritime Law**, Vol. 14, Issue: 6, 2008.

GORTON, Lars, ‘‘Volume Contracts of Affreighment – Some Features and Principles, Scandinavian Studies in Law’’, **Maritime and Transport Law**, Volume 46, 2004.

GÖĞER, Erdoğan, “Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler”, **BATIDER**, Haziran 1980, C. X, P. 3.

GÜDEN, Faysal, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, On İki Levha Yayınları, İstanbul, 2017.

ILGIN, Çelik, Özlem Canan, ‘‘Deniz Yolu ile Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluk’’, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl:7, S:14, İstanbul, 2008.

İZVEREN, Adil, FRANCO Nisim, ÇALIK Ahmet, **Deniz Ticaret Hukuku**, Ankara, 1994.

KALPSÜZ, Turgut, **Deniz Ticareti Hukuku**, Birinci Cilt (Giriş – Gemi), Ankara, 1979.

KANER, İnci, “Çarter ve Kırkambar Sözleşmesi Ayrımı”, **Hukuk Araştırmaları**, Cilt 10, Sayı 1-3, 1996.

KANER, İnci, **Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmeleri**, İstanbul, 2014.

KARA, Hacı, **Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu**, İstanbul, 2014.

KARAN, Hakan, **The Carrier’s Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules**, Lewiston vd., The Edwin Mellen Press, 2004.

KENDER, Rayegân, “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar**, Ankara, 1984, ss. 75-95.

KENDER, Rayegân, ÇETİNGİL Ergon, YAZICIOĞLU Emine, **Deniz Ticareti Hukuku -Temel Bilgiler** Cilt I, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Güncellenmiş Ondördüncü Baskı, İstanbul, Nisan 2014.

KİENZLE, Jost, **Die Haftung des Carrier und Actual Carrier nach den Hamburg-Regeln**, Neuwied, Luchterhand Verlag, 1993.

KUYUCU, Gülfer, ‘‘Rotterdam Kuralları’nda Taşıyanın Sorumluluğu’’, **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi**, 2010.

LİGHT, Didem Algantürk, ‘‘CMI Tarafından Gemi İşletme Müteahhidinin (Bareboat Charterer) Tesciline İlişkin Yapılan Çalışmalar ve Değerlendirme’’, **İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi**, Yıl:4 Sayı:8, Güz 2005/2, ss.149-172.

MİNELİLER, Zeynep Demirçivi, ‘‘Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk’’, **Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi** Cilt: 9, Özel Sayı, 2007, ss. 957-984.

NİKAKİ, Theodora, “The Fundamental Duties of the Carrier”, **Journal of Maritime Law**, Vol. 14, Issue: 6, 2008.

OKAY, Sami, **Deniz Ticaret Hukuku II/1, Navlun Mukaveleleri**, 1968.

ÖĞÜZ, Zehra Şeker, ‘‘Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi’’, **İÜHFM,** C. LXI S. 1-2, 2003.

ÖNDER, Salih, ‘‘Gemi Kira Sözleşmesi’’, **Türkiye Barolar Birliği**, 2016.

ÖZDEMİR, Turkay, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, Vedat Kitapçılık, İstanbul, 2006.

ÖZGENÇ, Zeynep, ‘‘Milletlerarası Özel Hukukta Navlun Sözleşmesi’’, **Marmara Üniversitesi Sosyal Bilgiler Enstitüsü, Doktora Tezi**, İstanbul, 2014.

PAMUK, Nihal, ‘‘Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirmesi’’, **İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimler Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi**, İstanbul, 2011.

PİNG-FAT Sze, **Carrier’s Liability Under The Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules**, The Hague, 2002.

REİSOĞLU, Sefa, **Türk Borçlar Hukuku Genel Hükümleri**, İstanbul, 2012.

SCHOENBAUM, Thomas J., **Admiralty And Maritime Law**, Fourth Edition, Handbook Series, Washington, 2004.

SCRUTTON, Thomas Edward, BOYD Stewart, **Charterparties and Bills of Lading**, London, 2008.

SEVEN, Vural, **Taşıma Hukuku**, Eskişehir: Anadolu Üniversitesi yayını; No. 2156, Eskişehir 2010.

SEVEN, Vural, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Ziya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu**, Ankara, 2003.

SİRMEN, A. Lale, **Eşya Hukuku**, Ankara, 2013.

SÖZER, Bülent, **Deniz Ticaret Hukuku -1, Gözden geçirilmiş ve Genişletilmiş** 4. Bası, İstanbul, 2017.

SÖZER, Bülent, **Deniz Ticaret Hukuku, 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Hükümlerine Göre Hazırlanmış** 2. Bası, İstanbul, 2012.

ŞAMLI, Kübra Yetiş, ''Lahey-Lahey/Visby, Hamburg Ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik'', **İÜHFM C. LXXI**, 2013, S. 2, 480 ss. 479-496.

ŞAMLI, Kübra Yetiş, ''Yeni Türk Ticaret kanununa Göre Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu'', **İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Doktora tezi**, 2012.

TEKİL, Fahiman, **Deniz Hukuku**, İstanbul, 1998.

TEKİL, Fahiman, **Navlun Mukaveleleri**, İstanbul, 1973.

TEKİN, Sefa Murat, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, Oniki Levha Yayıncılık, İstanbul, Ekim 2017.

TETLEY, William, **Marine Cargo Claims**, 4th ed. 2008.

THOMAS, D. Rhidian, "And Then There Were The Rotterdam Rules", **Journal of International Maritime Law**, Vol: 14, Issue: 3, 2008.

ULUĞ ,İlknur, ''Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri'', **Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi**, C.6, S.1-2, 2002, ss. 83-99.

ÜLGENER, M. Fehmi, ''Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi'', **İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi**, Cilt: LXV.

ÜLGENER, M. Fehmi, **Çarter Sözleşmeler I Genel Hükümler-Sefer Çarteri Sözleşmesi**, İstanbul, 2010.

ÜLGENER, M. Fehmi, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, İstanbul, Der, 1991.

WİLFORD, Michael, COGHLİN Terence, HEALY Nicholas J., KİMBALL John D., **Time Charters**, London 1982.

WİLSON John F, **Carriage of Goods By Sea**, 7. ed., Harlow vd., Pearson Longman, 20,10.

YAVAŞBAY, Gizem, ‘‘Taşıyanın Yanlış Konişmento Düzenlemesinden Sorumluluğu’’, **İstanbul Ticaret Üniversitesi, Yüksek Lisan Tezi**, 2016.

YAZICIOĞLU, Emine, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak**, İstanbul, Beta, 2000.

YÜCEER, Selen Bengi, **Off-hire: Time Charterer’s Remedy Against Arrest?, A Commentary on English Law**, Prof. Dr. Turgut Kalpsüz’e Armağan, Turhan Kitabevi, Ankara, 2003.

ZEVKLİLER, Aydın, GÖKYAYLA K. Emre, **Borçlar Hukuku Özel Borç İlişkileri**, Ankara, 2014.

ZEYNELOĞLU, Ahmet, **Taşıma Hukuku**, Ankara 1993.

ZİEGLER, Alexander Von, “The Liability of the Contracting Carrier”, **Texas International Law Journal**, Vol. 44, 2009.