

T.C.

KIRKLARELİ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ÖZEL HUKUK ANA BİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

DENİZ YOLU İLE EŞYA TAŞIMACILIĞINDA

TAŞIYANIN

MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ

Dilara Devrim ERDEMİR

ARALIK – 2024

T.C.

KIRKLARELİ ÜNİVERSİTESİ

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

ÖZEL HUKUK ANA BİLİM DALI

YÜKSEK LİSANS TEZİ

**DENİZ YOLU İLE EŞYA TAŞIMACILIĞINDA
TAŞIYANIN
MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ**

Dilara Devrim ERDEMİR

Tez Danışmanı

Dr. Öğr. Üyesi Özge VARİŞ

T.C.

KIRKLARELİ ÜNİVERSİTESİ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğü

.....Anabilim Dalı Yüksek Lisans/Doktora Programı
“öğrencisi’nın “.....” başlıklı tezi .././20..
tarihinde, aşağıdaki jüri tarafından Lisansüstü Eğitim ve Öğretim
Yönetmeliğinin ilgili maddeleri uyarınca değerlendirilerek, Kırklareli
Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Yönetim Kurulu’nun .../.../20...
tarih ve ../. sayılı kararı ile kabul edilmiştir.

Doç. Dr. İskender GÜMÜŞ

Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürü

Bu tezi okuyarak içerik ve nitelik açısından incelediğimi ve Yüksek
Lisans/Doktora derecesi almak için yeterli olduğunu onaylıyorum.

Dr. Öğr. Üyesi Özge VARİŞ

Tez Danışmanı

Bu tezi okuyarak içerik ve nitelik açısından incelediğimizi ve Yüksek
Lisans/Doktora derecesi almak için yeterli olduğunu onaylıyoruz.

Jüri Üyeleri: *(Birinci sırada Tez Savunma Sınavı başkanı, ikinci sırada
tez danışmanı, üçüncü sırada da diğer jüri üyesi yer alır. Yüksek lisans jürisi
üç, doktora jürisi 5 kişiden oluşur.)*

Unvan ve İsim

Bağlı Olduğu Kurum

İmza

1.

2.

3.

BEYAN

Tez içindeki bütün bilgilerin etik davranış ve akademik kurallar çerçevesinde bizzat elde edilerek sunulduğunu, ayrıca tez yazım kurallarına uygun olarak hazırlanan bu çalışmada özgün olmayan tüm kaynaklara eksiksiz atıf yapıldığını, aksinin ortaya çıkması durumunda her türlü yasal sonucu kabul ettiğimi beyan ediyorum.

Dilara Devrim ERDEMİR

23.10.2024

ÖZ

DENİZ YOLU İLE EŞYA TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYANIN MUTLAK SORUMSUZLUK HALLERİ

ERDEMİR, Dilara Devrim

Yüksek Lisans, Özel Hukuk

Tez yöneticisi: Dr. Öğr. Üyesi Özge VARİŞ

Aralık, 2024

Deniz yolu taşımacılığı, ticaretin sürdürülebilirliğine sağlamış olduğu katkıyla, taşımacılık sektörünün tarih boyunca en önemli öğelerinden biri olmuştur. Deniz yolu iktisadi anlamda önemli bir taşımacılık türü olarak varsayılmaktadır. Deniz yolu taşımacılığı, coğrafi engellerin aşılması ve büyük ölçekli yüklerin daha hızlı, ekonomik olarak taşınmasına sağladığı kolaylık ile uluslararası ticaretin en önemli unsurlarından biridir.

Bu çalışmada deniz ticaret hukukuna dair temel öğeler başta olmak üzere; denizcilik uygulamalarının yeknesak olabilmesi amacıyla yapılan düzenlemeler, deniz ticaret hukukunun ulusal mevzuattaki yeri ve düzenlemeleri, taşıma faaliyetinin esas unsurlarından olan taşıyanın, sorumluluk rejimi ve sorumsuzluk halleri sırasıyla incelenecektir.

Anahtar Kelimeler: Deniz Ticaret Hukuku, Taşıyanın Sorumluluğu, Mutlak Sorumsuzluk Halleri

ABSTRACT

IN THE TRANSPORTATION OF GOODS BY SEA

ABSOLUTE IRRESPONSIBILITY CASES OF THE CARRIER

ERDEMİR, Dilara Devrim

Master's Degree, Private Law

Supervisor: Assistant Professor Özge VARİŞ

December, 2024

Maritime transportation has been one of the most important elements of the transportation sector throughout history with its contribution to the sustainability of trade. Maritime transport is assumed to be an economically important mode of transportation. Maritime transportation is one of the most important elements of international trade by overcoming geographical barriers and facilitating the faster and more economical transportation of large-scale cargo.

In this thesis, the basic elements of maritime law, especially the regulations made in order to ensure uniform maritime practices, the place and regulations of maritime law in national legislation, the liability regime of the carrier, which is one of the main elements of the carriage activity, and the states of irresponsibility will be examined respectively.

Key Words: Maritime Commercial Law, Carrier's Liability, Absolute Irresponsibility Cases

ÖNSÖZ

İlk olarak, geçmişten bugüne eğitim yoluma ıfık tutarak beni destekleyen, içerisinde bulunduğum süreçlerin kolaylaşması adına özveride bulunan bütün öğretmenlerime teşekkür ederim. Kıymetinizi, her geçen gün daha çok anlıyorum. Devamında, her kararında yanımda olan ve sevgisini daima hissettiren büyük emekçi anne ve babama, biricik kız kardeşime teşekkür ederim. İyi ki varsınız. Bu süreçte ilgisini ve desteğini esirgemeyen, isimleri yazmakla bitmeyecek olan hayatımdaki güzel insanlara, sevgi ve saygılarımı sunuyorum.

Tezimi; hukuk tercihi yapmamda büyük arzu ve isteği olan, bizi “iyilik, iyidir” felsefesi ile yetiştiren, 28 Kasım 2024’te kaybettiğimiz pek kıymetli dedem Haşım KANDİL’e ithaf ediyorum. Anısına derin saygı ve hasretle.

Av. Dilara Devrim ERDEMİR

İstanbul, 2024

İÇİNDEKİLER

BEYAN	iii
ÖZ	iv
ABSTRACT	v
ÖNSÖZ	vi
İÇİNDEKİLER.....	vii
KISALTMALAR.....	x

GİRİŞ.....	1
------------	---

1. BÖLÜM

TAŞIYAN KAVRAMI	7
<i>1. Taşıyan Kavramına Dair İnceleme</i>	<i>7</i>
<i>1.1. Taşıyan (Carrier).....</i>	<i>7</i>
<i>1.2. Asıl Taşıyan ve Alt Taşıyan Kavramı</i>	<i>9</i>
<i>1.3. Fiili Taşıyan ve Akdi Taşıyan Kavramı</i>	<i>9</i>

2. BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNU DÜZENLEYEN KONVANSİYONLARA GENEL BAKIŞ	15
<i>2.1. Taşıyanın Sorumluluğunun Tarihsel Gelişimi.....</i>	<i>15</i>
<i>2.2. Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Uluslararası Konvansiyonlar</i>	<i>17</i>
<i>2.2.1. Lahey Kuralları.....</i>	<i>17</i>
<i>2.2.2. Lahey / Visby Kuralları</i>	<i>20</i>
<i>2.2.3. Hamburg Kuralları.....</i>	<i>22</i>

2.2.4. Rotterdam Kuralları.....	25
---------------------------------	----

3. BÖLÜM

DENİZ YOLU İLE EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNDE TAŞIYANIN TABİ OLDUĞU SORUMLULUK REJİMİ 29

3.1. Taşıyanın Sorumluluk Hallerine Genel Bakış	29
3.2. Taşıyanın Sorumluluk Halleri	34
3.2.1. Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişsiz Olması Sebebiyle Taşıyanın Sorumluluğu (TTK md. 1141)	34
3.2.2. Yükün Navlun Sözleşmesinde Belirtilmiş Olan Gemiden Başka Gemiye Yüklenmesi Sebebi ile Sorumluluk (TTK md. 1150)	39
3.2.3. Yükün İzinsiz Olarak Güvertede Taşınması Hali..... (TTK md. 1151).....	40
3.2.4. Yolculuk Esnasında Haklı Sebep Olmaksızın Rotadan Sapma...	42
3.2.5. Yükün Zıyaı, Hasara Uğraması veya Geç Teslimi Neticesinde Meydana Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu (TTK md. 1178)	43

4. BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULMASI..... 49

4.1. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Hallere Genel Bakış.....	49
4.2. Mutlak Sorumsuzluk Halleri.....	50
4.2.1. Geminin Sevkine ve Başkaca Teknik Yönetimine İlişkin Kusurlardan Sorumsuzluk.....	51
4.2.2. Yangın	53
4.2.3. Denizde Kurtarma	54
4.2.4. Rotadan Haklı Sapma	55
4.2.5. Eşyanın Cins Veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi.....	55

4.3. Muhtemel Sorumsuzluk Halleri	56
---	----

SONUÇ	59
--------------------	-----------

KAYNAKÇA.....	65
----------------------	-----------



KISALTMALAR

C	: Cilt
CMI	: Comite Maritime International
CMR	: Convention Marchandise Routier
COGSA	: Carriage of Goods by Sea Act
der	: Derleyen
Dr	: Doktor
E	: Esas
ECE	: Economic Commission for Europe
ETTK	: Eski Türk Ticaret Kanunu
HD	: Hukuk Dairesi
HGK	: Hukuk Genel Kurulu
ICC	: International Chamber of Commerce
ILA	: International Law Association
IMO	: International Maritime Organization
IRU	: The International Road Transport Union
ISM Code	: International Safety Management Code
İÜHFD	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
K	: Karar
kg	: Kilogram
Ltd Şti	: Limited Şirket
md	: madde
No	: Numara
Öğr	: Öğretim
Prof	: Profesör
RG	: Resmi Gazete

s	: Sayfa
S	: Sayı
TBK	: Türk Borçlar Kanunu
TC	: Türkiye Cumhuriyeti
TDK	: Türk Dil Kurumu
TL	: Türk Lirası
UGYK	: Uluslararası Güvenlik Yönetim Kodu
UNCITRAL	: United Nations Commission on International Trade Law
UNCTAD	: United Nations Commission on Trade and Development
UNIDROIT	: International Institute for the Unification of Private Law
USCOSA	: United States Carriage of Goods by Sea Act
USD	: United States Dollar
vb	: ve benzeri
YÖK	: Yükseköğretim Kurulu

GİRİŞ

Sosyal bilimler, birçok alt disiplini ve bu disiplinler arasındaki bağlantıyı barındırmaktadır. Dünya siyaset ve ticaretinde küreselleşme yolunda adımlar atılması, ticari faaliyetlerin artmasına zemin hazırlamıştır. Taşımacılık, genel anlamda uluslararası niteliğe sahip bir ticari faaliyettir. Küresel ticaret anlayışının yerleşmesiyle, bir ülkeden başka bir ülkeye yapılan taşımacılık faaliyeti, yurtiçinde yapılan taşımacılık faaliyetine kıyasla artış göstermiştir.¹ Bahse konu ticari faaliyete ilişkin eşyaların, bir noktadan başka bir noktaya taşınım ve iletiminde, hem daha sürdürülebilir hem de fiyatlandırma anlamında keza daha ucuz olması sebebiyle, deniz yolu ile taşınım tercih edilmektedir. Sanayi hammaddelerini oluşturan büyük miktardaki yüklerin tek seferde taşınması seçeneği, sınır aşımı durumu olmaması, olağan koşullarda mal zayıtının en alt limitte kalması, güvenilirlik, diğer taşıma türlerine nazaran maliyet anlamında daha ucuz olması, deniz taşımacılığının diğer taşımacılık türlerine kıyasla tercih edilesi olmasının bazı gerekçeleridir.² Bu durum, deniz ticaret filolarının önem kazanmasını ve sayıca artış göstermesini desteklemektedir.

Deniz yolu ile ticaretin ehemmiyeti geçmişten günümüze daima varlığını korumuş ve sürdürmüştür. Ülkemizin bulunduğu coğrafya özelinde inceleyecek olursak; antik dönemden itibaren başta Doğu Akdeniz limanları ve liman kentleri ticari faaliyetlerde önemli olmuş ve işbu niteliğini korumuştur. Antik dönem liman kentlerinden bir örnek verecek olursak; günümüz konumu itibariyle Mersin/ Anamur'da bulunan Anemurium Antik Kenti, Kıbrıs'a transit geçişte bir ara durak ve ayrıca bölgedeki doğal kaynakların ihraç edildiği stratejik bir ticaret ve liman kenti niteliğine sahip olmuştur,³ şeklinde ifade edilmiştir

¹ Elif Çağla Çelik, Rotterdam Kurallarına Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu (bundan sonra: Rotterdam Kurallarına Göre), (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya 2014, s. 1.

² Çelik, Rotterdam Kurallarına Göre, s. 1.

³ Mehmet Tekocak, "Anemurium Antik Kenti'nde Kültürel Mirası Koruma ve Yaşatma Çalışmaları", Kültürel Miras araştırmaları, C. 2, S. 1 (2021), s. 2.

Bu çalışmanın konusunu ise, Deniz Yolu İle Eşya Taşımacılığında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri, oluşturmaktadır. Genel itibariyle eşya taşıma sözleşmelerinin temelini, bir satım sözleşmesine konu olan ihtiyaçlar meydana getirmektedir.⁴ 6098 sayılı TBK md. 207 uyarınca genel itibariyle satış sözleşmesi; satıcının, satılanın mülkiyet ve zilyetliğini alıcıya teslim etme, alıcının da karşılığı niteliğinde olan bedeli ödeme borcunu yüklediği sözleşmedir. TBK md. 210'da keza sabit olduğu üzere, satıcı, satılanın mülkiyetini intikal ettirmek gayesiyle, zilyetliğini alıcıya devretmekle mükelleftir.

Hem ulusal hem de uluslararası mevcut ticari hayat incelendiğinde, satım sözleşmesine konu olan eşyanın taşıma ve iletim faaliyetinin, taşıyan (taşıyıcı) vasıtasıyla yapıldığı göze çarpmaktadır. Eşyaların uluslararası taşıma faaliyetinin gerçekleşmesinde, birden fazla taşıma yöntemi bulunmaktadır. Bunlar; kara yolu, deniz yolu, hava yolu, demir yolu, boru yolu ve iç su yolu şeklindedir.⁵ İşbu farklı taşınım şekilleri, taşıma sırasında bir arada kullanılabilir.

Kara yolu ile gerçekleştirilen eşya taşımalarında taşıyıcının sorumluluğu; taşıma yerel ölçekteyse 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na, uluslararası ölçekteyse eğer CMR Konvansiyonu'na bağlıdır. Taşıma işlerine ilişkin hükümler iç hukuk bağlamında, 6102 sayılı TTK Dördüncü Kitap ile özel bir kanun olan 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu'nda düzenlenmiş bulunmaktadır.

Bunun yanı sıra, kara yolu ile gerçekleştirilen uluslararası eşya taşımalarına dair normların yeknesaklaştırılması amacıyla hazırlanmış olan CMR Konvansiyonu (*Contention relative au contrat de transport international de marchandises par route*),⁶ dış hukukta geçerliliğini sürdürmektedir. İlgili kanun ve konvansiyonda taşıyıcının sorumluluğuna

⁴ Sami Aksoy, Deniz Taşımalarında Gönderilen Eşyayı Tesellümden Kaçınmasının Hukuki Sonuçları, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019, s. 1.

⁵ Engin Erdil, Karayolu İle Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi (bundan sonra: CMR Konvansiyonu Şerhi), Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020, s. 29.

⁶ Erdil, CMR Konvansiyonu Şerhi, s. 30.

gidilebilecek başlıca hususlar ise; ziyai, hasar ve gecikme sebebiyle sorumluluk ile fiili taşıyıcı ve yardımcı kişilerin görevlerini ifa etmeleri esnasındaki eylem ve kusurlarından doğan sorumluluk halleri, şeklinde belirtilmiştir.

CMR Konvansiyonu, 19 Mayıs 1956'da Avrupa Ekonomik Komisyonu (*ECE*) marifetiyle, Özel Hukukun Birleştirilmesi Enstitüsü (*UNIDROIT*), Uluslararası Ticaret Odası (*ICC*) ve Uluslararası Karayolu Taşıma Birliği'nin (*IRU*), hazırlık çalışmaları dikkate alınarak İsviçre'nin Cenevre şehrinde tanzim edilmiştir. Konvansiyon, 02.07.1961'de Avusturya, Fransa, İtalya, Hollanda ve Yugoslavya'nın onay belgelerini teslimleriyle birlikte geçerlilik kazanmıştır. Bunun yanı sıra 05.07.1978 tarihli bir protokolle tadil edilmiştir.⁷ İşbu konvansiyonun hazırlanmasındaki esas amaç; taşıma sözleşmesine istinaden düzenlenen belgeler ve taşıyıcının sorumluluğunun yeknesak kurallara bağlanmasına duyulan gereksinimin mevcudiyetidir.

Ulusal ve uluslararası taşımacılık faaliyetinin büyük bir bölümünün kara yolu taşımacılığı marifetiyle temin edilmesine rağmen Türkiye, uzun yıllar boyunca *CMR Konvansiyonu*'na taraf olmamıştır. İlk imzanın ardından neredeyse kırk yıl sonra işbu konvansiyonun 47. maddesine çekince koyarak, 07.12.1993 tarihli ve 3939 sayılı Kanun ile *CMR*'ye dahil olma konusunda mutabık olmuştur. Beraberinde fiili iştirak istemi ve BM Genel Sekreterliği'ne tevdi edilen onay belgesiyle 31.10.1995'ten başlamak kaydıyla ek protokol ve anlaşmaya taraf olmuştur.⁸ Bu durumda Türk hakimi, *CMR* kapsam alanına dahil olan bir uyuşmazlıkta öncelikli olarak *CMR* hükümlerini uygulayacak; bahse konu hükümlerde boşluk olması durumunda Türk kanunlar ihtilafı kuralları gereğince, yetkili olan hukuk uyarınca değerlendirmede bulunacaktır.⁹

⁷ Erdil, *CMR Konvansiyonu Şerhi*, s. 30.

⁸ Erdil, *CMR Konvansiyonu Şerhi*, s. 30.

⁹ Kübra Yetiş Şamlı, *Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı*, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2008, s. 6.

Bu konuda emsal teşkil eden Yargıtay ve yabancı mahkeme kararları da mevcuttur. Yargıtay 11. Hukuk Dairesi'nin 19.10.1998 tarihli kararında¹⁰ faizle alakalı olan ve faizden kaynaklanan anlaşmazlıkta, iç hukuk uyarınca hesap edilmeden, *CMR* hükmü esas kabul edilerek yapılan değerlendirmede “..., zikredilen Uluslararası Andlaşma Hükümlerinin yorumuna uygun düşmektedir” şeklindeki beyanla, öncelikli olarak kararların *CMR* kapsamında yorumlanması ve çözüm yolu bulunması arzu edilmiştir.

İngiliz Mahkemeleri'nde de emsal teşkil eden, benzer olan bir davayla karşılaşmıştır. 1978'de *James Buchanan Co.* ile *Babco Forwarding-Shipping* arasında cereyan eden ihtilafın konusu, İran'a nakletmek üzere taşıyıcıya verilen viskiler için ödenen 30.000 EUR karşılığı gümrük vergisinin taşıyıcıdan tahsil edilip edilemeyeceği, şeklindedir. Bu bağlamda *CMR* ilgili madde uyarınca, taşıma sebebiyle yapılan diğer masrafların iadesi, tam zıyaa durumunda taşıyıcı marifetiyle sağlanacaktır. Ödemesi yapılan gümrük vergisinin, diğer masraflar niteliğiyle değerlendirilip değerlendirilmeyeceği hususu, incelemenin esas noktasıdır. İngiliz mevzuatı dikkate alınarak yapılan yorumlama uyarınca, gümrük vergisi, taşımaya ait bir bedel mahiyetinde değerlendirilmeyip; taşıma haricinde kalan ücret niteliğiyle kabul görmektedir. Diğer yandan gümrük vergisinin taşıyıcıdan tahsil edilmesi olanaksızdır. Yine de temyiz incelemesi yapan mahkeme ve üst mahkeme, İngiliz mevzuatına göre yorum yapılamayacağı yönünde karar tesis etmiştir. *CMR*'de serbest yorumlamanın yerindeliği ve buna istinaden keza daha geniş yorumlanarak hüküm tesis edilmesi gerektiği doğrultusunda içtihat oluşturmuştur.¹¹

Çalışmamız konusu özeline gelecek olursak ise; deniz ticaret hukukunun konusunu oluşturan, deniz yolu ile yapılan bu ticari/ taşıma faaliyetinin, ulusal mevzuattaki hükümleri 6102 sayılı TTK Beşinci Kitap'ta Deniz

¹⁰ Yargıtay 11. HD., 19.10.1999 tarih, E. 1998/5289 ve K. 1998/6808 sayılı Kararı, Legalbank (Erişim: 30.08.2024).

¹¹ Mustafa Erdoğan, *CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu*, (Doktora Tezi), İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2019, YÖK: Ulusal Tez Merkezi (Tez No. 580874), s.8- 9.

Ticaretî başlığı altında düzenlenmiş bulunmaktadır. Çalışmamız Deniz Ticaretî başlığı altında olduğundan, kavram olarak ilgili kanunda düzenlenmiş haliyle, taşıyanı kullanacağız.

Deniz ticaretî hukukunun bir diğer kaynağı, deniz hukuku ve deniz ticaretinde hukuk birliğini sağlayabilmek gayesiyle tanzim edilmiş olan uluslararası anlaşmalardır. Atıf veyahut tekrarlama yolu ile uluslararası anlaşma hükümleri, ulusal mevzuata alınmıştır. Bu çalışmanın amacı, uluslararası anlaşma hükümlerinin, ulusal mevzuatın geçerli olduğu durumlarda da uygulanabilmesini sağlayabilmek ve hukukun birleştirilmesini temin edebilmektir.¹²

İşbu inceleme çalışması dört bölümden oluşmaktadır:

Birinci bölümde; taşıyan ve taşıyanın kavramsal incelemesi, hem ulusal mevzuat hem de uluslararası konvansiyonlardaki hükmolunan ve düzenlenen haliyle açıklanacaktır.

İkinci bölümde; taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen uluslararası konvansiyonlar, konvansiyonların oluşum koşulları ve işbu düzenlemeler marifetiyle taşıyanın sorumluluğuna dair ortaya konulan yeni hükümler vb.  geler, ortaya konuluş tarihleri esas alınarak sırasıyla açıklanacaktır.

   nc  bölümde; taşıyanın, deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerinde bağlı olduğu sorumluluk rejimi, TTK'de düzenlenmiş haliyle açıklanacaktır.

Dördüncü bölümde; taşıyanın sorumsuzluk halleri, çalışmamızın esas konusu olan mutlak sorumsuzluk halleri başta olmak ve devamında muhtemel sorumsuzluk halleri incelenecek şekilde açıklanacaktır.

¹² İnci Deniz Kaner, Deniz Ticaretî Hukuku 1-2 (bundan sonra: Deniz Ticaretî), İstanbul: Filiz Kitabevi, 2019, s. 4.



BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIYAN, BORÇ ve SORUMLULUK KAVRAMINA DAİR İNCELEME

1.1. Taşıyan Kavramına Dair İnceleme

1.1.1. Taşıyan (Carrier)

Türk Ticaret Kanunu'nda taşıyan kavramı, Dördüncü Kitap Taşıma İşleri md.850/1'de düzenlenmiştir. Madde hükmü uyarınca taşıyıcı, taşıma akdiyle eşya ya da yolcu taşıma görevini üstlenmekte veya ikisini birlikte üstlenmektedir. Bunun beraberinde md.850/2 uyarınca da taşıyıcı kavramı açıklanmıştır.

Dördüncü Kitap Taşıma İşleri md. 888'in fıkralarında fiili taşıyıcıya ait hükümler mevcut olmasına rağmen kavramsal olarak bir tanımlama yapılmamıştır.

İlgili kanun Beşinci Kitap Deniz Ticareti md. 1248/1'de taşıyan kavramı düzenlenmekle birlikte; taşıyan, taşıma faaliyetini ister kendisi tarafından, isterse başka bir kimse yani fiili taşıyan aracılığıyla gerçekleştirilmiş olsun, her halükarda taşıma akdi ifa eden veya taşıma akdi nam ve hesabına yapılan kişidir.

Fiili taşıyan kavramı ise md. 1248/2'de düzenlenmiştir. Taşıyandan başka bir kişi olmanın yanında fiili taşıyan; bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişidir.

1924 tarihli Lahey Kuralları'nda taşıyan, taşıtan ile navlun sözleşmesi akdeden malik ya da charterdir,¹³ biçiminde belirtilmiştir. Taşıyan, kısaca, deniz yoluyla yük taşımayı üstlenen kimse olarak tanımlanmaktadır.¹⁴ İşbu

¹³ Lahey Kuralları md.1/a ile “*Carrier, includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper*”, olarak tanımlanmıştır.

¹⁴ Safa Murat Tekin, Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu (bundan sonra: Navlun Sözleşmesinde Taşıyan), (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun 2017, s. 25.

tanım 1978 tarihli Hamburg Kuralları Genel Hükümler md. 1'dir.¹⁵ 2009 tarihli Rotterdam Kuralları md.1/5'e¹⁶ göre ise de, taşıyan, bir taşıtan ile taşıma anlaşması akdeden şahıs anlamına gelmektedir.

Uluslararası konvansiyon tanımlarını ortak değerlendirecek olursak; taşıyanın taşıma işini bizzat kendisinin yapmasının beklenmemesi ve bahse konu taşıma işi için taraflarca sözleşme yapılıp, taşıma işinin gerçekleştirileceği doğrultuda taahhüt verilmesi, sözleşme kurulumu için makul görülmektedir.¹⁷

Taşıyan olarak isimlendirebilmek için taraflar arasında bir navlun akdinin varlığı gerekmektedir. Navlun sözleşmesi, deniz ticareti sözleşmeleri içinde yer alan ve konusu denizde eşya taşıması olan sözleşmedir.¹⁸ Navlun sözleşmesinin biçimini belirleyen edimin, denizde eşya taşıma taahhüdü olması, navlun sözleşmesini bir taşıma sözleşmesi haline getirmektedir.¹⁹

Taşıyan sıfatını haiz olabilmek için gemiye malik olmak şart değildir. Taşıyan niteminin mülkiyet kavramıyla zorunluluk arz eden bir bağı bulunmamaktadır.²⁰ Taşıyan sıfatına, donatan ya da işleten (gemi işletme müteahhidi) de sahip olabilmektedir.²¹ Keza, gelişen ticaret hacmi ve mevcut günümüz taşımalarının yeknesak olmaması, taşıma faaliyetinin, uygulamada tek bir taşıyan ile yürütülmesini pek de mümkün kılmamaktadır.

¹⁵ Hamburg Kuralları'nda taşıyanın tanımı; "*Carrier means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper*", şeklindedir.

¹⁶ Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın tanımı; "*Carrier means a person that enters into a contract of carriage with a shipper*", şeklindedir.

¹⁷ Tunca Bolca, Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller (bundan sonra: Sorumluluktan Kurtulduğu Haller), Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2018, s. 20.

¹⁸ Kaner, Deniz Ticareti, s. 295.

¹⁹ Kaner, Deniz Ticareti, s. 295.

²⁰ Çelik, Rotterdam Kurallarına Göre, s. 31.

²¹ Emine Yazıcıoğlu, Kender / Çetingil Deniz Ticareti Hukuku (bundan sonra: Deniz Ticareti Hukuku), İstanbul: Filiz Kitabevi, 2020, s. 333.

1.1.2. Asıl Taşıyan ve Alt Taşıyan Kavramı

Taşıyanın, sözleşmeye konu yükü, deniz yolu ile şahsen taşınması gerekmemektedir. Taşıyan işbu taşıma işini, akdedecekleri harici navlun sözleşmeleri vasıtasıyla, başkaca taşıyanlara yaptırabilecektir. Taşıyanın taşıma faaliyetini kendi yerine getirmeyip, başkaca bir kimseye aktarması beraberinde; taşıyan ile girmiş olduğu akdi taşıma bağlantısı sonucunda, yükün taşınmasını üstlenen şahısta, asıl taşıyan olarak adlandırılacaktır.²²

Taşıyan; donatan veya deniz ticaretinde başkasının gemisini kullanan kimse (gemi işletme müteahhidi) olabilmektedir. Günlük dilde donatana, armatör ismi verilmektedir. Donatan ve yükü taşıyan aynı kişiler olabileceği gibi, charter sözleşmesinde²³ uygulandığı haliyle; taşıyan ve donatanın ayrı kişiler olması da mümkündür. Hatta charter sözleşmesi neticesinde yapılan deniz yolu taşımacılığında geminin donatanı ile akde konu sözleşmedeki eşyanın taşıyanı farklı kişilerdir.²⁴

Örneklendirmek gerekirse; taşıtan A'ya ait yükün, İskenderun Limanından Mısır İskenderiye Limanına taşınması isteminden hareketle, taşıtan A ile navlun sözleşmesi yapan taşıyan B; sözleşmeye konu işbu işi kendi yürütmeyip, taşıyan C ile yapacakları ayrı bir akitle yükü C'ye taşıttırabilecektir. Bu hususta B alt taşıyan, C ise asıl taşıyan biçiminde isimlendirilecektir.²⁵

1.1.3. Fiili Taşıyan ve Akdi Taşıyan Kavramı

1961 ve 1967 Brüksel Sözleşmeleri'nden farklı olarak, 1974 Atina Sözleşmesi'nde fiili taşıyan (*performing carrier*) tanımı göze çarpmaktadır. Böylelikle Deniz Ticaret Hukuku alanında işbu tanımlamanın yapıldığı ilk

²² Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 20.

²³ TTK md. 1138 uyarınca, “(1)Taşıyan, navlun karşılığında; a)Yolculuk charteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek, denizde taşımayı üstlenir”, şeklinde hükmolunmuştur.

²⁴ Cem Congar, Deniz Taşımacılığında Sorumluluk ve Sigorta, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2024, s. 64.

²⁵ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 20 ve 21.

uluslararası anlaşma 1974 Atina Sözleşmesi'dir. 1969 Tokyo Taslağı'nda herhangi bir tanım bulunmamasına rağmen, sonrasında düzenlenen *IMO* Taslağı'ndaki taşıyan tanımına, fiili taşıyanla alakalı ibareler eklenmiş bulunmaktadır.²⁶

Eşyanın zıyaı veyahut hasara uğraması ya da geç teslimi sebebiyle zarara maruz kalan yük ilgililerinin, sözleşme içerisinde olmadıkları asıl taşıyandan tazminat talep etme hakkına sahip olmaları gereksinimi ile asıl taşıyanın sözleşme ilişkisi içerisinde olmadığı yük ilgililerine karşı da, sözleşmeden doğan sorumluluk hükümleri uyarınca sorumlu tutulması gerekmiş, işbu durumun beraberinde fiili taşıyan kavramı ortaya çıkmış bulunmaktadır.²⁷

Fiili taşıyan; taşıtan ile beraber taşıma sözleşmesini akdeden taşıyandan, akde konu taşımanın belirli bir kısmı veyahut tamamı için taşıma işini devralmaktadır. Fiili taşıma faaliyetini gerçekleştiren taşıyanın, ana taşıma sözleşmesinden ileri gelen bir taşıma taahhüdüne istinaden eşyayı koruma vecibesi mevcut değildir. Buna ek olarak, fiili taşıyan, akdi taşıyanın taşıma sözleşmesi ile üstlenmiş olduğu taşıma fiilini gerçekleştirmesine, diğer bir deyişle eşyayı koruma borcuna destek olmaktadır.²⁸

Fiili taşıyan, taşıyanın yardımcı kişisidir. Şöyle ki; fiili taşıyan, (akdi) taşıyanın taşıtanla akdettiği taşıma sözleşmesinden ileri gelen taşıma borcunun ifasını sağlamak için kullandığı yardımcı kişisidir.²⁹ Fiili taşıyanın bu sıfatı haiz olması için navlun sözleşmesine konu olan taşıma işinin

²⁶Güneş Karol Işıklar, 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu İle Yolcu Taşımalarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018, s. 148.

²⁷ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 333.

²⁸ Burak Adıgüzel, “Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 71, S. 2 (2014), s. 5.

²⁹ Nil Kula Değirmenci, Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları (bundan sonra: Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları), Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021, s. 65.

tamamını gerçekleştirmiş olması şart olarak aranmamaktadır, taşımanın kısmen icrası yeterlidir.³⁰

Fiili taşıyanı, taşıyanın adamı kavramından ayırıştıran özellik ise, fiili taşıyanın (akdi) taşıyanla arasında hizmet sözleşmesine dayanan bir ilişkinin mevcut bulunmamasıdır.³¹

Hamburg Kuralları md. 1/2’de fiili taşıyan kavramı açıklanmıştır. Fiili taşıyan; taşımanın yürütülmesi, taşıyan tarafından kısmi olarak veya bütünüyle kendisine bırakılan her kişi ve böyle bir ifa kendisine verilen sair kişilerin tümü, minvalinde tanımlanmıştır.³² İşbu tanımdan hareketle, tarafın fiili taşıyan sıfatını taşıyabilmesi için, sözleşmeye konu taşımanın ifasının akdi taşıyan veya başka bir fiili taşıyan tarafından transfer edilmesinin ehemmiyeti bulunmamaktadır.³³

1.2. Borç ve Sorumluluk Kavramına Dair İnceleme

Özel hukukta sorumluluk kavramının iç hukuktaki asli kaynağını, 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu oluşturmaktadır. TBK’nin temelini ise Roma Hukuku oluşturmaktadır. Roma İmparatorluğu 1453 yılına kadar mevcudiyetini muhafaza etmesine rağmen Roma Hukuku, MS 565 yılına dek işlevselliğini korumuş ve sürdürmüştür.³⁴ Bu durumun esas etmeni, Roma Hukuku’nun, 565 yılından itibaren niteliklerini kaybetmeye ve dejenere olmaya başlamasıdır.³⁵

Doktrinde Akıncı’ya göre, “Roma Hukuku, niteliklerini işbu tarihten çok daha öncesinden itibaren kaybetmeye başlamıştır. MS 527’de tahta çıkan İmparator Iustinianus, Roma Hukukunu ihya edebilmek amacıyla birtakım kıymetli aşamalardan geçmiş ve nihayetinde muvaffak olmuştur.

³⁰ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 21.

³¹ Değirmenci, Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, s. 65.

³² Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 21.

³³ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 22.

³⁴ Şahin Akıncı, Roma Hukuku Dersleri, Konya: Sayram Yayınları, 2015, s. 1.

³⁵ Akıncı, Roma Hukuku, s. 1.

Iustinianus'un bu kapsamdaki en kıymetli yapıtını, Corpus Iuris Civilis ismindeki hukuk külliyyatı oluşturmaktadır.”³⁶

Iustinianus'un bu eseri, modern hukuk sistemlerinin yapı taşlarındandır. Ülkemizin hukuk sistemine gelişi ise, cumhuriyet dönemine rastlamaktadır. Cumhuriyet ile birçok alanda yeni bir düzenlemeye gidilmekle birlikte, oldukça önemli reformlar ortaya koyulmuştur.³⁷ Bu kazanımlardan biri de Borçlar Kanunu'dur. Borçlar Kanunu, Roma Hukuku'ndan esinlenerek hazırlanmıştır, Borçlar Kanunu'nun esasını Roma Hukuku oluşturmaktadır. Roma Hukuku kurallarından bazısı doğrudan doğruya bazısı da basit tadiller ile işbu kanuna alınmıştır. Nihayetinde Roma Hukuku, Türk Hukuku'nu bilvasıta da olsa etkilemiştir.³⁸

TBK'de ayrıntılı olarak düzenlenmiş bulunan ancak tanımı verilmeyen borç ve sorumluluk kavramlarını açıklayacağız. Sorumluluk kavramının öncesinde ise, sorumluluğun temel çıkış noktası olan borç kavramını kısaca ele alacağız.

Doktrinde borcun konusu Eren'e göre, “Borçlunun, alacaklıya borçlandığı edimdir. Bu şekliyle borç, borçlunun borçlanmış olduğu edimi yerine getirme mükellefiyetini karşılamaktadır”, biçiminde açıklanmıştır.³⁹

Akıncı'ya göre, “Alacaklıya borçludan belli bir davranışı gerçekleştirmesini veya bir davranıştan imtina etmesini talep yetkisi veren, borçluya da keza alacaklının talebi yönünde davranma yükümlülüğü addeden hukuki ilişkiye borç (obligatio) denilmektedir.”, şeklindedir.⁴⁰

³⁶ Akıncı, Roma Hukuku, s. 1.

³⁷ Akıncı, Roma Hukuku, s. 1.

³⁸ Akıncı, Roma Hukuku, s. 2 ve 3.

³⁹ Fikret Eren, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara: Yetkin Yayınları, 2017, s. 83.

⁴⁰ Şahin Akıncı, Roma Borçlar Hukuku, Konya: Sayram Yayınları, 2014, s. 1.

Bilgili ve Demirkapı'ya göre, “Borç; verme, yapma ve yapmama şeklinde somut bir vaziyet kazanmış, muayyen bir insan davranışını karşılamaktadır.”, biçiminde belirtilmiştir.⁴¹

Kayıhan ve Günergök'e göre, “Verilen her söz borç doğurmamaktadır. Bir sözün borç olarak nitelendirilebilmesi için hukuken bağlı olma iradesini ihtiva etmesi gerekmektedir.”, olarak açıklanmıştır.⁴²

Sorumluluk kavramını açıklayacak olursak;

Doktrinde Eren'e göre, “Sorumluluk, borcun yaptırımı olarak belirtilmiştir. Sorumluluk, edimini yerine getirmeyen borçlunun malvarlığının, devlet organları marifetiyle alacaklının el koyma faaliyetidir.”, biçiminde açıklanabilecektir.⁴³

Akıncı'ya göre doktrinde sorumluluğun iki anlamı vardır. “İlk anlamı, haksız bir fiil ile veya borcunu ifa etmeme haliyle başkasına zarar veren kişinin işbu zararı tazmin etme borcudur. İkinci anlamı ise, borcun yaptırımıdır.”, olarak belirtilmiştir.⁴⁴

Bilgili ve Demirkapı'ya göre, “Bir borç ilişkisinde borçlu, alacaklıya karşı üstlendiği edimi, yapma / yerine getirme borcunu haizdir. Borçlunun, bahse konu borcu keyfi olarak yerine getirmemesi durumunda, alacaklının devlet otoritesinden yararlanmasına sorumluluk denir.”, şeklinde tanımlanmıştır.⁴⁵

Kayıhan ve Günergök'e göre sorumluluk kavramı iki farklı anlamı içermektedir; “İlk olarak, borçlunun sınırlı bir hukuki sebepten kaynaklı olarak, diğer bir kişiye karşı yükümlü olma halidir. Burada esas olan borcun kaynağıdır. Bir hukuki işlem neticesinde ortaya çıkabileceği gibi, haksız

⁴¹ Fatih Bilgili ve Ertan Demirkapı, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Bursa: Dora Basım – Yayın Dağıtım, 2020, s. 8.

⁴² Şaban Kayıhan ve Özcan Günergök, Borçlar Hukuku Dersleri Genel Hükümler, İstanbul: Umutepe Yayınlar, 2020, s. 6.

⁴³ Eren, Borçlar Hukuku, s. 83.

⁴⁴ Akıncı, Roma Borçlar, s. 31.

⁴⁵ Bilgili ve Demirkapı, Borçlar Hukuku, s. 23.

fiilden ve sebepsiz zenginleşmeden de meydana gelebilecektir. Diğer anlam ise; borçlunun borcunu ifa etmemesi halinde, alacaklının devlet erki marifetiyle el atma durumudur.”, şeklinde açıklanmıştır. ⁴⁶



⁴⁶ Kayıhan ve Günergök, Borçlar Hukuku, s. 12 ve 13.

İKİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNU DÜZENLEYEN KONVANSİYONLARA GENEL BAKIŞ

2.1. Taşıyanın Sorumluluğunun Tarihsel Gelişimi

Roma Hukukunda taşıyan, akde konu yükün zıya ve hasarıyla bağlı tutulmuştur. Yükün zıya ve hasara uğramasından mütevellit, işbu sorumluluk için taşıyanın kusurunun olması gözetilmemiştir. Taşıyan tarafın, sadece mücbir sebebin mevcudiyetini ortaya koyabildiği hallerde sorumluluktan imtina edebileceği belirlenmiştir. Romalılar bu tanzim ile taşıtanı korumaya almış ve akde konu taşıma faaliyetinin barındırdığı bütün rizikoları, yükün emniyetli bir biçimde transferinden bağlı olan taşıyana yüklemişlerdir.⁴⁷ Diğer yandan taşıyanın taşıma borcu, sözleşmeye konu eşyanın sadece zıya/hasarsız taşınması değildir; ayrıca eşyanın zamanında ulaştırılmasını da içermektedir.⁴⁸

Deniz yolculuğunun niteliği itibariyle büyük riskleri ihtiva etmesi ve iktisadi anlamda yüksek maliyet kalemlerini barındırması, bu alanda bazı özel kuralların ortaya çıkmasına sebebiyet vermiştir.⁴⁹ Taşıyanın sözleşmeye konu yüke dair sorumluluğunun tarihsel süreci ele alındığında; 19. yüzyıldan itibaren ticari faaliyetlerin fazlaca önem kazanmasıyla birlikte, deniz yoluyla eşya taşımacılık faaliyetlerinde hacim olarak büyükçe gemilerin kullanılmaya başlandığı, taşınan yükün niceliği ve hacmi artış gösterdiğinden taşıma esnasında vuku bulacak olası bir zararda ödenecek tazminat miktarının da

⁴⁷ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 22.

⁴⁸ Melda Taşkın, “Denizyoluyla Taşınan Eşyaların Geç Teslimi Halinde Yapılması Gereken Bildirime İlişkin Değerlendirmeler”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 10, S. 2 (2019), s. 372.

⁴⁹ Zeynep Demirçivi Mineliler, “Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Zıya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 9, S. Özel (2007), s. 957.

paralel olarak artış gösterdiği, belirtilmiştir.⁵⁰ Taşıyanlar marifetiyle navlun sözleşmeleri ile konişmentolara⁵¹ sorumsuzluk şerhleri konulmuş ve eşyada meydana gelen zararlar sebebiyle sorumluluğunun sınırlandırılması yoluna gidilmiştir.⁵² İlk zamanlar teknik kusurdan doğan sorumluluğa gidilmezken, zaman ilerledikçe ticari kusur sorumluluğu da sınırlandırılmıştır. Bu ve benzeri koşullar süreçle artış göstermiş ve taşıyan, her nevi eşyanın zayı olması ya da hasara uğramasından mesuliyetsiz konuma gelmiştir. Taşıyanın sorumluluğu sadece, sözleşmeye konu eşyayı yükle ilişkin kimseye transfer etmekle, sınırlandırılmıştır.⁵³ Bunun beraberinde ekonomik olarak gücü haiz donatanların⁵⁴; birlikte yol almak şartıyla, iktisadi anlamda daha zayıf konumdaki bahse konu navlunla bağlı kimselere karşı, yükte meydana gelecek olası bir hasardan mesuliyetlerini ortadan kaldıran sözleşme şartlarını kabul ettirdikleri saptanmıştır.⁵⁵ Deniz taşımacılığında, ihtilaflı dengenin yeknesaklık arz edecek bir uygulama ile düzeltilmesine yönelik ilk girişimler 1882’de İngiltere’nin Liverpool şehrinde, Uluslararası Hukuk Birliği’nin (*ILA / International Law Association*) yapmış olduğu toplantı ile başlamış

⁵⁰ Ahmet Batuhan Oyal, “Denizyoluyla Yapılan Eşya Taşımaları Bakımından Türk Ticaret Kanunu’nda Taşıyan Lehine Düzenlenmiş Olan Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri” (bundan sonra: Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri), Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 10, S. 1 (2024), s. 100.

⁵¹ Konışmento, “Yükletenin talebi ile taşıyan marifetiyle tek taraflı olarak düzenlenen bir belgedir, şeklinde tanımlanmıştır. Taşıyan, bu belge ile hem sevk için gönderilenden eşyayı teslim aldığı hem de seferin sonunda yükün kanunen yetkili olan hamiline teslim edileceğini taahhüt etmektedir. Konışmento bu haliyle, malın gemiye yükletildiğini veyahut teslim alındığını belgelendirmeye, taşınması ve gönderilene teslimi taahhüdünün sınırlandırılmasına olanak sağlayan, malı temsilen, kıymetli evrak niteliğini haiz bir senet olarak”, belirtilmiştir.

Tamer Bozkurt, Ticaret Hukuku, İstanbul: İkinci Sayfa Basım Yayım Dağıtım, 2010, s. 570.

⁵² Hakan Şeker, Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu (bundan sonra: Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu), Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020, s. 89.

⁵³ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 89.

⁵⁴ TTK md. 1061/1 uyarınca, “Donatan, gemisini menfaat sağlamak amacıyla suda kullanan gemi malikine denir”, şeklinde tanımlanmıştır.

⁵⁵ Oyal, Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri, s. 100.

bulunmaktadır. İşbu toplantının kararlarından, taşıyanın göstermesi gereken ihtimamı göstermemesine istinaden doğan zararlardan yük ilgisine yönelik sorumlu olacağı, bunun yanı sıra hasıl olabilecek kazalar sonucundaki zararlardan sorumlu olmayacağı gibi durumları barındıran kararlar, yaygın bir uygulama alanına erişememiştir.⁵⁶

Yük ilgilileri ve taşıyanlar arasında, hak dengesinde uyuşmazlık barındıran bu sisteme karşı, ilk düzenleme ABD'den gelmiştir. 1893'te kabul edilen Harter Kanunu (*Harter Act*) düzenlemeleriyle, taşıyanın sorumluluğuna gidilebilecek alanın büyütülmesiyle, uyuşmazlığın çözüme ulaşması amaçlanmıştır.⁵⁷

Uluslararası alanda yeknesak olarak uygulanabilecek uluslararası bir sözleşme oluşturulması düşüncesi ve ABD'deki Harter Kanunu'nun aksiyonuyla, 1921 senesinde Lahey'de Uluslararası Hukuk Birliği'nin (*ILA*) Deniz Ticaret Komitesi toplanmıştır. Taşıyan tarafından kabul ettirilen sorumsuzluk kayıtlarını kısıtlamak gayesiyle, tavsiye niteliği barındıran bazı kurallar kabul edilmiştir. İşbu kuralların bağlayıcı niteliği olmadığından, hedefine ulaşma imkanı olmamıştır.⁵⁸ Ve kuralların bağlayıcı olmayan mahiyetinin değiştirilmesi amacıyla yeni çalışmalar yapılmıştır. Aşağıda bu çalışmalar sırayla açıklanacaktır.

2.2. Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Uluslararası Konvansiyonlar

2.2.1. Lahey Kuralları

Harter Kanunu'ndan sonra ve etkisiyle 1921'de Uluslararası Hukuk Birliği'nin (*ILA*) Deniz Ticareti Hukuku Komitesi Lahey'de toplanmış ve bir kongre düzenlemiştir. Toplantıda taşıyan aracılığıyla kabul ettirilen,

⁵⁶ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 23.

⁵⁷ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 23.

⁵⁸ Ayşegül Özmen, Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması (bundan sonra: Geç Teslimden Doğan), Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2023, s. 25.

sorumsuzluk kayıtlarını kısıtlamak amacıyla öneri mahiyetini haiz bazı kurallar kabul edilmiştir.⁵⁹ İşbu kurallara ‘‘Lahey Kuralları’’ denilmektedir.

Bu kongrede donatan ve yükletenin sözleşme özgürlüğü baz alınarak serbest bırakılması görüşü, egemen görüştür. Bu hakim görüş neticesinde hukuki bağlayıcılığı olmayan, bunun yanı sıra navlun sözleşmesinin taraflarının bile kullanma konusunda serbest olduğu kurallar bütünü vuku bulmuştur.⁶⁰

Doktrindeki bir görüşe göre; denizcilik camiası, bahse konu kuralların gönüllülük esas alınarak uygulanması konusunda, fazlaca gönüllü olmamıştır. Lahey Kuralları’nın tercihe tabi olarak uygulanabilirliği fikrinden, mümkün olan en kısa süre içerisinde feragat edilerek, bunların konvansiyon niteliğine sahip olmak kaydıyla uluslararası diplomatik bir konferansta kabul edilip devamında devletlerin icazetine sunulması hali, tasarlanana yakın ve makul bir yol olarak değerlendirilmiştir.⁶¹

Taşıyanlara yöneltilmiş bir öneri niteliğinde kalan ve uluslararası antlaşma niteliğini haiz olmayan⁶² bu sebeple bağlayıcılığı bulunmayan bu kurallar, hedeflenen vaziyete ulaşamamıştır⁶³. Bu durum, beraberinde başka gelişmeleri tetiklemiştir.

İngiltere’nin önderliğini yaptığı ve Milletlerarası Denizcilik Kongresinin (*Comite Maritime International / CMI*) teşebbüs etmesiyle, başta 1922’de Londra’da, sonrasında 1924’te Brüksel’de yapılan kongre ve toplantılarda yapılan çalışmalar neticesinde, 1921 tarihli Lahey Kuralları, kurallar üzerinde yapılan bazı değişiklikler yoluyla uluslararası antlaşmaya evrilmiştir⁶⁴.

⁵⁹ Özmen, Geç Teslimden Doğan, s. 25.; Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 24.

⁶⁰ Muhammet Güner, Uluslararası Sözleşmelerde Deniz Yolu İle Eşya Taşımada Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu, (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Samsun 2019, s. 10.

⁶¹ Bülent Sözer, Deniz Ticareti Hukuku (bundan sonra: Deniz Hukuku), İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2011, s. 566.

⁶² Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 90.

⁶³ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 24.

⁶⁴ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 90.

1924 Lahey Kuralları ismiyle de niteledirilen, Konişmentolu Taşımlar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel Konvansiyonu, ilişkili devletlerce, nüsha olacak şekilde veyahut isteğe bağlı olarak değiştirerek, kendi iç hukuk mevzuatlarına alma hakkına sahip kılınmışlardır.⁶⁵ 1924 Lahey Kuralları, denizcilik faaliyeti ile uğraşan çoğu devlet tarafından imzalanmış, onaylanmış ve iç hukuklarına aktarımı sağlanmıştır. İmza protokolü hükümleri uyarınca, devletler talepleri doğrultusunda sözleşmeyi aynen veya kendi mevzuatlarına uygun olacak haliyle yürürlüğe koyabilir, hakları saklı bulunmaktadır.⁶⁶

Örneklendirmek gerekirse; 1924'te İngiltere Deniz Yoluyla Eşya Taşınmasına İlişkin Kanun olan *COGSA (Carriage of Goods By Sea Act)*, 1936'da ABD Harter Kanunu (*Harter Act*) namına yine aynı isimle, Deniz Yoluyla Eşya Taşınmasına İlişkin Kanun olan *USCOSGA* isimli antlaşma metnini değişiklik yapmadan kanunlaştırmıştır. 1937'de Almanya ise, antlaşma metnini değişiklik yaparak kendi mevzuatına almıştır.⁶⁷

Ülkemize gelecek olursak Türkiye, bu antlaşmaya taraf olmuştur. Bu antlaşmayı 22.02.1955 tarihli 8937 sayılı RG'de yayınlanmış olan, 14.02.1955 tarihli 6469 sayılı kanun ile onay vermiştir. Türkiye özelinde incelenirse, 04.01.1956'da yürürlüğe giren Lahey Kuralları'nın esas ilkeleri Alman Ticaret Kanunu'ndan iktibas yoluyla 6762 sayılı ETTK'ye alınmıştır.⁶⁸

Lahey Kuralları'nın uygulama alanı, ilgili konvansiyon md.10 uyarınca hükme bağlanmıştır. İşbu hüküm gereği, konvansiyonun uygulanmasının, konişmentolu taşımalara mahsus olduğu fark edilmektedir. Bununla birlikte konvansiyonun uygulanabilme şartlarının arasında, akde konu taşımanın iki ayrı devlet arasında gerçekleşmesinin gerekip/ gerekmediği

⁶⁵ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 90.

⁶⁶ Güner, Uluslararası Sözleşmelerde Deniz, s. 11.

⁶⁷ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 90

⁶⁸ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 25.

anlaşılamamaktadır. Bu durum münasebetiyle, ilgili konvansiyonun iç taşımalar için uygulanabilir olma hususu net değil, belirsizdir.⁶⁹

1924 Lahey Kuralları'nı, 1921 Lahey Kuralları'ndan ayıran nokta; geminin denize ve yüke elverişli olmaması kaynaklı zararlar için donatanın sorumluluğunun emredici olarak düzenlenmiş bulunmasıdır. Bunun yanında 1924 Lahey Kuralları'nda, taşıyanın, kendi adamlarının geminin sevkine ve başkaca teknik idaresine dair olan kusurlarından (teknik kusur) sorumluluğuna gidilmemiştir. Bununla beraber; geminin denize, yola ve yüke elverişli olmaması, eşya bakımı ve muhafazasına gereken ihtimamın gösterilmesi yükümlülüğünün olması gerektiği haliyle yerine getirilmemesi sebebiyle (ticari kusur) kaynaklanan sorumluluk halleri, işbu konvansiyonda emredici bir biçimde düzenlenmiş bulunmaktadır (md.3/8). Diğer taraftan tazmin borcuna dair bazı kısıtlamalar getirilmiştir.⁷⁰

1924 Lahey Kuralları, İmza Protokolü'nde akit devletlere tanınan imkan tarafından değiştirilerek ulusal hukuklara iktisap edildiğinden, ulusal hukukların taşıyanın sorumluluğu üzerine düzenlemeleri arasında ciddi ayrılıklar meydana gelmiştir. Bu gelişmelerin muvacehesinde birçok devlet tarafından onaylanmış olmasına karşın, 1924 Lahey Kuralları ile denizde eşya taşıma hukuku alanında birlik sağlanamamış olmakla birlikte, sadece benzerlik sağlanabilmiştir.⁷¹

2.2.2. Lahey / Visby Kuralları

Dünya okyanus taşımacılığında Lahey Kuralları, uzun yıllar boyu kullanılmıştır. Zamanın ilerlemesi ve ticaret hacmindeki hızlı artış, teknik gelişmeler ve ekonomik gelişmeler sebebiyle, işbu kurallar güncelliğini yitirmiş, mevcut gelişmelerin ardında kalmıştır. Kurallarda değişime gidilmesi zorunlu hale gelmiştir.⁷²

⁶⁹ Tekin, Navlun Sözleşmesinde Taşıyan, s. 89.

⁷⁰ Güner, Uluslararası Sözleşmelerde Deniz, s. 13.

⁷¹ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 382.

⁷² Çelik, Rotterdam Kurallarına Göre, s. 11.

Lahey Kuralları'nın ilerleyen zamana ve değişen koşullara eşlik edemiyor oluşu, deniz yoluyla eşya taşımacılığına ilişkin sorumluluğa uygulanan kurallarda değişimi gerektirmiştir. Bilhassa artan konteyner taşımacılığıyla birlikte, sözleşmede öngörüldüğü üzere, parça başına belirlenmiş sorumluluk sınırının enflasyon sebebiyle değersizleşmesi, zarar ihbar süresinin çok kısa olması, yükleme esnasında meydana gelebilecek zararlardan mütevellit taşıyanın sorumluluğunun sınırlanabilmesi, konişmento kayıtlarıyla ortaya çıkan zararın tümünü konişmento hamiline isnat etme olanağı, sorumluluğun eşyanın gemiye yüklendiği an ve gemiden boşaltıldığı zaman ile sınırlandırılması, çoğu ülkede sadece dış taşıma faaliyetleri⁷³ için kullanımı gibi etmenler, Lahey Kuralları'nda tadile gidilme durumunu ortaya çıkarmıştır.⁷⁴

CMI (Comite Maritime International) Genel Kurulu aracılığıyla 1959'dan beri gerçekleştirilen çalışmaların sonucunda bazı adımlar atılmıştır. İlk olarak 1963'te Stockholm'de düzenlenen konferansta bir taslak hazırlanmıştır. Çalışmaların birbirini takip etmesiyle 1967 yılında Brüksel'de konferans düzenlenmiştir. Bütün bu sürecin sonunda 19-22 Şubat 1968'de Visby'de bir araya gelen diplomatik kongrede, Konişmento'ya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol (Visby Protokolü) kabul edilmiş bulunmaktadır.⁷⁵ Kabul edilen metnin 23 Şubat 1968'de imzalanmasıyla Lahey Kuralları, Visby Protokolü ile önem arz eden yeniliklere gidilmiş ve Lahey / Visby Kuralları şeklinde zikredilmeye başlanmıştır.⁷⁶

Bu ek protokol, Lahey Kuralları'nı yalnızca birtakım noktalarda tadil etmiştir. Lahey Kuralları'nda detaylı ve kapsamlı bir değişikliğe gidilmemesi yönünde olan ve bu görüşün aksini savunan tezler ortaya çıkmıştır. Gelişmiş denizci devletler, kökten değişikliğe gidilmesi yerine, Lahey Kuralları'nın yetersiz ve keza eksik kalmış olan kısımlarının, kısıtlı biçimde tadil

⁷³ Çelik, Rotterdam Kurallarına Göre, s. 12.

⁷⁴ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 26.

⁷⁵ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 26.

⁷⁶ Çelik, Rotterdam Kurallarına Göre, s. 12.

edilmesini savunurken; diğer yandan gelişmekte olan ülkeler deniz taşımalarının tümünü dahil edecek minvalde yeni bir sözleşme akdedilmesini talep etmiştir.⁷⁷

Söz konusu değişiklikleri kısaca özetlemek gerekirse; bir yıllık hak düşürücü süre, rücu talepleri itibariyle üç ay daha uzatılmıştır. Taşıyanın iyi niyetli konişmento hamiline karşı konişmento kayıtlarının esaslı olmadığını iddia ve ispat edemeyeceği karar altına alınmıştır. Sorumsuzluk halleri ve sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerin, akit dışı sorumluluğa ilişkin de yürütülmesi, sınırlı sorumluluk ve sorumsuzluk hallerinden taşıyanın bağımsız yardımcılarının da yararlanabilmesi ile sınırlık sorumluluktan faydalanma hakkının kaybına dair düzenleme getirilmiştir. Eşyanın konteyner veya paletle taşındığı durumlarda, bunların muhteviyatının konişmentoda belirtilmiş olması kaydıyla, miktar olarak ifade edilen muhtevanın koli veya parça olarak değerlendirileceği ile zararın hangi şekilde hesaplanacağı ve Lahey Kuralları'nın uygulama alanı konularına açıklık getiren hükümler öngörülmüştür.⁷⁸

Lahey / Visby Kuralları'nın var olan sistemde taşıyanlar lehine lakin gelişmekte olan devletlere bağlı taşıtanlar aleyhine hükümler ihtiva etmesi ve işbu kurallara beklenen düzeyde katılım sağlanmaması gibi hususlar, Hamburg Kuralları'nın hazırlanmasına zemin hazırlamıştır.⁷⁹

2.2.3. Hamburg Kuralları

Hamburg Kuralları, Visby Kuralları'ndan ayrılarak 1924 Lahey Kuralları'nın yerine geçmek maksadıyla hazırlanmıştır.⁸⁰ Lahey ve Lahey / Visby Kuralları'nın dönemin gereksinimlerini giderememesi, hukuki sorunlara getirilen çözümlerin yetersiz kalması; endüstriyel anlamda gelişmiş devletlerin hazırladığı bir sistem olması ve yeni yeni gelişmekte olan devletlerin sözleşmeye katkı sunamaması gibi etmen ve nedenlerle, taşıma

⁷⁷ Güner, Uluslararası Sözleşmelerde Deniz, s. 14.

⁷⁸ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 383.

⁷⁹ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 91.

⁸⁰ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 91.

sözleşmesinin tarafları arasındaki istikrarın gerisingeri sağlanabilmesi gayesiyle Hamburg Kuralları düzenlenmeye başlanmıştır.⁸¹

Hamburg Kurallarıyla alakalı çalışmaların başlangıcı 1969 yılında, Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı'yla (*United Nations Conference on Trade and Development / UNCTAD*) beraber başlamıştır. Sonrasında bu çalışma Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu'na (*UNCITRAL*) devrolmuştur. Komisyon marifetiyle bir çalışma ekibi oluşturulmuş ve işbu ekibine yeni bir uluslararası akit taslağı tanzim edilmesi vazifesi tayin edilmiştir. İşbu taslak 6 -31 Mart 1978 tarihleri arasında Almanya'nın Hamburg şehrinde tertip edilen toplantıda sunulmuştur.⁸²

Türkiye'nin de aralarında bulunduğu yetmiş sekiz devletin temsil edildiği Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı neticesinde, komisyonca hazırlanıp sunulmuş olan taslak, "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi" ismiyle onaylanmıştır. Pratikte Hamburg Kuralları olarak zikredilen işbu akit, sözleşmeyi kabul eden yirminci devletin onamından başlayarak bir yıllık müddetin geçmesi ve 01.11.1992 tarihi itibarıyla, kabul edilmesinden tam on dört sene sonra, sözleşmeyi onaylayan devletler adına yürürlüğe girmiştir. Hamburg Kuralları olarak anılan bu konvansiyona ABD'de dahil olmak üzere, gelişmiş devletlerden hiçbirisi taraf olmamıştır.⁸³ Ülkemiz özelinde belirtecek olursak, Türkiye de bu sözleşmeyi onaylayıp katılmamıştır.⁸⁴

Lahey Kuralları'nda ya da Lahey / Visby Kuralları'nda, taşıyanın, eşyanın zıyaından ve hasarından sorumluluğu belirtilmiş olmakla birlikte; geç teslimden doğan sorumluluğa dair herhangi bir düzenleme ve hüküm mevcut değildir. Taşıyanın eşyanın geç tesliminden sorumluluğunun tanzim edildiği ilk uluslararası belge, Hamburg Kuralları'dır. Hamburg Kuralları'ndan

⁸¹ Özmen, Geç Teslimden Doğan, s. 28.

⁸² Özmen, Geç Teslimden Doğan, s. 28.

⁸³ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 92.

⁸⁴ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 28.

bilahare düzenlenmiş olan Rotterdam Kuralları'nda da, taşıyanın, eşyanın tesliminden doğan sorumluluğu düzenlenip hüküm kurulmuştur.⁸⁵

1978 tarihli Hamburg Kuralları ile Lahey/Visby Kuralları'nın konişmentolu taşımalar ile sınırlı olan geçerlilik alanı genişletilmiş; taşıyanın sorumluluğu Kara Avrupası Hukukunun akdi sorumluluk sistemine özgü olacak halde düzenlenmiştir.⁸⁶

Hamburg Kuralları'nda taşıyan, Lahey/Visby Kuralları'ndan farklılaşarak, eşyanın teslim alındığı esnadan teslim edildiği ana kadar eşyanın zıyaa ya da hasara maruz kalması veya geç teslimden kaynaklı zararlardan sorumluluğu emredici olarak düzenlemiş; güverte yükü ve canlı hayvan taşımalarına hususi ayarlama yapılmış, mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri geçersiz kılınmış; Lahey / Visby Kuralları 'nda öngörölmüş bir yıllık hak düşümü süresine karşılık iki yıllık zamanaşımı süresi kabul edilmiştir.

Lahey Kanunları ile Lahey/Visby Kanunları'nın yerine geçmesi hedeflenerek düzenlenen Hamburg Kuralları, taşıyanın sorumluluğunu Lahey/Visby Kuralları'na nazaran ağır hale getirmesi ve teknik kusurdan sorumsuzluk ilkesinin terkedilmesi nedeniyle eleştiri almıştır. Hamburg Kuralları'na beklenen katılım, devletlerce gerçekleşmemiştir.⁸⁷

Hamburg Kuralları'na beklenen katılımın gerçekleşmemesi, deniz yoluyla eşya taşımacılığında yeni bir sözleşme gereksinimini meydana getirmiştir. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları hem de Hamburg Kuralları var olmasına rağmen, bu kurallardaki eksik hususları, boşlukları tamamlamak üzere yürürlüğe konulan her devletin milli mevzuatı ve bölgesel teşebbüsler; hemen herkesçe benimsenen bir sistemin mevcut olmadığını gözler önüne sermiştir. Bu durum devletlere göre değişiklik arz eden çok çeşitli

⁸⁵ Taşkın, "Değerlendirmeler", s. 372 ve 373.

⁸⁶ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 384.

⁸⁷ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 384.

uygulamaların baş göstermesine sebep olmuştur. Nihayetinde bölgesel değil, küresel ölçekli bir rejim düzenlemesinin mecburi olduğu fark edilmiştir.⁸⁸

2.2.4. Rotterdam Kuralları

Hamburg Kuralları'nın beklenen alakayı görmemesi sebebiyle, öncelikli olarak kurallarda değişiklik yapılmasının daha uygun olduğu ifade edilmiştir. Ve Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (*UNCITRAL*) talebiyle yeni bir konvansiyon düzenlenmesi gerektiği sonucuna varılmıştır. Devamında Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (*UNCITRAL*) ile Uluslararası Deniz Hukuku Komitesi (*CMI*) tarafından yürütülen ortak çalışmalar nihayetinde hazırlanan taslak metin, 23.03.2009'da Hollanda'nın Rotterdam kentinde, Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Anlaşması bir diğer deyişle, Rotterdam Kuralları ismiyle kabul edilmiştir. İşbu konvansiyon, yirminci devletin onayından bir yıl sonraki ilk ayın ilk günü geçerlilik kazanacak olup; hala olması gereken sayıda devletin taraf olmaması nedeniyle yürürlüğe girmemiştir.⁸⁹

Rotterdam Kuralları ile bazı hususlarda değişikliğe gidilmiştir. Şöyle ki; Rotterdam Kuralları'nda getirilen ve önem arz eden değişikliklerden biri, ispat yükünün yer değiştirmesidir. Taşıyan, sorumsuzluk hallerinden birinin mevcut olması halinde bile sorumluluktan kurtulamayacaktır. Sadece ispat yükü, talepte bulunan yük ile ilgili tarafa geçiş yapacaktır.⁹⁰

Bir diğer yenilik, kuralların ayrıca kapıdan kapıya (*door – to – door*) taşımaları ihtiva etmesidir. Bununla deniz yoluyla sağlanan taşımaların yanında, başkaca bir taşıma türü daha kullanılmış olsa bile, bütün taşıma bakımından Rotterdam Kuralları uygulanabilmektedir.⁹¹

Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanına değinecek olursak; teslim alma yeri ve teslimat yerinin, aynı olmayan / ayrı devletlerin sınırları

⁸⁸ Özmen, Geç Teslimden Doğan, s. 28 ve 29.

⁸⁹ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 29.

⁹⁰ Özmen, Geç Teslimden Doğan, s. 29.

⁹¹ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 30.

dahilinde olduğu taşımaları kapsamaktadır. Ayrıyeten taşıma sözleşmesi uyarınca teslim alma yeri, yükleme limanı, teslimat yeri ya da boşaltma limanından herhangi birinin konvansiyona taraf devletin hudutları içinde bulunması halinde, bir deniz taşımasının yükleme limanı ile aynı deniz taşımasının boşaltma limanının ayrı devletlerin hudutları içerisinde olması taşıma sözleşmeleri için de olmak üzere geçerliliğini sürdürmektedir.⁹²

Örneklendirmek gerekirse; Sivas'tan teslim alınan bir yük, kara yoluyla Samsun'a, sözü edilen yerden deniz yolu ile Haydarpaşa limanına sevk edilir, sevk olunan yerden kara yoluyla Bulgaristan'a teslim edilirse Rotterdam Kuralları geçerlilik alanı bulamayacaktır. Çünkü yükün teslim alındığı yer ile teslim edildiği yer başka ülkeler olsa bile, aynı deniz yolculuğuna ilişik yükleme limanı ile boşaltma limanı farklı ülkeler de değildir. Diğer yandan, örneğin, Konya'dan teslim alınan bir yük kara yoluyla Samsun Limanına, deniz yoluyla Haydarpaşa Limanına, oradan kara yoluyla Dedeağaç'a ve Dedeağaç'tan da deniz yoluyla Volos limanına taşınmış olsa dahi, Rotterdam Kuralları faaliyet alanı bulamayacaktır. Zira aynı taşımayla bağlı yükleme ve boşaltma limanları aynı ülkede gerçekleşmektedir, bu sebeple uygulanabilirlik şartını taşımamaktadır.⁹³

Rotterdam Kuralları, her ne kadar kısmi ölçekli olsa bile, deniz yolu ile yapılmış olan taşımalarla alakalı hukuk boşluğunu doldurduğundan olsa gerek, öteki sözleşmelerden ayrıışmıştır. Keza deniz yolunu içinde barındırmayan karma taşımaları, sözleşme kapsamının haricinde tutmuştur.⁹⁴

Bahse konu akit, taşıyan ile gönderenin sorumluluğunu Lahey, Lahey/Visby, Hamburg Kuralları'na benzeri şekilde belirlese de, işbu sözleşmelerin tersine, taşıyanın sorumluluğu kapıdan kapıya (*door to door*) olacak şekilde düzenlenmiştir. Diğer yandan Rotterdam Kuralları'nda eşyanın teslimi, elektronik taşıma tutanağı, tasarruf edenin hakları, tahkim, miktar sözleşmesi gibi hususlar özelinde; Lahey, Lahey/Visby Kuralları'nda bahsedilmeyen hususlar tertip edilmiştir. Buna ek olarak; navlun ücreti,

⁹² Tekin, Navlun Sözleşmesinde Taşıyan, s. 93.

⁹³ Tekin, Navlun Sözleşmesinde Taşıyan, s. 93.

⁹⁴ Güner, Uluslararası Sözleşmelerde Deniz, s. 22.

acenta ilişkileri, sürastarya⁹⁵ ücreti⁹⁶ ve benzeri özneler ele alınmamış olmakla, bu hususların düzenlenmesi iç hukuklara bırakılmıştır.⁹⁷

Genel anlamda, Rotterdam Kuralları, konvansiyon maddelerinin kullanım durumunu bir belge tanzim edilmesi koşuluna ikmal etmeden, eşya taşımaya özgü çarter sözleşmeleri⁹⁸ dışında sözleşmelerin tümüne uygulanmasının öngörümü suretiyle sözleşmeye dayalı bir sorumluluk usulünü benimsemiş bulunmaktadır.⁹⁹



⁹⁵ TTK md. 1170/1 uyarınca, “Sözleşmede kararlaştırılmışsa taşıyan, boşaltma süresinden fazla beklemek zorundadır. Fazladan beklenen bu süreye “sürastarya süresi” denir”, şeklinde tanımlanmıştır.

⁹⁶ TTK md. 1171/1 uyarınca, “Sürastarya süresi için taşıyana “sürastarya parası” ödenir”, şeklinde tanımlanmıştır.

⁹⁷ Güner, Uluslararası Sözleşmelerde Deniz, s. 22.

⁹⁸ TTK md. 1138 uyarınca, “Çarter sözleşmesinde taşıyan, navlun karşılığında, gemi tahsis etmek suretiyle denizde eşya taşımayı taahhüt eder”, şeklinde hükmolunmuştur.

(Gemi tahsisinden kasıt, taşımanın yapılacağı geminin özel olarak tayin edilmesidir. Çarter sözleşmesinde, yükü taşıyacak olan gemi ismen tayin edilen belirli bir gemidir, denilmektedir.) Kaner, Deniz Ticareti, s. 302 ve 303.

⁹⁹ Çelik, Rotterdam Kurallarına Göre, s. 21.



ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

DENİZ YOLU İLE EŞYA TAŞIMA SÖZLEŞMELERİNDE TAŞIYANIN TABİ OLDUĞU SORUMLULUK REJİMİ

3.1. Taşıyanın Sorumluluk Hallerine Genel Bakış

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda, mülga 6762 sayılı Kanun ile benimsenmiş olan sorumluluk rejimi büyük oranda korunmuştur. Fakat 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda, uluslararası mecradaki gelişmeler dikkate alınmak sureti ve modern gereksinimleri karşılayabilmek gayesiyle, mülga Türk Ticaret Kanunu hükümlerinden ayrı ya da daha detaylı bazı düzenlemeler yapılmıştır.¹⁰⁰

Taşıyanın eşyanın zıyaı, hasarı veya teslimindeki gecikme sebebiyle doğan sorumluluğu 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun md. 1178 ve devamındaki hükümlerde düzenlenmiştir. Taşıyanın, sözleşmeye konu eşyanın hakimiyetinde bulunduğu süreçte ortaya çıkması koşuluyla, yükte meydana gelen zıya ve hasar ile yükün geç teslimi sebebiyle meydana gelen zararlardan sorumluluğuna gidilmiştir. Bunun yanında taşıyanın bazı şartlar altında, meydana gelen zarar sebebiyle doğan sorumluluğundan imtina etmesine olanak sağlanmıştır. Taşıyanlar ve taşıtanlar arasındaki çıkar dengesi gözetilerek iki ayrı düzenlemeye gidilmiştir. İlk olarak deniz yolu ile yapılan taşımalar, taşıyanın, sözleşmeye özgü olan yükümlülükleri itibarıyla bir sorumluluk rejimine tabi olmuştur. İkinci olarak, denizciliğin işletmesel faaliyetleri neticesinde meydana gelen birtakım olumsuz durumlar değerlendirilerek, işbu durumlardan ortaya çıkan zararlardan taşıyanın sorumluluğuna gidilmemesi gerektiği kabul edilmiştir.¹⁰¹

Tarafların sorumluluğunu doğuran borç ilişkisindeki esas husus, edimin ifasıdır. İfayı talep edebilmek için ise edimin olanaksız olmaması şartı vardır. İşbu borç ilişkisi esnasında tarafların, kendi tutumlarının sebebiyet verebileceği neticeleri tasavvur edebildikleri ancak dış etkenleri

¹⁰⁰ Oyal, Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri, s. 100.

¹⁰¹ Sözer, Deniz Hukuku, s. 572 ve 573.

değerlendiremedikleri aşıkardır. Tam da bu esnada özü Roma Hukukuna dayanan mücbir sebep ve beklenmedik hal kavramları dış etkenler nedeniyle borçluyu, borcun ifasından imtina ettirebilen ve edimi olanaksız kılan kurumlar olarak hukuk sistemimizde yerini almaktadır. Türk Hukukunda mücbir sebep ve beklenmeyen halle alakalı yasal bir düzenleme mevcut olmadığından; Türk Borçlar Kanunu'nda ifa imkansızlığı (md.136), kısmi ifa imkansızlığı (md.137) ve aşırı ifa güçlüğü (md.138) hükümleri, bu konuyla ilgili genel hükümler olarak kabul edilmektedir.

Mücbir sebebin ortaya çıkardığı imkansızlık hali, edimin ifasına mani olmaktadır.¹⁰² Günümüz hakim görüşü uyarınca, haksız fiillerde mücbir sebebin fonksiyonu davranış ve zarar arasındaki illiyet bağıını keserek borçluyu yükümlülükten kurtarmaktadır. İlliyet bağı, mücbir sebep dolayısıyla kesildiğinden; yalnızca kanunda belirtilen durumlar için uygulanmamaktadır. Borçlunun sorumluluğuna gidilebilen bütün hallerde uygulanabilmektedir. Borçlunun sözleşme ilişkisi içerisinde olması halinde; borçlu, mücbir sebepten dolayı borcunu ifa edemediğini kanıtlayabilirse bahse konu borcun ifa edilmemesinden bağılı olmaz, sorumluluğuna gidilemez. Mücbir sebep borçluyu tazminat ödeme borcundan kurtarır.¹⁰³

Mücbir sebep ve beklenmedik hal (umulmayan olay) kavramlarını değerlendirecek olursak; mücbir sebep öğelerini içeren başlıca örnekler doğa olaylardır. Mücbir sebep olarak nitelendirilebilecek durumlar farklı şekillerde karşımıza çıkabilmektedir. Şöyle ki; doğal olaylar, hukuki olaylar, sosyal olaylar ya da insan kaynaklı olaylar biçiminde belirtilebilir. Sözleşmenin, devlet veyahut kamu tüzel kişisi gibi tarafları nezdinde üçüncü kişi olarak belirlenebilecek kişilerin davranışlarının sıklığı ve aşılmazlığı yüksek bir

¹⁰² Esra Deniz, Avrupa Birliği ve Türk Hukukunda Mücbir Sebep (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul 2022, s. 5.

¹⁰³ Hale Şahin, Mücbir Sebep Nedeniyle Borcun İfa Edilememesi (Yüksek Lisans Tezi), Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Ankara 2019, YÖK: Ulusal Tez Merkezi (Tez No. 554176), s. 25.

seviyeye denk geliyorsa, işbu davranışlar da mücbir sebep olarak nitelendirilmektedir.¹⁰⁴

Mücbir sebepte borcun ifası imkansız hale gelmektedir. Bunun yanında beklenmedik halde, borcun ifa edilmesini ciddi manada güçleştiren olaylar bulunmaktadır. Beklenmedik hal kavramı borçlunun imtina edemeyeceği bir şekilde, önceden öngörülemeyen ve borcunu ifa etmesine izin vermeyen durumları karşılamaktadır. Örneklendirmek gerekirse; fabrikada yangın çıkması beklenmedik hal olarak değerlendirilebilirken, mücbir sebep olarak nitelendirilememektedir.¹⁰⁵

Dünya tarihine yön veren ve önem arz eden olaylardan Mavi Marmara ve Yemen krizi bağlamında işbu kavramları değerlendireceğiz. İlk olarak Mavi Marmara'yı (sekiz gemiden oluşan ve insani yardım malzemeleri taşıyan konvoy) ele aldığımızda, İsrail Silahlı Kuvvetlerinin Mavi Marmara gemisine açık denizde müdahale ettiği ve neticesinde ciddi kayıplar yaşandığı bilinmektedir.¹⁰⁶ Şöyle ki mevcut vakıa açık denizde gerçekleşmiştir. Açık denizler, belirli devlet ya da devletlerin egemenliği altında olmayan deniz alanlarıdır. Açık denizlerin en önemli özelliği, deniz alanında her geminin serbest bir şekilde seyrüsefer yapabilmesidir. Açık denizlerde serbestlik ilkesi bazı koşulların varlığı halinde sınırlandırılabilmekte ve gemilere müdahale edilebilmektedir. 1958 tarihli Cenevre Açık Deniz Sözleşmesi ve 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi bazı istisnai durumların mevcut olması halinde, yabancı bayraklı bir gemiye devletlerin müdahale etmesini meşru kılmaktadır. Bahse konu bu durumlar; kesintisiz takip hakkı, yabancı ticaret gemisini ziyaret hakkı, deniz haydutluğu, köle ticareti,

¹⁰⁴Şeymanur İnce, Mücbir Sebep Kavramı ve Umulmayan Olaydan Farkları (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü), İstanbul 2024, s.11.

¹⁰⁵Şeymanur İnce, Mücbir Sebep Kavramı ve Umulmayan Olaydan Farkları (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü), İstanbul 2024, s.11.

¹⁰⁶ Yusuf Aksar, "Birleşmiş Milletler Palmer (Mavi Marmara) Raporu ve Uluslararası Hukuk", Uluslararası İlişkiler Dergisi, C. 9, S. 33 (2012), s. 24.

uyuşturucu madde kaçakçılığı ve açık denizden izinsiz yayın yapılmasıdır.¹⁰⁷ Mavi Marmara olayına dönecek olursak, maruz kalınan müdahalenin meşruluğu konumuz dışında kaldığından incelenmeyecek olmakla birlikte; her iki devletin de filonun varlığını bilmesi ve ablukayı delme girişiminde bulunacak olması başlangıçta fark edilmekle birlikte bunun gerçekleşmemesi için diplomatik gürüşmeler tazmin edilmiştir.¹⁰⁸ Burada olağanüstü bir durum mevcut olmakla birlikte, işbu olağanüstü durum sözleşme anında öngörülebilmektedir. Kanaatimizce bu bağlamda bahse konu olay, beklenmedik hal kapsamında değerlendirilmeli ve olayla borcun ihlal edilmesi arasında illiyet bağı kurulumu mümkün olduğundan taşıyanın sorumluluğuna gidilebilmelidir.

Bir diğer somut ve güncelliğini koruyan olay Yemen krizi özelinde inceleyecek olursak; başta deniz yoluyla petrol ticareti olmak üzere ticaret hacminin önemli bir kısmının Kızıldeniz üzerinden sağlanıyor olması sebebiyle, devam eden mevcut savaş durumu ve beraberindeki eylemler birçok ticaret gemisi ve beraberinde ülkeleri etkilemiştir. Bu durum Yemen krizinin, deniz güvenliği ve politik ekonomi ilişkileri nezdinde ne düzeyde önem arz ettiğini ispatlamaktadır.¹⁰⁹ Bölgenin jeopolitik olarak çok önemli ve halihazırda tercih edilip kullanılan rotaları barındırıyor olması, savaş dolayısıyla ortaya çıkan bu olağanüstü hal ve tehlikelilik durumunun; karşı çıkılamayan, algılanamayan veya önlenemeyen olaylar¹¹⁰ olarak

¹⁰⁷ şenol Usanmaz, Açık Denizlerde Devletlerin Müdahale Yetkileri: Mavi Marmara Örneği (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Antalya: 2012, s. 2.

¹⁰⁸ Beste Gülerüz, Uluslararası Hukuk Açısından İsrail'in Mavi Marmara Gemisine Müdahalesi (Yayımlanmamış Lisans Bitirme Tezi), Yıldız Teknik Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi, İstanbul: 2013, s. 54.

¹⁰⁹ Meysune Yaşar ve ağla Vural, "ODKA Bölgesinde Uluslararası Denizciliğin Politik Ekonomisi: Yemen'de Vekalet Savaşı Örneği", Anadolu Stratejisi Dergisi, C.4, S.2 (2022), s. 114.

¹¹⁰ şeymanur İnce, Mücbir Sebep Kavramı ve Umulmayan Olaydan Farkları (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü), İstanbul 2024, s.7.

değerlendirilmesi gerekmektedir. İşbu savaş hali neticesinde meydana gelen olayların, mücbir sebep olarak nitelendirilmesi yerinde olacaktır.

Konumuz özelinde taşıyan, işbu zararın kendisinin veya adamlarının kastından veya ihmalinden doğmadığını ispat ederek, yükle ilgili zarar sebebiyle doğan sorumluluğu gidermekten/ tazmin etmekten kaçınabilmektedir. Taşıyan, kusursuzluğunu ispat etmek zorunda olması nedeniyle, ispatsızlık rizikosunu da taşıyana angaje edilmiştir. Kusursuzluğun ispat edilmesi, bütün durumlar için aynı ve kolay olmadığından, taşıyan lehine olacak şekilde bazı mutlak ve muhtemel sorumsuzluk sebepleri kabul edilmiştir. Bu şekilde zararı meydana getiren vakıanın bir mutlak veya muhtemel sorumsuzluk sebebi mahiyetini haiz olduğu durumlarda, öngörülen işbu düzenlemeler marifetiyle taşıyanın kusursuzluğunu ispatına yönelik genel esas yumuşatılıp dengelenmiştir.¹¹¹

Taşıyan yönünden öngörülen sorumluluk sebeplerine, Türk Ticaret Kanunu Deniz Ticaretine İlişkin Beşinci Kitap'ta düzenlenmiş bulunan farklı maddeler ile yer verilmiştir. Taşıyanın, gemiyi başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurmaması (md.1141), eşyayı taşıtanın izni olmaksızın başka bir gemiye yükleme veya aktarması (md. 1150), eşyayı izinsiz şekilde güverte taşıması veya küpeşteye asması (md. 1151), rotadan haklı bir sebep olmaksızın ayrılması (md. 1220) gibi sebepler dolayısıyla meydana gelen zararlardan doğan sorumluluğunun beraberinde, fiilî taşıyanın sorumluluğuna ilişkin özel bir düzenleme (md. 1191) de ilgili kanunda mevcuttur.

Taşıyan, ayrıca TTK md. 1178/2 uyarınca, “Eşyanın hakimiyetinde bulunduğu esnada meydana gelen zıya, hasar ve teslimindeki gecikmelerden sorumlu tutulmuştur”, bağlıdır. Eşya taşıyanın hakimiyet alanındayken meydana gelmiş olan zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden doğan zararın; taşıyanın veya adamlarının kusurundan kaynaklandığını ve taşıyanın bu zarardan sorumlu olduğu karine olarak, işbu madde kabul edilmiştir. Taşıyan, kendi hakimiyetinde bulunan eşyanın zararı sebebiyle doğan sorumluluktan

¹¹¹ Oyal, Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri, s. 100.

söz konusu karineyi çürütmek suretiyle imtina edebilmektedir. Keza taşıyanın, Türk Ticaret Kanunu’nu md. 1179 uyarınca, zararın kendisinin veya adamlarının kastı ya da ihmali dışında gelişen sebeplerden ortaya çıktığını ispat ederek, sorumluluktan kaçınabileceği düzenlenmiştir.¹¹²

Taşıyanın sorumluluğuna gidilebilmesi bazı durum ve şartların mevcudiyeti halinde kısıtlanmıştır. İşbu şart ve durumlar; Türk Ticaret Kanunu’nu Beşinci Kitap, 1179 ila 1182 maddeleri arasında taşıyan açısından bazı mutlak ve muhtemel sorumsuzluk sebepleri olarak belirtilmiştir.

3.2. Taşıyanın Sorumluluk Halleri

3.2.1. Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişsiz Olması Sebebiyle Taşıyanın Sorumluluğu (TTK md. 1141)

Taşıyanın; gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü TTK md. 1141’de düzenlenmiş bulunmaktadır. İşbu madde 1141/1 uyarınca, “Her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir halde bulunmasını sağlamakla yükümlüdür”, şeklinde hükmolunmuştur.

İlgili madde 1141/2 uyarınca da, “*Taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur; meğerki, tedbirli bir taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özeni gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkan bulunmamış olsun*”, şeklinde hükmolunmuştur.

Doktrine göre; genel olarak taşıyan ve donatan sıfatı aynı kişiyi karşılamaktadır. Diğer bir deyişle; taşıyan, her yeni sefer için gemisinin hazırlık süreçlerine hakimdir. Gemi, ekseriya yeni bir yolculuğa, taşıyanın/donatanın iş merkezinin bulunduğu bağlama limanından çıkmaktadır. Taşıyan kendisinin de hazır olarak bulunduğu limanda, hazırlıklara bizatihi

¹¹² Oyal, Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri, s. 101.

olarak iştirak etmelidir. Taşıyanın olanak sahibi olması hali göz önüne alındığında; sefere çıkacak geminin hazırlıkları üçüncü şahıslar, kendi personeli, hatta ve hatta işin uzmanı olan kişilerce sağlansa bile, taşıyan neticeyi bizzat görmek, kontrolü ve denetimi sağlamakla yükümlüdür, denilmektedir.¹¹³

Düzenlemeye konu işbu kavramlar Türk Ticaret Kanunu ilgili maddesinde tanımlanmış bulunmaktadır. Aşağıda sırasıyla açıklanacaktır.

3.2.1.1. Denize Elverişlilik

TTK md. 932/ 1’de denize elverişli olma hali açıklanmıştır. Madde hükmünde denize elverişli olma hali, yapılacak yolculuğun, geminin maddi/ fiziki yapısı itibariyle normal/ olması muhtemel deniz tehlikelerine karşı koyabilecek vaziyette olmasını karşılamaktadır.¹¹⁴

Bahse konu madde ile sabit olunduğu üzere, geminin denize elverişsizliğine yol açan durumların ilki olarak, teknenin yapısındaki veya donanımındaki eksiklikler öne çıkmaktadır. Teknenin dış satılının su geçirilmesi, tekne tabanının korozyona uğraması veyahut perçinlerin güçsüzleşmesi, bu durumlara emsal teşkil etmektedir.¹¹⁵

Ayrıca 4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun¹¹⁶ md. 17/e bendi uyarınca da denize elverişlilik kavramı açıklanmış bulunmaktadır.

Geminin başlangıçtaki elverişliliği hususunda Uluslararası Güvenlik Yönetim Kodu (*International Safety Management Code – ISM Code*) ile öngörülen nitelikler de göz önüne alınmaktadır UGYK’nin hedefi, gemilerin emniyetli bir şekilde işletilmesi ve kirliliğin önlenmesi adına uluslararası ölçütleri belirlemek, denizde seyir güvenliğini temin etmek, can kayıpları ile özellikle deniz çevresi olmak üzere çevreye verilebilecek zararların önüne geçilebilmektir. UGYK ile belirlenen niteliklerin yerine getirilmesi

¹¹³Sözer, Deniz Hukuku, s. 568 ve 559.

¹¹⁴ Değirmenci, Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, s. 78.

¹¹⁵ Kübra Yetiş Şamlı, “Lahey – Lahey / Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik” (bundan sonra: Sefere Elverişlilik), İÜHFD, C. 71, S. 2, s. 480.

¹¹⁶ Resmî Gazete Tarihi: 14.06.1946 Resmî Gazete Sayısı: 6333.

durumunda gemiyi işleten için düzenlenen uygunluk belgesi ve gemi için düzenlenen güvenlik yönetimi sertifikası, geminin denize ve yola elverişli olduğuna dair etkin rol üstlenen özelliklerde, olması gereken özenin gösterildiği hususunda karine oluşturmaktadır. Bahse konu belgelere sahip olunmaması veyahut bu belgelerin teşkil ettiği karinenin aksinin ispatı durumunda taşıyanın şahsi kusurunun varlığına gidilebilmektedir.¹¹⁷

Taşıyan, yük ilgililerine karşı, geminin sefere çıkmadan evvel/başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli olmaması sebebiyle meydana gelen zararlar ile bağlıdır. Fakat tedbirli bir taşıyanın göstermekle sorumlu olduğu özen ve dikkati göstermesine karşın, gemiyi denize, yola ya da yüke elverişsiz durumu haiz olmasına sebebiyet veren noksanlığın yolculuğundan başlangıcına kadar fark edilemediğini ispatladığı takdirde, taşıyan işbu sorumluluktan kaçınabilir, hakkı saklıdır.¹¹⁸

3.2.1.2. Yola Elverişlilik

Geminin yola elverişliliği, denize elverişlilik halini takiben gelen bir mahiyettir. Şöyle ki; yapılacak yolculukta, denize elverişli olan geminin deniz üzerindeki devinim yeteneği ve donanımı ile alakalı olan faktörler, geminin yola elverişliliği kapsamı da dahilindedir.¹¹⁹

Alman Hukuku'nda denize elverişlilik kavramı daha önceleri sadece geminin teknesine ilişkin elverişliliği kapsamaktayken, denizcilikteki teknik anlamdaki gelişmelerin tesiriyle muhtevası zamanla genişlemiştir. Ve İngiliz Hukukuna benzer olarak, yola elverişlilik kavramını da içinde barındırır duruma gelmiştir. Öte yandan yola elverişli olmayan bir gemi; yolculuğun güven içinde gerçekleştirilmesini, teknesi sebebiyle elverişsiz olan bir gemi kadar tehlikeye atmaktadır.¹²⁰

Geminin yola elverişli olma hali ile ilgili hüküm Türk Ticaret Kanunu md. 932/2'de düzenlenmiş bulunmaktadır. Örneklendirmek gerekirse;

¹¹⁷ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 386.

¹¹⁸ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 387.

¹¹⁹ Tekin, Navlun Sözleşmesinde Taşıyan, s. 51.

¹²⁰ Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 480 ve 481.

yapılacak yolculuğu tamamlamaya yetecek miktarda yakıt veya kumanya temin edilmeden yola çıkılması, eşyanın yüklenmesi ile geminin hareket edememesi veya devrilmesi ya da eşyanın geminin dengesini bozacak halde gereğinden fazla yüklenmesi, yanlış istiflenmesi, gemide zorunlu belgelerin bulunmaması, gemi adamlarının yeterlilik veya sayı bakımından uygulanabilir mevzuat hükümlerinin¹²¹ lüzumlarını karşılamıyor olması hallerinde, gemi yola elverişsiz kabul edilir.¹²²

Geminin yola elverişsizliğine sebebiyet veren en önemli hususlardan biri yakıttır, yeterli olmayan yakıt ile yola çıkılmış olmasıdır. İşbu yakıt kavramının kapsamına kömür, akaryakıt, yağ ve su dahildir. Geminin ilk limandan ayrılırken, yolculuk sırasında uğrayıp yakıt ikmali yapabileceği başka bir limana varmasını sağlayacak yakıtı mevcut değilse, elverişsizlik vardır. Bu şartlar altında yakıt ikmali için geminin rotasında yer almayan bir limana uğranması ve gecikme yaşanması sebebiyle meydana gelecek olan zarardan, taşıyanın sorumluluğuna gidilebilmektedir.¹²³

Yola elverişli olma halinde değinilmesi gereken bir diğer önemli husus ise istiftir. Hatalı istif, genellikle ticari kusur teşkil etmektedir, bu nedenle eşyaya özen borcunun ihmaliyle taşıyanın sorumluluğuna gidilebilmektedir. Hatalı istif, geminin yola elverişsizliğine de sebep olmaktadır. Şöyle ki, kötü istif mevzu bahis olduğunda geminin sallanması eşyaların bir tarafa yığılmasına neden olacaktır. Bu durumun gerçekleşmesi, gemiyi tehlikeye karşı korumasız hale getireceği için denize elverişsizlik ortaya çıkacaktır. Bunun beraberinde hafif yükün üzerine ağır olan yük istiflendiği için altta kalan yük eğer zayi olmuşsa, zararı nedeni ticari kusurdur.¹²⁴

¹²¹ “Gemilerin Gemiadamları İle Donatılmasına İlişkin Yönerge”, Resmi Gazete, (03.08.2017).

¹²² Değirmenci, Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, s. 79.

¹²³ Çelik, Rotterdam Kurallarına Göre, s. 44.

¹²⁴ Çelik, Rotterdam Kurallarına Göre, s. 44.

3.2.1.3. Yüke Elverişlilik

Yüke elverişlilik, geminin yükü; taşıma sırasında meydana çıkabilecek deniz tehlikeleri dışındaki öteki tehlikelere karşı korumaya ve yükün bu tehlikeler sebebiyle herhangi bir zarara maruz kalmasını engellemeye elverişli olması durumudur.¹²⁵

Yüke elverişli olma hali ile ilgili hüküm Türk Ticaret Kanunu md. 932/3 'te düzenlenmiştir. Soğutma tesisatı da içermesi kaydıyla, eşya taşıma faaliyetinde değerlendirilen kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına uygun olan bir gemi, yüke elverişli olarak değerlendirilmektedir.

Esasında geminin yük taşımada kullanılan kısımlarıyla geminin ambarları açıklanmak istenmiştir.¹²⁶ Fakat bu kavram, geminin yükün taşınmasında kullanılan bölümlerinin hepsini içermektedir.¹²⁷ Yük güvertede dahi taşınsa, yükün yerleştirileceği mahal, yüke elverişlilik kapsamında gerekli olan koşulları sağlamalıdır.¹²⁸

Ambarların ve geminin, fiili olarak yük taşımada önem arz eden diğer bölümlerin hepsinin; yükün yüklenmesi, taşınması, muhafazası ve boşaltılması için, genel itibarıyla elverişli olmaması, somut yükün gerekliliği olan özel şartları ihtiva etmemesi, özel donanımına sahip olmaması gibi hususlar yüke elverişsizliğe sebebiyet verir.¹²⁹

Diğer bir deyişle taşıyan, geminin hem genel manada sözleşmeye konu yükün taşınmasında elverişli olması, hem yükün gerektirdiği özel donanımı barındırması hususlarında özen gösterme borcu ve sorumluluğu ile karşı

¹²⁵ Çelik, Rotterdam Kurallarına Göre, s. 44.

¹²⁶ Tekin, Navlun Sözleşmesinde Taşıyan, s. 52.

¹²⁷ Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 482.

¹²⁸ Tekin, Navlun Sözleşmesinde Taşıyan, s. 52.

¹²⁹ Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 483.

karşıyadır. Yargıtay ilgili dairelerinin de bu hususta emsal olacak kararları mevcuttur.¹³⁰

Ambarların temiz olmaması, daha önceden taşınmış olan yükün kalıntılarının varlığı gibi durumların; yükü etkileme gibi bir olasılığı mevcutsa, önceki yükten ardından kalan koku; ambarların, başka ambarlarda taşınan yükler arasındaki negatif etkileşimi önlemeye ve engellemeye yetecek halde birbirinden ayrılmamış olması vb. faktörler genel olarak gemiyi, yükün taşınmasına elverişsiz hale getirir. Örneklendirmek gerekirse; taze et yükü için soğutma mekanizması, bozulabilir sebze yükü ya da hububat yükü için havalandırma sistemi, kıymetli eşyalar için hırsızlığa karşı güvenli bölümlerin varlığı durumundaysa gemi, somut ve sözleşmeye konu yükün gerektirdiği özel şartları barındırmaktadır. Verilen örnekler aracılığıyla dikkat çekilmeye çalışılan husus, söz konusu eksikliklerin sadece yük yönünden bir tehlike teşkil etmesi ve bunun sonucunda geminin yüke elverişsizliğine neden olmasıdır.¹³¹

3.2.2. Yükün Navlun Sözleşmesinde Belirtilmiş Olan Gemiden Başka Gemiye Yüklenmesi Sebebi ile Sorumluluk (TTK md. 1150)

Türk Ticaret Kanunu md. 1150/1’de yükün taşıyan aracılığıyla başka bir gemiye yüklenmesi hali düzenlenmiştir. Yükün kararlaştırılan gemiyle taşınması halinde bile yükte zarar meydana gelebileceği ispatlanırsa; taşıyanın, sözleşmeye konu yükü başka gemiye izinsiz yüklemesi sebebiyle ortaya çıkan sorumluluğuna gidilemeyecektir.¹³² Bunun yanında TTK md. 1150/2 uyarınca da konuyla alakalı düzenleme mevcuttur. Esasında, bu iki koşulun müştereken gerçekleşmesi durumunda, yükün başka gemiye transferi için taşıtanın muvafakati gerekmemektedir; tehlikenin yükü tehdit etmesi ve yükün başkaca bir gemiye yüklenme halinin elzem olması yeterlidir.¹³³

¹³⁰ Yargıtay 11. HD., 25.02.2001 tarih, E. 2000/8805 ve K. 2001/438 sayılı Kararı, Legalbank (Erişim: 30.08.2024).

¹³¹ Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 483.

¹³² Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 50.

¹³³ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 52.

Yükün kararlaştırılan harici olan bir gemi ile taşınması halinde, taşıtanın rızası şeffaf ve tereddüte mahal vermeyecek biçimde olmalıdır. Taşıtan muvafakati akitte yazılı olarak bildirilebileceği gibi, sonraki süreçte de açıklanabilecektir. Taşıma taahhüdü için konişmento düzenlenmesi halinde, konişmentonun tüm nüshalarında, taşıtanın muvafakati yazılı olarak bulunmalıdır.¹³⁴

Konişmento düzenlenmemesi durumunda ise; taşıtan izninin verildiği zaman mühim değildir. Şöyle ki taşıtan izni yükleme esnasında verebileceği gibi, yük farklı bir gemiye yüklendikten müteakiben bile verebilir.¹³⁵

Sözleşmeye konu yükün ismen belirlenmiş ve kararlaştırılmış olan gemiden başka bir gemiye yüklenmesi, bazı durumlarda zaruri şartlardan kaynaklanmaktadır. Devletlerin bazısı, eşyanın, sadece ilgili ülke devletinin bayrağını taşıyan bir gemi ile sevkiyatının yapılabileceğini, koşul olarak sunabilmektedir. Birtakım uluslararası satışlarda ise akreditif (güven yazısı, kredi mektubu) şartları sebebiyle geminin milliyeti ile ilgili hükümler mevzubahis olabilmektedir.¹³⁶

3.2.3. Yükün İzinsiz Olarak Güvertede Taşınması Hali

(TTK md. 1151)

Geminin güvertesinde taşınan yükler, ambarında taşınan yüklere göre daha açık vaziyettedir ve tehlikeye maruz kalmaya keza daha müsaittir. Bu sebeple, deniz yolu ile eşya taşımacılığındaki teamül, taşıyanın yükü geminin ambarlarında taşımasıdır.¹³⁷ Yük güvertede taşınsa dahi, taşıyanın özen gösterme borcu kapsamına girmektedir. Diğer bir deyişle, taşıyan güvertedeki yüke gerekli özeni göstermekle ve yükün hasara uğramaması için gerekli önlemleri almakla bağlıdır, sorumludur.¹³⁸

¹³⁴ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 50; Yargıtay 11. HD., 17.01.1980 tarih, E. 1980/1 ve K. 1980/133 sayılı Kararı, Lexpera (Erişim: 30.08.2024).

¹³⁵ Tekin, Navlun Sözleşmesinde Taşıyan, s. 63.

¹³⁶ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 52.

¹³⁷ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 51.

¹³⁸ Tekin, Navlun Sözleşmesinde Taşıyan, s. 64.

Yükün izinsiz olarak güvertede taşınması hali ile ilgili genel kural TTK md. 1151/1'de düzenlenmiş bulunmaktadır. İşbu madde uyarınca taşıyan, eşyayı güvertede taşıyamaz ve küpeşteye asamazdır. Keza TTK md. 1151/4 uyarınca da yükün güvertede taşınması hali ile ilgili yükümlülük tayin olunmuştur. Buna karşın aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca, taşıyanın, eşyayı yalnızca yükleten ile arasındaki anlaşmaya göre veya ticari teamüle uygunsa ya da yasa gereği zorunluluk varsa güvertede taşıyabileceği açıklanmıştır. İşbu hüküm uyarınca yükün güvertede taşınabilme halleri açıklanmıştır. Bundan dolayı; taşıyan ile yükleten arasındaki akit, ticari teamüle uygunluk ve mevzuat uyarınca zorunluluk hallerinde yük güvertede taşınabilmektedir.

Detaylandırmak gerekirse; belirlenen limanlar arasında ya da bariz olan bir bölge için sefer yapan gemilerin, yükleri güvertede taşımaya uygun olacak şekilde inşa edilmiş olması halinde, burada ticari teamülün varlığından söz edilmektedir.

Örneğin; orman ürünleri/ tomruklar, konteyner taşımacılığı ile güvertede taşınmaktadır.¹³⁹ Ambara alınmasına olanak olmayan motorlu araçlar, tren ya da metro vagonları, iş makineleri gibi yükler, ticari teamülün varlığına gidilmeksizin direk olarak güvertede taşınırlar. Sözleşmeye yüklerin ambarda taşınacak olması şerhi düşülmüş olsa ve yükler ticari teamül gereği güvertede taşınmış olsaydı; yükün güverteye alınması, sözleşmenin ihlal edilmesine sebebiyet verirdi.¹⁴⁰

Bu üç koşuldan çıkarılan sonuç ise; kanuni olarak güvertede taşınması gereken yüklerin varlığı halinde, yükletenin iradesine bakılmadan yükün güvertede taşınması gerektiğidir. Diğer yandan, güvertede taşınması kanunen yasak olan/ izin verilmeyen yükler açısından, yükletenin bu yönde iradesine bakılmaksızın, yükün taşınmaması gerektiği çıkarımına varılmaktadır.¹⁴¹

¹³⁹ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 53.

¹⁴⁰ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 53; Yargıtay HGK., 09.07.1958 tarih, E. 1958/38 ve K. 1958/37 sayılı Kararı, Legalbank (Erişim: 30.08.2024).

¹⁴¹ Tekin, Navlun Sözleşmesinde Taşıyan, s. 64.

Taşıyan ile yükleten arasındaki, yükün güvertede nakli konusunu düzenleyen anlaşma; yazılı, sözlü ya da zımni olarak yapılabilecektir. Bunun yanında muvafakatin sözlü verilmesi durumunda, taşıyan, yükletenin izninin mevcut olduğunu ispatlamalıdır. Bununla ilgili TTK md. 1151/3'te düzenleme mevcuttur.

Yükleten kanalıyla muvafakat yazılı şekilde veriliyor ise bu durum konşimentoya ek olarak yazılmaktadır. Matbu şartlara sahip olan bir konşimentonun itiraz olmaksızın alınması, zımni muvafakat olarak nitelendirilmektedir.¹⁴²

3.2.4. Yolculuk Esnasında Haklı Sebep Olmaksızın Rotadan Sapma

Sapma, geminin sözleşmede kararlaştırılmış rotadan ya da mutad rotadan ayrılması manasına gelmekte ve taşıyanın sorumluluğuna sebebiyet veren etmenlerden biri olarak varsayılmaktadır.¹⁴³

Gemi, yükleme işlemleri bittikten sonra koşulların elverişli olduğu ilk zamanda hareket eder. Geminin seyir esnasında takip edeceği rota, taraflarca ya navlun sözleşmesinde mevcut olan hüküm uyarınca ya da deniz, hava ve emniyet şartlarının uygun geleceği oranda yükleme limanı ile varma limanı arasında bulunan coğrafik olarak diğerlerine göre tam elverişli olan, dolaysız güzergahı izleyerek geminin boşaltma limanına varmış olması önem arz eder.¹⁴⁴

Yolculuk sırasında rota değiştirme, mesuliyet tarafından haklı sapma ve haksız sapma başlıklarıyla değerlendirilmektedir. Rotadan sapmanın, TTK md. 1181 uyarınca can ve mal kurtarılması için veya TTK md. 1113 uyarınca beklenmeyen haller neticesiyle gerçekleştirilmesi halinde, haklı sapmadan söz edilmektedir. İşbu konu taşıyanın mutlak sorumsuzluk hallerinde düzenlenmiş bulunmaktadır. Bu alt başlık altında taşıyanın bilerek ve isteyerek rotadan sapma durumu yani haksız sapma incelenecektir.¹⁴⁵

¹⁴² Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 53.

¹⁴³ Değirmenci, Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, s. 82.

¹⁴⁴ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 54.

¹⁴⁵ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 54.

Rotadan haksız sapma temelinde, haklı sapma durumu haricinde kalan ve taşıyanca bilincinde olunarak rotadan sapma halidir. Rotadan haksız sapmayı örneklendirmek gerekirse; karar altına alınan güzergahın dışında kalan bir yerden yük alma veya boşaltma sebebiyle rotadan sapma,¹⁴⁶ gemiye yetecek ölçüde yakıt depo edilmemesi sebebiyle seyir anında istikamet harici başkaca bir limana yaklaşma mecburiyeti gibi durumlar, belirtilebilecektir.¹⁴⁷

Kanun'da sınırlı sayıda olan haklı sapma hallerine dahil olmayan her nevi rotadan sapma, haksız sapma ismiyle vasıflandırılacak olup; bu durum sebebiyle yükün zarara maruz kalmasından taşıyan sorumlu olacaktır, taşıyanın sorumluluğuna gidilecektir. Taşıyanın işbu sorumluluğu TTK md. 1178'te düzenlenmiş bulunmaktadır. Taşıyan, rotada sapma olmasa bile yükün zarara maruz kalacağını ispat ederek, sorumluluktan imtina edebilecektir.¹⁴⁸ Rotadan sapma gemi adamının sevk ve idaresindeki kusurdan meydana geliyor ise, bu durumda taşıyan TTK md. 1180 gereği sorumluluktan imtina edebilecektir. Ayrıca belirtilmesi lazım ki; rotadan haksız sapma durumunda TTK md. 1088 -1089 uyarınca kaptanın sorumluluğuna, TTK md. 1062/1 uyarınca da donatanın sorumluluğuna gidilmektedir.

3.2.5. Yükün Zıyaı, Hasara Uğraması veya Geç Teslimi Neticesinde Meydana Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu (TTK md. 1178)

Zarar başlığı altında genel itibariyle zıyaı, hasar ve gecikme kavramları değerlendirilmektedir. Zarar, bir olayın sebebiyet verdiği fayda yitimi şeklinde tavsif edilebilir. Deniz ticareti hukukunda zarar ise; eşyanın hasara uğraması, zıyaı, fire vermesi ya da gecikmesi durumlarından kaynaklanmaktadır.¹⁴⁹

¹⁴⁶ Yargıtay 4. HD., 18.11.2014 tarih, E. 2013/15239 ve K. 2014/15505 sayılı Kararı, Legalbank (Erişim: 30.08.2024).

¹⁴⁷ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 55.

¹⁴⁸ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 56.

¹⁴⁹ Güner, Uluslararası Sözleşmelerde Deniz, s. 94.

Türk Ticaret Kanunu'nun istisnai olarak düzenlendiği sorumluluk türlerinden biri, taşıyanın yüke ihtimam gösterme borcudur. Bu anlamda yükün zıyayı ya da hasara maruz kalması durumunda taşıyanın mesuliyetine başvurulabilecektir. Taşıyan, yükü, taşıma taahhüdü ile teslim aldıktan itibaren ve yükü tarafına sevk edinceye kadar geçen zaman süresince; yükü korumakla ve yükün rastgele bir zarara uğramaması maksadıyla ihtiyatlı ve basiretli bir taşıyandan beklenen dikkat ve ihtimamı sağlamakla mükelleftir.¹⁵⁰ TTK md. 1178/1 uyarınca, taşıyanın yüke özen gösterme yükümlülüğü açıklanmıştır. Yüke özen borcunun ihlal edilmesinden söz edilebilmesi için taşıyanın (veyahut adamlarının) kusuru söz konusu olmalıdır. Bahse konu bu kusurun tespit edilmesinde ise tedbirli taşıyan ölçütü belirlenmiştir. Bu ölçütün, her somut olay açısından ayrı ayrı incelenmesi ve yorumlanması gerekmektedir. Somut olayın şartları değerlendirilerek; benzeri şartlar altında deneyimli ve basiretli bir taşıyanın nasıl davranacağı hususu dikkate alınmalıdır. Taşıyanın yüke özen borcu değerlendirilirken, zarara sebebiyet veren olayın önlenbilmesi adına muhtemel bütün tedbirlerin alınmış olmasına bakılmaksızın; var olan zararın önlenbilmesi için alınması olağan ve elverişli tedbirlerin mevcudiyeti yeterli olarak görülmelidir.¹⁵¹

Türk Ticaret Kanunu'nun 1178/2'nci maddesi, ilgili madde birinci fıkrada belirtilmiş olan taşıyandan beklenen dikkat ve özenin gösterilmemesine istinaden yükün zıyayı, hasara maruz kalması ya da geç teslimden kaynaklı zararlardan, taşıyanın sorumluluğunu düzenlenmiştir.

İşbu madde hükmünde, taşıyan, eşyanın zıyayı ya da hasarından veyahut geç tesliminden kaynaklı zararlardan, zıya, hasar ya da teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın egemenliğinde olduğu dönemde vuku bulmuş olması koşuluyla bağlıdır, olarak açıklanmıştır. Bahse konu işbu durumlar aşağıda sırayla incelenecektir.

¹⁵⁰ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 48.

¹⁵¹ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 38 ve 39.

3.2.5.1. Yükün Zıyaı

Zıyaı, taşıyanın taşıma taahhüdü ile teslim aldığı eşyayı, kısmi olarak ya da tümüyle teslim etme etkinliğinden daimi halde mahrum kalmasını, düzenlemektedir.

Zıyaı, tam zıya ve eksik zıya olmak üzere iki başlığa ayrılmaktadır. Tam zıya, malların hiç olması ya da tekrar temin etme olanağı olmaksızın gitmesi, bilhassa kurtarılamaz halde batması veyahut esas niteliklerinin kaybolması hali olarak tanımlanmaktadır.¹⁵² Eşyanın hepten yok olduğu, kaybolduğu,çalındığı, eşyayı teslim almaya yetkili gnderilenden başka birine teslim edilmiş olup da geri almanın muhtemel olmadığı durumlarda taşıyan, eşyayı teslim etme yeteneğini temelli kaybetmiştir. Örneklendirmek gerekirse; cam yükünün kırılması,imento yükünün ıslanması ya da gıda maddelerinin bozulması gibi fiziki değişiklikler sonrası eşyanın esas niteliklerini ve ekonomik değerini tamamen yitirmesi halinde de zıya mevzubahistir.¹⁵³

Kısmi zıya ise, taşıyanın, teslim aldığı eşyayı hem ağırlık hem de sayı yönünden eksik teslim etmesidir.¹⁵⁴ Eşyanın eksik teslimi özelinde örneklendirecek olursak; eşyanın bir kısmının yanması, denize düşmesi, atılması, zapt ve müsaderesi, kazanımlı olmayan üçüncü bir kimseye intikal etmesi, sehven hatalı limanda indirilmesinden veyahut rastgele nedenle kaybolmasından kaynaklanabilmektedir.¹⁵⁵

Tam zıya ile kısmi zıya kavramları tazminat hukuku ile tespit ve ihbar müesseseleri bağlamında değişkenlik arz etmektedir. şöyle ki; kutu içerisindeki porselen yemek setinin, parçalarının hepsinin kırık çıkması durumunda, tam zıyaı kabul edilip ona nazaran tazminat ödenecektir. Fakat bu kutunun teslimi kırık parçalar ile de olsa gerçekleştiği için, gönderilene

¹⁵² Demirçivi, Yükün Ziya ve Hasarı, s. 960.

¹⁵³ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 391.

¹⁵⁴ Demirçivi, Yükün Ziya ve Hasarı, s. 961.

¹⁵⁵elik, Rotterdam Kurallarına Göre, s. 64.

yapılan cüzi bir teslimin mevcudiyetinden, ihbara dair hüküm yönünden tam zıyanın varlığına gidilememektedir.¹⁵⁶

Taşıyanın yükü teslim edemiyor olması hali geçici bir süreyi kapsayacak ise, yükün zıyaandan söz edilemeyecektir. Bu durum TTK md. 1178/5'te düzenlenmiştir. Yasa koyucu bu fıkra marifetiyle taşıyanın yükü teslim edebilmesine istinaden azami süre belirleyerek yükle ilgilinin kullanabileceği ve taşıyan tarafından tersinin öne sürülemeyeceği bir karine tesis etmiştir.¹⁵⁷

3.2.5.2. Yükün Hasara Uğraması

Hasar, eşyanın değerinin azalmasına yol açan maddi açıdan her türlü kötüleşmeyi ifade etmektedir. Bu sebeple eşyanın hasara maruz kalıp kalmadığının belirlenmesinde, eşyadaki maddi kötüleşme neticesinde bir değer düşmesinin ortaya çıkıp çıkmadığı hususu ölçüt olarak alınır. Sürekli değer azalmasına sebebiyet veren geçici kötüleşme durumlarında da hasarın varlığına gidilebilecektir.¹⁵⁸ Maldaki hasar, malı tamamen kullanılamaz hale getirmiş ve malın iktisadi değeri hepten kaybedilmişse, zıyadan söz edilmesi gerekmektedir. Yükün cüz'i olarak hasara maruz kalması durumunda, hasarlı bölüm ile hasarsız bölüm arasında ayrılması mümkün olmayan bir bütünlüğün mevcut olması, yükün tümüyle hasarlandığının kabulünde önem teşkil etmektedir.¹⁵⁹ Hasar; yükün paslanması, ıslanması,¹⁶⁰ deniz suyuna maruz kalması,¹⁶¹ donması, kırılması, kirlenmesi, eşyaya yabancı bir kokunun sinmesi gibi şekillerde karşımıza çıkabilmektedir.¹⁶²

Hasar tespitinde esas alınan temel ölçüt, eşyadaki maddi kötüleşme neticesinde bir değer kaybının oluşup oluşmadığıdır. Bundan sebep, taşıma

¹⁵⁶ Demirçivi, Yükün Ziya ve Hasarı, s. 961.

¹⁵⁷ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 40.

¹⁵⁸ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 391.

¹⁵⁹ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 40.

¹⁶⁰ Yargıtay 11. HD., 10.07.2013 tarih, E. 2012/12992 ve K. 2013/14601 sayılı Kararı, Legalbank (Erişim: 30.08.2024).

¹⁶¹ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 49; Yargıtay 11. HD., 27.06.2019 tarih, E. 2018/332 ve K. 2019/4930 sayılı Kararı, Lexpera (Erişim: 30.08.2024).

¹⁶² Demirçivi, Yükün Ziya ve Hasarı, s. 961.

esnasında, yükün borsa bedelinin gerilemesi veyahut mevsimin geçmesi sebebiyle eşyanın değerinin kaybı, hasar şeklinde değerlendirilmemektedir.¹⁶³

3.2.5.3. Yükün Tesliminde Gecikme

Navlun sözleşmesinde edimin tamamen ve gereği gibi ifa edilmesinin gereği olarak taşıyan, eşyayı sözleşmede mutabık olunan vade içerisinde teslim etmekle mükelleftir. Sözleşmenin ifasına özgü olarak taşıyanın özen gösterme borcu; gerek yüke özen gösterme gerek sözleşmeyi öngörülen sürede ifa etme borcunu ihtiva etmektedir.¹⁶⁴ Yükün teslimindeki gecikme hali TTK md. 1178/4'te düzenlenmiş bulunmaktadır.

Yükün teslim süresi için, öncelikli olarak tarafların aralarında akdetmiş oldukları navlun sözleşmesinin hükümlerine bakılmalıdır. Tarafların aralarında teslim süresini kararlaştırmamış olmaları halinde, taşımanın muayyen edilen istikamette, olağan şartlarda ifa edileceği yeterli süre, taşıma süresine dair dikkate alınacaktır. Elverişli sürenin hesaplamasında; mevsim koşulları, rotanın şahsa münhasır vasfı haiz özellikleri ve denizciliğe ait / özel tehlikeler dikkate alınacaktır.¹⁶⁵

Sonuç olarak, geç teslimden bahsedilebilmesi için eşyanın kısmen de olsa teslimi zaruridir. Eşyanın zıyaı nedeniyle tazminat talep edecek kişi; TTK md. 1178/4 uyarınca, teslim süresinin tamamlanmasından başlayarak aralıksız altmış gün süresince teslim olunmayan eşyanın, TTK md. 1178/5 gereği ziyan olduğunu sayabilmektedir.¹⁶⁶

¹⁶³ Demirçivi, Yükün Ziya ve Hasarı, s. 961.

¹⁶⁴ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 50.

¹⁶⁵ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 41.

¹⁶⁶ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 391.



4. BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULMASI

4.1. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Hallere Genel Bakış

Tarih boyunca taşıyanlar, ekonomik anlamda kendilerinden daha güçsüz pozisyonda olan yüklerle ilgililere karşı bazı sorumsuzluk vesikaları kabul ettirmiştir. Sözleşmedeki taraflar arasındaki bu oransızlığın neticelerinden biri, bu mecradaki ilk düzenleme olma niteliğini haiz olan *Harter Act*'e, taşıyanın bilinen zararlardan kaynaklı sorumluluğuna gidilemeyeceği yönünde hükümler konulmasıdır. Harter Kanunu ile tayin olunan bu sorumsuzluk halleri, özdeş Kanun'da taşıyanın ticari kusurdan doğan zararlar ile bağlı olmasına rağmen, taşıyana lehe yönde bir imtiyaz olarak kararlaştırılmıştır. Harter Kanunu'na bağdaşacak şekilde, uzlaştırmacı bir gidişatı sürdüren Lahey Kuralları'nda da bu sorumsuzluk halleri kabul görmüştür.¹⁶⁷ Lahey Kuralları'nın 4. maddesinde düzenlenmiş olan sorumsuzluk halleri, öncelikle Alman Ticaret Kanunu üzerinden ETTK'ye, oradan da TTK'ye transfer edilmiştir.

Yürürlükten kalkmış olan ETTK döneminde, taşıyanın sorumsuzluk halleri; Muhtemel Sorumsuzluk Halleri ve Mutlak Sorumsuzluk Halleri, olarak iki başlık altında düzenlenmekteydi. TTK'de ise; Sorumluluktan Kurtulma Halleri ve Taşıyanın Kusursuzluk ve Uygun İlliyet Bağlı Karinelerinden Yararlandığı Haller, başlıklarıyla mevcuttur.¹⁶⁸

Türk Ticaret Kanunu Beşinci Kitap Sorumluluktan Kurtulma Halleri başlığı altında md. 1179 gereği; taşıyanın kendisinin veya adamlarının kasıt ya da ihmallerinden doğmayan zararlardan sorumlu tutulamayacağı belirtilerek, taşıyanı adamlarının kimler olduğu açıklanmıştır. İlgili Kanun'un 1180'inci maddesi teknik kusur ve yangın durumunda, taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin durumu düzenlemiştir. İlgili Kanun 1181. madde de ise, denizde kurtarma başlığı altında, taşıyanın, denizde can ya da mal kurtarma

¹⁶⁷ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 57.

¹⁶⁸ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 57.

faaliyetleri sebebiyle ortaya çıkabilecek zararlardan sorumsuzluğu düzenlemiştir. İşbu madde ile düzenlenen can veya mal kurtarma faaliyeti gayesiyle, rotadan haklı olarak sapma durumu ile yükün zarara maruz kalması hali TTK md. 1220’de hüküm altına alınmıştır.

Taşıyanın sorumluluktan imtina edebileceği bir diğer durum ise, ilgili kanun md. 1186/5’teki, taşıyan veyahut yükleten tarafından, taşınacak malın cins ya da değerinin, kasıtlı olarak hatalı olacak şekilde taşıyana bildirilmesidir.¹⁶⁹

6102 sayılı TTK md. 1182’de taşıyanın muhtemel sorumsuzluk halleri olarak düzenlenen hükmün kaynağını 1924 tarihli Lahey Kuralları oluşturmaktadır. TTK md. 1182’de sekiz bent olarak belirtilen bu hükümler marifetiyle; fırtına, çatma, karaya oturma, gemiye deniz suyu girmesi gibi tipik bazı vakıaların gerçekleşmesinden dolayı taşıyanın sorumluluğuna gidilemeyeceği karine olarak varsayılmaktadır.¹⁷⁰

Aşağıda öncelikli olarak tezimizin esas konusunu oluşturan mutlak sorumsuzluk halleri, ardından muhtemel sorumsuzluk halleri açıklanacaktır.

4.2. Mutlak Sorumsuzluk Halleri

Türk Ticaret Kanunu gereği taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluğu bir kusur sorumluluğudur. Taşıyan, gemi adamlarının, geminin sevkine ve başkaca teknik idaresiyle alakalı kusurlarıyla (teknik kusur) bağlı değildir. Buna rağmen taşıyan, geminin yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli olması; yükün bakımı ve muhafazasına özen yükümlülüğünün olması gerektiği gibi yerine getirilmemesi (ticari kusur) gibi durumlar sebebiyle sorumludur.¹⁷¹

Taşıyanın mutlak sorumsuzluk halleri, 6102 sayılı TTK’nin teknik kusur ve yangın madde başlığı altında 1180. madde, denizde kurtarma madde başlığı altında 1181. madde ve sorumluluk sınırları madde başlığı altında

¹⁶⁹ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 58.

¹⁷⁰ Özmen, Geç Teslimden Doğan, s. 109.

¹⁷¹ İlknur Uluğ, “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 6, S. 2, s. 1.

yükletenin, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmesi halini düzenleyen 1186/5. madde çatısı altında düzenlenmiştir. Bunun beraberinde rotadan haklı sapma, taşıyanın mutlak sorumluluğunun düzenlendiği bir başka husustur.

4.2.1. Geminin Sevkine ve Başkaca Teknik Yönetimine İlişkin Kusurlardan Sorumsuzluk

TTK md. 1180 uyarınca, eşyanın zıyı veya hasara uğramasına ya da geç teslim edilmesine sebebiyet veren vakıa, geminin sevkine ya da başkaca teknik yönetimine dair bir faaliyetin neticesi olması halinde, taşıyanın sadece kendi kusurundan kaynaklı olarak sorumluluğuna gidilebilmektedir. İşbu durumda TTK md. 1179/2 uyarınca taşıyan, adamlarının geminin sevki ya da başkaca teknik idaresindeki kusuru neticesinde eşyanın zıyı veya hasara maruz kalmasından veyahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir, sorumluluktan kaçınabilmektedir.¹⁷²

Sevk kusuru, geminin denizde hareketi ve seyri ile ilgili önlemlerdeki kusuru ihtiva etmektedir. Geminin sevki kavramı, geminin hareketi ile ilgili olan navigasyon fiillerini ihtiva etmektedir¹⁷³. Gemilerin limana giriş ve çıkışları ile deniz trafiğini düzenleyen prensiplerde öngörülen (sesli veya ışıklı sinyal verilmesi, kılavuz alınması, belirli bir hızda seyredilmesi gibi) durumlar, geminin sevkıyla alakalıdır. Limandan ayrılmak üzere hareket etmesinden önce hava ve deniz koşullarına göre rotanın belirlenmesi de bu çerçevededir. Hatalı manevra yapılması sonucunda geminin karaya oturması veyahut başka bir gemi ile çarpışma durumu sevk kusurunu oluşturmaktadır.¹⁷⁴

Geminin başkaca teknik yönetimindeki kusurun kapsamı; geminin menfaatine, emniyetine ve muhafazasına yönelik olarak, bilhassa geminin

¹⁷² Yargıtay 11. HD., 22.01.1988 tarih, E. 1987/5285 ve K. 1988/183 sayılı Kararı, Legalbank (Erişim: 30.08.2024).

¹⁷³ Tekin, Navlun Sözleşmesinde Taşıyan, s. 80.

¹⁷⁴ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 394.

yolculuk esnasında elverişli halde tutulması için yapılması gereken işler ve alınması gereken önlemlerdeki kusuru tanımlamaktadır.¹⁷⁵¹⁷⁶

Geminin başlangıçta elverişli durumda hazır edilmesi için yerine getirilmesi gerekenlerle, geminin diğer teknik idaresi muhtevastaki faaliyetlerin ayrıştırılmasında, seferin başlangıcı ölçüt alınabilir. Geminin başkaca teknik idaresi kavramı çerçevesinde; yolculuğun başlangıcından sonra¹⁷⁷ geminin menfaatine, güvenliğine ve muhafazasına özgü sağlanması gereken iş ve işlemlerle alınması gereken tedbirler, değerlendirilebilmektedir. Fakat yolculuk başladıktan sonra giderilmesi ve telafisi mümkün olmayan, mutata olan eksikliklerin giderilmemesi teknik kusur olarak nitelendirilir.¹⁷⁸

Diğer yandan, yolculuğun başlamasından evvel fark edilmesi zaruri olan başlangıçtaki elverişsizliğe sebebiyet verebilecek eksikliğin giderilmemesi ile alakalı kusurun varlığında veya yolculuğun başında olan bir arızadan zararın kaynaklanıyor olması sebebiyle; bu şartlar altında geminin teknik idaresine ilişkin bir zarardan değil, geminin yola elverişsizliğinden ortaya çıkan kusurun varlığından söz edilmektedir.¹⁷⁹ Bu durumda taşıyan, teknik kusuru öne sürerek sorumluluktan imtina edememektedir.

TTK md. 1180/1’de, daha çok yükün menfaati gereği alınan tedbirler, geminin teknik yönetimi kapsamında değerlendirilmez, şeklinde hüküm tesis edilerek teknik kusur/ticari kusur ayrımında, tedbirin gayesinin¹⁸⁰ esas

¹⁷⁵ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 394.

¹⁷⁶ Yargıtay 11. HD., 08.02.1991 tarih, E. 1991/444 ve K. 1991/729 sayılı Kararı, Legalbank (Erişim: 30.08.2024).

¹⁷⁷ Yargıtay 11. HD., 18.02.2016 tarih, E. 2015/15167 ve K. 2016/1739 sayılı Kararı, Lexpera (Erişim: 30.08.2024).

¹⁷⁸ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 394.

¹⁷⁹ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 68; Yargıtay 11. HD., 25.06.2015 tarih, E. 2015/2957 ve K. 2015/8693 sayılı Kararı, Lexpera (Erişim: 30.08.2024).

¹⁸⁰ Yargıtay 11. HD., 12.03.2015 tarih, E. 2014/14780 ve K. 2015/3413 sayılı Kararı, Lexpera (Erişim: 30.08.2024).

alınacağına dikkat çekilmiştir. Bu anlamda yükün bakım ve muhafazasına özgü olan önlemlerdeki kusur, ticari kusur olarak nitelendirilmektedir.¹⁸¹

4.2.2. Yangın

Taşıyan, şahsi kusuru sebebiyle meydana gelen yangın neticesindeki zararlardan sorumlu olup; şahsi kusuru sebebiyle meydana gelmeyen, adamlarının (TTK md. 1179/2) kusuruyla meydana gelen yangından ileri gelen zararlardan TTK md. 1180/1’de hükmolunduğu üzere sorumsuzdur.¹⁸²

Bu mutlak sorumsuzluk hali açısından, yangına kimin neden olduğu veya taşıyanın adamları yangına neden olsa bile bunların yangına neden olan kusurunun türü (ticari kusur/ teknik kusur) veyahut derecesinin (kast/ ihmal) bir ehemmiyeti yoktur.¹⁸³ Yangın, gemi adamlarının ticari kusur niteliğinde tanımlanabilecek bir hareketinden kaynaklansa dahi taşıyanın sorumluluğuna gidilmeyecektir.¹⁸⁴ Yargıtay’ın bu doğrultuda emsal kararı mevcuttur.¹⁸⁵

Yangından bahsedebilmek için, açık bir ateş ya da alevin varlığı zorunluluk teşkil ettiğinden, ateş ya da alev olmaksızın aşırı ısınmadan kaynaklanan zararlar, yangın olarak nitelendirilemez. Bunun yanında, yangının yaydığı duman ya da yangın söndürme eylemleri veya yangının

¹⁸¹ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 395; “...Geminin teknik idaresindeki bir kusurdan söz edebilmek için zarar, gemideki bir eksiklik ya da özürden değil taşıyanın adamlarının veya gemi adamlarının kusurlu bir hareketinden ileri gelmeli ve bu kusur yüke değil, gemiye gösterilmesi gereken özene ilişkin olmalıdır. Kusurun gemiye gösterilen özenle mi yoksa yüke gösterilmesi gerekenle mi ilgili bulunduğunu ayırt etmenin güçlüğü karşısında “gemide yük bulunmasa dahi alınması lazım gelen önlemlerden olup olmadığı”, “cihazların tahsis amacı”, “korumanın gayesinin yükle mi yoksa gemiyle mi alakalı olduğu” gibi düşünce ve ölçütler kullanılmıştır”, denilmiştir.

Yargıtay 11. HD., 14.04.2008 tarih, E. 2007/3124 ve K. 2008/4960 sayılı Kararı, Legalbank (Erişim: 30.08.2024).

¹⁸² Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 396.

¹⁸³ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 396.

¹⁸⁴ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 71.

¹⁸⁵ Yargıtay HGK., 25.10.2018 tarih, E. 2018/624 ve K. 2018/1566 sayılı Kararı, Legalbank (Erişim: 30.08.2024).

meydana getirdiği aşırı ısı nedeniyle eşyanın zıyayı ve hasara uğraması gibi durumlarda zararın meydana gelme nedeni yangındır.¹⁸⁶

Yangın zararı, yangının doğrudan sonucu ile doğrudan sonucu olmayan dolaylı zararları içermektedir. Söndürme çalışmaları sebebiyle diğerk yüklerin ıslanması veya dumanın sebebiyet verdiği zararlar bu kapsamdadır. Örneklendirmek gerekirse; geminin havalandırma sisteminin yangın sebebiyle bozulmasıyla birlikte gıda maddelerinde meydana gelen bozulma durumunda taşıyanın sorumluluğuna gidilemeyecektir. Bunun yanında bu esnada bile taşıyanın yüke özen gösterme borcu süregelmektedir. Ve taşıyanın, yangın söndürme çalışmaları sırasında bile gerekli tedbirleri alması beklenmektedir.¹⁸⁷

4.2.3. Denizde Kurtarma

Taşıyanın mutlak sorumsuzluk hallerinden biri olan denizde kurtarma faaliyeti TTK'nin 1181. hükmünde düzenlenmiş bulunmaktadır.

Doktrinde kurtarma faaliyeti genel anlamda, deniz tehlikesi altındaki herhangi bir gemi, yük, navlun ya da canlının, denizdeki bu tehlikeden başarılı bir şekilde kurtarılması sebebiyle, kurtaran veya yardım eden lehine özel ve sınırlı bir ücret hakkının doğmasına sebebiyet veren hukuki bir müessese, şeklinde dermeyer edilmektedir.¹⁸⁸

Denizde can ve mal kurtarma gayesiyle rotadan haklı sapılması halinde de taşıyanın bundan doğan zararlardan sorumlu olmayacağı, ancak sapmanın yeterli bir tedbir olarak alınmış olması gerektiği de belirtilmektedir. Buna rağmen taşıyan kendisinin ve adamlarının kusurunun mevcut olmadığını ispat etmek zorunda değildir. İspat külfeti bu durumda yer değiştirmektedir.¹⁸⁹

¹⁸⁶ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 396.

¹⁸⁷ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 72.

¹⁸⁸ Feray Fırıncıoğulları, “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri” (bundan sonra: Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri), İstanbul Barosu Dergisi, C. 92, S. 6 (2018), s. 262.

¹⁸⁹ Fırıncıoğulları, Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri, s. 262.

4.2.4. Rotadan Haklı Sapma

Kaptan ve taşıyan, deniz yoluyla eşya taşımalarında sözleşme ile mutabık olunan rotaya uygun davranmalıdır. Taraflar arasında akdedilen eşya taşıma sözleşmesinde rotaya ilişkin hükmün yer almaması durumunda, kaptan ve taşıyan varma limanına ulaşabilmek için en elverişli yolu takip etmekle mükelleftir.¹⁹⁰ Kaptanın rotadan sapması, 6102 sayılı TTK md. 1113/1’de düzenlenmiş bulunmaktadır.

TTK md. 1113/1’deki kaptanın rotadan sapmasını ihtiva eden umulmayan hal; seyir şartları dikkate alındığında mutata beklenmeyecek ve kaptanın kendi davranışı neticesinde meydana gelmeyen durumlardan biridir. Bu durum hem gemi hem de yük için tehlike arz etmektedir.¹⁹¹

İlgili kanun TTK md. 1220/1’de, *kaptanın denizde can ve eşya kurtarmak ya da başka bir haklı sebeple rotadan sapmış olması, tarafların hak ve sorumluluklarını etkilemez ve taşıyan bundan kaynaklanacak zararlardan sorumlu olmaz*, denilmektedir.

Bu duruma hasta bir yolcunun ya da gemi adamının tedavisinin sağlanması için karaya çıkarılması, fırtınada dengesi bozulan yüklerin tekrardan istiflenebilmesi maksadıyla yol güzergahından ayrılması gibi durumlar emsal niteliktedir.¹⁹²

4.2.5. Eşyanın Cins Veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi

Eşyanın cins ya da değerinin kasten yükletence, taşıyana yanlış beyan edilmesi TTK md. 1186/5’te düzenlenmiştir.

Taşıyanın, navlun sözleşmesine konu eşyanın tür ve değerini bilmesi yararına olacaktır. Çünkü yalnız bu şekilde, eşyanın muhafazasına yönelik alınması gereken tedbirleri uygun halde saptayabilir ve sorumluluk rizikosunu tahmin edebilmektedir.¹⁹³ Yargıtay’ın emsal kararlarında, eşyanın

¹⁹⁰ Fırıncioğulları, Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri, s. 262.

¹⁹¹ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 73; Yargıtay 11. HD., 07.05.1991 tarih, E. 1989/7731 ve K. 1991/2986 sayılı Kararı, Legalbank (Erişim: 30.08.2024).

¹⁹² Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 74.

¹⁹³ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 74 ve 75.

cins ve değerine göre zararın belirlenmesi gerektiği ve eşyanın değeri belirlenirken sigorta bedeli, navlun bedeli gibi masrafların da göz önünde bulundurulması gerektiği ifade edilmiştir.¹⁹⁴

4.3. Muhtemel Sorumsuzluk Halleri

Türk Ticaret Kanunu taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı haller başlığı altında olan 1182. madde, muhtemel sorumsuzluk hallerini düzenlemektedir. Türk Ticaret Kanunu'nun 1182. maddesinin birinci fıkrasında öngörülmüş olan sebepler, sınırlı sayı ilkesine (numerus clausus) göre sayılmıştır.¹⁹⁵ Diğer bir deyişle, düzenlenen madde hükmündeki nedenlere benzer olsa dahi bu hükümde sayılmamış olan bir sebepten kaynaklanan zarar için taşıyanın, Ticaret Kanunu'nun 1182. maddesinde ileri gelen kuraldan yararlanmasına olanak bulunmamaktadır.

İşbu madde ve sekiz bendi ile düzenlenen hükümler marifeti ve denizciliğe özgü bazı vakıaların zarara sebebiyet vermesiyle, taşıyanın sorumluluğuna gidilemeyeceği karine olarak kabul edilmiştir.¹⁹⁶

Bu hükme göre zararın sebebi:

(a) Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları,

(b) Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları,

(c) Mahkemenin el koyma kararları,

(d) Grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri,

(e) Yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri,

(f) Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği,

(g) Ambalajın yetersizliği,

¹⁹⁴ Yargıtay HGK., 15.02.1995 tarih, E. 1994/11 - 688 ve K. 1995/71 sayılı Kararı, Legalbank (Erişim: 30.08.2024).

¹⁹⁵ Oyal, Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri, s. 104.

¹⁹⁶ Şeker, Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, s. 76.

(h) İşaretlerin yetersizliği ise, taşıyan ve adamları kusursuz sayılmaktadır.

Taşıyan TTK md.1182 gereği, sorumluluktan imtina edebilmek için ilgili maddede belirtilen sekiz halden birinin cereyan ettiğini kanıtlamakla yükümlüdür. Diğer yandan, gerçekleşen bu hal sebebiyle yükü zarara uğradığını ispatlamakla yükümlü değildir. Taşıyan tarafından, meydana gelen zararın hüküm altına alınmış hallerden biri veyahut birkaçından dolayı meydana gelmiş olmasının muhtemel olduğunun ispatlanması, taşıyanın sorumluluğu ifa etmekten kaçınabilmesi için yeterli olacaktır.¹⁹⁷

Örneklendirmek gerekirse eşyanın ıslanmasına istinaden zıyaı ve hasara uğramış olması nedeniyle tazminat talep edilmesi halinde; taşıyan, gemi jurnali ve hava durumu raporlarına dayanarak, sefer esnasında uzun süre devam eden şiddetli fırtına (denizin tehlike ve kaza hali) sebebiyle yükün ıslanmış olabileceğini ispatlaması durumunda, taşıyan sorumsuzluk karinesinden faydalanır. Gönderilen, ambar kapakları tam kapatılmadığı için yükün ıslandığını, bu sebeple gemi adamlarının ticari kusurunun var olduğunu ispat ederse, taşıyan ıslanma neticesinde meydana gelen zarar ile bağlı olacak, sorumluluktan imtina edemeyecektir.¹⁹⁸

¹⁹⁷ Bolca, Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, s. 103.

¹⁹⁸ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 398.



SONUÇ

Antik çağdan beri insanlar ve toplumlar, ürettikleri veyahut elde ettikleri ürünleri takas etme ya da pazarlama amacı taşımış ve bu yönde faaliyet göstermişlerdir. Paranın icadıyla ve devamındaki süreç ile birlikte bu faaliyet, günümüz ticari hayatının temelini oluşturmuştur.

Deniz ticareti kavramsal olarak, ilk olarak Doğu Akdeniz kıyılarında su taşımacılığına ilişkin doğmuş ve ilerleme kaydetmiştir. Başlangıçta saz demetleri, şişirilmiş keçi postları veya geniş ağızlı küpler içerisinde su üzerinde kalmayı başaran insanoğlu, zamanla sazlık ve ağaçları kullanarak modern teknenin ilk örneklerini ortaya koymayı başarmışlardır. İlk insanların geliştirmiş oldukları bu modern tekne marifetiyle ne kadar mesafe yol alabildiği bilinmemekle birlikte; öncelikle kürek daha sonraları ise yelkenlinin icat edilmesiyle birlikte üretim fazlalarını, uzak diyarlara getirebilecek seviyeye ulaştıkları bilgisi mevcuttur. Bahsi geçen bu ilk yelkenlilerin, tarihte ilk olarak Mısır ve Mezopotamya’da yapıldığı sanılmaktadır. Böylelikle Doğu Akdeniz’in dünya ile ilk denizaşırı iletişim ve etkileşimi başlamış olmalıdır. Bilhassa antik çağlarda kara coğrafyasının keza daha zorlu olan ulaşım koşulları düşünüldüğünde, denizaşırı iletişim ve etkileşimin uygarlıkları çok daha hızlı bir şekilde geliştirdiği anlaşılmaktadır.¹⁹⁹

Deniz ticareti ilk zamanlar da belli bir düzen içerisinde yapılmamaktadır. Toplumlar sahip oldukları üretim fazlası malları, deniz yoluyla uzak diyarlara götürmüş ve kendilerinin ihtiyaçlarına yönelik olan mallarla takas etmişlerdir. Sürecin devamında, işbu alışveriş ve takas faaliyetleri düzenli hale gelmiştir. Ve kavramsal olarak, ihtiyaçlar doğrultusunda yapılan faaliyetlerin yerini kar gütmeye saikiyle yapılan faaliyetler almaya başlamıştır. Bu saik, üretilen

¹⁹⁹ Laike Hamza, Antik Çağda Doğu Akdeniz’de Deniz Ticareti (bundan sonra: Doğu Akdeniz’de Deniz), (Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Konya 2006, s. 1.

metaların ticaretiyle, uygarlık etkileşimlerinin artmasına olanak sağlamıştır.²⁰⁰

Yakın tarihe gelecek olursak; İngiltere’de başlayan ve 1760/1830’lara kadar olan süreci kapsayan Sanayi Devrimi, insanlık tarihi için en mühim dönüm noktalarından biri olmuştur. İşbu devrimler, mekanizasyon döneminden seri üretim dönemine, bilişim teknolojisi döneminden akıllı üretim dönemine kadar uzanan geniş bir süreci içermektedir. Sanayi devrimi, makineleşmiş üretime geçişi işaret ederken diğer yandan; toplumsal, ekonomik ve teknolojik yönden köklü bir değişimi de yanında getirmiştir.²⁰¹

Zaman geçtikçe birçok alanda olduğu üzere, ulaşım ve ulaştırma alanında da teknolojik yenilikler ile birlikte gelişmeler yaşanmaya başlamıştır. Buhar gücü, petrol, elektrik ve motor gibi yeniliklerin icat edilmesi, son yüzyılda büyük gelişmelerin meydana gelmesine imkan sağlamıştır. Gemilerde buhar gücünden yararlanılması; deniz ulaşımı ve yük taşımacılığında yelkenli gemilere kıyasla fazlaca hız, güvenlik ve konfor tahsis etmiştir. Ayrıca bunun yanında taşınan yolcu ve yük miktarını arttırmıştır.²⁰²

Genel manada ulaştırma, canlı veyahut cansız varlıkların bulundukları yerden, başka bir yere taşınmasını tanımlamaktadır. Fakat iktisadi bir değeri olan ulaştırma hizmetinden bahis açıklandığında; bu taşımanın en kısa zamanda, en ekonomik ve en güvenilir biçimde gerçekleştirilmesi, önem arz etmektedir.²⁰³

Deniz hukuku, deniz kamu hukuku ve deniz hususi hukuku olarak iki ana alt başlığa ayrılmaktadır.

²⁰⁰ Hamza, Doğu Akdeniz’de Deniz, s. 1.

²⁰¹ Raziye Kılıç, “Sanayi Devrimlerinin Serüveni: Endüstri 1.0’dan Endüstri 5.0’a”, Takvim – Vekayi, C. 11, S. 2. s. 276.

²⁰² Hümeysra Bolakar Tosun, “Fonksiyonel Olarak Ulaşım ve Ekonomi İlişkisi”, Mühendislik ve Mimarlık Bilimleri Teori, Güncel Araştırmalar ve Yeni Eğilimler-3, der. Can Çivi, Montenegro: Dijital, 2021, s. 21.

²⁰³ Murat Yorulmaz, Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları (Yüksek Lisans Tezi), Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü, İstanbul 2009, YÖK: Ulusal Tez Merkezi (Tez No. 255859), s. 5.

Deniz kamu hukuku; gemiler ve gemilerin denizde yolculuğu sebebiyle kişilerle devlet ve devletlerle, devletler arasındaki hukuki ilişkileri düzenleyen hukuk dallarından meydana gelmektedir. Bu dallar; deniz devletler hukuku, deniz idare hukuku, deniz ceza hukuku olmak üzere üç alt başlık altında toplanmaktadır.

Deniz hususi hukuku ise; genel deniz hususi hukuku, deniz iş hukuku ve deniz ticareti hukuku olmak üzere üç alt başlığa ayrılmaktadır. Tez konumuzun da içerisine dahil olduğu deniz ticareti hukuku, deniz ticaret gemileri, ve bunların seyrüseferi neticesi olan kişiler arasında doğan hukuki ilişkileri düzenleyen hukuk kurallarından oluşan hukuk dalı, şeklinde tanımlanabilecektir.²⁰⁴

Deniz ticareti hukukunun özel hukuk rejimi olarak doğuş nedenleri, bu hukuk dalının özelliklerini meydana getirmiştir. Bu nedenler; denizcilik faaliyetlerinin farklılığı sebebiyle vuku bulan özel düzenleme gereksiniminin mevcudiyetidir. Diğer bir deyişle deniz ticareti hukuku dahilindeki hukuki ilişkileri düzenleyen bu alana mahsus genel hukuk düzeninden ayrılan kurallar ve deniz ticaretine özgü kurumlar, denizliğin ihtisasları olarak nitelendirilen bazı vakıaların sonucundan kaynaklanmaktadır, buradan doğmuştur.²⁰⁵

Denizcilik ihtisaslarına yönelik ortaya çıkan ve uygulamada yeknesaklık sağlamaya çalışan bazı kural ve konvansiyonlar, zamanla değişim geçirerek kabul edilmiştir.

İşbu konvansiyonlar sırasıyla şu şekildedir;²⁰⁶

1. 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (Lahey Kuralları)
2. 1968 tarihli Visby Protokolü ile değişik Lahey Kuralları (Lahey/Visby Kuralları)
3. 1978 tarihli Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi

²⁰⁴ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 2.

²⁰⁵ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 3.

²⁰⁶ Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 479 ve 480.

(Hamburg Kuralları)

4. 23.09.2009'da kabul edilen, Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Andlaşması (Rotterdam Kuralları) .

Ulusal mevzuatımızda, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu Beşinci Kitap Deniz Ticareti başlıklı bölümde, denize ve deniz ticaretine ilişkin kavram ve kurallar, düzenlenmiş ve hüküm altına alınmıştır.

Deniz ticareti faaliyetleri gemiler aracılığıyla sürdürülmektedir. Gemi kavramı TTK md. 931/1'de düzenlenmiş bulunmaktadır.

Keza TTK md. 931/2'de de ticaret gemisi kavramı düzenlenmiş bulunmaktadır. İşbu madde gereği, “Suda ekonomik menfaat sağlama amacına tahsis edilen veya fiilen böyle bir amaç için kullanılan her gemi, kimin tarafından ve kimin adına veya hesabına kullanılırsa kullanılsın “ticaret gemisi” sayılır”, şeklinde hüküm tesis edilmiştir.

Teze konu deniz yoluyla eşya taşımacılığında, eşya taşıma sözleşmesinin tarafları taşıyan ve gönderendir. Türk hukukunda bu kavramlar için bir terim birliği, yeknesaklık söz konusu değildir. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu “Taşıma İşleri” başlıklı Dördüncü Kitabında taşıyıcı ve gönderen, “Deniz Ticareti” başlıklı Beşinci Kitabında ise, taşıyan ve taşıtan terimleri kullanılmaktadır.

Deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerinde taşıyanın tabi olduğu sorumluluk rejimine dair genel hükümler, TTK. md. 1178'de düzenlenmiş bulunmaktadır. Ticaret Kanunu esasında, taşıyanın sorumluluğunu taşıyanın yüke özen gösterme yükümlülüğü kapsamında düzenlemektedir. TTK'de taşıyanın, gemiyi başlangıçta denize, yola, yüke elverişli halde bulundurmama (TTK md. 1141), eşyayı izinsiz başka gemiye yükleme veya aktarma (TTK md. 1150), izinsiz güvertede taşıma (TTK md. 1151), haklı bir sebep olmaksızın rotadan ayrılma (TTK md. 1220) gibi bazı sorumluluk sebepleri beraberinde eşyanın zıyı veya hasara uğraması ya da geç teslimden

doğın zararlarından sorumluluk (TTK md. 1178) hususlarında düzenlemeleri mevcuttur.²⁰⁷

Sorumluluk rejiminin yanı sıra taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu haller ise, iki başlık tasnif edilerek incelenmektedir:

Bunlardan ilki tezin temel konusunu oluşturan, mutlak sorumsuzluk halleridir. Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili maddeleri (TTK md. 1180, 1181, 1186/5) mutlak sorumsuzluk halleri düzenlenmiştir.

Buna göre; geminin sevki ve başkaca teknik yönetimindeki kusur, yangın, denizde kurtarma, rotadan haklı sapma ve eşyanın cins veya değerinin kasten yanlış bildirilmesi, taşıyanın mutlak sorumsuzluk halleri adı altında belirtilmektedir.

Genel olarak taşıyanın sorumluluğunun bulunmadığı ilk düzenleme olan TTK md. 1179'a göre taşıyan, *“Kendisinin veya adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan sorumlu değildir. Taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü, taşıyana aittir”*, şeklinde ifade edilmiştir.

Bu düzenleme uyarınca, taşıyanın, kendi şahsi kusuru söz konusu olmadıkça belirtilen hallerde yük, zıyayı veya hasarı için sorumluluğuna gidilememektedir.²⁰⁸

Taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu hallerin ikincisi ise, muhtemel sorumsuzluk halleridir. Zararın, Türk Ticaret Kanunu'nun 1182. maddesinin birinci fıkrasında (a) ilâ (h) bentleri arasında sayılmış olan bir veya birden fazla sebepten ileri gelmesi halinde taşıyan ve adamlarının kusursuz sayılacağı öngörülmüştür. Anılan düzenlemede sekiz bent halinde sayılan bu zarar verici nedenlerin, genel olarak taşıyanın ve adamlarının kusuruna dayanmayan ve bazı tipik denizcilik tehlikelerine ilişkin oldukları ileri sürülebilmektedir.²⁰⁹

²⁰⁷ Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku, s. 385.

²⁰⁸ Fırıncıoğulları, Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri, s. 255.

²⁰⁹ Oyal, Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri, s. 103.



KAYNAKÇA

ADIGÜZEL, Burak. “Yeni Türk Ticaret Kanununda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 71, S. 2 (2013), ss. 3-20.

AKINCI, Şahin. Roma Borçlar Hukuku, Konya: Sayram Yayınları, 2014.

AKINCI, Şahin. Roma Hukuku Dersleri, Konya: Sayram Yayınları, 2015.

AKSAR, Yusuf. “Birleşmiş Milletler Palmer (Mavi Marmara) Raporu ve Uluslararası Hukuk”, Uluslararası İlişkiler Dergisi, C. 9, S. 33 (2012), ss. 23-40.

AKSOY, Sami. Deniz Taşımalarında Gönderilenin Eşyayı Tesellümden Kaçınmasının Hukuki Sonuçları, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2019.

BİLGİLİ, Fatih. ve DEMİRKAPI, Ertan. Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Bursa: Dora Basım Yayın Dağıtım, 2020.

BOLCA, Tunca. Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2018.

BOLAKAR TOSUN, Hümeysra. “Fonksiyonel Olarak Ulaşım ve Ekonomi İlişkisi”, Mühendislik ve Mimarlık Bilimleri Teori, Güncel Araştırmalar ve Yeni Eğilimler-3, der. C. Çivi (2021), Montenegro: Dijital.

BOZKURT, Tamer. Ticaret Hukuku, İstanbul: İkinci Sayfa Basım Yayın Dağıtım, 2010.

CONGAR, Cem. Deniz Taşımacılığında Sorumluluk ve Sigorta, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2024.

ÇELİK, Elif Çağla. Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu. Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Antalya, 2014.

DEMİRÇİVİ MİNELİLER, Zeynep. “Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk”, Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 9, S. Özel (2007), ss. 957-984.

DENİZ, Esra. Avrupa Birliği ve Türk Hukukunda Mücbir Sebep. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul, 2022.

ERDİL, Engin. Karayolu ile Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku İçtihatlı CMR Konvansiyonu Şerhi, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020.

ERDOĞAN, Mustafa. CMR ve TTK Kapsamında Taşıyıcının Eşyanın Hasarından Doğan Sorumluluğu. Doktora Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. İstanbul, 2019. Yüksek Öğretim Kurulu: Ulusal Tez Merkezi (Tez No. 580874).

EREN, Fikret. Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Ankara: Yetkin Yayınları, 2017.

FIRINCIOĞULLARI, Feray. “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri”, İstanbul Barosu Dergisi, C. 92, S. 6 (2018), ss. 248-270.

GÜLERYÜZ, Beste. Uluslararası Hukuk Açısından İsrail’in Mavi Marmara Gemisine Müdahalesi. Yayınlanmamış Lisans Bitirme Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi. İstanbul, 2013.

GÜNER, Muhammed. Uluslararası Sözleşmelerde Deniz Yolu İle Eşya Taşımada Taşıyanın Hukuki Sorumluluğu. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Samsun, 2019.

HAMZA, Laike. Antik Çağda Doğu Akdeniz’de Deniz Ticareti. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi. Selçuk Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Konya, 2006.

İNCE, Şeymanur. Mücbir Sebep Kavramı ve Umulmadan Olaydan Farkları. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Ticaret Üniversitesi, Dış Ticaret Enstitüsü. İstanbul, 2024.

KANER, İnci Deniz. Deniz Ticareti Hukuku 1-2, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2019.

KAROL IŞIKLAR, Güneş. 2002 Atina Sözleşmesi Çerçevesinde Deniz Yolu İle Yolcu Taşımlarında Zorunlu Sorumluluk Sigortası, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2018.

KAYIHAN, Şaban ve GÜNERGÖK, Özcan. Borçlar Hukuku Dersleri Genel Hükümler, İstanbul: Umuttepe Yayınları, 2020.

KILIÇ, Raziye. “Sanayi Devrimlerinin Serüveni: Endüstri 1.0’dan Endüstri 5.0’a”, Takvim-i Vekayi, C. 11, S. 2 (2023), ss. 276-291.

KULA DEĞİRMENCİ, Nil. 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu 5. Kitap Hükümleri Uyarınca Taşıyanın Sorumluluğu ve Akdedeceği Sorumsuzluk Anlaşmaları, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2021.

SÖZER, Bülent. Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul: Vedat Kitapçılık, 2011.

ŞAHİN, Hale. Mücbir Sebep Nedeniyle Borcun İfa Edilememesi. Yüksek Lisans Tezi, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Ankara, 2019. Yüksek Öğretim Kurulu: Ulusal Tez Merkezi (Tez No. 554176).

ŞEKER, Hakan. Taşıyanın Navlun Sözleşmesinden Sorumluluğu, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2020.

OYAL, Ahmet Batuhan. “Denizyoluyla Yapılan Eşya Taşımları Bakımından Türk Ticaret Kanunu’nda Taşıyan Lehine Düzenlenmiş Olan Muhtemel Sorumsuzluk Sebepleri”, Anadolu Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 10, S. 1 (2014), ss. 99-132.

ÖZMEN, Ayşegül. Deniz Yoluyla Eşya Taşımlarında Taşıyanın Geç Teslimden Doğan Sorumluluğu ve Sınırlandırılması – Ticaret Hukuku Monografileri, Ankara: Seçkin Yayıncılık, 2023.

TAŞKIN, Melda. “Denizyoluyla Taşınan Eşyaların Geç Teslimi Halinde Yapılması Gereken Bildirime İlişkin Değerlendirmeler”, İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 10, S. 2 (2019), ss. 371-386.

TEKİN, Safa Murat. Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Ondokuz Mayıs Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Samsun, 2017.

TEKOCAK, Mehmet. “Anemurium Antik Kenti’nde Kültürel Mirası Koruma ve Yaşatma Çalışmaları”, Kültürel Miras Araştırmaları, C. 2, S. 1 (2021), ss. 1-15.

ULUĞ, İlknur. “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi. C. 6, S. 2 (2002), ss. 0-0.

USANMAZ, Şenol. Açık Denizlerde Devletlerin Müdahale Yetkileri. Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Akdeniz Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü. Antalya, 2012.

YAŞAR, Meysune ve VURAL, Çağla. “ODKA Bölgesinde Uluslararası Denizciliğin Politik Ekonomisi: Yemen’de Vekalet Savaşı Örneği”, Anadolu Stratejisi Dergisi, C. 4, S. 2 (2022), ss. 111-122.

YAZICIOĞLU, Emine. Kender / Çetingil Deniz Ticareti Hukuku, İstanbul: Filiz Kitabevi, 2020.

YETİŞ ŞAMLI, Kübra. Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul: On İki Levha Yayıncılık, 2008

YETİŞ ŞAMLI, Kübra. “Lahey- Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, C. 71, S. 2 (2013), ss. 479-496.

YORULMAZ, Murat. Deniz Taşımacılığı ve Deniz Sigortaları. Yüksek Lisans Tezi, Marmara Üniversitesi, Bankacılık ve Sigortacılık Enstitüsü. İstanbul, 2009. Yüksek Öğretim Kurulu: Ulusal Tez Merkezi (Tez No. 235859).

