

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Elif Çağla ÇELİK

ROTTERDAM KURALLARI'NA GÖRE TAŞIYANIN
YÜKÜMLÜLÜKLERİ ve SORUMLULUĞU

Özel Hukuk Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2014

AKDENİZ ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ

Elif Çağla ÇELİK

ROTTERDAM KURALLARI'NA GÖRE TAŞIYANIN
YÜKÜMLÜLÜKLERİ ve SORUMLULUĞU

Danışman

Yrd. Doç. Dr. İlknur ULUĞ CİCİM

Özel Hukuk Ana Bilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Antalya, 2014

Akdeniz Üniversitesi
Sosyal Bilimler Enstitüsü Müdürlüğüne,

Elif Çağla ÇELİK'in bu çalışması jürimiz tarafından Özel Hukuk Ana Bilim Dalı
Yüksek Lisans Programı tezi olarak kabul edilmiştir.

Başkan : Yrd. Doç. Dr. Muharrem GENÇTÜRK (İmza)

Üye (Danışmanı) : Yrd. Doç. Dr. İlknur ULUĞ CİCİM (İmza)

Üye : Yrd. Doç. Dr. M. Barış GÜNAY (İmza)

Tez Başlığı : Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu

Onay : Yukarıdaki imzaların, adı geçen öğretim üyelerine ait olduğunu onaylarım.

Tez Savunma Tarihi : 01.07.2014

Mezuniyet Tarihi : 10.07.2014

Prof. Dr. Zekeriya KARADAVUT
Müdür

İÇİNDEKİLER

KISALTMALAR LİSTESİ	v
ÖZET	vii
SUMMARY	viii
GİRİŞ	1

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNU DÜZENLEYEN KONVANSİYONLARA GENEL BAKİŞ ve ROTTERDAM KURALLARI'NIN UYGULANMA ŞARTLARI

1.1 Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konvansiyonlar	5
1.1.1 Genel Olarak	5
1.1.2 Lahey Kuralları	9
1.1.3 1968 Visby Protokolü	11
1.1.4 Lahey/Visby Kuralları'nın Değiştirilmesine İlişkin 1979 SDR Protokolü	13
1.1.5 Hamburg Kuralları	14
1.1.6 Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon	15
1.1.7 Türk Ticaret Kanunu'ndaki Düzenlemeler	17
1.1.8 Rotterdam Kuralları	18
1.2 Rotterdam Kuralları'nın Uygulanma Şartları	21
1.2.1 Genel Olarak	21
1.2.2 Deniz Yoluyla Eşya Taşımaya Dair Sözleşmenin Olması	21
1.2.2.1 Sözleşmenin Unsurları	21
1.2.2.1.1 Taşıma Taahhüdü	22
1.2.2.1.1.1 Genel Olarak	22
1.2.2.1.1.2 Miktar Sözleşmeleri	24
1.2.2.1.2 Eşya Taşıma Taahhüdü	27
1.2.2.1.2.1 Eşya Kavramı	27
1.2.2.1.2.2 Güvertede Taşınan Eşya	27
1.2.2.1.3 Taşımanın Kısmen ya da Tamamen Deniz Yoluyla Yapılması	29
1.2.2.1.4 Taşımanın Ücret Karşılığında Yapılması	30
1.2.2.2 Sözleşmenin Tarafları ve Diğer İlgililer	31
1.2.2.2.1 Taşıyan (Carrier)	31
1.2.2.2.2 Taşıtan (Shipper)	32
1.2.2.2.3 Belge Üzerindeki Taşıtan (Documentary Shipper)	34

1.2.2.2.4	Gönderilen (Consignee)	34
1.2.3	Taşımanın Uluslararası Nitelikte Olması	34
1.2.4	Sözleşmede Öngörülen Tesellüm Yeri, Yükleme Limanı, Teslim Yeri, Boşaltma Limanından Herhangi Birinin Bir Akit Devlet Ülkesinde Olması.....	35

İKİNCİ BÖLÜM

ROTTERDAM KURALLARI'NA GÖRE TAŞIYANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ ve SORUMLULUĞU

2.1	Genel Olarak	38
2.2	Taşıyanın Yükümlülükleri	41
2.2.1	Taşıyanın Gemiyi Denize, Yola ve Yüke Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü.....	41
2.2.1.1	Genel Olarak.....	41
2.2.1.2	Denize Elverişlilik	42
2.2.1.3	Yola Elverişlilik.....	43
2.2.1.4	Yüke Elverişlilik.....	44
2.2.1.5	Geminin Denize Yola ve Yüke Elverişli Halde Bulundurulması Gereken Süre	45
2.2.2	Taşıyanın Eşyaya Dikkat ve Özen Gösterme Yükümlülüğü	46
2.2.3	Taşıma Senedi Düzenleme Yükümlülüğü	49
2.2.3.1	Genel Olarak.....	49
2.2.3.2	Taşıma Senedi (Transport Document).....	49
2.2.3.3	Elektronik Taşıma Kaydı (Electronic Transport Record).....	52
2.2.3.4	Taşıma Senedinde Yer Alması Gereken Kayıtlar.....	55
2.2.3.4.1	Taşıtanın Verdiği Bilgiler.....	56
2.2.3.4.2	Taşıyanın Kendi Bilgisine Dayanarak Yazdığı Hususlar.....	56
2.2.3.4.3	Diğer Bilgiler.....	58
2.2.3.5	Taşıma Senedinin ve Elektronik Taşıma Kaydının İçeriğine İlişkin Çekince....	59
2.2.3.6	Taşıma Senedi ve Elektronik Taşıma Kaydının İspat Kuvveti.....	63
2.3	Taşıyanın Sorumluluğu	63
2.3.1	Sorumluluğun Şartları	63
2.3.1.1	Eşyanın Zıyaa veya Hasara Uğramış veya Gecikme ile Teslim Edilmiş Olması...	63
2.3.1.1.1	Zıya.....	64
2.3.1.1.2	Hasar.....	64
2.3.1.1.3	Gecikme	65

2.3.1.2	Zarara Sebep Olan Olayın Eşyanın Taşıyanın Muhafazası Altında İken Meydana Gelmiş Olması.....	66
2.3.1.2.1	Genel Olarak	66
2.3.1.2.2	Sorumlu Olunan Sürecin Başlangıcı	67
2.3.1.2.3	Sorumlu Olunan Sürenin Bitiş Zamanı	69
2.3.2	Taşıyanın Diğer Kimseler İçin Sorumluluğu.....	70
2.3.2.1	Genel Olarak.....	70
2.3.2.2	Taşıyanın Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişilerin Belirlenmesi.....	71
2.3.2.2.1	İfa Eden (Performing Party).....	71
2.3.2.2.2	Denizde İfa Eden (Maritime Performing Party).....	74
2.3.2.2.3	Gemi Adamları.....	77
2.3.2.2.4	Taşıyanın Adamları	78
2.3.3	Taşıyanın Sorumluluğuna İlişkin Hükümlerin Emredici Olması.....	78

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN İSPATI, SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI ve SORUMSUZLUK HALLERİ

3.1	Sorumluluğun İspatı İle İlgili Hususlar	80
3.1.1	İspat Yüğü	80
3.1.2	Eşyanın İncelenmesi ve Zararın Bildirimi.....	81
3.1.3	Hak Düşürücü Süre.....	84
3.2	Tazminatın Hesaplanması ve Sorumluluğun Sınırlandırılması	85
3.2.1	Tazminatın Hesaplanması	85
3.2.2	Sorumluluğun Belirli Bir Tutarla Sınırlandırılması	87
3.2.2.1	Genel Olarak.....	87
3.2.2.2	Sorumluluğun Üst Sınırı.....	88
3.2.2.3	Üst Sınırın Hesaplanması	90
3.2.2.3.1	Koli/Ünite Kavramları ve Eşyanın Brüt Ağırlığı	90
3.2.2.3.2	Konteynerle Taşınan Araçlara İlişkin Düzenlenme	93
3.2.3	Sorumluluğu Sınırlama Hakkının Kaybı	94
3.3	Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri	96
3.3.1	Mücbir Sebep.....	97
3.3.2	Denizin Tehlike ve Kazaları	97
3.3.3	Savaş, Düşmanlık, Silahlı Çatışma, Korsanlık, Terorizm, Halk Ayaklanması ve İç Savaş	98

3.3.4	Karantina Kısıtlamaları, Taşıyanın Kendi Riziko Alanından Doğmayan Alıkoyma, İhtiyati Haciz veya El Koyma da Dahil Her Türlü Müdahale ve Engeller	99
3.3.5	Grev, Lokavt, İş Durdurma veya Diğer Çalışma Engelleri	99
3.3.6	Gemide Yangın.....	100
3.3.7	Gerekli Özenin Gösterilmesine Rağmen Keşfedilemeyen Sonraki Ayıplar	101
3.3.8	Taşıtan, Belge Üzerindeki Taşıtan veya Tasarruf Edenin veya Bunların Fiillerinden Sorumlu Olduğu Diğer Kişilerin Fiil veya İhmalleri.....	101
3.3.9	Taşıtan, Belge Üzerindeki Taşıtan veya Gönderilen Tarafından Gerçekleştirilen Yükleme, Elden Geçirme, İstif veya Boşaltma Faaliyetleri.....	101
3.3.10	Eşyanın Gizli Ayıpları, Eşyanın Kendi Özelliğinden Kaynaklanan Fire	102
3.3.11	Ambalajlama veya İşaretlemedeki Yetersizlik veya Bozukluklar.....	103
3.3.12	Denizde Can Kurtarma, veya Kurtarma Teşebbüsü	104
3.3.13	Denizde Eşya Kurtarma veya Kurtarma Teşebbüsü için Alınan Makul Önlemler	104
3.3.14	Çevre Zararını Önleme veya Önleme Teşebbüsü için Alınan Makul Önlemler	104
3.3.15	Taşıyanın Kendisine Tanınan Yetkilere Uygun Eylemleri.....	105
SONUÇ		106
KAYNAKÇA.....		109
ÖZGEÇMİŞ		117

KISALTMALAR LİSTESİ

A.B.D.	: Amerika Birleşik Devletleri
b.	: bent
Batider	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
Bkz/bkz.	: Bakınız
BM	: Birleşmiş Milletler
C.	: Cilt
COGSA	: Carriage of Goods by Sea Act
CMI	: Comité Maritime International
CMR	: Convention On The Contract for The International Carriage of Goods By Road
COTIF	: Convention relative aux transport internationaux ferroviaires
CIM	: Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer
CIF	: Cost, Insurance, Freight
ETTK	: 6762 sayılı Eski Türk Ticaret Kanunu
Ed.	: Editör
f.	: fıkra
FCA	: Free Carrier
FIO	: Free in and out
FIOS	: Free in and out, stowed
FIOST	: Free in and out, stowed and trimmed
FOB	: Free on board
ILA	: International Law Association
IMF	: International Money Fund
İÜHF	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi
HGB	: Handelgesetzbuch
kg	: kilogram
m.	: madde
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
par.	: paragraf
P&I	: Protection and Indemnity
RG	: Resmi Gazete

S.	: Sayı
s.	: sayfa
SDR	: Special Drawing Right
TBK	: 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
UNCITRAL	: United Nations Commission on International Trade Law
UNCTAD	: United Nations Conference for Trade and Development
vd.	: ve devamı
Y.	: Yıl

ÖZET

Rotterdam Kuralları “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi” adıyla 11 Aralık 2008 tarihinde Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilmiştir. Konvansiyonun amacı, günümüzün ticari ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalan, deniz yoluyla uluslararası eşya taşımalarının düzenlendiği, 1924 tarihli Lahey Kuralları, 1968 tarihli Lahey/Visby Kuralları, ve 1978 tarihli Hamburg Kuralları’nın yerine geçmektir.

Rotterdam Kuralları ile önceki konvansiyonlardan farklı olarak, uygulamadaki ihtiyaçları karşılayan modern bir rejim getirilmiştir. Rotterdam Kuralları’nın temel amacı taşıma hukukunu güncellemektir. Bu sebeple konvansiyonda taşıyanın sorumluluğu ile ilgili olarak temel değişiklikler getirilmiştir. Rotterdam Kuralları’nda yer alan yeni hükümlere bakıldığında, taşıyanın sorumluluğunun artmış olduğu görülebilir. Her ne kadar taşıyan tarafından bakıldığında dezavantajlı görülse de, kapıdan kapıya taşımaları kapsamına alması ve karma taşımalarla ilgili olarak uluslararası alanda bir birlik sağlaması sebebiyle Rotterdam Kuralları önemli yenilikleri de beraberinde getirmiştir.

SUMMARY
CARRIER'S OBLIGATIONS AND LIABILITY ACCORDING TO THE
ROTTERDAM RULES

“The Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea”, which is known as the Rotterdam Rules has been adopted by United Nations on 11 December 2008. The main aim of the Convention is, to take place of the conventions 1924 Hague Rules, 1968 Hague/Visby Rules and 1978 Hamburg Rules which regulates international carriage of goods by sea.

With the Rotterdam Rules, unlike the previous conventions, has been arranged modern regime which meets with the needs of a trade life. The main aim of the convention is to update the contemporary transport law. Therefore, there has been basic changes and new scope related to carrier's liability. The new provisions of Rotterdam Rules increased the carrier's liability. However, besides the disadvantages from the carrier side, Rotterdam Rules brought important innovations such as; uniformity for multimodal transportation and the coverage of door to door transport.

GİRİŞ

Taşımacılık, kural olarak uluslararası mahiyette bir ticari faaliyettir. Özellikle küresel ticaretin yaygınlaşmasıyla, bir ülkeden diğer bir ülkeye yapılan taşımaların oranı, yurt içinde yapılan taşımalara kıyasla artmıştır. Günümüzde, uluslararası ticaretin çok büyük bir kısmı, deniz yoluyla taşımacılığa dayanmaktadır. İthal ve ihraç yüklerinin %90'dan fazlası deniz yoluyla taşınmaktadır ve bu oran gün geçtikçe artmaktadır. Sanayi hammaddesini oluşturan büyük miktardaki yüklerin bir defada taşınması imkânı, güvenilirliği, sınır aşımı olmaması, mal zayıtının minimum düzeyde olması, diğer taşıma türlerine göre ucuz olması deniz taşımacılığının tercih edilmesinin nedenlerinden yalnızca bir kısmıdır. Tüm bunların yanında, diğer taşıma türlerinden hiç birinde, büyük yükler, uzak mesafelere ucuz maliyetle ve kolaylıkla taşınmamaktadır.

Modern ticari hayatta, küresel ticaret arttıkça taşımaya duyulan gereksinim artmıştır. Eşya taşımalarında, taşıyan ve taşıtan yanında birçok kişinin rol alması, taşıma mesafelerinin uzun olması, kullanılan aracın hareket halinde olması, sefer esnasında karşılaşılabileceği dış tehlikelere karşı her zaman yeterli güvence oluşturmaması dolayısıyla, taşımacılığın oldukça yüksek riskli bir faaliyet olduğu söylenebilir. Büyük miktarda eşya taşıma kapasitesine sahip gemilerle yapılan deniz taşımalarında karşılaşılabilecek olan zarar, diğer taşıma türlerine göre çok daha fazladır. Hukuk alanında bu konunun önemi kendisini ekonomik sorumluluk kısmında gösterir. Taşımacılığın riskli bir faaliyet olması sebebiyle taşıyanlar taşıma konusu eşyanın zıyı, hasarı veya teslimindeki gecikme dolayısıyla sorumluluk riskini üstlenmek istememekte ve bir bedel karşılığında bu riski sigortacıya devretmektedirler. Bununla birlikte taşıyana uygulanacak yeknesak bir rejimin bulunmaması, ülkeden ülkeye değişik sorumluluk rejimlerinin kabulü sonucunu doğurmakta ve sigorta riskini farklılaştırmakta, dolayısıyla sigorta primini tüketici aleyhine arttırmaktadır. Bu sebeplerle, tacirlere ve tüketiciye yansıyan maliyeti düzeltmek için; taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen uluslararası kuralların birleştirilmesi ve dünya çapında bir uzlaşmaya gidilmesi gereklidir.

Uluslararası hukuk komisyonu, neredeyse yüzyılı aşkın bir süredir, uluslararası ticarete yer alan değişik uygulamaları birleştirmek adına arayış içine girmiştir. Bu yüzyılın kanunlaştırma konusunda gerçekleştirilen en önemli örnekleri; eşyanın deniz yoluyla taşınması konusunda olmuştur. Düzenlemelerin uluslararası ticaretin ihtiyaçlarına cevap verebilmesi açısından, uygulamadaki ticari problemlerin de çözümüne yönelik olması gerekmektedir.

Eşya taşıması alanındaki tüm konvansiyonlar uluslararası alanda birlik sağlamayı amaçlamaktadır. Taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen kurallarda uluslararası birlik sağlama fikri yeni bir düşünce değildir. Uluslararası Hukuk Birliği, taşıyan ve gönderen arasındaki ilişkiyi düzenleyen uluslararası kuralları birleştirebilmek amacıyla, 19. yüzyılın sonlarına doğru birkaç girişimde bulunarak taslak çalışmalarına başlamıştır¹. Bu çabalar sonucunda, “Lahey Kuralları” olarak anılan ilk uluslararası konvansiyon ortaya çıkmıştır. Lahey Kuralları, çeşitli ulusal rejimleri birleştiren ilk konvansiyondur ve 1930’ların sonlarına doğru gemici ülkelerin çoğunluğu tarafından kabul edilerek, yeknesak bir hukuk rejiminin ortaya çıkmasına katkıda bulunmuştur.

Lahey Kuralları’nın kabulünden sonra da teknolojinin ve yeni endüstri uygulamalarının hızla gelişmesi ve daha modern kurallara ihtiyaç duyulması sonucunda 1960’lı yıllarda “Visby Değişiklikleri” olarak adlandırılan Lahey Kuralları’nın güncellemeleri kabul edilmiştir². Böylelikle Lahey/Visby Kuralları 20. yüzyılın son çeyreğinden 21. yüzyıla kadar deniz yoluyla eşya taşıma alanında baskın hukuki rejim olmuştur. Ancak Lahey ve Lahey/Visby Kuralları’nda yeknesaklığın bozulmasına zamanla bir çok faktör katkıda bulunmuştur. Şüphesiz katkıda bulunan faktörlerden bir tanesi, ulusal mahkemelerin bu konvansiyonları uyuşmazlığa uygularken uluslararası bir yeknesaklık sağlama çabası içine girmemiş olmaları ve ulusal hukukların korunması konusunda daha kararlı bir tutum izlemiş olmalarıdır³.

Visby değişikliklerinden on yıl sonra, Lahey ve Lahey/Visby Kuralları’na alternatif olarak Hamburg Kuralları kabul edilmiştir. 1978 tarihli Hamburg Kuralları’na bakıldığında Lahey/Visby Kuralları’nda yer alan düzenlemelere nazaran yenilikler getirmiş olduğu söylenebilir. Hamburg Kuralları, önceki rejimleri hükümsüz kılmak için oluşturulmasına, daha güncel ve anlaşılır olmasına rağmen, yer alan hükümlerin çoğu önceki konvansiyonların temeline dayanmaktadır. Hamburg Kuralları otuz ülke tarafından onaylanmıştır ancak; asıl ticari güçleri elinde bulunduran ülkelerin desteğini almayı asla başaramamıştır. Konvansiyonda eşya ilgilileri ile ilgili getirilmiş olan hükümler modern denizcilik uygulamasındaki ihtiyaçlara cevap verememiştir. Günümüzde artık deniz taşımacılığının çok önemli bir kısmı kapıdan kapıya taşımaların bir ayağını oluşturmasına rağmen, Hamburg

¹ **Sturley**, M.F., “Transport Law for the Twenty-first Century: An Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules”, 14 The Journal of International Maritime Law 6 (2008), s. 461.

² **Sturley**, M.F./Fujita, T./Van der Ziel, G., The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Thomson Reuters (Legal) Limited, London 2010, s. 2.

³ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 3.

Kuralları limandan limana taşımalar ile sınırlı kalmıştır⁴. Sonuç olarak küreselleşme karşısında, karma taşıma konusunda mevcut konvansiyonların hiçbirisinin günümüzün ticari ihtiyaçlarını karşılayamadığı söylenebilir.

Mevcut düzenlemelerin gelişmelere cevap verememesi ve 21. yüzyıl deniz ticaret endüstrisinin ihtiyaçlarını karşılayamaması, Rotterdam Kuralları'nın hazırlanmasında etkili olmuştur. Konteyner ile yapılan taşımalarındaki olağanüstü artış ve bu artışa paralel olarak ortaya çıkan sorunların mevcut konvansiyonlarda yer alan hükümler ile aşılamaması, taşıma belgelerine ilişkin kurallar ile söz konusu belgelerin bilgisayar ortamında tutulabilmesi ve yine bu ortam içinde kullanılabilmesi için yeterli hukuki desteğin konvansiyonlarda bulunmaması, bazı büyük hacimli taşımaları öngören uzun vadeli sözleşmelerin "Lahey/Visby" rejiminin dışına çıkarılmasına ihtiyaç duyulmasına neden olmuştur. Bu sebeplerle uygulamadaki problemlerin çözümüne yönelik olarak daha açık ve önceden tahmin edilebilir çözümler üretebilmek adına Rotterdam Kuralları hazırlanmıştır⁵. 96 maddeden ve 18 bölümden müteşekkil oldukça teknik düzenlemelerden oluşan Rotterdam Kuralları dikkatlice ve özenli bir şekilde tanzim edilmiş, ilgili konularda kapsamlı kurallar vazedilmiştir.

Rotterdam Kuralları, pratik ve ticari ihtiyaçlara cevap verecek şekilde hazırlanmıştır. Konvansiyonda ticari ihtiyaçlara önem verilerek üstünlük sağlanması, Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu'nun (*United Nations Commission on International Trade Law/UNCITRAL*) ticari ihtiyaçlardan ziyade politik ihtiyaçları karşıladığı gerekçesiyle eleştirilen Hamburg Kuralları'ndan tecrübe edindiğini göstermektedir⁶. Endüstriyel ticari ihtiyaçların öneminin tanınmasıyla UNCITRAL, Lahey Kuralları'ndan önceki dönemi dikkate almakta ve pragmatik olmayan kuralları geniş ölçüde yasaklamaktadır. Bu sebeplerle Konvansiyon uygulamadaki ihtiyaçları karşılayan modern kurallar getirerek önceki selef konvansiyonlar olan Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'nın yerine geçmeyi amaçlamaktadır.

Sonuç olarak taşımacılığın farklı menfaatleri içerisinde bulunduran bir ticari faaliyet olması sebebiyle, düzenlemeler kabul edilirken taşıma işinde rol oynayan kişiler ile eşyasını taşıtan eşya ilgilileri arasında kıyasıya bir mücadele ortaya çıktığı söylenebilir. Hal böyleyken, herkes için adil bir çözüme ulaşılamamakta, farklı menfaat grupları için kabul edilebilir düzeyde bir çözüm yeterli görülmektedir. Eşyanın zıyaı, hasarı veya teslimindeki

⁴ Baughen, S., Shipping Law, Routledge-Cavendish, Abingdon 2009, s. 151.

⁵ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 2.

⁶ Karan, H., "Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules", 42 Journal of Maritime Law and Commerce 441 (2011), s.445.

gecikme halinde taşıyan aleyhine uygulanacak sorumluluk rejimi, yargılamaya yetkili mahkemenin kanunlar ihtilafı kuralları uyarınca tespit olunur. Bu kurallar çerçevesinde yetkili ulusal hukuklardaki herhangi bir farklılık, sorumluluk riskini de farklılaştıracaktır. Eğer Rotterdam Kuralları ile amaçlanan yeknesaklık sağlanabilirse, tüm katılımcılar, uyuşmazlık nerede çözülsün sorumluluklarının aynı olacağını bilirler. Sonuçların önceden tahmin edilebilir olmasıyla dava açma önemsiz hale gelir; böylelikle taraflar ticari kararlarını daha sağlıklı olarak ve güven içinde verebilirler. Bu sayede, taşımanın taraflarının taşıma ile ilgili riskleri önceden görebilmeleri sağlanacak, diğer yandan uluslararası ticarete konu malların navlun ve sigorta gibi ücretleri azalacak ve böylece taşımacılık kuralları birleştirilerek genel kamu menfaati sağlanmış olacaktır. Rotterdam Kuralları'nı şimdiye dek İspanya, Togo ve Kongo onaylamıştır. Uluslararası alanda, tüm ülkeler bu problemlerin çözümüne yönelik olarak aynı yanıtların verilmesi için yürütülen çabaya dahil olurlarsa, daha başarılı sonuçlar ortaya çıkabilecektir.

İnceleme konumuzu oluşturan Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri ve Sorumluluğu başlıklı tezimiz 3 bölümden oluşmaktadır.

Çalışmamızın ilk bölümünde, taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen konvansiyonlar ile Rotterdam Kuralları'nın uygulama şartları anlatılmaktadır.

İkinci bölümde, Rotterdam Kuralları uyarınca taşıyanın yükümlülükleri ve sorumluluğu izah edilmektedir.

Üçüncü ve son bölümde ise, ispat sistemi, tazminatın hesaplanması ve sorumluluğun sınırlandırılması ile taşıyanın sorumsuzluk halleri incelenmektedir.

BİRİNCİ BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNU DÜZENLEYEN KONVANSİYONLARA GENEL BAKİŞ ve ROTTERDAM KURALLARI'NIN UYGULANMA ŞARTLARI

1.1 Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Konvansiyonlar

1.1.1 Genel Olarak

Deniz yolu ile bir ülkeden diğerine taşınacak eşya için yapılmış olan taşıma sözleşmeleri, yurt içinde gerçekleştirilmiş olanlardan oldukça farklıdır. Uluslararası ticaretin zorluklarından biri, ticari tarafların birbirinden uzakta olmasıdır. Eşyalar genellikle alıcının gözünden uzak bir şekilde limanda gemiye yüklenmektedir. Eşya ticari taraflardan bağımsız bir taşıma şirketi tarafından, taşıyanın muhafazası altında bir uçtan bir uca taşınmaktadır. İşte böyle bir taşıma, sanıldığından çok daha fazla risk içermektedir. Bu zorlukları gidermek adına uzun yıllardan beri uluslararası ticaretin ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için hukukçularca sözleşme metinleri hazırlanagelmıştır⁷.

Eşya taşımacılığı deniz, kara, hava ve demiryolu gibi çeşitli şekillerde yapılabilmektedir. Her taşıma modunun kabul edilmiş kendi uluslararası konvansiyonu vardır⁸. Deniz taşımacılığı; Lahey Kuralları olarak anılan 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi⁹, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin Tadiline Dair Protokol¹⁰, (Lahey/Visby Kuralları) ve 1978 tarihli Hamburg Kuralları¹¹ ile düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları, 1924 Lahey Kuralları ile onu tadil eden Visby Protokolü ve Hamburg Kuralları'nın yerine geçecek bir

⁷ Debattista, C., Bills of Lading in Export Trade, Tottel Publishing, Worcestershire 2008, s. 1.

⁸ Karayoluyla uluslararası eşya taşımacılığı CMR tarafından düzenlenmiştir. “**Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route**” Türkçe resmi çeviride “Eşyaların Karayolundan Uluslararası Nakliyatı için Mukavele Sözleşmesi” olarak ifade edilmiştir. Uluslararası hava taşımacılığı için halen yürürlükte olanlar; 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu (Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air.), 1955 Lahey Protokolü, 1961 Guadalajara Protokolü ve 1999 tarihli Montreal Sözleşmesidir (Convention for the Unification of Certain Rules for international Carriage by air, 28 May 1999). Demir yolu ile uluslararası eşya taşıma sözleşmeleri COTIF (Convention relative aux transport internationaux ferroviaires)-CIM Carriage of Goods by Rail, Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemins de fer) tarafından düzenlenmiştir.

⁹ “International Convention for the Unification of Certain Rules Law Relating to Bill of Lading”. Resmi çeviride “Konişmentoya müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme” olarak Türkçeleştirilmiştir. Türkiye bu andlaşmayı 14.2.1955 tarih ve 6469 sayılı kanunla (RG, 22.02.1955/8937) onaylamış ve andlaşma Türkiye Hakkında 4.1.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹⁰ Orijinal adı “Protocol to Amendement the International Convention for the Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924” şeklindedir. Lahey/Visby Kuralları, onaylayan devletler arasında 23 Temmuz 1977 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Türkiye bu protokole katılmamıştır. Hazırlık çalışmaları Baltık Denizi’ndeki Visby Adası’ndan yürütülmüş olduğu için Visby Protokolü olarak anılmaktadır.

¹¹ Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu (The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea). Türkiye Hamburg Kuralları’na taraf değildir.

konvansiyon yapılması amacıyla hazırlanmıştır¹². 1980 tarihli Cenevre Konvansiyonu¹³ ise karma taşımaları düzenlemektedir.

19. yüzyılın ilk yarısına kadar deniz taşımacılığı faaliyetinin bir anlamı bulunmamaktaydı. Bu dönemlerde, eşya sahibi gemiyi kiralayıp gemi ile birlikte yolculuk ettiğinden ve eşyalarının başında bulunduğundan, kaptan ve donatana yüklenmiş görevler çok önemli değildi. Daha sonra, deniz aşırı ticari ilişkilerde bulunan tacirlerin sayısının artması ile birlikte, eşya sahipleri eşyaları ile yolculuk etmemeye başlamışlardır. Bu aşamadan sonra gemiler üzerinde kira sözleşmesinin yerini taşıma (*navlun*) sözleşmesinin almasıyla, deniz taşımacılığının ilk uygulamaları başlamıştır¹⁴. Aynı dönemlerde gemi sahibi de gemi ile birlikte yolculuk ediyordu, diğer bir ifadeyle kaptan ve donatan sıfatları aynı kişide birleşiyordu. Daha sonraları gemi sayılarının artması neticesinde, donatanların gemisi ile birlikte yola çıkması imkânsız hale gelmiş ve bu iki sıfat birbirinden ayrılmıştır¹⁵.

19. yüzyılın ortasından itibaren yaşanan teknolojik gelişmeler, deniz ticaretindeki gelişmelerin de gittikçe büyümesine yol açmıştır. Deniz yoluyla yapılan taşımalar, düzenli seferler halinde, hızlı ve zamanında yapılmaya başlanmış, gemilerin sayıları ve taşıma kapasitelerinin artmasıyla taşınan eşyaların miktar ve değeri artmıştır. Düzenli seferlerin artması ile oluşan gemi personeli ve yardımcı organizasyonlar, eşyanın gemiye yüklenişi ve gemiden boşaltım sürecindeki donatanın şahsi kontrol imkânlarını azaltmış; donatanı gerekli tedbirleri alma imkânından mahrum bırakmıştır.

Küçük ve ahşaptan yapılmış yelkenli gemiler yerine artık makinelerle donatılmış çelik gemilerin kullanılmaya başlanması ile tehlike kaynaklarının çoğalması ve deniz trafiğinin yoğunlaşması ile deniz kazaları gündeme gelmiş ve bunun sonucunda da kendini büyük bir riziko altında hisseden donatan, sorumluluktan kaçış imkanları aramaya başlamıştır¹⁶.

Bu dönemde taşıyanın sorumluluğu kusursuz sorumluluk esasına dayanmaktaydı¹⁷. Taşıyan bir nevi eşyanın sigortacısı konumundaydı¹⁸. Donatan-taşıyan ancak, bu eşyada

¹² **Atamer, K.**, “Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Performing and Maritime Performing Parties”, 41 Journal of Maritime Law and Commerce 469 (2010), s. 469.

¹³ Eşyanın Değişik Tür Araçlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon (United Nations Convention on International Multimodal Transport of Goods), 24 Mayıs 1980.

¹⁴ **Okay, M.S.**, Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş – Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Gemi Adamları, C. I, Kutulmuş Matbaası, İstanbul 1970, s. 14; **Akıncı, S.**, Deniz Hukukunda Navlun Mukaveleleri, Sermet Matbaası, İstanbul 1968, s. 84.

¹⁵ **Seven, V.**, Taşıyanın Eşyaya Özen Borcunun İhlalinden (Eşya Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu, Yetkin, Ankara 2003, s. 30.

¹⁶ **Yazıcıoğlu, E.**, Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, Beta, İstanbul 2000, s. 1.

¹⁷ **Wilson, J.F.**, Carriage of Goods by Sea, Pearson Longman, Dorchester 2010, s. 115; **Karan, C.**, Carrier’s Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules, Lewiston-

oluşan zararın gönderenin kusurundan, mücbir sebepten (*Act of God*), deniz haydutluğundan (*Act of Public Enemies*) ya da eşyanın doğasından veya dışarıdan anlaşılmayan bir eksikliğinden kaynaklandığını (*or inherent vice of the goods*) veya taşıtanın bir ihmalinin bulunduğunu (*shipper's fault*) ispatlayarak sorumluluktan kurtulabilmekteydi¹⁹. Diğer tüm hallerde, taşıyan kusursuz sorumlu tutulmaktaydı²⁰. Tüm bunların sonucunda donatanın sorumluluğunun sınırlandırılması arzusu doğmuş, konişmentoya konulan sorumsuzluk klotzlarının donatanları, denizin ve seyrüseferin tüm tehlikelerine karşı koruması sayesinde, donatan sorumluluğundan istediği ölçüde kurtulabilir hâle gelmiştir²¹. Denizci milletlerin bu eğilimi benimsemeleriyle birlikte donatanın sorumluluğunun sorumsuzluk klotzları ile bertaraf edilmeye başlanması sonucunda²² maddi bakımdan güçlü durumda bulunan taşıyan ile eşya ilgilileri arasındaki denge, eşya ilgililerinin aleyhine bozulmaya başlamıştır²³. Bu kayıtlar önceleri sadece yolculuk sırasında ortaya çıkan kaza, olay ve arızalardan (*teknik kusur*) sorumluluğu kaldırmak için kullanılırken, sonraları ticari kusur için de kullanılmaya başlanmıştır²⁴. Böylece donatanları sorumlu tutmak ve zararı tazmin edebilmek neredeyse imkansız hale gelmiştir²⁵. Birlikte hareket eden gemi sahipleri ekonomik gücü ellerinde tuttukları için eşya ilgililerine sorumsuzluk şartlarını dikte edebilmişlerdir. Böylelikle eşya taşımacılığının rizikosu tek taraflı olarak, tamamen eşya ile ilgili şahısların üzerinde kalmıştır. Bu durumun önüne geçebilmek adına İngiliz Hukukunun egemen olduğu çevrelerde Common Law'ın sorunu çözmeye yönelik geliştirdiği kurallar uygulanmıştır²⁶. Bu kurallara göre, taşıyan iyi durumda teslim almış olduğu eşyayı varma limanında iyi durumda teslim etmediği takdirde, zararı tazmin etmekle sorumlu tutulmuştur.

Queenston-Lampeter, 2004, s. 11-12, Gemi sahibi olmayan tacirlerin, charter sözleşmeleri ile deniz aşırı ticari ilişkilerde bulunması sonucunda, yükleten konumundaki bu tacirlerin yanısıra donatan-taşıyanın da *receptum nuatarum prensibi* (*ex recepto: tesellumden doğan*) kapsamında sorumluluğu bulunmaktaydı. Kaynağını Roma Hukukundan alan, taşıyanın "receptum nuatarum" sorumluluğu, donatan-taşıyanın, taşınmak üzere kendisine teslim edilen eşyayı, aynı şekilde gönderilene teslim etmek zorunda olmasını ifade etmekteydi. Yani donatan-taşıyan eşyanın zıya ve hasarından kusuru aranmaksızın sorumlu tutuluyordu. Bkz. **Çağa, T./Kender, R.**, Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi, Beta, İstanbul 2001, s. 134.

¹⁸ **Girvin, S.**, Carriage of Goods By Sea, Oxford University Press, New York 2007, s. 169.

¹⁹ **Wilson**, s. 115.

²⁰ **Sturley, M.F.**, "The History of COGSA and the Hague Rules", 22 (1) Journal of Maritime Law and Commerce 1(1991), s. 4.

²¹ Öyleki, taşıyanın eşyayı istediği zaman, istediği yere, istediği gibi taşınmasını kabul ettirmesi durumuna kadar gelmişti (*where it could be said that carrier accepted the goods to be carried when he liked, as he liked, and wherever he liked*). Bkz. **Seven**, s. 31.

²² **Demirkıran, M.**, Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu, Arıkan, İstanbul 2008, s. 5.

²³ **Wilson**, s. 115, **Ateş, E.**, Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen "Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun" Türk Hukuku'na Etkisi, Vedat, İstanbul 2008, s. 4.

²⁴ **Ülgener, F.**, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, Der, İstanbul 1991, s. 32.

²⁵ **Okay, M.S.**, Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, C. II, İstanbul 1971, s. 169.

²⁶ **Payne, W./Ivamy, E.R.H.**, Payne and Ivamy's Carriage of Goods by Sea, Butterworths, London and Edinburgh 1989, s. 66.

Amerika Birleşik Devletleri'nde ve İngiliz dominyonlarında eşya ile ilgili şahısların, söz konusu kapsamlı sorumsuzluk şartlarına karşı verdiği tepki sonucunda bu keyfiliğin önüne geçmek için Milletlerarası Hukuk Derneği yeknesak formüller aramaya başlamıştır²⁷. Bu konudaki ilk gelişme Amerika Birleşik Devletleri'nde sonuç vermiştir²⁸. Bu dönemde A.B. D.'de eşya ile ilgililerin menfaati daha ağır basmaktadır²⁹. 13.02.1893 tarihinde kabul edilen Harter Act ile sorumsuzluk kayıtları bakımından taraflar arasında bir denge kurulmaya çalışılmıştır³⁰. Harter Act, konişmento düzenlenmiş deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmeleri ile ilgili düzenlemeleri getiren ilk kanun metnidir³¹. Bu Kanunun önemi, 1924 Lahey Kuralları'nın temelini oluşturmaktadır. Bu kanun hükümlerine göre, taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlerle düzenlenmiş, donatanı gemiyi yolculuğa elverişli olarak hazırlama ve eşyaya gerekli özeni gösterme yükümlülüğünden kurtaran sorumsuzluk kayıtları geçersiz kabul edilmiştir³². Buna karşın gemi adamlarının sevk ve teknik idare kusurlarından doğan zararlar ile donatanların mücbir sebep ve olağanüstü halden doğan zararlardan dolayı sorumluluğu tamamen kaldırılmıştır³³. Bu kanun eşya ilgililerinin sorunlarını giderme noktasında yeterli olamasa da; Yeni Zelanda³⁴, Avustralya³⁵ ve Kanada³⁶ Kanunlarına kaynaklık etmiştir³⁷.

Bu kanunlar sayesinde, Amerika, Kanada ve Avustralya'da sorumluluktan kurtulma şartları çok itinali bir şekilde kanunla uygulama dışı bırakılmıştır. Deniz taşımacılığının çok ilerlediği Almanya, Büyük Britanya ve Fransa gibi ülkelerde ise donatanın lehine gelenekselleşmiş normlar ve sorumluluktan kurtulma şartları varlığını korumaya devam ettirmiştir³⁸.

Birinci Dünya Savaşından sonra, dünya ticaretinde kuvvetli bir düşüş başlamış ve bu durum charter sözleşmeleri üzerinde de etkisini hissettirmişti. Savaş neticesinde ağır yaralar

²⁷ Okay, Deniz Ticareti II, s. 171.

²⁸ Böyle bir kanunun ilk olarak A.B.D.'de kabul edilmesinin nedeni, bu ülkenin iktisadî şartlar bakımından rekabet endişesinin bulunmamasından kaynaklanmaktadır. A.B.D. bu dönemde de, ticaret filosu zayıf ve ihracat ile ithalatını çoğunlukla yabancı gemilerle yapan bir ülke olduğu için böyle bir düzenlemeyi gerçekleştirebilmiştir. Bkz. Okay, Deniz Ticareti II, s. 170.

²⁹ Demirkıran, s. 7.

³⁰ Wilson, s. 116; Girvin, Carriage of Goods by Sea, s. 172; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 89; Okay, Deniz Ticareti II, s. 170; Karan, H., Carrier's Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules, Lewiston-Queenston-Lampeter, 2004, s. 18.

³¹ Astle, W. E., Bills of Lading Law, Fairplay Publications, London 1982, s. 9. Harter Act metni için bkz. Tekil, F., Deniz Hukuku, Alkım, İstanbul 2001, s.17-18.

³² Tetley, W., Marine Cargo Claims, International Shipping Publications, Canada 1988, s. 877; Karan, The Carrier's Liability, s. 20.

³³ Mitchellhill, A., Bills of Lading, Chapman and Hall, Bristol 1990, s. 3; Wilson, s. 116.

³⁴ Shipping and Seamen Act 1903

³⁵ Sea Carriage of Goods Acts 1904

³⁶ Water Carriage of Goods Act 1910

³⁷ Wilson, s. 116.

³⁸ Sturley, The History of COGSA, s. 5-6.

alan Büyük Britanya’da imparatorluk içindeki dominyonların yükletenin menfaatini üstün tutan istekleri ve hükümetten “Harter Act” stili bir yasal düzenleme istemeleri, taşıyanın sorumluluğu hususunun tekrar gündeme alınmasını gerektirmiştir³⁹. Böylelikle deniz ticareti ile önde gelen ülkelerin politik baskıları neticesinde, yerli donatanları sübvans etme ihtiyacı uluslararası bir birlikteliğe yol açmıştır⁴⁰.

Bu gelişmeler sonucunda taşıyanın, eşya ile ilgililere karşı olan sorumluluğunun deniz ticareti hukukunun en önemli konularından biri olması sebebiyle; İngiltere, Almanya, Fransa gibi denizci devletlerde de aynı yönde düzenleme getirilmesi adına deniz ticareti hukukunun birleştirilmesi için çalışmalara başlanmıştır. 1921’de Milletlerarası Hukuk Derneği (*International Law Association/ILA*) tarafından Lahey’de toplanan konferansta Uluslararası Denizcilik Komitesi (*Comite Maritime International/CMI*)⁴¹ tarafından “1921 Lahey Kuralları” olarak anılan kurallar belirlenmiştir⁴². Esas itibarıyla bu toplantıda her zaman, donatan ve yükletenin olabildiğince sözleşme özgürlüğü içerisinde serbest bırakılması kanaati hakim olmuştur. Ancak neticede kanuni bağlayıcılığı olmayan, navlun sözleşmesinin taraflarının dahi kullanıp kullanmamakta serbest oldukları kurallar ortaya çıkmıştır⁴³. Bu durum ise donatanlara konişmentolarda yer verilmesi tavsiye edilen bu kuralların uluslararası anlaşma niteliğinde olmaması nedeniyle, ilgililer tarafından benimsenmemesine sebep olmuştur⁴⁴. Sonuç olarak, Lahey Kuralları ile sorumsuzluk kayıtlarının sınırlandırılması amacına ulaşamamıştır. Sonrasında ise deniz ticareti hukukunun uluslararası bir karaktere sahip olması sebebiyle, uluslararası bir çözüm üretmek adına milletlerarası sözleşmeler devri başlamıştır.

1.1.2 Lahey Kuralları

1921 Lahey Kuralları’ndan istenen sonucun alınamaması nedeniyle, sorumsuzluk kayıtlarına ilişkin olarak, bağlayıcı kurallar bütünü oluşturulmak istenmiştir. Deniz hukuku alanında dünya çapında tarafları bağlayıcı bir birliktelik sağlanması amacıyla, İngiliz hükümetinin teşviki ile CMI tarafından hazırlanan taslaklardan, kabul gören formu 25.8.1924 tarihinde “Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair

³⁹ **Sturley**, The History of COGSA, s. 18.

⁴⁰ **Baughen**, s. 103.

⁴¹ CMI, ILA’nın devamı niteliğinde sayılabilecek bir kuruluş olup 1897 yılında kurulmuştur. CMI’nin tarihi hakkında bkz. (www.comitemaritime.org).

⁴² **Astle**, s. 9; **Wilson**, s. 116; **Kender, R./Çetingil, E./Yazıcıoğlu, E.**, Deniz Ticaret Hukuku: Temel Bilgiler, C. I, 12 Levha, İstanbul 2012, s. 181; **Aybay, G./Atamer, K.**, “Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1989, s. 238.

⁴³ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 23.

⁴⁴ **Karan**, The Carrier’s Liability, s. 23; **Aybay/Atamer**, Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu, s. 237.

Sözleşme” adıyla uluslararası bir anlaşma şeklinde imzaya açılmıştır⁴⁵. Bu sözleşme hükümleri “Lahey Kuralları” olarak anılmaktadır⁴⁶.

Lahey Kuralları taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin yeknesaklığı sağlamak amacıyla yapılan, İngiliz-Amerikan hukukunda uygulanan kloz sistemine dayalı⁴⁷ ilk uluslararası anlaşmadır⁴⁸. 1924 Lahey Kuralları ile getirilen düzenlemenin başlangıcı, ILA tarafından 1921 yılında Lahey’de yapılan kongrede CMI tarafından düzenlenmiş olan kurallara dayanmaktadır⁴⁹. Bu sözleşme metni, denizcilikle uğraşan devletlerin çoğu tarafından imzalanmış, onaylanmış ya da iç hukuka aktarılmıştır⁵⁰. Günümüzde 1924 tarihli Lahey Kuralları’na taraf olan 77 ülke bulunmaktadır⁵¹. İmza protokolüne göre, devletler sözleşmeyi isterlerse aynen, isterlerse kendi mevzuatlarına uygun bir şekilde yürürlüğe koyabilirler⁵². Örneğin İngiltere, 1924 yılında Deniz Yoluyla Eşyaların Taşınmasına İlişkin Kanunu (*Carriage of Goods by Sea Act-COGSA*), Amerika Birleşik Devletleri yine aynı isimle Deniz Yoluyla Eşyaların Taşınmasına İlişkin Kanunu (*Carriage of Goods by Sea Act-COGSA*) kabul etmiştir⁵³. Türkiye bu andlaşmayı onaylamış⁵⁴; ayrıca Konvansiyonun temel prensiplerini, 1937 tarihli Kanun ile değişik 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu’ndan iktibas yoluyla 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’na⁵⁵ almıştır⁵⁶.

Lahey Kuralları taşıyanların konişmentolara çok sayıda keyfi sorumsuzluk kayıtları koyarak, eşya sahiplerinin haklarını ihlal etmelerine engel olmak ve taşıyanlar ile taşıtanlar arasında menfaat dengesini kurmak amacıyla yapılmıştır⁵⁷. Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin

⁴⁵ **Astle**, s. 16; **Wilson**, s. 116; **Karan**, The Carrier’s Liability, s. 25.

⁴⁶ **Çağa**, T., “Enternasyonal Deniz Hususi Hukukunda Yeni Bazı Gelişmeler”, Batider, C. IX, S.2, 1977, s. 314.

⁴⁷ **Kender**, R., “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler –Tartışmalar, Ankara 1984, s. 76.

⁴⁸ **Payne/Ivamy**, s. 67.

⁴⁹ **Yancey**, B., “The Carriage of Goods: Hague, COGSA, Visby and Hamburg”, 57 Tulane Law Review 1238, (1983), s. 1241.

⁵⁰ **Yeşilova**, E., Konişmentonun İspat Kuvveti, Güncel, İzmir 2006, s. 69.

⁵¹ Taraf devletlerin listesi için bkz. (Çevrimiçi) [http:// www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html](http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html), Erişim Tarihi: 25.02.2013.

⁵² **Okay**, Deniz Ticareti II, s. 172.

⁵³ **Payne/Ivamy**, s. 93.

⁵⁴ Lahey Kuralları’nın Türk hukukuna aynen mi yoksa değiştirilerek mi alındığı hususu tartışmalıdır. Bir görüşe göre Lahey Kuralları Türk hukukuna değiştirilerek alınmıştır. Dolayısıyla aynen değil Eski Türk Ticaret Kanunu’na alınan şekliyle uygulanabilir. Bkz. **Yazıcıoğlu**, E., “Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu”, Deniz Hukuku Dergisi Gündüz AYBAY’ın Anısına Armağan, Yıl:5, S. 1-4, 2002, s. 55. Bir diğer görüşe göre ise, Lahey Kuralları aynen yürürlüğe konmuştur. Bu çerçevede uygulanma koşulları gerçekleştğinde Lahey Kuralları doğrudan uygulanır. Bkz. **Karan**, H., “Yargıtayın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaidelerini Uygulaması Gereği”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVII: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 2000, s. 227.

⁵⁵ 29.6.1956 tarihinde kabul edilen 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 9.7.1956 tarih ve 9353 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanmış; 1.1.1957 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bundan sonra ETTK olarak anılacaktır.

⁵⁶ **Yetiş Şamlı**, K., 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, 12 Levha, İstanbul 2013, s. 5.

⁵⁷ **Baughen**, s. 103.

önemli düzenlemeler getirilmiş, ancak 1924 Lahey Kuralları'nda da hâlâ donatanın olabildiğince geniş ölçüde konişmentoya koyacağı kayıtlarla sorumluluğunu daraltma imkânı devam etmiştir. Eşya sahiplerine taşıyanlar karşısında gerekli koruma sağlanamamıştır⁵⁸.

Burada önemle belirtilmesi gereken bir husus ise anlaşma hükümlerinin, 1924 Lahey Kuralları m. 10 gereği, sadece konişmentolu taşımalara uygulanmasıdır⁵⁹. Ancak bu durum taşımalarda konişmento kullanımının azalması nedeniyle, anlaşmanın dar bir uygulama alanı içinde kalmasına neden olmuştur⁶⁰.

1924 Lahey Kuralları'nın 1921 Lahey Kuralları'ndan farkı, geminin denize ve yüke elverişli olmamasından ileri gelen zararlar için donatanın sorumluluğunun emredici olarak düzenlemesidir. Bunun yanında, taşıyan kendi adamlarının geminin sevkine ve başkaca teknik idaresine ilişkin kusurlarından (*teknik kusur*) sorumlu tutulmamıştır. Buna karşın geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından ve eşyanın bakım ve muhafazasına gerekli özenin gösterilmesi yükümlülüğünün gereği gibi yerine getirilmemesinden (*ticari kusur*) kaynaklanan sorumluluk emredici bir şekilde düzenlenmiştir (m. 3/8). Ayrıca bir takım sorumsuzluk sebepleri öngörülmüş, tazmin borcuna sınırlamalar getirilmiştir⁶¹.

Kaynağını konişmento klotlarından alan Lahey Kuralları, değiştirilerek iç hukuklara alındığından, bu andlaşma hükümlerini esas alan ulusal hukuklar arasında önemli farklılıklar meydana gelmiştir. Bunun sonucunda da pek çok devlet tarafından tasdik edilmesine rağmen, Lahey Kuralları ile denizde eşya taşıma hukuku alanında birlik değil, ancak benzerlik sağlanabilmiştir⁶².

1.1.3 1968 Visby Protokolü

1924 Lahey Kuralları zamanla güncelliğini yitirmiş, dünya ticaret hacmindeki hızlı ekonomik büyüme ve teknik gelişmelerin gerisinde kalmıştır⁶³. Hukukun ilerlemesi ile de özellikle 1950'li yılların sonunda, deniz yoluyla eşya taşımacılığı konusunda Lahey Kuralları'nın eksikleri daha da hissedilir olmuştur⁶⁴. Koli-parça başına sorumluluk sınırının enflasyon sebebi ile değer kaybetmesi (m. 4/5) ve 1960'lı yıllarda yaygın olarak kullanılmaya başlanan konteynerler bakımından yetersiz kalması⁶⁵, yükleme esnasında doğabilecek

⁵⁸ Wilson, s. 116.

⁵⁹ Payne/Ivamy, s. 68; Tetley, Marine Cargo Claims, s. 5.

⁶⁰ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 8-9.

⁶¹ Seven, s. 34.

⁶² Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 182.

⁶³ Seven, s. 35.

⁶⁴ Yeşilova, Konişmentonun İspat Kuvveti, s. 71.

⁶⁵ Deniz, İ, Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İÜHF Yayınları, İstanbul 1982, s. 1. vd.

zararlardan ötürü taşıyanın sorumluluğunu sınırlayabilme ve konişmento kayıtlarıyla zararın tamamını konişmento hamiline yükleme imkânı, sorumluluğun eşyanın gemiye yüklendiği an ile gemiden boşaltıldığı an ile sınırlı olması, birçok ülkede sadece dış taşımalar için kullanılması⁶⁶, zararı ihbar süresinin çok kısa olması (m.3/6), gibi bazı sorunlar, Lahey Kuralları'nda değişiklik yapılmasının kaçınılmaz olduğunu ortaya çıkarmıştır⁶⁷.

Lahey Kuralları, 19-23 Şubat 1968 tarihinde Brüksel'de toplanan bir diplomatik konferansta gözden geçirilmiş –özellikle gönderilen lehine- bazı noktalar değiştirilmiştir⁶⁸. Kabul edilen metnin 23 Şubat 1968 günü imzalanması ile Lahey Kuralları, Visby Protokolü ile önemli değişikliklere uğratılmış Lahey/Visby Kuralları⁶⁹ olarak anılmaya başlanmıştır⁷⁰.

Bu protokol Lahey Kuralları'nı revize etmemiş sadece bazı yönlerden tadil etmiştir⁷¹. 1924 Lahey Kuralları'ndaki taşıyanın sorumluluğunun eşyanın yüklendiği an ile boşaltmanın tamamlandığı ana kadar geçerli olması, başlangıçtaki elverişsizlik, özel bakım gerektiren eşyalar, teknik kusur ve yangından doğan zararlardan sorumsuzluk ve benzeri hususlar, göz ardı edilmiştir. Bu bağlamda oluşan içtihatlar ve hukuk birliğinin bozulması endişesiyle mevcut sorumluluk sisteminin tümüyle değiştirilmesinden kaçınılmıştır⁷².

Visby Protokolü ile getirilen en önemli değişiklik, konişmentonun iyiniyetli bir üçüncü kişinin elinde bulunması halinde, taşıyanın buradaki bilgilerin doğru olmadığını iddia etmesinin yasaklanması olmuştur (m. 1/1). Değişiklik protokolünde, getirilen bu yeni hükmün, 1924 Lahey Kuralları m. 3/4'te yer alan düzenlenmenin eki niteliğinde düzenlendiği belirtilmiştir.

Protokolle getirilmiş olan bir diğer yenilik ise, m. 2/c'de düzenlenmiş olan “container clause”dur. Bu düzenlemeye göre, eşya taşınmasında konteyner, palet veya benzer bir cihaz

⁶⁶ **Wilson**, s. 32.

⁶⁷ **Akan**, P., *Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu* (TTK m. 1061), Adalet, Ankara 2007, s. 6.

⁶⁸ Lahey/Visby Kuralları'nda geniş çaplı bir değişikliğin yapılmaması yönünde görüş bildirenler olduğu gibi, aksi yönde görüş bildirenler de çıkmıştır. Şöyle ki; gelişmiş denizci devletler, radikal nitelikte bir değişiklik yerine Lahey/Visby Kuralları'nın eksik ve yetersiz yerlerinin sınırlı olarak değiştirilmesini savunurlarken; diğer taraftan deniz taşımalarının tamamını kapsayacak şekilde yeni bir sözleşme yapılmasını savunanlar da olmuştur. İkinci görüşü destekleyenler daha ziyade gelişmekte olan ülkelerdir. Bkz. **Wilson**, s. 116.

⁶⁹ Taraf ülkelerin listesi için bkz. (Çevrimiçi) <http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru06.html> Erişim Tarihi: 27.02.2013; Türkçe metin için bkz. **Atamer**, K./**Süzel**, C., *Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları*, C.1, 12 Levha, İstanbul 2013, s. 163-171.

⁷⁰ **Astle**, s. 26; **Wilson**, s. 116; **Payne/Ivamy**, s. 93; **Çetingil**, E., “Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”, *Batider*, C. XVI, S. 4, 1992, s. 23.

⁷¹ **Faria**, J.A.E., “Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players and New Rules”, 44 *Texas International Law Journal* 277 (2009), s. 294.

⁷² **Yazıcıoğlu**, Hamburg Kuralları, s. 3-4.

kullanılmışsa, taraf iradeleri ile konişmentoda içeriğinin belirtilmiş olması şartıyla, her konteyner veya içindeki her bir ambalaj bir koli veya parça olarak değerlendirilecektir⁷³.

Bununla birlikte zamanaşımının anlaşma ile uzatılabileceği kabul edilmiş (m. 1/2), sorumluluğun koli ve ünite ile sınırlandırılmasından (m. 2/a) başka, eşyanın boşaltma yerindeki cari piyasa değeri⁷⁴ ile hesaplanacağını (m. 2/b), bu sınırlamalardan taşıyanın adamlarının da yararlanabileceği düzenlenmiştir (m. 3/2).

Navlun sözleşmesine konu olan malların ziyaa veya hasara uğraması durumunda, zararın tazmini için taşıyana karşı açılacak her türlü davada, bu davanın sözleşmeye dayanıp dayanmadığının bir önemi olmaksızın, taşıyanın sorumluluğunu sınırlayan hükümlerin geçerli olduğu kabul edilmiştir (m. 3/1). Ancak zarar taşıyanın kasten ya da pervasızca bir davranışı ile, ya da her halde bir zarar doğacağı bilinciyle yapacağı bir hareket veya gösterdiği bir ihmalden doğmuşsa, sorumluluğa ilişkin sınırlar uygulanmayacaktır (m. 2/e).

Visby Kuralları ile yapılan değişiklikler Lahey Kuralları'na yönelik eleştirileri azaltmadığı gibi, Visby Kuralları, Lahey Kuralları'na taraf tüm devletlerce de onaylanmamıştır⁷⁵.

1.1.4 Lahey/Visby Kuralları'nın Değiştirilmesine İlişkin 1979 SDR Protokolü

Visby Protokolünde taşıyanın zıya veya hasardan ötürü sorumluluğunun üst sınırının belirlenmesinde kullanılan hesap birimi, koli veya ünite başına 1000 Poincaré Frankı⁷⁶ veya zarara uğramış malların ağırlıkları üzerinden kilogram başına 30 Frank muadili bir meblağ olarak kabul edilmiştir (m. 2/a,d). Taşıtan bu sınırlamalardan hangisi lehine ise onu seçebilir. Söz konusu hesap birimi, 21.12.1979 tarihli Ek Protokol ile değiştirilmiş⁷⁷ ve hesap birimi olarak Özel Çekme Hakkı-ÖÇH (*Special Drawing Right-SDR*) kabul edilmiştir.

⁷³ Çetingil, E., "Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s. 146.

⁷⁴ Piyasa değeri kuralının amacı zarara uğrayan tarafın zararının tümünü karşılamaktır. Mahkemelerin de öncelikle mevcut durumun ekonomik gerçeklerini göz önünde bulundurarak karar vermeleri gerekmektedir. Bkz. Schoenbaum, J.T, Admiralty and Maritime Law, West Publishing Co., 1998, s. 126. Malın piyasa değeri kesin bir ölçüt olmayıp oldukça esnektir. Piyasa değeri ölçütü ancak, zarara uğrayan tarafı zarar meydana gelmeden önce bulunduğu duruma getirmek ve taşıyanı meydana gelen zararlardan daha fazlasını tazmin borcu altına sokmadığı takdirde uygulanacaktır. Bkz. Akan, s. 128.

⁷⁵ Kender/Çetingil/Yazıcıoğlu, s. 182

⁷⁶ 900/1000 ayarında 65,5 gram altının değerine eşit Frank. Bkz. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s.8.

⁷⁷ Ek Protokol 14.2.1984'te yürürlüğe girmiştir. Bkz. Atamer/Süzel, Yeni Deniz Ticareti, s. 124.

1.1.5 Hamburg Kuralları

Lahey Kuralları ile Lahey/Visby Kuralları istenilen sonucu verememiş ve deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerine ilişkin yeterli çözümler sunamamışlardır⁷⁸. Taşıma şirketlerinin gelişmiş ülkelerde olması, Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nın taşıyanlar lehine; ancak gelişmekte olan ülkelere mensup taşıtanlar aleyhine hükümler içermesi eleştiriliyordu⁷⁹. Bunun üzerine, taşıma sözleşmesinin tarafları arasındaki dengenin yeniden sağlanması amacıyla Hamburg Kuralları hazırlanmaya başlanmıştır⁸⁰.

1969 yılında Hamburg Kuralları'na ilişkin çalışmalar Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Konferansı (*United Nations Conference on Trade and Development/UNCTAD*) tarafından başlatılmış ve daha sonra UNCITRAL'a devredilmiştir⁸¹. Bu çalışmalar sonucunda önceki konvansiyonları tadil eden taslak; Birleşmiş Milletler tarafından 1978 yılında Hamburg'da düzenlenen bir başka diplomatik konferansta sunulmuş ve ortaya çıkan metin 31 Mart 1978 tarihinde imzalanmıştır⁸². Hamburg Kuralları, gelişmiş denizci devletler tarafından onaylanmamış⁸³ ve onaylayan devletler bakımından⁸⁴ 1 Kasım 1992 tarihinde yürürlüğe girmiş bulunmaktadır⁸⁵.

Deniz ticaretinde söz sahibi olan ülkelerin taraf olmamaları sebebiyle Hamburg Kuralları yeterli ilgiyi görememiştir⁸⁶. Gemi malikleri ve onların sigortacıları Hamburg Kuralları'nın taşıyanın sorumluluğunu artırdığını bu durumun ise navlun ücretlerini yükseltebileceği görüşünü ileri sürmüşlerdir⁸⁷.

⁷⁸ **Yazıcıoğlu**, Hamburg Kuralları, s. 5. vd.

⁷⁹ **Ateş**, s. 15.

⁸⁰ **Nikaki**, T./**Soyer**, B., "A New International Regime For Carriage of goods By Sea: Contemporary, Certain, Inclusive and Efficient, or Just Another One For The Shelves?", 30 Berkeley Journal of International Law 303 (2012), s. 304.

⁸¹ **Wilson**, s. 117.

⁸² **Astle**, s. 49; **Wilson**, s. 117; **Payne/Ivamy**, s. 105; **Göğ**, E., "Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler", Batider, C. IX, S. 3, 1980, s. 601 vd.; Daha fazla bilgi için bkz. **Yazıcıoğlu**, Hamburg Kuralları, s. 5-6.

⁸³ Konvansiyonu onaylayan 34 devletin 18'i dünya ticaretinin çok küçük bir kısmında yer alan Afrika ülkeleridir. Bkz. **Wilson**, s. 117.

⁸⁴ Hamburg Kuralları m. 30/1 hükmüne göre, "Bu Konvansiyon onay, kabul, tasvip veya katılma belgelerinden yirmincisinin tevdi edildiği tarihten itibaren bir yıllık sürenin dolmasını izleyen ayın ilk günü yürürlüğe girer". Konvansiyonun yürürlüğe girmesi açısından hiçbir tonaj sınırlamasının getirilmeyip sadece 20 devletin taraf olmasının aranması yetersiz bulunmaktadır. Bkz. **Ülgener**, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 49.

⁸⁵ Türkiye Hamburg Kuralları'na taraf olmamış ayrıca 6102 sayılı TTK'dan önce hükümleri iç hukuka alınmamıştır. Taraf ülkelerin listesi için bkz. (Çevrimiçi)

http://uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/Hamburg_status.html Erişim tarihi:07.03.2013.

⁸⁶ **Günay**, B., Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak), Yetkin, Ankara 2013, s. 34.

⁸⁷ **Yazıcıoğlu**, Hamburg Kuralları, s. 10.

Hamburg Kuralları, Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları'ndan farklı olarak sadece konişmentolu taşımalara deęil⁸⁸, deniz yolu ile eřya taşıma sözleşmelerinin tamamına uygulanmaktadır. Bununla birlikte charter sözleşmeleri uygulama alanı dışında bırakılmıştır (m. 2/3). Taşıyanın charter sözleşmeleri hariç navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu, limandan limana (*port to port*) şeklinde emredici olarak düzenlenmiş (m. 4/1), Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları'ndan farklı olarak gecikme zararları emredici sorumluluk kapsamına alınmıştır (m. 5/2). Getirilen en önemli değişikliklerden biri de, Lahey Kuralları m. 4/2'de sayılan "istisnai haller" düzenlemelerinden sadece denizde "can ve eřya kurtarma hali" (m. 5/6) Hamburg Kuralları'nda yer almıştır. Bۆylelikle, taşıyanın sevk ve idare kusurundan sorumsuzluğu kaldırılmıřtır⁸⁹. Yangın zararlarında ise, ispat yۆkű yer değiştirmiş, yangına taşıyanın kendisinin, adamlarının veya gemi adamlarının sebep olduğunun eřya ile ilgililer tarafından ispat edilmesi halinde taşıyan sorumlu tutulmuştur (m. 5/4). Taşıyanın konişmentodan doğan yazılı beyan sorumluluğu bakımından Lahey/Visby Protokolű ile gelinmiş olan son durum muhafaza edilmiştir. Fiili taşıyan kavramı getirilerek akdi taşıyanla fiili taşıyanın muteselsilen sorumlu olduğu düzenlenmiřtir⁹⁰. Güverte yۆkű (m. 9) ve canlı hayvan (m. 1/c) eřya olarak kabul edilmiř⁹¹, özel çekme hakkı kavramı kabul edilmiştir.

Lahey/Visby Kuralları'nda haricen belli olmayan gizli ayıplara ilişkin ihbar süresi üç gün ile sınırlıyken, bu süre Hamburg Kuralları'nda 15 gün olarak düzenlenmiştir (m. 19/2). Yine eşya ile ilgililerin taşıyana karşı açacakları tazminat davalarında hak düşürücü süre Lahey/Visby Kuralları'nda bir yıl iken, bu süre Hamburg Kuralları'nda iki yıldır (m. 20/1).

1.1.6 Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon

Bazı durumlarda bir taşıma faaliyetinin tamamlanabilmesi için, değişik tür araçlarla taşıma yapılması gerekebilir. Bu gibi hallerde gönderen bakımından iki sečenek söz konusu olur: Gönderen, taşımanın farklı ortamlarda gerçekleştirilecek bölümlerini üstlenen taşıyanlar ile ayrı ayrı sözleşmeler yapar ya da taşımanın tümünü değişik tür araçlardan (gemi- uçak-tren gibi) yararlanarak gerçekleştirmeyi üstlenen tek bir taşıyan ile sözleşme yapma yoluna gider⁹². Bu ikinci halde ortaya karma taşımalar çıkar.

Rotterdam Kuralları bir ayağı denizde olan uluslararası karma taşımaları düzenlemektedir. Bu sebeple Rotterdam Kuralları'ndan önce karma taşımaları düzenlemek

⁸⁸ Payne/Ivamy, s. 68.

⁸⁹ Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s.45; Çağa, s. 324 vd.

⁹⁰ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 39 vd.

⁹¹ Payne/Ivamy, s. 68.

⁹² Arkan, S., "Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar", Prof.Dr. Jale Akipek'e Armağan, Konya 1991, s. 341.

amacıyla kabul edilmiş olan “Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon” üzerinde kısa da olsa durulmasında fayda görülmektedir.

Konteyner ile taşımının yaygınlaşması, taşıt araçlarının gelişmesi ve ülkeler arasındaki ekonomik ilişkilerin artması sonucunda değişik taşıma araçlarının kullanılması ile yapılacak uluslararası taşımaların gün geçtikçe yoğunluk kazanması üzerine karma taşımalarla ilgili hukuki bir düzenleme yapılması ihtiyacı doğmuştur. UNCTAD bir konvansiyon taslağı hazırlamakla görevlendirilmiştir⁹³. Hazırlanan taslak 24 Mayıs 1980’de “Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon” (*Cenevre Konvansiyonu*) olarak kabul edilmiştir⁹⁴. Konvansiyonun yürürlüğe girebilmesi için 30 devletin onaylaması gerekmektedir. Onaylama koşulu gerçekleşmediğinden Konvansiyon yürürlüğe girmemiştir. Görünüşe göre yürürlüğe girme ihtimali de kalmamıştır.

Doktrinde “karma taşıma” deyimini yerine “kombine taşıma⁹⁵”, “çoklu taşıma”, “multimodal taşıma” kavramları da kullanılmaktadır. Karma taşıma, eşyanın bir ülkede bulunan sevk yerinden, birden çok taşıma modunun birbirini takip eder şekilde kullanılması suretiyle, başka ülke sınırları içerisinde bulunan varış yerine, tek bir taşıma sözleşmesiyle taşınması olarak tanımlanabilir⁹⁶. Bu tanımdan yola çıkılarak, karma taşımadan söz edilebilmesi için eşyanın bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde, en az iki ayrı tür taşıtla taşınmasının gerekli olduğu sonucuna varılabilir⁹⁷. Birden çok taşıma yöntemi kullanılmakla beraber, her taşıma yöntemi için ayrı ayrı taşıma sözleşmeleri yapılmakta ise, bu durumda karma taşıma sözleşmesinin varlığından söz edilemeyecektir⁹⁸.

Sözleşme uyarınca değişik tür taşıtların peşpeşe kullanılması şeklinde gerçekleştirilecek taşımalar, genellikle uzak mesafeler arasında yapılır ve uluslararası bir nitelik gösterir. Deniz yoluyla yapılacak taşımının mesafesi, taşımının tamamı göz önüne alındığında çok kısa olabilir. Diğer tür araçlarla taşıma, birbirini izleyen şekilde havayolu,

⁹³ **Arkan**, S., “24.5.1980 Tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme”, Batider, 1987, C.XIV, S. 2, s. 28.

⁹⁴ Konvansiyonla ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. **Arkan**, Değişik Tür Araçlarla Taşıma, s. 27 vd.

⁹⁵ Birden fazla sayfayı kapsayan taşıma şekline kombine taşıma denilmektedir. Kombine taşımadan söz edebilmek için bu safhalardan en az birinin deniz yolundan meydana gelmesi gerekmektedir. Bkz. **Deniz**, İ., “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”, Eşya Taşıma Sempozyumu (Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984), Ankara 1984, s. 175.

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

⁹⁷ **Arkan**, Karma Taşımalar, s. 341.

⁹⁸ **Özdemir**, T., Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Vedat, İstanbul 2006, s. 85.

karayolu, demiryolu, ya da iç su taşıma araçlarının herhangi birinin ya da birbirini izleyen şekilde değişik kombinasyonlarla kullanılması şeklinde de gerçekleşebilir⁹⁹.

Karma taşımalar için geliştirilen sözleşme modeli, tek belge, tek sözleşme, tek taşıyan, esaslı üzerine kurulmuştur. Uluslararası karma taşımacılık üzerindeki çalışmalarda ana tema, öncelikle taşımaya ilişkin dökümanları birleştirmek, basitleştirmek ve böylece tek bir dökümanla taşımanın tüm safhalarını organize etmektir. Bu belgelerin hazırlanması kadar, her birinden doğan hakların da takip edilmesi özel bilgiyi gerektirdiği gibi, bunların tasnifi ve saklanması da gerekmektedir. Tüm bunların zaman ve maliyet yönünden yarattığı sonuçlar, taşıma sektörlerinin aktörlerini tek belge sistemine dayanan bir sistem kurmaya yöneltmiştir.

İkinci önemli amaç, uygulamada karşılaşılan sorunların çözümü adına tüm taşıma için tek bir sözleşme yapılmasıdır. Son olarak karma taşıma sözleşmeleri ile, eşyanın hasarlanması, kaybolması veya gecikmesi sebebiyle ortaya çıkan zarar sonucunda, zarara uğrayan kişinin yalnız taşıyan ile karşı karşıya gelmesinin sağlanması olmuştur. Modelin gereği olarak, değişik ortamlarda yapılan taşımalarda taşımanın tamamını tek bir kişi üstlenmektedir. Bu kişi taşıtan ile kendi nam ve hesabına sözleşme yapar. Taşıyan, taşımanın tamamını bizzat kendisi de yapsa, başkalarına yaptırıp kendisi fiilen hiçbir aşamaya katılmasa da taşımanın tamamından sorumludur¹⁰⁰. Bu çalışmalar taşımanın yapıldığı güzergâhtaki yükleyici, boşaltıcı ve alt taşıyan gibi kimselerin devre dışı bırakılması ve gönderen ile teslim alan kişiler bakımından kolaylık getirmesi düşüncesine dayanmaktadır¹⁰¹.

1.1.7 Türk Ticaret Kanunu'ndaki Düzenlemeler

ETTK'nın Deniz Ticaretine ilişkin hükümleri, HGB¹⁰² (1897)'den iktibas edilen 1929 tarihli Türk Deniz Ticaret Kanunu'nun ıslahı suretiyle meydana getirilmiştir¹⁰³. Islah çalışmalarında amaç, Mevzuat Kanun HGB (1897)'de Lahey Kuralları'nın etkisiyle 1937 yılında yapılan değişikliğe¹⁰⁴ uyum sağlamaktır¹⁰⁵. Böylelikle ETTK'da yer alan Deniz Ticaretine ilişkin hükümlerin esas kaynağı, -Alman Ticaret Kanunu'nun yorumladığı

⁹⁹ **Thomas, R.**, "The Emergence and Application of the Rotterdam Rules", s. 1-25 (Chapter 1), bkz. Thomas, R. (Ed.) The Carriage of Goods by Sea Under The Rotterdam Rules, Lloyd's List, London 2010, s. 7.

¹⁰⁰ **De Wit, R.**, "Multimodal Transport Carrier Liability and Documentation", Lloyd's of London Press Ltd., London 1995, s. 3.

¹⁰¹ **Akın, M.Z.**, "Uluslararası Taşımacılıkta "Multimodal" Çalışmalar ve Sigorta Problemleri", Eşya Taşıma Sempozyumu (Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984), Ankara 1984, s. 37.

¹⁰² Alman Ticaret Kanunu, Almanca Handelsgesetzbuch şeklinde ifade edilmektedir.

¹⁰³ **Can, M.**, Deniz Ticareti Hukuku, C. I, İmaj, Ankara 2003, s. 7.

¹⁰⁴ Ancak, bu değişiklik yapılırken sözleşme hükümleri aynen değil, sözleşmeye ek protokolün verdiği yetkiye dayanılarak, hükümler kısaltılarak açıklanmak ve bazı hususlarda tashih edilmek suretiyle HGB'nin sistemine dahil edilmiştir. Bkz. **Akıncı**, Navlun Mukaveleleri, s. 87.

¹⁰⁵ **Yeşilova**, s. 86; **Seven**, s. 40.

çerçevede¹⁰⁶ Lahey Kuralları hükümlerine dayanmaktadır¹⁰⁷. 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda¹⁰⁸ (TTK) ise taşıyanın sorumluluğu, ETTK'nın eski hükümlerinin, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'ndan alınan hükümlerle değiştirilip tamamlanması suretiyle düzenlenmiştir.

TTK'nın taşıyanın sorumluluğuna dair hükümlerinin temelinde Lahey/Visby Kuralları yer almaktadır. Ancak Hamburg Kuralları'nın getirdiği değişiklikler de dikkate alınmıştır. Dolayısıyla TTK'da ETTK'nın sorumluluk rejiminin büyük ölçüde muhafaza edildiği söylenebilir¹⁰⁹. Ancak taşıyanın eşyanın geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğunun düzenlenmesi (TTK m. 1178) ve Hamburg Kuralları'ndan alınan fiili taşıyan (TTK m. 1191) kavramına yer verilerek önemli bazı değişiklikler de getirilmiştir. Bunun yanında ETTK'da olduğu gibi TTK'da da, navlun sözleşmesinin hiç ifa edilmemesi veya eşya taşıyanın muhafazası altına girmeden önce meydana gelen ve taşıma borcunun kötü ifa edilmesine neden olan, borca aykırılık hallerine ilişkin sorumluluk halleri düzenlenmemiştir. Bu gibi hallerde 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu'nun¹¹⁰ 112 vd. hükümleri uygulanacaktır.

1.1.8 Rotterdam Kuralları

1990'lı yıllarda yapılan görüşmelerde, uluslararası toplum, var olan rejimlerin uluslararası deniz taşımacılığının güncel ihtiyaçlarını karşılamadığını kabul etmiştir¹¹¹. Lahey/Visby protokolü kırk yıllık bir geçmişe sahiptir, ciddi anlamda eskimiştir ve yıllardır uygulamada yer alan boşlukları dolduramamakta, modern ve ihtiyaca uygun düzenlemeler içermemektedir. Devamında Hamburg Kuralları da yine Lahey/Visby Kuralları'nda çok küçük değişiklikler yapmıştır¹¹². Bu konvansiyonlar sadece etkili bir ticari hayat için gerekli olan yeknesaklığı sağlama konusunda başarısız olmakla kalmamış aynı zamanda ticari gelişmelere de ayak uyduramamışlardır¹¹³.

¹⁰⁶ Lahey Kuralları hükümlerinin Türk Ticaret Kanunu'na alınmasının 1937 tarihli Alman Ticaret Kanunu sayesinde gerçekleştiği ifade edilmiştir. Bkz. **Akıncı, S.**, "Ticaret Kanunu'nun Deniz Ticaret Hukukuna Getirdiği Yenilikler ve Yeni Meselelerden Bazıları", II. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası Ankara 1961, s. 515. Bununla birlikte Lahey Kuralları'nın Alman Ticaret Kanunu'na birebir alınmadığı, bu nedenle de Türk Ticaret Kanunundaki hükümlerin Lahey Kuralları'nı aynen yansıtmadığı söylenebilir. Bkz. **Yeşilova, s. 86.**

¹⁰⁷ Lahey Kuralları ETTK'nın kabulünden önce 17 Şubat 1955 tarih ve 6469 sayılı kanun ile de kabul edilerek 22 Şubat 1955 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanmıştır.

¹⁰⁸ 13.1.2011 tarihinde kabul edilen 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu 14.2.2011 tarih ve 27846 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış; 1.7.2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bundan sonra TTK olarak anılacaktır.

¹⁰⁹ **Yetiş Şamlı, Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 9.**

¹¹⁰ 11.1.2011 tarihinde kabul edilen 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu 4.2.2011 tarih 27836 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanmış; 1.7.2012 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

¹¹¹ **Baughen, s.151.**

¹¹² **Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 8.**

¹¹³ **Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 3.**

Böylelikle; UNCITRAL ticari menfaatleri göz önünde bulundurarak modern ihtiyaçlara cevap vermek adına çalışmalarını başlatmıştır. Bu sebeple endüstriyel kuruluşların temsilcilerinden ve ticari gözlemcilerinden oluşan çalışma grupları oluşturulmuştur. Bu çalışma gruplarında uygulamadaki problemler ve çözümleri, ticari menfaatler dikkate alınarak tartışmaya sunulmuştur. Katılan gözlemcilerin çoğu var olan rejimlerin günümüz koşullarında güncelliğini yitirdiğini onaylamıştır. Birleşmiş Milletler Genel Meclisi, deniz yoluyla eşya taşınmasına ilişkin rejimlerin uluslararası birlik sağlamada ve uygulamadaki modern taşımacılıkla birlikte ortaya çıkan konteyner taşımacılığı, kapıdan kapıya taşıma sözleşmeleri, elektronik taşıma senetleri gibi konularda yetersiz kaldığını belirtmiştir¹¹⁴.

UNCITRAL Çalışma Grubu tarafından hazırlanan konvansiyon taslağı yapılan 6. Komitede Komisyon tarafından kabul edilmiştir. Birleşmiş Milletler Genel Kurulu konvansiyon taslağının adını “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmesine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi”¹¹⁵ olarak kabul etmiştir¹¹⁶. Konvansiyon Rotterdam, Hollanda’da 23 Eylül 2009 tarihinde ve bu tarihten sonra Birleşmiş Milletler’in New York’ta bulunan genel merkezinde tüm Devletlerin imzasına açıktır. (Rotterdam Kuralları m. 88/1)¹¹⁷. Rotterdam Kuralları’nın imzalanmasından sonraki aşama dünya hükümetlerinin Konvansiyonu onaylamalarıdır. Konvansiyonun yürürlüğe girebilmesi için 20 ülke tarafından onaylanması gerekmektedir. Bu sebeple Rotterdam Kuralları dünya çapında ve aynı zamanda Türkiye’de de tartışılmaktadır.

Rotterdam Kuralları dünya ticaretini yeniden tesis etmek için, ticaret hukuku alanında deniz taşımacılığında yer alan katılımcıları ilgilendiren yeknesak bir hukuki rejim yaratmak amacıyla hazırlanmıştır¹¹⁸. Bu yeknesaklaştırma için zımni ya da açık bir uzlaşma gerekmekte

¹¹⁴ **Goddard**, K.S., “The Application of the Rotterdam Rules”, 16 The Journal of International Maritime Law 210 (2010), s. 210.

¹¹⁵ United Nations Convention on Contracts for The International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea (Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin birleşmiş Milletler Sözleşmesi).

¹¹⁶ Konvansiyon 11 Aralık 2008 tarihinde Birleşmiş Milletler tarafından kabul edilmiştir. İmza seremonisi Hollanda’nın Rotterdam şehrinde 23 Eylül 2009 tarihinde yapılmıştır. Bu sebeple Konvansiyon Rotterdam Kuralları olarak anılmaktadır. Bkz. **Wilson**, s. 230; **Bovio**, D.M., “Ocean Carriers Duty of Care to Cargo in Port: The Rotterdam Rules of 2009”, 32(4) Fordham International Law Journal 1162 (2009), s. 1163; **Atamer**, Construction Problems, s. 469.

¹¹⁷ Taraf devletlerin listesi için bkz.

http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html, Erişim tarihi: 28.05.2014.

¹¹⁸ **Karan**, Any Need for a New International Instrument, s. 448.

olup, bu durum Konvansiyonun kabul edilmiş tasarısının açılış klozlarında ve 2. maddesinde yansıtılmıştır¹¹⁹.

Rotterdam Kuralları'nın diğer konvansiyonlardan farkı, kısmen de olsa deniz yolu ile yapılmış olan taşımalarla ilgili olan hukuki boşluğu doldurmuş olmasıdır. Ancak uluslararası ticaretin artması çeşitli taşıma modlarını içeren uluslararası taşımacılığa olan talebi de arttırmıştır¹²⁰. Rotterdam Kuralları, deniz yolu olmaksızın yapılan karma taşımaları düzenleme dışında bırakmıştır¹²¹. Konvansiyon taşıyan ve gönderenin sorumluluk ve yükümlülüklerini Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'na benzer şekilde düzenlemiştir. Ancak önceki konvansiyonların aksine, taşıyanın sorumluluğu kapıdan kapıya (*door to door*) olarak belirlenmiştir¹²². Bununla birlikte; elektronik taşıma kaydı, eşyanın teslimi, tasarruf edenin hakları, tahkim, miktar sözleşmesi gibi Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nda ele alınmayan konular düzenlenmiştir. Diğer yandan acenta ilişkileri ve navlun ücreti ile sürastarya ücreti gibi konular, düzenlenmemiş ve ulusal hukuklara bırakılmıştır¹²³.

Konvansiyon uluslararası taşımacılıkta kullanılan kapıdan kapıya taşıma sözleşmelerini kapsamına alarak oldukça modernleşmiş olmasına rağmen, yine de Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'nın temel unsurlarını içermektedir ve benzer düzenlemelere sahiptir¹²⁴. Konvansiyonun en temel amacı var olan taşıma hukukuna ilişkin kuralları güncellemektir. Taşıma hukuku kurallarının güncellenmesi Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'ndan daha geniş bir düzenlemeyi gerektirmektedir. Madde bakımından bir kıyas yapmak gerekirse Lahey ve Lahey/Visby Kuralları 16, Hamburg Kuralları 34, Rotterdam Kuralları 96 madde içermektedir. Madde sayısının artmış olduğu göz önüne alınırsa, Rotterdam Kuralları'nın taşıma hukukuna temel değişiklikler ve yeni bir kapsam getirmiş olduğunu söylenebilir¹²⁵. Ancak diğer yandan ise 18 bölüm ve 96 maddeden oluşan Konvansiyon çok uzun olduğu için eleştirilmektedir¹²⁶.

¹¹⁹ Rotterdam Kuralları m. 2: Bu sözleşme'nin yorumlanmasında, sözleşme'nin milletlerarası niteliği, uygulanmasında yeknesaklığı sağlama ihtiyacı ve milletlerarası ticarete dürüstlük kuralları'na uyulması gözetilecektir.

¹²⁰ **Glass, D.A./Nair, R.**, "Towards Flexible Carriage Document? Reducing the Need for Modally Distinct Documents in International Goods Transport", 15 Journal of International Maritime Law 37 (2009), s. 37.

¹²¹ **Karan, Any Need for a New International Instrument**, s. 443.

¹²² **Bovio**, s. 1163.

¹²³ **Karan, Any Need for a New International Instrument**, s. 444.

¹²⁴ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 2.

¹²⁵ **Karan, Any Need for a New International Instrument**, s. 443.

¹²⁶ **Tetley, W.**, "A Critique of and the Canadian Response to the Rotterdam Rules", s. 285-298 (Chapter 12) bkz. A New Convention for the Carriage of Goods by Sea-The Rotterdam Rules, (Ed.) Thomas, R., Lawtext Publishing Limited, Dawlish 2009, s. 292.

Rotterdam Kuralları önceki konvansiyonların başarısızlığı sayılabilecek modern ticaret uygulamasındaki özel durumlara değinmiştir. Böylece çağ dışı, günün şartlarına uymayan rejimler güncellenmeye çalışılmıştır. Eski rejimler vinçten vince ve limandan limana taşımaları düzenlemiş olduklarından karma taşıma sözleşmesinin modern ihtiyaçlarını karşılamakta yetersiz kalmışlardır¹²⁷. Deniz yoluyla taşımacılıktaki son gelişmelerden bir diğeri ise, elektronik ticaret uygulamasıyla birlikte, malların taşınmasını kolaylaştıran elektronik belgelerin kullanılmasıdır. Önceki rejimlerin hiçbirisi elektronik ticareti kolaylaştıracak düzenlemeler getirmemiştir. Teknik konularda sessiz kalan Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nın yanında, Hamburg Kuralları sadece elektronik yazı ve imzadan bahsetmiştir. Endüstrinin artık büyük oranda e-ticaret yönüne kayması nedeniyle, elektronik ticareti kolaylaştırmak için hukukun güncellenmesi ihtiyacı, bu yeni konuyu kapsayan Rotterdam Kuralları'nda geniş bir şekilde yer almıştır. Bu sebeple Rotterdam Kuralları'nda bu modern trende ayrı bir bölüm ayrılarak, elektronik ticaret alanında fonksiyonel hükümler getirilmeye çalışılmıştır. Konvansiyonun 3. bölümü, eğer isterlerse taraflara elektronik taşıma kaydı kullanmalarına izin vererek önemli bir adım atmaktadır. Ancak bu durum uygulamada yer alan problemlerin sadece bir kısmını çözümlenmektedir¹²⁸.

1.2 Rotterdam Kuralları'nın Uygulanma Şartları

1.2.1 Genel Olarak

Rotterdam Kuralları, Konvansiyon hükümlerinin uygulanma koşulunu bir belge düzenlenmiş olma şartına bağlamadan eşya taşımaya dair charter sözleşmeleri hariç tüm sözleşmelere uygulanmasını öngörmek suretiyle sözleşmeye dayalı (*contractual*) bir sorumluluk sistemini benimsemiştir.

Uluslararası deniz taşıma sözleşmelerine Rotterdam Kuralları'nın uygulanabilmesi için bazı şartların gerçekleşmesi gereklidir. Rotterdam Kuralları'nın 5. maddesi genel uygulama alanını belirtmekte, 6. maddede özel istisnalar yer almakta ve son olarak 7. maddesinde belirli kişilere uygulanması düzenlenmektedir.

1.2.2 Deniz Yoluyla Eşya Taşımaya Dair Sözleşmenin Olması

1.2.2.1 Sözleşmenin Unsurları

Eşyanın deniz yolu ile taşınması faaliyeti, taşıyan ve taşıtan arasında akdedilen taşıma sözleşmesi çerçevesinde ifa edilir. Taşıma sözleşmesinde taraflardan biri deniz yoluyla eşya

¹²⁷ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 8.

¹²⁸ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 9.

taşımayı, diğer taraf ise karşılığında bir ücret ödemeyi taahhüt eder¹²⁹. Eşya taşıma sözleşmesi kendine has barındırmakta olduğu unsurların yanı sıra borçlar hukuku sözleşmelerinin temel özelliklerini içinde barındırması sebebiyle karşılıklı olarak borçların ifa edilmesiyle sona eren, iki taraflı bir sözleşmedir¹³⁰.

Rotterdam Kuralları m. 1/1 hükmü, taşıma sözleşmesini “...taşıyanın navlun sözleşmesi karşılığında bir yerden başka bir yere eşya taşımayı üstlendiği sözleşmedir.” şeklinde tanımlamıştır. Bu tanıma göre Konvansiyonun uygulanabilmesi için üç önemli unsur gerekmektedir. Birincisi eşyanın bir yerden diğer yere taşınmasına ilişkin taşıma sözleşmesinin varlığıdır¹³¹. Yine aynı maddenin devamında, sözleşmenin deniz yoluyla taşımayı içermesi şartının yanında, deniz taşımaya ek olarak değişik tür araçlarla taşımanın da mümkün olduğu belirtilmiştir. İkinci unsur, taşıyan tarafından sözleşmenin navlun karşılığında yapılması¹³² sonuncusu ise, taşıma sözleşmesinin deniz yolu ile eşya taşımacılığına ilişkin olmasıdır.

Taşıyan ve taşıtan Rotterdam Kurallarınca sınırlandırma getirilmemiş herhangi bir koşulu taşıma sözleşmesine eklemek hususunda özgürdürler. Navlunun ödenmesi, teslim zamanı, starya ve sürastarya bu koşullara örnektir. Taraflar aynı zamanda taşıyana belli koşullar altında yükleri orijinal varış limanından başka bir yere boşaltma izni veren “Caspiana” veya “Savaş Klozu” diye adlandırılan bir klozu da sözleşmeye ekleyebilirler.

1.2.2.1.1 Taşıma Taahhüdü

1.2.2.1.1.1 Genel Olarak

Rotterdam Kuralları m.5, sözleşmenin genel uygulama alanını belirtmektedir. Bu hüküm uyarınca Rotterdam Kuralları taşıma sözleşmelerine uygulanacaktır. Rotterdam Kuralları’nın 11. maddesi ve taşıma sözleşmesinin koşulları uyarınca taşıyan, sözleşmede kararlaştırılan varma yerine kadar teslim aldığı eşyayı eksiksiz ve hasarsız olarak taşıyacak ve bunları gönderilene teslim edecektir. Bu yükümlülük asli edim yükümlülüğüdür¹³³. Bu durum taşıma sözleşmesinin hukuki niteliğinin, istisna akdi olduğu yönündeki görüşün doğmasına

¹²⁹ Çağa/Kender, s. 1; Akıncı, s. 1; Okay, Deniz Ticareti II, s. 2.

¹³⁰ Girvin, Carriage of Goods by Sea, s. 75.

¹³¹ Thomas, R., “An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties”, s. 52-88 (Chapter 3) bkz. Thomas R. (Ed.), A New Convention for the Carriage of Goods by Sea The Rotterdam Rules, Lawtext Publishing Limited, 2009, s. 55.

¹³² Eğer taşıyan navlun karşılığı dışında başka şekilde taşımayı üstlendiyse Konvansiyon uygulanamayacaktır. Sturley’e göre bu unsur diğerlerine nazaran daha önemsizdir. Çünkü uygulamada taşıyanın navlun olmaksızın taşıma sözleşmesi yapması çok da karşılaşılan bir durum değildir. Bkz. Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 32.

¹³³ Sözer, B., Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1975, s. 22; Okay, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 1.

neden olmuştur; ancak bu hususta doktrinde bir görüş birliği bulunmamaktadır¹³⁴. Taşıma sözleşmesi, taşıyan ile taşıtan arasında akdedilen ve kural olarak üçüncü kişi durumundaki gönderilen yararına bir sözleşmedir¹³⁵. Taşıtanın kendisine ait bir eşyayı taşıması, gönderileni üçüncü kişi olmaktan çıkaracaktır.

Taşımanın gerçekleşebilmesi için öncelikle geminin taşıyan tarafından yükleme tarihinde, yükleme yerinde hazır bulundurulması gerekir. Daha sonra, taşıtan eşyayı yükleme limanına getirmeli ve gerekli belgeler ile taşıyana teslim etmelidir. Ardından eşya gemiye yüklenir, istiflenir ve gemi yola çıkar. Eşya yol boyunca taşıyanın denetim ve gözetimi altındadır, varma limanına ulaştığında eşya gemiden boşaltılır. Navlun sözleşmelerinde eşya önceden belirlenmiş bir yere taşınabileceği gibi, varma noktasının gemi sefere çıktıktan sonra belirlenebileceği de söylenmektedir¹³⁶. Ancak düzenli hat taşımacılığı söz konusu olduğunda, geminin izleyeceği rota bellidir. Bunun yanında navlun da önceden, geminin varma limanına kadar yapacağı yolculuk dikkate alınarak belirlenmektedir. Bu nedenle charter sözleşmeleri bakımından geçerli olsa bile, düzenli hat taşımacılığında bu görüşün kabulü mümkün olmayacaktır.

Rotterdam Kuralları'nın uygulanması için taşıma sözleşmesi ile ilgili olarak belge ve evrak düzenlenmesine gerek yoktur¹³⁷. Bununla birlikte Rotterdam Kuralları devredilebilir ve devredilemez taşıma senetleri ile, elektronik taşıma kayıtları dahil olmak üzere tüm senet çeşitlerini uygulama kapsamına dahil etmiştir¹³⁸. Ayrıca Rotterdam Kuralları m.8/a uyarınca taşıyanın ve taşıtanın istemi ile elektronik taşıma kaydı kullanılabilecek ve geleneksel taşıma kaydında bulunması gerekenler elektronik taşıma kaydında bulunabilecektir¹³⁹.

Çarterpartiler Rotterdam Kuralları m. 6 hükmü ile Konvansiyon'un uygulama alanı dışına çıkartılmıştır. Deniz taşımaları genellikle, tarifeli olmayan seferler (*tramp*) ve tarifeli seferler (*liner*) olarak ikiye ayrılmaktadırlar¹⁴⁰. UNCITRAL; çarterparti ve çarterparti benzeri sözleşmelerin de düzenli hat taşımacılığında¹⁴¹ kullanıldığını dikkate almıştır. Buna göre,

¹³⁴ Çağa/Kender, s. 12; Okay, Deniz Ticareti II, s. 32; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 49; Sözer, Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu, s. 22.

¹³⁵ Okay, Deniz Ticareti II, s. 20.

¹³⁶ Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 153.

¹³⁷ Wilson, s. 231; Goddard, s. 213; Lahey Kuralları m.10 ve Lahey/Visby Kuralları m.10 hükümlerine göre, Konvansiyonların uygulanabilmesi için konişmento düzenlenmelidir. Hamburg Kuralları m.1/7 hükmüne göre, konişmento veya benzer bir taşıma senedinin düzenlenmesine gerek yoktur.

¹³⁸ Goddard, s. 215.

¹³⁹ Wilson, s. 231.

¹⁴⁰ Williams, H., Chartering Documents, Lloyd's of London Press, London 1999, s. 10.

¹⁴¹ RK. m. 1/3 hükmüne göre, düzenli hat taşımacılığı, ilan ve benzeri yollarla kamuya teklif olunan ve belirli limanlar arasında düzenli tarife altında aleni zaman çizelgelerinde belirlenmiş sefer günlerine uygun olarak işletilen gemilerle gerçekleştirilen taşımacılık hizmetidir. Nispeten küçük miktarda eşyası olan kimseler tarifeli seferleri tercih etmektedirler. Bkz. Demirkıran, s. 17.

Rotterdam Kuralları m.6/1(a)-(b) uyarınca, düzenli hat taşımacılığında charterparti ve charterparti benzeri (*slot ve space charterleri*) bir sözleşme düzenlenmiş ise, Rotterdam Kuralları uygulama alanı bulmayacaktır.

Rotterdam Kuralları, kural olarak düzensiz hat taşımacılığına uygulanmamaktadır. Bununla birlikte, Rotterdam Kuralları m. 6/2 hükmü uyarınca, charterparti ve benzeri bir sözleşme yapılmamışsa ve buna ek olarak taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmişse, Konvansiyonun düzensiz hat taşımacılığına da uygulanabileceği belirtilmiştir.

Rotterdam Kuralları m. 7 hükmünde, m. 6'da uygulama alanının kapsamı dışına çıkarılan taşıma sözleşmelerinin, asıl olmayan taraflarına Konvansiyonun uygulanabileceği düzenlenmiştir. Bu maddeye göre, gönderilen, tasarruf eden veya hamil charter sözleşmesinin asıl taraflarından biri değilse Konvansiyon uygulama alanı bulacaktır¹⁴².

1.2.2.1.1.2 Miktar Sözleşmeleri

Burada taşıdığı önem dikkate alındığında “miktar sözleşmelerine” (*volume contract*) de değinmek gerekmektedir. Miktar sözleşmesi genellikle, mukavele edilen süre boyunca yüklemeyi taahhüt ettiği belirli miktardaki eşya için gerekli kapasitenin kendisine sağlanmasını isteyen bir ithalatçı/ihracatçı ile belirli özellikteki gemilerle eşya kapasitesini temin etmeyi taahhüt eden taşıyan arasında yapılır. Rotterdam Kuralları'nın m. 1/2 hükmünde miktar sözleşmesi, belirli bir miktardaki eşyanın, kararlaştırılmış bir zaman aralığında gerçekleştirilecek birden çok seferde taşınmasına yönelik taşıma sözleşmesidir. Taşınacak eşyanın miktarının alt veya üst sınırları belirlenebileceği gibi miktar somut bir aralık şeklinde de belirlenebilir.” şeklinde tanımlanmıştır. Miktar sözleşmelerinin önemi kendisini emredici hükümler kısmında göstermektedir. Rotterdam Kuralları kapsamına giren bir sözleşme, kural olarak emredici hükümlere tabidir. Bununla birlikte, Rotterdam Kuralları m. 80 hükmü gereğince, taşıyan ve taşıtan arasındaki miktar sözleşmesinde Rotterdam Kuralları'nın yüklediği hak ve borçlardan daha fazlası veya daha azı öngörülebilir. Miktar sözleşmesi, taşıyanın sorumluluktan muaf tutulduğu haller listesine sözleşme ile ek yapabilmesine imkân tanıyan tek sözleşme tipidir¹⁴³.

Bir taşıma sözleşmesinin miktar sözleşmesi olarak nitelendirilebilmesi için belirli bir tip ve miktardaki eşyanın, iki veya daha fazla seferde; fakat uzunca bir süre içerisinde, belirli

¹⁴² Baatz, Y./Debattista, C./Lorenzon, F./Serdy, A./Staniland, H./Tsimplis, M., The Rotterdam Rules: A Practical Annotation, Informa, London 2009, s. 21.

¹⁴³ Clark, J./Thomson, J., “Exclusion of Liability”, s. 141-160 (Chapter 8) bkz. Thomas, R. (Ed.), The Carriage of Goods by Sea Under The Rotterdam Rules, Lloyd's List, London 2010, s. 160.

limanlar arasında taşınması, ilk bakışta aranan özelliklerdir¹⁴⁴. Eşyanın miktarı sözleşmede kesin olarak kararlaştırılabileceği gibi, asgari ve azami olarak da ifade edilebilir. Hatta miktar hiç belirtilmeden sözleşme süresi boyunca taşıtan tarafından ithal/ihraç edilecek eşya miktarı şeklinde bir miktar öngörülebilir¹⁴⁵. Miktar sözleşmesinde merkezi konumda olan gemi değil eşyadır. Sözleşmede gemi ismen belirlenmiş bile olsa, bu gemi ile taşımanın o gün için mümkün olmaması halinde, taşıyanın taşıma yükümlülüğü devam edecek ve bu nedenle bir başka gemiyi taşıma için hazır tutması gerekecektir¹⁴⁶.

Uzun süreli bir sözleşme olan miktar sözleşmesi, genellikle homojen yükler, hammadde ve yarı işlenmiş ürünler ile yığın halinde taşınan emtealar için akdedilmektedir. Maden, petrol, çelik, kömür, tahıl, gübre, şeker, tuz, meyve, sebze gibi büyük kütleler halindeki eşyaların uzun bir zaman içinde, parça parça taşınması gerekiyorsa miktar sözleşmesi akdetmenin en ideal çözüm olduğu düşünülmektedir. Bu sözleşme ile taşıtan alıcı veya satıcı, bir yandan partiler halinde sevk edilecek eşyanın istenilen zamanda taşınması için gereken gemi hacminden yararlanarak gecikmelerin yol açacağı zararlardan kurtulmakta, diğer yandan da navlun fiyatlarındaki muhtemel dalgalanmaların olumsuz etkilerinden kaçınmaktadır¹⁴⁷. Taşıyan ise bu tür bir sözleşme sayesinde bir yandan gemilerin işletilmesini garanti ederek düzenli bir navlun geliri elde etmekte, diğer yandan ise, uzun süreli sözleşmeler sayesinde filosuna yeni gemiler katarak önemli bir finans kaynağı sağlamış olmaktadır¹⁴⁸.

Rotterdam Kuralları'nda düzenlenen sözleşmenin konusu, uygulamada tip charter partiler tahtında ifa edilmekte olan miktar sözleşmelerinde olduğu gibi, belirli bir miktar eşyanın belirli bir zaman boyunca birden fazla yüklemeler halinde taşınmasıdır. Bununla birlikte uygulamada karşılaşılan miktar sözleşmeleri yolculuk charteri sözleşmesinin bir türü olarak kabul edilirken, Rotterdam Kuralları'ndaki "volume sözleşmesi" taşıma sözleşmesidir ve charter sözleşmeleri Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı dışında tutulmuştur¹⁴⁹. Miktar sözleşmesini zaman charterinden ayıran özellik, taşıyan tarafından taşınma taahhüdünün verilmiş olmasıdır¹⁵⁰.

¹⁴⁴ Yeşilova Aras, s. 1436.

¹⁴⁵ Ülgener, Charter Sözleşmeleri, s. 68.

¹⁴⁶ Yeşilova Aras, s. 1436.

¹⁴⁷ Amasya, s. 3520.

¹⁴⁸ Ülgener, Charter Sözleşmeleri, s. 70.

¹⁴⁹ Amasya, S., "Rotterdam Kuralları'nda (2008) Miktar Sözleşmesi", Legal Hukuk Dergisi, S. 94, 2010, s. 3518.

¹⁵⁰ Ülgener, F., Charter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler, Sefer Charteri Sözleşmesi, Der, İstanbul 2000, s. 72.

Rotterdam Kuralları'nın 80. maddesi miktar sözleşmesiyle emredici sorumluluk rejiminin belli koşullarda ortadan kaldırılabilceğini düzenlemektedir¹⁵¹. Maddeye bir bütün olarak bakıldığında ise, emredici sorumluluk rejiminden ayrılma imkânının sadece esasa dair hükümler için getirildiği görülmektedir¹⁵². Bu nedenle örneğin zamanaşımı ile ilgili m. 62, usule ilişkin bir hüküm olması nedeniyle, bu hükümdeki prensipten ayrılmak mümkün olmayacaktır¹⁵³. Tarafların Rotterdam Kuralları'nın uygulamasını daraltıp genişletme imkânı sınırsız olmayıp, bazı hükümler bakımından böyle bir imkan bulunmamaktadır. Şöyle ki Rotterdam Kuralları m. 80/4 uyarınca; taşıyanın gemiyi denize ve yola elverişli halde bulundurma borcu (Rotterdam Kuralları m.14/(a)-(b)); taşıtanın bilgi, talimat ve belge sağlama borcu (Rotterdam Kuralları m. 29); tehlikeli eşyalara ilişkin hak ve borçlar (Rotterdam Kuralları m. 32) ve bunların yerine getirilmemesi sonucunda ortaya çıkan sorumluluk ile 61. maddedeki zarar verme kastı veya pervasızca davranış sebebiyle ortaya çıkan sorumluluğa ilişkin hususlarda sözleşme serbestisi uyarınca istisnai hükümler konulması mümkün olmayacaktır.

Miktar sözleşmesi birbiriyle denk sayılabilecek pazarlık gücüne sahip sözleşme taraflarına sözleşme serbestisi tanımlarını sebebiyle gerek taşıyanın gerekse taşıtanın ihtiyaçları için pratik çözümler sunmaktadır¹⁵⁴. Sözleşme ile taraflara geniş bir esneklik sağlanmaktadır. Miktar sözleşmesi ile artık her taşıma için ayrı ayrı müzakere yapılmasına gerek kalmamaktadır. Ayrıca taraflar, ilk taşıma esnasında karşılaştıkları sorunları daha sonra yapacakları düzeltmeler ile çözebileceklerinden, yükleme, taşıma ve boşaltma işlemlerinde ortaya çıkan eksikliklerin giderilmesi de mümkün hale gelmiştir¹⁵⁵. Deniz ticaretinin değişen dinamikleri, kaçınılmaz olarak bu kavramı Rotterdam Kuralları'nın içeriğine dahil etmiştir. Bununla birlikte aynı hükmün, Rotterdam Kuralları'nın en zayıf ve en yetersiz hükümlerinden olduğu da ifade edilmektedir¹⁵⁶. Hatta maddenin, deniz yoluyla eşya taşımacılığına birlik getirmeyi hedefleyen Konvansiyon'un bu amacıyla çeliştiği de söylenmektedir¹⁵⁷.

¹⁵¹ Yeşilova Aras, s. 1436.

¹⁵² Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, s. 250.

¹⁵³ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, s. 250.

¹⁵⁴ Wilson, s. 231.

¹⁵⁵ Amasya, s. 3520.

¹⁵⁶ Tettenborn, A., "Freedom of Contract and The Rotterdam Rules: Framework for Negotiation or One-Size-Fits-All?" s. 73-89 (Chapter 4), bkz. Thomas, R. (Ed.), The Carriage of Goods By Sea Under The Rotterdam Rules, Lloyd's List, London 2010, s. 80.

¹⁵⁷ Yeşilova Aras, E., "Rotterdam Kuralları'nın "Hacim Sözleşmelerine" İlişkin Hükmüyle (m. 80) Gelen Sözleşme Özgürlüğü: Yeni Bir Dönem Midir Yoksa Lahey Kuralları Öncesine Dönüş Müdür?", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Prof.Dr. Füsün Sokullu-Akıncı'ya Armağan, C. LXXI, S. 1, 2013, s. 1430.

1.2.2.1.2 Eşya Taşıma Taahhüdü

1.2.2.1.2.1 Eşya Kavramı

Rotterdam Kuralları uluslararası deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerine uygulanacaktır. Bu anlamda eşya kavramının belirlenmesi önem arz etmektedir. Rotterdam Kuralları m. 1/24 hükmünde “eşya, mal, ticari emtia ve taşıma sözleşmesi ile taşıyanın taşımayı üstlendiği her türlü şeydir ve taşıyan tarafından veya onun hesabına tedarik edilmeyen paket ve her türlü teçhizat ve konteyneri de içerir” şeklinde tanımlanmıştır. Eşya tanımına, Hamburg Kuralları’nda olduğu gibi canlı hayvanlar ve güvertede taşınan eşyalar da dahil edilmiştir.

1.2.2.1.2.2 Güvertede Taşınan Eşya

Konteyner taşımacılığının ortaya çıkması ile birlikte, konteynerlerin güvertede taşınıyor olması sebebiyle güvertede taşınacak olan eşya ile ilgili sorumluluk rejimi de değişmiştir¹⁵⁸. Lahey Kuralları ile Lahey/Visby Kuralları’nda güvertede taşınan eşyalar, eşya tanımı içine alınmadığından, güvertede taşınacak eşya ile ilgili herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır¹⁵⁹. Rotterdam Kuralları’nın 25. maddesi ile güvertede taşınacak eşya ile ilgili olarak oldukça karışık bir düzenleme yapılmıştır¹⁶⁰. Düzenlemeye göre sorumluluk bakımından güvertede taşınması caiz olan eşya ile güvertede taşınması caiz olmayan eşya ayrımı yapılmaktadır. Eşyanın hangi hallerde¹⁶¹ geminin güvertesinde taşınacağı bu maddede belirtilmiştir. Bu durumlar dışında eşyanın güvertede taşınması halinde sözleşme ihlal edilmiş olacaktır¹⁶².

İlk gruptakiler mevzuat gereğince güvertede taşınması zorunlu olan eşya (Rotterdam Kuralları m. 25/1(a)); ikinci gruptakiler eşyanın konteynerin içinde veya üzerinde veya güverte taşımasına elverişli bir taşıtta taşınması ve güvertenin özel olarak bu konteyner veya taşıtları taşımaya tahsis edilmiş olması hali (Rotterdam Kuralları m. 25/1(b)); son olarak ise taşıma sözleşmesi gereğince ya da ticari teamül gereği güvertede taşınması caiz olan eşyadır(Rotterdam Kuralları m. 25/1(c)).

¹⁵⁸ Lahey/Visby Kuralları m. 1/(c) uyarınca eşya; canlı hayvanlar ve güverteye konduğu beyan edilen ve fiilen bu şekilde taşınan eşyalar haricinde mal, ticari emtia ve her türlü nesneyi kapsar. Görüldüğü üzere eşya tanımının içerisine canlı hayvan ve güverte yükü dahil edilmemiş ve bu iki unsur konusunda taraflara serbesti tanınmıştır. Bkz. **Günay**, s. 67.

¹⁵⁹ **Chandiramani**, N. M., Carriage of Goods by Sea and Multimodal Transport, Saptarag Publication, Mumbai 1997, s. 76.

¹⁶⁰ **Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis**, s. 76.

¹⁶¹ “only if”

¹⁶² **Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis**, s. 76.

Rotterdam Kuralları m. 25/2 uyarınca m. 25/1(a) ve (c) bendlerine uygun olarak taşınan eşyanın güvertede taşınması ile ilgili özel rizikolar sebebiyle zarar görmesi halinde, taşıyan zıya, hasar ve gecikmeden dolayı sorumlu olmayacaktır¹⁶³. Özel rizikoların içeriği maddede belirtilmemiştir¹⁶⁴. Ancak bu rizikolara örnek olarak eşyanın deniz suyuna, kötü hava koşullarına maruz kalması, güverteden denize düşmesi, yıldırım çarpmasına maruz kalması örnek verilebilir¹⁶⁵. Zararın, özel riziko nedeniyle meydana gelmiş olduğunu ispat yükü taşıyandadır¹⁶⁶.

Rotterdam Kuralları ile getirilen yeniliklerden bir diğeri ise konteyner taşımacılığı ile ilgili düzenlemedir¹⁶⁷. Düzenlemenin amacı, taşıyana konteynerlerin istifi noktasında bir esneklik sağlamaktır¹⁶⁸. Rotterdam Kuralları m. 25/1(b)'ye göre güvertede taşınan eşyanın zarar görmesi halinde taşıyan özel riziko savunması yapamayacaktır. Böyle bir düzenlemenin yapılmış olma sebebinin, konteyner ve konteyner gemisinin içerdiği riskin diğerlerine göre daha az olması gösterilebilir¹⁶⁹. Bu durumda taşıyan sadece kendisinin ya da 18. maddede sayılan kişilerin kusurunun bulunmadığını ispatladığı takdirde sorumluluktan kurtulabilecektir¹⁷⁰.

Eşyanın güvertede taşınabileceğine dair sözleşme kayıtlarında bir hüküm yoksa, devredilebilir taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydını elinde bulunduran iyiniyetli üçüncü kişiye karşı, taşıyan Rotterdam Kuralları m. 25/1(c) hükmü, yani eşyanın güvertede taşınması dolayısıyla sorumlu olmadığını ileri süremez (Rotterdam Kuralları m. 25/4). Ancak eşyanın güvertede taşınabileceğine ilişkin hususun açıkça yazıyor olması gerekmektedir¹⁷¹.

Eşyanın güvertede taşınması Rotterdam Kuralları m. 25/1'e göre caiz değilse, taşıyanın eşyanın münhasıran¹⁷² güvertede taşınmasından kaynaklanan zıya, hasar veya gecikmeden dolayı kusursuz sorumluluğu söz konusu olacaktır¹⁷³. Taşıyan bu durumda Rotterdam Kuralları m. 17/2 ve 17/3'te tanınan savunmalardan yararlanamayacaktır.

¹⁶³ **Hodges, S./Glass, D.A.**, "Deck Cargo: Safely Stowed at Last or Still at Sea?", s. 237-170 (Chapter 12) bkz. Thomas, R. (Ed.) *The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules*, Lloyd's List, London 2010, s. 261.

¹⁶⁴ **Thomas**, *An Analysis of the Liability Regime*, s. 81.

¹⁶⁵ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 129.

¹⁶⁶ **Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis**, s. 76.

¹⁶⁷ **Günay**, s. 71.

¹⁶⁸ **Günay**, s. 73.

¹⁶⁹ **Hodges/Glass**, s. 263.

¹⁷⁰ **Günay**, s. 73.

¹⁷¹ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 129.

¹⁷² "exclusively caused by their carriage on deck".

¹⁷³ **Hodges/Glass**, s. 258.

Taraflarca eşyanın ambarda taşınması hususunda açıkça anlaşılmış olmasına rağmen, eşya güvertede taşınmışsa, taşıyan sorumluluğunu sınırlama hakkını kaybedecektir (Rotterdam Kuralları m. 25/5). Ancak zarar eşyanın güvertede taşınmasından kaynaklanmıyorsa, taşıyan sorumluluğunu sınırlayabilecektir.

1.2.2.1.3 Taşımanın Kısmen ya da Tamamen Deniz Yoluyla Yapılması

Konvansiyon denizyolu ile eşya taşıma sözleşmelerini düzenlemektedir; ancak Konvansiyonun amacı, aynı zamanda karma taşımalar hakkında da hüküm getirmektir. Bu sebeple sadece deniz yolu ile taşımayı öngören sözleşmelere değil; taşımanın bir kısmının deniz yolu ile bir kısmının başka ortamlarda yapılacağı öngörülen taşıma sözleşmelerine de uygulanmak üzere hazırlanmıştır¹⁷⁴. Konvansiyonun uygulama alanına girecek olan taşıma sözleşmesi Rotterdam Kuralları'nın m. 1/1 hükmünde şu şekilde tanımlanmıştır: "...Sözleşme deniz yoluyla eşya taşımayı konu almalıdır ancak deniz taşımaya ek olarak değişik tür araçlar ile taşıma da öngörülebilir." Buradan şu sonuç çıkmaktadır; deniz yoluyla eşya taşımanın taahhüt edilmiş olması zorunlu şarttır, bunun yanında kısmen de olsa denizyolu ile taşımanın öngörülmediği sözleşmeler Konvansiyonun kapsamına girmeyecektir. Bunun yanı sıra önemle belirtilmelidir ki; Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı bulabilmesi için diğer taşıma biçimlerinden herhangi birinin bulunması şart değildir¹⁷⁵.

Rotterdam Kuralları, esas olarak karma taşımaları düzenlemek amacı ile hazırlanmış olmakla beraber, denizyolu ile taşımayı içermeyen taşıma sözleşmelerine uygulanma imkanı yoktur. Deniz yoluyla taşıma şartının bulunması, Rotterdam Kuralları'nın gerçek bir "Multimodal Transport Convention" niteliğine sahip olmasını engellemekte, bu nedenle Konvansiyon "maritime plus" (*deniz artı*) olarak anılmaktadır¹⁷⁶.

Konvansiyonun karma taşımaları düzenlemesi sebebiyle taşımanın diğer ayakları ile de bir bağlantı söz konusu olacaktır. Çünkü Rotterdam Kuralları, sadece taşımanın deniz ayağına değil, taşıma farklı ortamlarda yapılmışsa, taşıma sözleşmesinin tüm safhalarına uygulanabilmektedir. Bu sebeple, Rotterdam Kuralları ile mevcut önceki konvansiyonlar arasında bir uyumsuzluk ortaya çıkabilecektir¹⁷⁷. Konvansiyon değişik ortamlarda yapılan taşımalar hakkında, 26. ve 82. maddelerinde yer alan iki ayrı hüküm ihtiva etmektedir.

¹⁷⁴ Fujita, T., The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications, 44 (3) Texas International Law Journal 349 (2009), s. 350.

¹⁷⁵ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 41-43; Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, s. 15.

¹⁷⁶ Atamer, Construction Problems, s. 469; Thomas, The Emergence and Application of the Rotterdam Rules, s. 7; Debattista, s.16; Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 32.

¹⁷⁷ Wilson, s. 231.

Bunlardan 26. madde, deniz yolu ile taşıma ayağının dışında kalan safhalar içinde meydana gelen eşya zararları hakkındadır. Bu hüküm, sınırlı ağ kuralını getirerek CMR veya COTIF-CIM gibi diğer sözleşmelerle çıkabilecek ihtilafları çoğunlukla bertaraf etmiştir. Şöyle ki, eşyanın zararına sebep olan olayın, taşıyanın sorumluluk süresi içinde ve fakat eşyanın gemiye yüklenmesinden önce veya gemiden boşaltılmasından sonra, meydana geldiği tespit edilebiliyorsa m. 26'da mevcut olan diğer koşulların da gerçekleşmesi ile diğer bir taşıma konvansiyonu uygulama alanı bulur¹⁷⁸. Buna ilave olarak ilgili ülkede şayet iç deniz, kara ve tren yolu taşımalarını kapsamına alan ve yürürlükte olan bir konvansiyon yoksa, Rotterdam Kuralları taşıma sürecinin bu adımlarını da kapsamına almaktadır.

82. madde ise başka ortamlarda yapılan taşımalara ait esaslar içermektedir. Madde 82 CMR, COTIF-CIM gibi sözleşmelerin deniz taşımacılığı ile ilgilendikleri bölümle sınırlı olmak üzere, diğer sözleşmelere taraf olan devlete koruma sağlamaktadır. Hasarın nerede olduğu belli olan zararlarda ise, bu zarar deniz ayağının dışındaki diğer ulaşım şekillerinde meydana gelmiş ise "network responsibility" rejimi uyarınca taşımanın bu ayağına uygulanması zorunlu olan uluslararası sözleşmelerin hükümleri (*örneğin karayolu için CMR, demir yolu için COTIF-CIM, havayolu için Varşova Sözleşmesi, İç suyolları taşımaları için Budapeşte Sözleşmesi gibi*) uygulanacaktır. Madde 82, Rotterdam Kuralları'nın bu hususu engellemeyeceğini açıkça belirtmektedir. Ancak bu durum diğer ulaşım şekillerine uygulanacak olan sözleşmelerin uygulanma şartları varsa geçerli olacaktır.

Taşıma için deniz yolu ayağı kararlaştırılmış olup da daha sonra iptal edilmesi veya reddedilmesi halinde fiili deniz taşıması gerçekleşmeyecektir. Bu durumda taşımaya Konvansiyonun uygulanıp uygulanmayacağı hususunda Rotterdam Kuralları'nda herhangi bir hüküm yer almamaktadır. Ancak, bir görüşe göre Konvansiyonun bu halde de uygulanabileceği savunulmaktadır¹⁷⁹.

1.2.2.1.4 Taşımanın Ücret Karşılığında Yapılması

Eşyanın ücret karşılığında denizde bir yerden başka bir yere taşınması taahhüdü sözleşmenin asli unsurunu oluşturur¹⁸⁰. Rotterdam Kuralları'nda m. 1/1 hükmünde yer alan taşıma sözleşmesinin tanımına baktığımızda, Konvansiyonun uygulanması için taşıtan ile taşıyanın, taşıma faaliyeti karşılığında bir bedel ödenmesi konusunda anlaşması gerektiği

¹⁷⁸ Wilson, s. 231.

¹⁷⁹ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis, s. 16.

¹⁸⁰ Okay, Deniz Ticareti II, s. 2.

görülmektedir. Navlun karşılığında (*against the payment of freight*) taşımanın taahhüt edilmediği sözleşmeler Konvansiyon'un kapsamına girmeyecektir¹⁸¹.

Navlun, navlun sözleşmesi gereğince yükleme limanında teslim alınan eşyanın kararlaştırılan boşaltma limanına kadar taşınması karşılığında ödenen ücrete denilmektedir¹⁸². Rotterdam Kuralları m. 1/28 hükmü ise, navlunu “taşıma sözleşmesi kapsamında, eşya taşınması için taşıyana ödenecek ücrettir” şeklinde tanımlamıştır. Mutad olan navlunun tespitinde¹⁸³ eşyanın cinsi, taşınacağı mesafe ve taşıma şekli (*güverte veya ambarda, frogrofik teçhizatli gemide gibi*) esas alınır¹⁸⁴. Zaten navlunun kararlaştırılmaması uygulamada da nadir görülen bir husustur. Zira deniz yolu ile eşya taşımacılığı kazanç sağlama amacına yöneliktir ve ivazsız bir taşıma neredeyse mümkün değildir¹⁸⁵. Kuru yük taşımalarının büyük çoğunluğunda navlunun peşin ödeneceği (*freight prepaid*) veya en azından geminin yükleme limanından ayrılmasından kısa bir süre sonra ödeneceği yönündeki kayıt konişmentolara yazılmaktadır¹⁸⁶.

1.2.2.2 Sözleşmenin Tarafları ve Diğer İlgililer

1.2.2.2.1 Taşıyan (Carrier)

Taşıyan, gemi tahsis ederek veya etmeyerek deniz yolu ile eşya taşımayı taahhüt eden kimsedir¹⁸⁷. Taşıyan olmak için, geminin maliki olmak gerekmez; taşıyan sıfatının mülkiyet unsuru ile zorunlu bağı yoktur¹⁸⁸. Taşıyan donatan olabileceği gibi, başkasının gemisini deniz ticaretinde kullanan kimse de (*gemi işletme müteahhidi*) olabilir. Uygulamada donatan ve taşıyanın ayrı şahıslar olması halinde, konişmentolara donatan ve gemi işletme müteahhidinin (*charter by demise*) taşıyan sayılacağı hüküm altına alınır. Kaynağı Anglo-Amerikan hukuku

¹⁸¹ **Thomas**, The Emergence and Application of the Rotterdam Rules, s. 6.

¹⁸² **Akıncı**, Navlun Mukaveleleri, s. 465; **Sunal Erguvan**, S., Deniz Yolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun), Legal, İstanbul 2007.

¹⁸³ Navlun tutarı konişmentolar üzerinde gösterilmez. Bazı konişmentoların üzerinde yer alan, “navlun varma yerinde ödenecektir (*freight payable as destination*); navlun manifestoda belirtildiği gibidir (*freight as per manifest*), navlun boşaltmada ödenecektir (*freight collect*)” gibi kayıtlar ödeme yeri veya navlunu kimin ödeyeceğine yöneliktir. Bkz. **Demirkıran**, s. 123.

¹⁸⁴ **Çağa/Kender**, s. 215.

¹⁸⁵ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 32.

¹⁸⁶ Konişmentoya navlun peşin ödenmiştir (*freight prepaid*) kaydı konulabileceği gibi, yükleme ile navlun ödenecektir (*freight is deemed earned on shipment*), “konişmentonun imzalanmasından sonra “...” gün içinde navlun ödenecektir” şeklinde kayıtlar da konulabilir. Bu kayıtların tamamı navlunun peşin ödendiğini göstermektedir. Bkz. **Demirkıran**, s. 124. Konişmento düzenleme yetkisinin taşıyan tarafından taşıyana devri halinde, taşıyan “navlun ödenmiştir” (*freight prepaid*) kaydıyla konişmento düzenlerse boşaltma limanında ödenmeyen navlunun tahsili son derece güç olmaktadır. Zira taşıyanın haklarını koruması bakımından bir teminat teşkil eden “eşya üzerinde rehin hakkı/lien”, freight prepaid konişmento varlığı halinde geçerliliğini kaybetmektedir. Bu sebeple konişmento düzenleme yetkisi taşıyana devredilirse mutlaka navlun ile ilgili kaydın taşıyan tarafından teyit edilmesi aranmalıdır. Bkz. **Ülgener**, Çarter Sözleşmeleri, s. 97.

¹⁸⁷ **Akıncı**, Navlun Mukaveleleri, s. 34; **Sözer**, B., Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş Gemi Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, Vedat, İstanbul 2013, s. 298.

¹⁸⁸ **Sözer**, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 298.

olan “taşıyanın kimliği¹⁸⁹” (*identity of carrier*) şartı ile yalnız donatan için geçerli olan sorumluluk sınırlamalarından taşıyanı da faydalandırmak amacı güdülmekte ve problemler çözülmeye çalışılmaktadır¹⁹⁰.

Rotterdam Kuralları m.1/5’te, taşıyan taşıtan ile taşıma sözleşmesini akdeden şahıs olarak tanımlanmıştır. Esas olarak fiziken eşyaları kendisi taşımaya bile taşıtan ile taşıma sözleşmesini akdeden gemi sahibi ya da kiracısı taşıyan kapsamında olduğu için tanım Hamburg Kuralları¹⁹¹ örneğinin bir devamı niteliğindedir¹⁹².

Taşıyan sıfatının doğumu için taşıma işini yapan kişinin, bu faaliyetini bir ticari işletme organizasyonu içinde yapması şart değildir. Taşıma işinin geçici olarak yapılması halinde de taşıyan sıfatı kazanılacaktır¹⁹³.

1.2.2.2.2 Taşıtan (Shipper)

Taşıtan kavramı, Rotterdam Kuralları m. 1/8’de, taşıyan ile taşıma sözleşmesi yapan taraf olarak tanımlanmaktadır¹⁹⁴. Taşıtan, navlun sözleşmesinin diğer tarafı ve navlunu ödemekle yükümlü olan taraftır¹⁹⁵. Taşıyan ile taşıma sözleşmesini kimin yapacağı ticari hayatta kullanılan satış sözleşmelerinden başlıcaları olan FOB¹⁹⁶ ve CIF¹⁹⁷ satışlarda farklılık göstermektedir¹⁹⁸. Taşıtanın taşınacak eşyanın maliki olması şart değildir. Taşıtan yapmış

¹⁸⁹ Taşıyanın kimliği ile ilgili açıklamalar hakkında bkz. 2. Bölüm s. 64.

¹⁹⁰ Demirkıran, s. 90.

¹⁹¹ Hamburg Kuralları m. 1/1: “Taşıyan sözü, gönderen ile bizzat veya bir temsilci marifetiyle denizde eşya taşıma sözleşmesi akdeden her şahsı ifade eder.”

¹⁹² Wilson, s. 234.

¹⁹³ Akıncı, s. 34; Okay, Deniz Ticareti II, s. 14-15.

¹⁹⁴ Sözleşme’nin İngilizce resmî metninde “shipper” kavramı kullanılmaktadır. Bu kavram Türkçe’ye “yükleten” olarak tercüme edilmektedir. Ancak bu kişi Sözleşme’de taşıyan ile taşıma sözleşmesini kuran kişi olarak tanımlanmıştır. Bkz. Süzel, C./Damar, D., “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi”, Batider, C.XXVI, S. 2, 2010, s. 154.

¹⁹⁵ Okay, Deniz Ticareti II, s. 14.

¹⁹⁶ FOB (Free on Board-Gemi Bordasında Teslim) satış sözleşmesinde, alıcı tarafından, satışa konu eşyanın belirtilen yükleme limanından taşınması için masrafları kendisine ait olmak üzere bir “taşıma sözleşmesi” yapılacaktır. Yükleme limanında eşyanın küpeşteyi aşmasıyla ve istiflenmesiyle satıcı malları teslim etmiş olacaktır. Satıcı, eşya belirlenen yükleme limanında gemi küpeştesini aşınca kadar bütün zıya ve hasarı üstlenir. Bu andan itibaren ise alıcı mallara ilişkin bütün masrafları, zıya ve hasarları üstlenmektedir. Eğer gemi küpeştesi pratikte bir şey ifade etmiyorsa (roll-on/roll-off veya konteyner taşımacılığında olduğu gibi) FCA (Free Carrier/Taşıma Vasıtasının Yanında Teslim) teriminin kullanılması daha uygun olur. Bkz. Debattista, C., Bills of Lading in Export Trade, Tottel Publishing, s. 9.

¹⁹⁷ CIF (Cost-Insurance-Freight/Mal Bedeli-Sigorta-Navlun) satış sözleşmesinde, satıcı masrafları kendisine ait olmak üzere, malların belirlenen varış noktasına varması amacıyla bir taşıma sözleşmesi akdetmek ve sigorta sözleşmesi yapmaktadır. Satıcı sigorta primi, navlun ve yükleme masrafları ve riskleri üstlenerek malları yükleme limanına getirir. Uygulandığı ölçüde, ihracat için gerekli gümrükleme işlemlerine ilişkin masrafları ve ihracat için ödenmesi gereken tüm resim, vergi ve diğer harçları ödemelidir. Düzenlenen taşıma senedi ve gerekli diğer belgeleri alıcıya gönderir. Bkz. Debattista, Bills of Lading in Export Trade, s. 8.

¹⁹⁸ Debattista, Sale of Goods Carried by Sea, s. 8.

olduğu navlun sözleşmesiyle kendisine ait eşyayı taşıtabileceği gibi, başkasına ait eşyaları da taşıtabilir¹⁹⁹.

Taşıtan ve yükleten kavramları aynı kişide birleşebileceği gibi; farklı kişilere de ait olabilir. Taşıtandan ayrı olarak “yükleten” kavramının kullanılması, her ülkenin hukuk sisteminde bulunmamaktadır. Taşıtan, aynı zamanda eşyayı gemiye yükleten şahıs ise, yükleten sıfatını da haiz olur. Böyle bir durumda taşıtan, taşıyana ve kaptana karşı hem navlun sözleşmesinin tarafı olarak hak ve yetkilere; hem de yükletenin, yükleten sıfatı ile haiz olduğu haklara sahip olacaktır²⁰⁰. Yükleten, taşıyan ile taşıtan arasındaki mevcut bir navlun sözleşmesine dayanarak²⁰¹, taşıtanın temsilcisi sıfatıyla eşyayı, gemiye yüklenmesi amacıyla taşıyana ya da temsilcisine teslim etme yetkisine sahip olan kişidir²⁰². Doğal olarak taşıtan çoğu zaman yükleten de olacaktır²⁰³. Fakat bu şart değildir ve genellikle buna olanak da bulunmaz ve eşyayı taşıyana bir üçüncü kişinin teslim etmesi icab eder²⁰⁴. Ancak bu kimsenin taşıtanın müstahdemi olarak değil, taşıtan adına bağımsız bir temsilci olarak hareket etmesi gerekmektedir²⁰⁵. Bununla birlikte, eşyanın teslimi ile birlikte yükleten taşıyanla doğrudan doğruya sözleşmesel ilişkiye girerek eşya ile ilgili sıfatını kazanır²⁰⁶. Eşya ile ilgili kişiler arasında yer alan yükleten, artık konişmento düzenlenmesini talep etme ve eşyanın güverteye yüklenmesine izin verme yetkisine sahip olur²⁰⁷. Bunun sebebi, denizaşırı satışlarda (*örneğin FOB satışlarda*), çoğu zaman taşıma sözleşmesini yapanın alıcı, yükletenin de satıcı olması

¹⁹⁹ Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 37.

²⁰⁰ Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 38.

²⁰¹ Yüklemenin, taşıyan ile taşıtan arasında daha önceden akdedilmiş bir taşıma sözleşmesi gereğince gerçekleşmesi kuraldır. İstisnaen, donatanın kendi eşyasını taşıması durumunda olduğu gibi ortada bir taşıma sözleşmesi olmadan da yüklemenin yapıldığı durumlar yaşanabilir. Bkz. Okay, Deniz Ticareti II, s. 16.

²⁰² Okay, Deniz Ticareti II, s. 16; Çağa/Kender, s. 3.

²⁰³ Türk, Alman ve Yunan hukuk sistemleri dışında, özellikle Anglo-Sakson hukukunda taşıtan ve yükleten kavramları ayırt edilmemekte, “shipper” ve “chargeur” kavramı her ikisini ifade etmek üzere kullanılmaktadır. Bkz. Çağa/Kender, s. 4. Oysa ki bu durum bir takım tereddütlere ve karışıklığa yol açmaktadır. Hamburg Kuralları’nda benzer şekilde bir ayırım yapılmaksızın, “shipper” terimi, “taşıyanla denizde eşya taşıma sözleşmesi akdeden yahut adına veya hesabına böyle bir sözleşme akdedilen her şahıs, ve keza denizde eşya taşıma sözleşmesine ilişkin olarak taşıyana eşyayı fiilen teslim eden yahut adına veya hesabına teslim olunan her kişiyi ifade eder.” şeklinde tanımlanmıştır. Hamburg Kuralları’nın 1(3) maddesinde verilen shipper tanımı, hukukumuzdaki taşıtan ve yükleten kavramlarının birleştirilmiş halidir. Taşıtan kavramının yanında yükleten kavramının da ortaya çıkmış olmasının taşıyan lehine işlem güvenliğine hizmet edeceği belirtilmektedir. Şöyle ki; taşıyan, taşıtanın kimliğini araştırmak zorunda kalmadan kendisine eşyayı teslim eden kişinin talimatlarına uyacak ve taşıtanın kimliği konusunda karşılaşabileceği tereddütler ortadan kalkacaktır. Bkz. Demirkıran, s. 100.

²⁰⁴ Sözer, Deniz Ticareti Hukuku, s. 300.

²⁰⁵ Çağa/Kender, s. 3-4.

²⁰⁶ Çağa/Kender, s. 4.

²⁰⁷ Yükletene bu şekilde “eşya ile ilgili şahıs” statüsünün tanınması, Türk /Alman deniz ticareti hukukuna has bir özelliktir. Sebebi ise FOB gibi deniz aşırı satışlarda, yükleten konumundaki kişi malın satıcısı olduğu için, alıcı tarafından malın bedeli ödeninceye kadar eşya (satılan mal) üzerinde tasarruf hakkını muhafaza edebilmesi için taşıtana değil; bilakis yükletene konişmento tanzim edilmesini talep yetkisi ve konişmentoda kimin “gönderilen” olacağını tayin yetkisi verilmiştir. Bkz. Çağa/Kender, s. 4.

ve kanun koyucunun satıcının menfaatini korumak istemesidir²⁰⁸. Yükleten konişmento düzenlenmesini talep hakkını taşıyanın durumunu ağırlaştırmadan, teslim gerçekleşikten sonra uygun bir süre içinde kullanmalıdır. Eğer navlun sözleşmesinde gönderilenin kim olacağı belirtilmemişse, gönderileni tayin etmeye de yükleten yetkilidir²⁰⁹.

Bazı durumlarda ise taşıtan ile gönderilen sıfatları tek bir tarafta birleşmektedir. Özellikle petrol şirketlerinin rafinelerinden dağıtım merkezlerine yaptıkları sevkiyatların bu duruma örnek olarak gösterilmesi mümkündür²¹⁰.

1.2.2.2.3 Belge Üzerindeki Taşıtan (Documentary Shipper)

Belge üzerindeki taşıtan (*documentary shipper*)²¹¹ kavramı, Rotterdam Kuralları m. 1/9'da taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında taşıtan olarak adlandırılmayı kabul eden taşıtan dışındaki kişi olarak tanımlanmıştır. Belge üzerindeki taşıtan kavramı ilk defa Rotterdam Kuralları ile düzenlenmiştir.

1.2.2.2.4 Gönderilen (Consignee)

Rotterdam Kuralları m. 1/11'de gönderilen; taşıma sözleşmesi veya taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı uyarınca eşyayı teslim almaya yetkili olan kişi olarak tanımlanmıştır. Gönderilen, sözleşmede veya senet üzerinde hak sahibi görünmesine dayanarak eşyayı bizzat veya temsilcisi vasıtasıyla varna limanında eşyayı kendi adına teslim alacaktır²¹². Bu anlamda bir gönderilenden bahsedebilmek için, bunun eşyayı kabule hazır olduğunu bildirmesi veya eşyayı teslim alması, bu teslim alma veya kabul keyfiyetinin kendi adına olması ve bunu kendi hak sahipliğine istinaden yapması gereklidir²¹³.

1.2.3 Taşımanın Uluslararası Nitelikte Olması

Hamburg Kuralları sadece limandan limana okyanus taşımalarını düzenlemiş ve sözleşme konusu taşımanın başladığı liman ile sona erdiği limanın, farklı iki devlet ülkesinde bulunması gerektiği ifade edilmiştir. Rotterdam Kuralları ise, Hamburg Kuralları'nın aksine

²⁰⁸ Okay, Deniz Ticareti II, s. 18.

²⁰⁹ Okay, Deniz Ticareti II, s. 18.

²¹⁰ Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 24.

²¹¹ "Documentary shipper" kavramı Deniz Ticaret Odası tarafından yapılan çeviride "belge üzerinde taşıtan"; Süzel/Damar tecümesinde ise "yükleten" olarak Türkçeye nakledilmiştir. Çalışmamızda Deniz Ticaret Odası tarafından yapılan çeviri esas alınmıştır. Bununla birlikte Süzel/Damar'a göre, "documentary shipper" ibaresi her ne kadar TTK m. 1097 anlamında tam olarak "yükleten" kavramına karşılık gelmese de, kendisinin FOB satıcı kimliği ve taşıma senedini bazı hâllerde teslim alan kişi (m. 35) olması sebebiyle bu kavramın karşılığı olarak "yükleten" kavramının kullanıldığı belirtilmiştir. Bkz. Süzel, C./Damar, D., Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, Batider, C.XXVI, S. 2, 2010, s. 154.

²¹² Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 41; Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 25.

²¹³ Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 42.

sadece limandan limana deniz taşımalarını değil, limandan limana, kapıdan limana ve limandan kapıya temelli karma taşımaları düzenlemiştir²¹⁴.

Rotterdam Kuralları uluslararası deniz taşımacılığına ve içerisinde deniz ayağı olan uluslararası karma taşımalara uygulanacaktır²¹⁵. Bu durum Konvansiyonda açıkça hüküm altına alınmıştır. 1. maddede tanımlanan taşıma sözleşmelerinin Rotterdam Kuralları'nın kapsamına girebilmesi için Konvansiyonun m. 5/1 hükmü gerekli coğrafi alanları belirtmiştir²¹⁶. Buna göre taşıma sözleşmesinin uluslararası nitelik kazanabilmesi için taşıma sözleşmesine konu eşyanın teslim alındığı ve teslim edildiği devletlerin farklı olması ve aynı deniz taşımasından, yükleme limanı ile boşaltma limanlarının farklı devletlerde olması gerekmektedir. Bütün uluslararası taşıma konvansiyonlarında olduğu gibi Rotterdam Kuralları'nda da amaç yerel taşımaları düzenlemek değildir. Dolayısıyla uluslararası deniz taşımacılığının söz konusu olmadığı, yani taşımanın deniz ayağının aynı ülke içerisinde gerçekleştiği karma taşımalar, Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı dışında kalacaktır²¹⁷. Ancak devletler kendi istekleri ile, kendi sınırları içinde de sözleşme hükümlerini uygulama imkânına sahiptirler.

1.2.4 Sözleşmede Öngörülen Tesellüm Yeri, Yükleme Limanı, Teslim Yeri, Boşaltma Limanından Herhangi Birinin Bir Akit Devlet Ülkesinde Olması

Devletler arasında akdedilen uluslararası taşıma sözleşmelerine uygulanacak olan kuralların doğası gereğince, taşıma sözleşmesinin uluslararası olması gerekliliğinin yanında akit devletlerle bir bağlantısının da bulunması gerekmektedir²¹⁸. Yıllar boyunca farklı taşıma hukuku konvansiyonlarında akit devletlerle farklı bağlantı çeşitleri kararlaştırılmıştır. Denizyoluyla taşımacılığa ilişkin konvansiyonlarda bu unsurla ilgili hükümlerin hiçbirinde katı kurallar benimsenmemiştir²¹⁹. Rotterdam Kuralları uluslararası ticarete olan katılımı artırmak ve yeknesaklık sağlayabilmek adına Konvansiyonun uygulama alanını genişletmekte ve daha kolaylaştırmaktadır²²⁰.

²¹⁴ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 35; Thomas, An Analysis of the Liability Regime, s. 52.

²¹⁵ Goddard, s. 211.

²¹⁶ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 35; Goddard, s. 210.

²¹⁷ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, s. 17.

²¹⁸ Thomas, The Emergence and Application of the Rotterdam Rules, s. 9; Baughen, s. 154.

²¹⁹ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 37. Lahey Kuralları'nda taşımanın başladığı yer, yani fiili yükleme limanı esas alınmış; buna karşılık Hamburg Kuralları'nda fiilen taşımanın başladığı ve sona erdiği yer değil, navlun sözleşmesinde öngörülen yükleme ve boşaltma limanının bir akit devlet ülkesinde bulunması aranmıştır. Bkz. Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 38.

²²⁰ Hoek, M., Multimodal Transport Law, Breda 2009, s. 279.

Rotterdam Kuralları bağlantılı akit devlet kuralını daha da kolaylaştırarak uygulama alanını oldukça genişletmiştir²²¹. Konvansiyon, taraf devletlerden veya taraf devletlere yapılan taşımalara uygulanmaktadır²²². Yükleme limanı ya da boşaltma limanı taraf devlet ülkesinde bulunan ve buna ek olarak karma taşımanın da Rotterdam Kuralları kapsamında düzenlenmesinin bir gereği olarak tesellüm yeri ya da teslim yeri olan bu dört yerden herhangi birinin²²³ akit devlet ülkesinde bulunması ile Rotterdam Kuralları uygulanabilecektir²²⁴. Bir örnek vermek gerekirse, Berlin de teslim alınan eşya karayoluyla Antwerp'e getirilir. Antwerp'te gemiye yüklenen eşyalar buradan deniz yolu ile Montreal'e getirilir ve burada boşaltılır. Son olarak da Montreal'den demiryoluyla Şikago'ya getirilir. İşte bu dört şehrin bulunduğu ülkeden herhangi biri- Almanya, Belçika, Kanada ya da Amerika- Konvansiyona taraf ise Rotterdam Kuralları uygulanacaktır²²⁵.

UNCITRAL Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanı ile ilgili olarak, daha önceki konvansiyonlarda kabul edilmiş olan iki bağlanma noktasını reddetmiştir. Şöyle ki, Hamburg Kuralları'nda iki ayrı devlet arasındaki taşımaya dair navlun sözleşmesinde öngörülen yükleme ve boşaltma limanlarından biri bir akit devlet ülkesinde bulunmasa dahi, bu taşımaya ilişkin konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belge bir akit devlet ülkesinde düzenlenmişse, bu sözleşme hakkında anlaşma hükümleri uygulanır (Hamburg Kuralları m.2). Söz konusu düzenleme konişmentonun düzenlendiği yerle sınırlı kalmak üzere Lahey/Visby Kuralları'nda da yer almaktadır²²⁶. Fakat UNCITRAL günümüzde artık elektronik ticaretin yaygın bir şekilde kullanılıyor olması sebebiyle, taşıma senedinin düzenlendiği yerin herhangi bir öneminin kalmadığını ve bunun sonucunda da işlemin altında yatan bağlantı noktasının gereksiz olduğunu kabul etmiştir²²⁷.

²²¹ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 38; Wilson, s. 231.

²²² Konvansiyon'da "*taraf devlet*" kavramına ilişkin herhangi bir tanım sevkedilmemektedir. Konvansiyonun 92. maddesinden taraf devlet kavramının Rotterdam Kuralları'nı imzalayan, onaylayan, kabul eden, uygun bulan, katılan ve dolayısıyla Rotterdam Kuralları'nda yer alan uluslararası yükümlülükleri üstlenen devlettir şeklinde bir tanım çıkarmak mümkündür. Bkz. Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniiland/Tsimplis, s. 17.

²²³ Her ne kadar tesellüm yeri ile yükleme limanı ile teslim etme ve boşaltma limanı arasındaki fark belirgin olsa da Konvansiyonda belirtilmiş olan dört lokasyonun tanımı yer almamaktadır. "*Liman*" kavramı ülkenin karasınırları içerisinde bulunan bir limanı işaret etmekten ziyade, "*yer*" kavramı daha farklıdır. Çünkü yer kavramı nitelenmemiş ve belirsizdir. Ülkenin karasınırları dahilinde veya dışında herhangi bir yerde olabilir. Açık denizde bulunan bir petrol platformu, ya da kıyı devletinin kara sınırları dışında bulunan bir terminal "*yer*" kavramına dahil olabilir. Bkz. Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniiland/Tsimplis, s. 17.

²²⁴ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniiland/Tsimplis, s. 17; Hoek, s. 278.

²²⁵ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 38

²²⁶ Glass, D./Nair, R., "Towards Flexible Carriage Documents? Reducing the Need for Modally Distinct Documents in International Goods Transport", 15 The Journal of International Maritime Law 37 (2009), s. 44.

²²⁷ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 39.

Rotterdam Kuralları, geminin mülkiyeti, sicile kayıtlı olduğu yer veya bayrağı gözetilmeksizin uygulanmaktadır. İlgili maddede belirtilen tabiiyetler yerel hukuka göre tayin edilecek olup, bu husus Rotterdam Kuralları'nın uygulama alanını etkilememektedir.

İKİNCİ BÖLÜM

ROTTERDAM KURALLARI'NA GÖRE TAŞIYANIN YÜKÜMLÜLÜKLERİ ve SORUMLULUĞU

2.1 Genel Olarak

Eşya taşımacılığının yüksek riskli bir ticari faaliyet olması sebebiyle; taşıma sözleşmesine konu eşyanın taşıma esnasında, zıyaa, hasara uğraması veya tesliminin gecikmesi her zaman mümkündür. Rotterdam Kuralları uyarınca taşıyan; eşyanın zıyaı, hasarlanması ve gecikmesinden sorumlu olacaktır. Pek tabi olarak bu geniş bir ifade olarak algılanabilir; ancak taşıyanın Rotterdam Kuralları çerçevesinde tanımlanmış olan ve sorumluluktan muaf sayılabileceği durumlar ayrıntılı olarak sıralanmıştır. Bu sebeple sorumsuzluk hallerinin ayrıntılı bir şekilde incelenmesi çalışmamızın kapsamını aşacağından, üçüncü bölümde her bir sorumsuzluk haline kısaca değinmekle yetinilecektir.

Önceki kurallara göre taşıyanın eşya ile alakalı sorumluluğu; yükleme limanında başlayıp boşaltma limanında sona ermekteydi. Rotterdam Kuralları ile birlikte, taşıyan terminalde eşyayı depolamaktan, taşıma hizmetleri komisyonculuğu hizmetlerine kadar tüm süreçten sorumlu tutulmaktadır. Rotterdam Kuralları, daha önceki Konvansiyonlarda tercih edilmiş olan limandan limana (*port to port*) sorumluluk rejimi yerine, içerisinde deniz ayağı bulunan kapıdan kapıya (*door to door*) taşımaları kapsayacak bir sorumluluk rejimini benimsemiştir. Bu doğrultuda eşyanın teslim alınmasından gönderilene teslim edilmesi arasındaki sürede zıya, hasar ve gecikmeye uğraması durumunda taşıyanın sorumluluğu gündeme gelecektir²²⁸.

1960'lı yıllarda başlayan “konteynerleşme” uluslararası karma taşımaların da hızla gelişmesine neden olmuştur. Konteyner, bir yandan eşyayı taşıma rizikolarına karşı koyucu bir ambalaj fonksiyonu görmüş diğer yandan yükleme-boşaltma-aktarma sırasında zaman ve emekten tasarruf edilmesini sağlayarak, taşımaların hızlanmasına ve ucuzlamasına neden olmuştur²²⁹. Bununla birlikte konteynerleşme ve karma taşımalar, yeni hukuki sorunların ortaya çıkmasına yol açmıştır. Karma taşımalarda yapılan aktarmalarda eşyanın tamamlanmış taşıma faaliyeti sırasında hasara uğrayıp uğramadığını denetlemeye olanak kalmamıştır. Çünkü; fabrika kapısında istiflenip alıcısına teslim edilen bir konteynerin kapakları açıldığında, eşyanın hasarlanmış olduğu görüldüğünde, hangi noktada hasarlandığını çözmek

²²⁸ Wilson, s. 231.

²²⁹ Arkan, Karma Taşımalar, s. 343.

oldukça zor bir durumdur. Zira her ara taşımadan sonra konteynerin açılması hem neden olacağı zaman kaybı, hem gümrük mevzuatı karşısında mümkün olamamaktadır. Bunun sonucunda da, sadece gönderilene teslim sırasında saptanabilen ve taşımanın hangi bölümünde meydana geldiği belli olmayan hasar ve zıyalardan taşıyanın nasıl sorumlu olacağı sorunu, ortaya çıkmıştır. Rotterdam Kuralları ile bu malın hangi noktada hasara uğradığı problemi ortadan kaldırılmaya çalışılmıştır; zira taşıyan kimliği ile hareket eden taraf malın kendisine teslim noktasından alıcıya teslimine kadar eşya ile ilgili zararlardan sorumlu tutulmuştur.

Uluslararası alanda birlik sağlanması adına Rotterdam Kuralları'nın kapsamı genişletilmiştir; ancak bu durum bir takım problemleri beraberinde getirmektedir: Eşyanın deniz yoluyla taşınmasının yanında farklı modlarla da taşınması sonucunda uyumsuzluğa uygulanacak olan rejimle ilgili olarak yeni rejimle var olan rejimler arasında bir karmaşa söz konusu olabilecektir²³⁰.

Rotterdam Kuralları ile birlikte taşıyanın sorumluluğu ile ilgili temel sorunun aşılması için teklif edilen çözüm, Lahey Kuralları ve Hamburg Kuralları'nda yer alan düzenlemelerin bir karışımı şeklindedir²³¹. Taşıyanın sorumluluğu 17. maddede düzenlenmiştir. Sorumluluğa ilişkin tanım, Hamburg Kuralları m.5/1'de²³² yer alan düzenlemenin biraz değişikliğe uğramış hâlidir. Konvansiyon, taşıyanın sorumluluğu konusunda, “Sınırlı Net-Work” esasını kabul etmiştir²³³. Net-Work sistemi, karma taşımayı üstleneni, zararın taşımanın hangi bölümünde meydana geldiği biliniyorsa o kısma uygulanan hükümlere, bu husus bilinmiyorsa, özel bir sorumluluk rejimine tabi tutan sistemdir²³⁴. Düzenlemenin temeli kanıt yükümlülüğünün tersine çevrildiği kusur sorumluluğuna dayanmaktadır.

Rotterdam Kuralları'nda sorumluluk ile ilgili olarak getirilmiş olan en temel değişikliklerden biri, taşıyanın teknik kusur (*fault in navigation*)²³⁵ sebebiyle sorumsuzluğuna ilişkin istisnanın kabul edilmemiş olmasıdır. Rotterdam Kuralları'nın hazırlık çalışmalarında

²³⁰ **Hoek**, s. 279.

²³¹ **Wilson**, s. 232.

²³² Hamburg Kuralları m.5/1: Taşıyan, eşyanın zıya veya hasar yahut gecikme ile tesliminden ileri gelen zararlardan; zıya, hasar veya gecikmeye yol açan olayın eşya 4. madde uyarınca muhafaza altında bulunduğu sırada vuku bulmuş olması şartıyla mesuldür; meğer ki, olay ve neticelerini önlemek üzere makul surette istenebilecek olan tüm tedbirlerin kendisi yahut müstahdem veya görevlileri tarafından alınmış olduklarını ispat etsin.

²³³ **Hancock QC, C.**, “Multimodal Transport under The Convention”, s. 34-51 (Chapter 2), bkz. Thomas, R. (Ed.), A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules, Lawtext Publishing Limited, 2009, s. 42.

²³⁴ **Arkan**, Karma Taşımalar, s. 349.

²³⁵ Teknik kusurdan sorumsuzluk bir kanun metni olarak ilk defa 1893 tarihli Harter Act'ın 1. Bölümünde yer almıştır. Bu “error in the navigation or in the management of the ship” klozunun kanunda yer almış şekli ibarettir. Bkz. **Akıncı**, Navlun Mukaveleleri, s. 407.

teknik kusur istisnasının Konvansiyonda yer alıp almaması konusu tartışma yaratmıştır. Teknik kusur istisnası hava taşımacılığında 1955 yılında, deniz taşımacılığında ise Hamburg Kuralları ile kaldırılmıştır. Taşıma hukukunu modernleştirme amacıyla olan Rotterdam Kuralları'nda da söz konusu istisnanın olmaması gerektiği düşünülmüştür²³⁶.

Geminin sevkine veya yönetimine ilişkin kusur teknik kusur olarak adlandırılmaktadır²³⁷. Teknik kusura örnek olarak; rotada yanlışlık, seçilen rotanın izlenmesi için gemiye yaptırılan çeşitli manevralar, haritayı yanlış uygulama, meteorolojik haberleri yanlış alma, yolculuğa engel olacak deniz tehlikelerini önlemek için alınacak tedbirlerde kusur, kusurlu çatma ve karaya oturma, makinelerin ve dümen aygıtlarının kontrolü ve bakımına, geminin muhafazasına ve temizliğine ilişkin kusurlu olarak alınan önlemler gibi haller verilebilir²³⁸.

Taşıma sözleşmesinin yapıldığı esnada, kusurun teknik kusur ya da ticari kusur sayılmasına ilişkin bir değerlendirmede bulunmak mümkün değildir. Çünkü çeşitli hukuk sistemleri, alınması ihmal edilen tedbiri taşıyanı korudukları ölçüde geminin menfaatine; eşya ile ilgilileri korudukları ölçüde bu kimselerin menfaatine sayabilmektedirler. Bunun sonucunda da, taşıyanlar, yargılamayı yapacak ülkede, özen eksikliğinin ticari kusur sayılabileceği düşüncesiyle taşımacılık mali sorumluluk sigortası teminatını genişletmektedirler. Eşya ile ilgililer ise özen eksikliğinin teknik kusur sayılabileceği düşüncesiyle emtia nakliyat sigortası teminatını artırmaktadırlar. Tüm bunların sonunda ise gereksiz prim artışı ortaya çıkmaktadır.

Diğer taraftan, Rotterdam Kuralları'nın geminin denize, yola ve yüke elverişliliğinin tüm yolculuk boyunca devam eden bir yükümlülük haline getirilmesi ile birlikte, teknik kusur istisnasının hukuki alt yapısı da kalmamıştır²³⁹. Tüm bu sebeplerle, P&I Klüplerinin karşı çıkmalarına rağmen²⁴⁰, teknik kusur istisnası kabul edilmemiştir. Bunun sonucunda, kaptan veya gemi adamlarının kusuru sonucunda meydana gelen çatma olaylarında taşıyanın sorumluluğu ortaya çıkacaktır²⁴¹.

²³⁶ **Günay**, s. 141.

²³⁷ **Çağa/Kender**, s. 156; **Akıncı**, Navlun Mukaveleleri, s. 407.

²³⁸ **Tekil**, s. 305; **Canak**, E., "Deniz Ticaret Hukukunda Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Hallerinden Sevk ve Teknik İdare Kusuru", Adalet Dergisi, Y. 76, S. 6, 1985, s. 86.

²³⁹ **Clark/Thomson**, s. 141.

²⁴⁰ **Girvin**, S., "The Right of the Carrier to Exclude and Liability", s. 111-137 (Chapter 5) bkz. Thomas R. (Ed.), A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules, Lawtext Publishing Limited, Dawlish 2009, s. 117.

²⁴¹ **Günay**, s. 141.

Teknik kusur istisnasının Rotterdam Kuralları'nın geleceğini etkileme ihtimali yüksektir. Hamburg Kuralları'nda teknik kusur istisnasının bulunmaması sebebiyle denizci devletler taraf olmamıştır. Bu sebeple benzer bir akibet Rotterdam Kuralları için de söz konusu olabilir²⁴².

2.2 Taşıyanın Yükümlülükleri

2.2.1 Taşıyanın Gemiye Denize, Yola ve Yüke Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü

2.2.1.1 Genel Olarak

Taşıyan taşıma sözleşmesi ile, taşınmak üzere kendisine teslim edilen eşyayı varma yerinde, tesellüme yetkili kişiye tam ve sağlam olarak gecikmeksizin teslim etmeyi yüklenmektedir. Burada anlaşılacağı üzere, taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan özen gösterme borcu, gerek yüke özen gösterme gerekse sözleşmeyi süresinde ifa etme gibi yükümlülükleri kapsamaktadır. Bu yükümlülüklerin gereği gibi ifa edilebilmesi için eşyanın taşınacağı geminin denize, yola ve yüke elverişli olması gerekmektedir.

Rotterdam Kuralları'nın “deniz yolculuğuna uygulanabilecek özel yükümlülükler” başlıklı 14. maddesi uyarınca taşıyan, taşımaya tahsis etmiş olduğu gemiyi seferin normal tehlikelerini göğüsleyecek şekilde denize, yola, ve yüke elverişli hale getirmek için makul bir özen gösterme yükümlülüğü (*to exercise due diligence*) altındadır. Bu yükümlülük bir yan borç niteliğindedir²⁴³. Deniz yoluyla taşıma sözleşmelerinde, taşıma aracı olan gemi taşıyan tarafından belirlenmektedir. Taşıyan, bu konuda tedbirli bir taşıyandan beklenen özeni göstermeli ve taşınacak eşyanın hasar görmeden varma limanına ulaştırılmasını sağlayacak nitelikte, olağanüstü tehlikeler hariç olmak üzere denizin tehlikelerine, seferin gerçekleştirileceği mevsim ve rotaya göre, yapılacak yolculuğa ve ayrıca taşınacak eşyanın cinsine uygun bir gemi ile taşıma yükümlülüğünü yerine getirmelidir²⁴⁴. Bu yükümlülüğün yerine getirilmemesi hâlinde, taşıyan ortaya çıkan her türlü zarardan sorumlu tutulmuştur²⁴⁵. Taşıyanın geminin sefere elverişsizliğinden doğan sorumluluğu bir kusur sorumluluğudur.

²⁴² Günay, s. 142.

²⁴³ Sözer, Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu, s. 23.

²⁴⁴ Cumalıoğlu, E., Kırkambar Sözleşmesi, Turhan, Ankara 2011, s. 83; Sözer, Gemiye Sefere Elverişli Bulundurma Borcu, s. 3.

²⁴⁵ Lahey/Visby Kuralları'nın 4. maddesi gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğünün ihlali sonucu ortaya çıkan sorumluluğu düzenlemiştir. Bu maddeye göre taşıyan geminin denize yola ve yüke elverişli halde bulundurulmasına ilişkin makul özeni göstermiş ise ortaya çıkan zıya ve hasardan sorumlu değildir. Bkz. Günay, s. 87. Hamburg Kuralları ise geminin denize, yola ve yüke elverişsizlik halleri için hüküm sevk etmekten kaçınmıştır. Böylelikle sefere elverişsizlikten sorumluluk, taşıyanın sorumluluğunun genel şemsiyesi altına alınmıştır. Bkz. Yetiş Şamlı, K., “Lahey, Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik,

Yükümlülüğün herhangi bir ifa eden²⁴⁶, geminin kaptanı veya gemi adamları ya da taşıma sözleşmesi gereğince taşıyanın yerine getirmesi gereken yükümlülüklerini taşıyanın istemi veya gözetimi altında doğrudan ya da dolaylı olarak yerine getiren kişiler tarafından ihlal edilmesi halinde de taşıyan sorumlu olacaktır (Rotterdam Kuralları m. 18).

Rotterdam Kuralları m. 17/5(a) uyarınca iddia sahibi, geminin denize, yola ve yüke elverişsiz oluşunun zıya, hasar veya gecikmeye sebebiyet verdiğini ispatlaması durumunda, taşıyan sorumlu olacaktır. Burada iddia sahibinin iddiasını kesin bir şekilde ispat etmesine gerek yoktur. Bundan sonra taşıyan zararın geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından kaynaklanmadığını veya makul özeni gösterdiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulacaktır (Rotterdam Kuralları m. 17/5(b)).

Sefere elverişlilik, geminin fiili durumu ile bağlantılı olup, idari makamlar tarafından verilen elverişlilik belgeleri bu hususta ancak bir karine teşkil etmektedir²⁴⁷. Bununla birlikte, geminin yapısının, donanımının ya da yükün istifinin sınıflandırma kurumları veya yetkili diğer makamlarca tespit edilen kurallara uygun olmadığı hallerde geminin sefere elverişli olmadığı kabul edilir. Taşıyanın sefere elverişli bir gemi sağlama yükümlülüğü ve bu yükümlülüğün ihlali sebebiyle ortaya çıkan sorumluluğu ulusal ve uluslararası alanda detaylı bir biçimde düzenlenmektedir.

2.2.1.2 Denize Elverişlilik

Denize elverişlilik genel bir anlatımla, geminin teknesinin (*gövdesinin*), eşya ile birlikte yapılacak yolculukta, olağanüstü olanlar dışındaki deniz tehlikelerine karşı olan fiziki dayanma kabiliyeti anlamına gelir²⁴⁸. Buradan açıkça anlaşılacağı üzere, geminin denize elverişsizliğine yol açan sebepler teknenin yapısı ve donanımı, genel yapısı, makineleri, kazanları (*buharlı gemilerde*) ve benzeri ana öğelerindeki eksikliklerden kaynaklanmaktadır. Teknenin dış yüzeyinin su geçirmesi, tekne tabanının korozyona uğraması ya da perçinlerinin zayıflaması buna örnek verilebilir²⁴⁹.

İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası”, Prof. Dr. Ersin Çamoğlu’na Armağan, C. LXXI, S. 2, İstanbul 2013, s. 491.

²⁴⁶ İfa eden tanımı Rotterdam Kuralları m. 1/6’da yer almaktadır. Bkz. s. 79.

²⁴⁷ **Akan, P.**, “Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü”, Prof. Dr. Tahir ÇAĞA’nın Anısına Armağan, Beta, İstanbul 2000, s. 6.

²⁴⁸ **Yetiş Şamlı**, Sefere Elverişlilik, s. 480.

²⁴⁹ **Yetiş Şamlı**, Sefere Elverişlilik, s. 480.

Yukarıda anlatıldığı üzere, geminin denize elverişli olabilmesi için, mutad tehlikelere karşı dayanıklı olması aranmaktadır²⁵⁰. Geminin denize elverişli olup olmadığı incelenirken geniş kapsamlı düşünülmelidir. Teknenin küçüklüğü, pencere veya lumboz camlarının inceliği, güverte yapısının geminin dengesini bozacak şekilde su biriktirmesi birer denize elverişsizlik sebebi olabilir²⁵¹. Yine gemi pompalarının ve dümen düzeninin bozukluğu, bacaların yangına sebep olacak şekilde yapılmış olması, normal bir yükleme ile derine batan veya fazla yalpa yapmaya sebep olan ayıplı inşa tarzı, geminin güvenliğini bozan kötü istif durumları karşılaşılan denize elverişsizlik sebepleri olarak belirtilebilir²⁵².

2.2.1.3 Yola Elverişlilik

Geminin yola elverişli olması, denize elverişlilik kadar önemlidir. Çünkü, yola elverişli olmayan bir gemi, yolculuğun emniyetle gerçekleştirilmesini, en az denize elverişli olmayan bir gemi kadar tehlikeye atmaktadır²⁵³. Yola elverişlilik, denize elverişlilik ile yakın bir ilişki içerisinde. Geminin yola elverişliliği, denize elverişlilikten sonra, onu tamamlayan bir nitelik olarak ortaya çıkar²⁵⁴. Zira denize elverişli olmayan bir gemi hiçbir zaman yola elverişli sayılamaz²⁵⁵. Burada aranan elverişlilik nisbi elverişlilik²⁵⁶.

Denize elverişli bir geminin teşkilatı özellikle gemi adamlarının yeterliliği ve ehliyeti, nitelikleri ve vasıfları, teşkilatı, teçhizatı, navigasyon cihazları, yakıtı, suyu ve kumanyası, yükleme durumu ve istifi bakımından yapacağı yolculuğun denizden gelecek tehlikelerini göğüsleyecek durumda olması gerekir²⁵⁷. Geminin vinçlerinin arızalı olması, yükün kötü istif edilmiş olması veya güverteye aşırı derecede yüklenmiş bulunması yakıt veya kumanyanın yetersizliği yola elverişsizliğin örneklerindendir²⁵⁸.

Geminin yola elverişsizliğine neden olan en önemli hallerden birisi yetersiz yakıt ile yola çıkılmış olmasıdır. Buradaki yakıtın kapsamına kömür, akaryakıt, yağ ve su girer²⁵⁹. Geminin ilk limandan ayrılırken yolculuk sırasında uğrayacağı ve yakıt ikmali yapabileceği

²⁵⁰ Taşdelen, N., “Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizliğinden Doğan Sorumluluğu”, Bilgi Toplumunda Hukuk, Ünal TEKİNALP’e Armağan, C. 1, Beta, İstanbul 2003, s. 941.

²⁵¹ Okay, Deniz Ticaret Hukuku II, s. 91.

²⁵² Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 942.

²⁵³ Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 481.

²⁵⁴ Sözer, Deniz Ticaret Hukuku, s. 393.

²⁵⁵ Okay, Deniz Ticaret Hukuku II, s. 91.

²⁵⁶ Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 102.

²⁵⁷ Akıncı, s. 99; Okay, s. 91; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku, s. 394; Göğçer, E., Denize Elverişli Gemi, Adalet Dergisi, Y. 52, S.1-2, 1961, s. 56.

²⁵⁸ Okay, Deniz Ticaret Hukuku II, s. 91.

²⁵⁹ Akıncı, s. 100.

bir ara limana varmasına yetecek yakıtı yoksa elverişsizlik mevcuttur²⁶⁰. Bu durumda yakıt ikmalı için rotada yer almayan bir limana uğranması ve gecikilmesi nedeniyle bir zarar meydana gelirse taşıyan bundan dolayı sorumlu olur.

Yola elverişlilikte değinilmesi gereken bir diğer önemli konu ise istifdir. Hatalı istif çoğu zaman ticari kusur teşkil eder ve bu sebeple taşıyan eşyaya özen borcunun ihlali sebebiyle sorumlu olur. Ancak hatalı istifin geminin yola elverişsizliğine sebep olması da mümkündür²⁶¹. Şöyle ki, kötü istif söz konusu ise, geminin sallanması eşyanın bir tarafa yığılmasına sebep olacaktır. Bu durum ise geminin tehlikeye maruz kalmasına neden olacağı için denize elverişsizlik meydana getirir²⁶². Buna karşılık hafif yükün üzerine ağır yük istiflendiği için altta kalan yük zayi olmuşsa zararın sebebi ticari kusur olacaktır.²⁶³

2.2.1.4 Yüke Elverişlilik

Yüke elverişlilik geminin yükü, taşıma sırasında ortaya çıkabilecek deniz tehlikeleri haricindeki diğer tehlikelere karşı korumaya ve yükün bu tehlikeler nedeniyle herhangi bir zarara uğramasını engellemeye elverişli olmasıdır²⁶⁴. Soğutma ve dondurma tesisatı da dâhil olmak üzere yük alma yerlerinin, yükün alınması, taşınması ve muhafazası için elverişli vaziyette bulundurulması gereklidir. Ambarlarının ve fiilen yük taşınmasında kullanılan soğutma ve dondurma tesisatı gibi bölümlerin yükün alınması, yüklenmesi ve taşınması, muhafazası ve boşaltılması için uygun olmaması ya da yükün gerektirdiği özel şartları taşımaması yüke elverişsizliğe sebep olur²⁶⁵. Yükün kir, pas, pis koku, rutubet gibi zarar verecek her türlü etkenden korunması geminin yüke elverişliliği için zorunludur.²⁶⁶

Rotterdam Kuralları'nın yüke elverişliliğe ilişkin m. 14(c) bendinde değinilmesi gereken iki husus bulunmaktadır. İlk olarak Rotterdam Kuralları m. 14(c)'de soğutma bölümlerinden söz edilmemiştir. Esasen "geminin eşya taşınan diğer bölümleri" ibaresi soğutma bölümlerini de kapsadığından bunun ayrıca belirtilmesine gerek yoktur²⁶⁷. İkinci olarak ise, düzenlemede ambarların ve geminin yük taşınmasında kullanılan diğer kısımlarının

²⁶⁰ Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 481; Taşdelen, s. 944.

²⁶¹ Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 482.

²⁶² Göğer, Elverişli Gemi, s. 56.

²⁶³ Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 482.

²⁶⁴ Çağa/Kender, s. 18; Akıncı, Navlun Sözleşmeleri, s. 102; Göğer, Elverişli Gemi, s. 58.

²⁶⁵ Akıncı, Navlun Sözleşmeleri, s. 103; Okay, s. Deniz Ticareti II, s. 92.

²⁶⁶ Okay, Deniz Ticareti II, s. 93; Taşdelen, s. 944.

²⁶⁷ Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 492.

yanı sıra konteynerlerin de ayrıca zikredilmiş olmasıdır. Böylece konteynerler gemi ambarı ile bir tutulmuştur²⁶⁸.

2.2.1.5 Geminin Denize Yola ve Yüke Elverişli Halde Bulundurulması Gereken Süre

Rotterdam Kuralları m. 14 uyarınca, taşıyan yolculuğun her aşamasında gemiyi gereği gibi donatmak, yeterli gemi adamı sağlamak, yakıt ve kumanyaya gerekli dikkat ve özeni göstermek, eşyanın taşındığı ambarları ve konteyneri sağlam ve güvenli şekilde tutmak yükümlülüğü altındadır. Rotterdam Kuralları ile geminin elverişli halde bulundurulmasına ilişkin olarak getirilmiş en önemli değişiklik, taşıyanın gemiyi deniz yolculuğunun öncesinde, başlangıcında ve yolculuk süresince denize, yola, ve yüke elverişli halde bulundurmakla yükümlü olmasıdır²⁶⁹. Burada Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'ndan farklı olarak, taşıyan gemiyi yalnızca yolculuk başlangıcında değil, yolculuğun devamı sırasında da sefere elverişli halde bulundurmakla yükümlüdür.

Geminin tüm sefer boyunca denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurulmasının, taşıyanın aleyhine olduğu ileri sürülerek bu önemli değişikliğe bir takım itirazlar gelmiştir²⁷⁰. Ancak burada önemli olan husus, taşıyanın sadece gerekli dikkat ve özeni göstermekle yükümlü olmasıdır. Ayrıca seferin başlangıcında beklenen dikkat ve özen, gemi seferdeyken beklenen dikkat ve özenden daha fazla olacaktır²⁷¹.

Geminin denize, yola ve yüke elverişliliği, yolculuğun mesafesi, yolculuğun yapıldığı deniz, taşınan eşya ve diğer şartlar göz önünde bulundurularak her olayda yeniden değerlendirilmelidir. Bu nedenle elverişlilik nisbi bir kavramdır²⁷². Gemi tüm denizlere herhangi bir yükü her cins yolculuğa yılın her mevsiminde elverişli olduğu takdirde mutlak elverişlilikten bahsedilir. Belli bir yükü belli bir zamanda ve belli bir denizde yapılacak yolculuk için geminin elverişli olması halinde nisbi denize elverişlilikten bahsedilir²⁷³.

Yükümlülüğün ne zaman sona ereceğine ilişkin Rotterdam Kuralları madde 14'te bir düzenleme bulunmamaktadır. Yükümlülüğün geminin boşaltma limanına varmasıyla veya

²⁶⁸ Yetiş Şamlı, Sefere Elverişlilik, s. 493.

²⁶⁹ Nicholas, A., "The Duties of Carrier under The Conventions: Care and Seaworthiness", s. 113-117 (Chapter 6), bkz. Thomas R. (Ed.), The Carriage of Goods by Sea under The Rotterdam Rules, Lloyd's List, London 2010, s. 113.

²⁷⁰ Nikaki, s. 106.

²⁷¹ Sturley/Fujita/Van Der Ziel, s. 85.

²⁷² Tekil, s. 275; Sözer, Sefere Elverişli Bulundurma Borcu, s. 28; Göğer, Elverişli Gemi, s. 69; Akan, Sefere Elverişli Halde Bulundurma, s. 5; Taşdelen, s. 946.

²⁷³ Göğer, s. 49.

eşyanın boşaltılmasıyla sona ereceği ileri sürülebilir²⁷⁴. Bununla birlikte hakim görüş, yükümlülüğün eşyanın gemiden boşaltılması esnasında da devam edeceği ve boşaltmanın tamamlanmasıyla sona ereceği yönündedir²⁷⁵.

2.2.2 Taşıyanın Eşyaya Dikkat ve Özen Gösterme Yükümlülüğü

Eşyanın taşıyan tarafından teslim alınması ile başlayan ve gönderilene teslim edilinceye kadar devam eden ikinci bir asli edim yükümlülüğü olarak²⁷⁶ eşyaya dikkat ve özen gösterme yükümlülüğü karşımıza çıkmaktadır. Taşıyan, navlun sözleşmesi uyarınca üzerine düşen bu yükümlülüğünü ihlal etmesi sonucunda eşya ile ilgililere karşı ortaya çıkacak zararlardan sorumlu olacaktır. Sözleşmeye dayanan bu sorumluluk, zarar verenin kusurlu davranışına dayandığı için bir kusur sorumluluğudur²⁷⁷. Rotterdam Kuralları m. 11 ve 13'te taşıyanın eşyaya özen gösterme yükümlülüğü düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları m. 11 ile taşıyanın taşıma sözleşmesi ile üstlenmiş olduğu temel yükümlülük olan eşyayı varma yerine taşıma (*place of destination*) ve gönderilene (*consignee*) teslim etme yükümlülüğü düzenlenmiştir²⁷⁸. Bu hüküm ile önceki konvansiyonlardaki mevcut boşluğun doldurulması hedeflenmektedir²⁷⁹. Böylelikle açık bir şekilde, taşıyanın eşyayı varma yerinde teslim etmesine ilişkin yükümlülüğü ortaya konmuştur²⁸⁰. Taşıma esnasında taşıyanın eşyaya özen yükümlülüğünün derecesi, sorumluluğun belirlenmesinde önemli bir rol oynamaktadır²⁸¹.

Taşıyanın başlıca yükümlülüğü olan eşyaya özen borcu, eşyanın teslim alınması ile birlikte doğacaktır²⁸². Diğer bir ifadeyle, navlun sözleşmesinin yapılmasıyla, taşıyan eşyayı kabul etmek, zamanı gelince teslim etmek ve bu iki zaman dilimi arasında da bakım ve muhafaza yükümlülüklerini üstlenmektedir²⁸³. Bu yükümlülük, eşyanın korunması ve teslim yerine sağlam bir şekilde ulaşabilmesi için gerekli tüm önlemleri içerir²⁸⁴. Değerlendirme

²⁷⁴ **Nikaki**, T., "The Obligations of Carriers to Provide Seaworthy Ships and Exercise Care", s. 89-110 (Chapter 4) bkz. Thomas R. (Ed.) A New Convention for the Carriage of Goods by Sea-The Rotterdam Rules, Dawlish 2009, s.107; **Aladwani**, T., "The Supply of Containers and "Seaworthiness"-The Rotterdam Rules Perspective", 42 Journal of Maritime Law and Commerce 185 (2011), s. 201.

²⁷⁵ **Nikaki**, s. 107; **Aladwani**, s. 201.

²⁷⁶ **Çağa/Kender**, Navlun Sözleşmesi, s. 135.

²⁷⁷ **Karan**, The Carrier's Liability, s. 83.

²⁷⁸ Bu hüküm Lahey, Lahey-Visby ve Hamburg Kuralları'nda zımni bir şekilde bulunmasına rağmen, açık bir düzenleme yer almamaktadır. Bkz. **Von Ziegler**, A., "The Liability of the Contracting Carrier", 44 Texas Law Journal 329 (2009), s.333.

²⁷⁹ **Sturley/Fujita/Van Der Ziel**, s. 79.

²⁸⁰ **Von Ziegler**, s. 333.

²⁸¹ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s.4.

²⁸² **Yazıcıoğlu**, Hamburg Kuralları, s. 182.

²⁸³ **Seven**, s. 47.

²⁸⁴ Taşıyanın eşyaya özen borcunu yerine getirmiş olması bakımından hangi yükümlülükleri yapması gerektiği sorunu her somut olayda farklı şekilde ortaya çıkar. Bu yükümlülükler, eşyanın cinsine, geminin durumuna, yapılacak yolculuğun mevsimine, uzaklık ve hava durumuna göre değişir. Bkz. **Akıncı**, Navlun Mukaveleleri, s. 343.

yapılırken geminin, eşyanın, yolculuğun özellik ve koşulları ile denizcilik teamülleri ve mevzuattan doğan diğer zorunluluklara uyulup uyulmadığı dikkate alınmalıdır²⁸⁵. Taşıyanın eşyaya özen borcu, eşyanın gönderilene teslimi ile sona erecektir²⁸⁶.

Eşyanın taşıtan veya onu temsilen yükleyen tarafından geminin yanından alınıp gemide istif edileceği yere kadar getirilmesi, taşıyan veya adamları tarafından da teslim alınması “yükleme” olarak adlandırılmaktadır²⁸⁷. Taşıyanın yüklemedeki özen yükümlülüğü oldukça geniştir. Bu işlemler esnasında ortaya çıkan kusurlu davranışlara yükleme kusuru denilmektedir. Yükleme gemi vinçleri ya da liman vinçleri ile yapılır. Burada önemli olan husus, taşıyanın yükleme ve boşaltmada eşyanın cinsine ve paketleniş durumuna uygun olan araç ve ekipmanları kullanmasıdır. Eşyanın gemide bulunduğu yerden alınıp gönderilene teslim edilmesi amacıyla mavnaya konulması veya rıhtıma bırakılmasına “boşaltma” denir²⁸⁸. Taşıyan bu işlem yapılırken de gerekli dikkat ve özeni göstermek zorundadır.

Yükleme yalnızca malların gemiye borda edilmesinden ibaret değildir. Bunun yanında eşyanın hâl ve durumuna göre uygun bir yere konulması, ambarlara yerleştirilmesini de ihtiva eder. Bu işleme “istif” adı verilir²⁸⁹. İstif, taşıyanın özen yükümlülüğünün ikinci safhasını oluşturur ve gemi mürettebatı tarafından yapılır. İstif yapılırken önce can güvenliği, daha sonra gemi ve eşyanın maruz kalabilecekleri deniz tehlikeleri; son olarak da, istif söz konusu olan eşyanın diğer eşyalara verebileceği zarar tehlikesi dikkate alınmalıdır. İstif işi taşıtanın adamları tarafından yapılabilir gibi istif firmasının adamları tarafından da yapılabilir. Bu halde istifçilerin kusurundan dolayı sorumluluk taşıyana değil taşıtana veya istif firmasına ait olacaktır²⁹⁰.

Taşıyan eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar emin bir yerde bulundurmak ve muhafaza etmek zorundadır. Bundan dolayı taşıyan, eşyanın boşaltma limanına kadar ticari değerini yitirmeden götürülmesini sağlayacak tedbirleri almalıdır. Bu yükümlülüğün yerine getirilmesi için taşıma esnasında ambarlar havalandırılmalı, ambarın nemlenmesini önlemek için gerekli tedbirler alınmalı, gerekli sıcaklık/soğukluk sağlanmalıdır²⁹¹. Eşya güvertede taşınıyorsa, taşıyan eşyanın ıslanmasını ve yerinden oynamasını engelleyecek ek önlemler

²⁸⁵ Çağa/Kender, s. 137.

²⁸⁶ Seven, s. 48.

²⁸⁷ Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s.114; Deniz, s. 68; Saraç, Ş., “Deniz Ticaret Hukukunda Yükleme Hazırlığı, Yükleme, Yükleme Limanı ve Yeri, Yüklemede Müddetler, Kırkambar Mukavelesinde Yükleminin Hususiyetleri, Yükleme Masrafları”, Ankara Barosu Dergisi, C. 25, S. 4, 1968, s. 664.

²⁸⁸ Seven, s. 58.

²⁸⁹ Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 115; Saraç, s. 667.

²⁹⁰ Saraç, s. 667.

²⁹¹ Seven, s. 62.

almalıdır. Bunun için gemi güvertesinin olağan, normal bir deniz yolculuğunda karşılaşıacağı hava ve deniz koşullarında, eşya değerini yitirecekse veya ambalajı korumaya elverişli değilse, gerekli şekilde üzeri örtülmelidir. Ayrıca taşıyanın koruma yükümlülüğü, kendi adamlarının ve gemi adamlarının hırsızlığına, eşyaya karşı kötü muamelelerine (*baratarya*)²⁹², üçüncü kişilerin hırsızlığına karşı önlem almayı da kapsamaktadır.

Rotterdam Kuralları m.13/1 hükmüne göre, taşıyan Rotterdam Kuralları'nın 12. maddesinde belirlenmiş olan sorumluluk süresi içinde eşyayı gereği gibi teslim almalı, yüklemeli, elden geçirmeli, istiflemeli, taşımali, korumalı, özen göstermeli, boşaltmalı ve teslim etmelidir. Bu yükümlülükler, taşımanın deniz ayağı ile birlikte kara, hava ve demiryolu ayağı için de geçerli olabilir; ancak taşıyan, sorumluluk süresini sadece taşımanın deniz ayağı ile sınırlandırmışsa yükümlülükler doğal olarak sadece bu ayak için geçerli olacaktır²⁹³.

Rotterdam Kuralları m. 13/2 uyarınca taraflar, eşyanın “yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi veya boşaltılması” işlemlerinin taşıtan, belge üzerindeki taşıtan veya gönderilen tarafından yapılmasını kararlaştırabilirler. Bununla birlikte sözleşme kayıtlarında bu işlemlerin kim tarafından yerine getirileceği belirtilmiş olmalıdır. Bu hüküm ile uygulamadaki FIO²⁹⁴, FIOS²⁹⁵ veya FIOST²⁹⁶ gibi klotların geçerli olup olmadığı sorusu açıklığa kavuşturulmuştur. Ancak bu klotların geçerliliği eşyanın “yüklenmesi, elleçlenmesi, istiflenmesi ve boşaltılması” ile sınırlandırılmıştır²⁹⁷. Eşyaya özen borcunun kapsamındaki işlerin bir kısmı, eşya ile ilgililere devredilebilir ve bu sayede taşıma sözleşmesinin tarafları arasındaki dağılım, taşıyan lehine değişikliğe uğramaktadır. Çünkü yükleme boşaltma ve istif esnasında eşyaya gelen zarara ameliyeleri üstlenmiş olan taraf katlanacaktır. Ancak taşıyan bu işlemlerin yapımı esnasında gemi hakkında bilgi vermek, yol göstermek nezaret etmek, yükleme, boşaltma ve istif faaliyetlerinin kurallara ve amaca uygun bir şekilde yapılıp yapılmadığını kontrol etmekle yükümlüdür²⁹⁸. Konişmentoya konulan bu klotlara rağmen

²⁹² Baratarya kaptanın veya gemi adamlarının, gemiye veya eşyaya karşı işledikleri haksız fiileri ifade eder. Bkz. **Akıncı**, Navlun Mukaveleleri, s. 136.

²⁹³ **Sturley/Fujita/Van Der Ziel**, s. 83.

²⁹⁴ İngilizce “free in and out” kelimelerinin kısaltmasıdır. Yüklemenin taşıtanın, boşaltmanın ise gönderilenlerin sorumlulukları altında olduğunu bildiren klotdur. Sözleşme şartları, liman düzenlemeleri ya da teamüller icabı eşyayı masrafları kendisine ait olmak üzere gemiye kadar getirmek taşıtana; bundan sonrası yani istif ise taşıyana aittir. Boşaltmada ise, yükün gemide bulunduğu yerden çözüldükten sonra gemiden çıkarılması ve karaya indirilmesi gönderilenin sorumluluğundadır. Bkz. **Sözer**, Deniz Ticareti Hukuku I, s.407.

²⁹⁵ İngilizce “free in and out, stowed” kelimelerinin kısaltılmasıdır. Yükleme, boşaltma ve istifin eşya ile ilgililer tarafından yapılması gerektiğini belirtir. Bkz. **Sözer**, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 407.

²⁹⁶ İngilizce “free in and out, stowed and trimmed” kelimelerinin kısaltılmasıdır. Yükleme, boşaltma, istif ve gemi içinde yer değiştirmenin ve yükün geminin dengesini bozmayacak şekilde tam olarak yerleştirilmesinin de eşya ile ilgililer tarafından yapılması gerektiğini belirtir. Bkz. **Sözer**, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 407.

²⁹⁷ **Fujita**, s. 356.

²⁹⁸ **Akıncı**, Navlun Mukaveleleri, s. 348.

taşıyanın, geminin dengesinden, yolculuk süresince yükleri muhafaza yükümlülüğünü ihlalden ve yükleme, boşaltma sırasında diğer yüklerin maruz kalacağı herhangi bir zarardan dolayı sorumluluğu devam etmektedir.

Taşıyanın özen yükümlülüğü her ne kadar niteliği itibariyle uyulması gereken bir yükümlülük olsa da mutlak bir yükümlülük değildir. Özen yükümlülüğünün sınırı tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özendir. Taşıyan, eşya gemiye yüklenmeden önce eşyanın niteliğini göz önüne alarak koruma ile ilgili gerekli tüm hazırlıkları yapmalıdır. Taşıyan eşyanın niteliğini belirlerken; geçmişteki bilgilerinden yararlanmalı, yeni yöntemleri kullanmalı ve günümüz uygulamalarını takip etmelidir²⁹⁹.

2.2.3 Taşıma Senedi Düzenleme Yükümlülüğü

2.2.3.1 Genel Olarak

Rotterdam Kuralları, modern denizcilik uygulamasında karşılaşılan yaygın sorunları önlemeye yönelik pragmatik çözümler getiren kurallar düzenlemiştir. Örnek vermek gerekirse, boşaltma limanında taşıyana sunulacak bir konişmentonun bulunmamasına rağmen, eşyanın varması sonucunda gönderilene teslim edilmesi gereği karşısında, bu durumları çözmeye yönelik uluslararası düzenlemelerin olmaması nedeniyle ortaya çıkan sorunları gidermek adına taşıma senetleri ve elektronik taşıma kaydı ile ilgili düzenlemeler getirilmiştir³⁰⁰. Rotterdam Kuralları uygulamadaki ihtiyaçları göz önünde bulundurarak Lahey Kuralları, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'nın aksine taşıma senetlerini tanımlayarak ve aynı zamanda elektronik taşıma kayıtları ile ilgili geniş kapsamlı bir düzenleme getirerek elektronik ticarete olanak sağlamasıyla var olan kuralları çok büyük ölçüde modernize etmiştir³⁰¹.

2.2.3.2 Taşıma Senedi (Transport Document)

Taşıyanın sorumluluğu ile ilgili düzenlemelerin yer aldığı önceki konvansiyonlar elektronik senetlerle ilgili hükümlere yer vermedikleri ve diğer taşıma modlarına uygulanamadıkları için taşıma senediyle ilgili hükümler daha sınırlı kalmıştır³⁰². Rotterdam Kuralları'nda, taşıma senediyle ilgili hükümler, karma taşımalar dikkate alınarak daha geniş bir bakış açısı ile hazırlanmıştır³⁰³.

²⁹⁹ Akan, s. 38.

³⁰⁰ Nikaki/Soyer, s. 334.

³⁰¹ Nikaki/Soyer, s. 322.

³⁰² Glass/Nair, s. 42.

³⁰³ Glass/Nair, s. 38.

Rotterdam Kuralları'nın en önemli özelliklerinden biri, konişmento³⁰⁴, deniz yük senedi ya da uygulamada yer alan herhangi bir senede değinmemiş onun yerine taşıma senedi terimini kullanmış olmasıdır³⁰⁵. Bu durum karşısında konişmento düzenlenmeksizin uygulanması mümkün olmayan Lahey ve Lahey/Visby Kuralları ile, yalnızca konişmento ile ilgili hususları düzenlemiş olan Hamburg Kuralları³⁰⁶ göz önüne alındığında, Rotterdam Kuralları ile köklü değişiklikler getirildiği söylenebilir³⁰⁷. Herhangi bir senet veya elektronik taşıma kaydı taşıma sözleşmesinin ve aynı zamanda taşıyan ya da ifa eden tarafından eşyanın teslim alındığını kanıtlıyorsa, Rotterdam Kuralları'na göre taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı olarak nitelendirilebilecektir³⁰⁸.

Günümüzde genellikle kredi sistemi ile finanse edilmekte olan uluslararası ticaret alanında satıcıya ödeme yapılması için, eşyanın taşıyan tarafından iyi hâl ve durumda teslim alındığına veya gemiye yüklendiğine ilişkin olarak taşıyan tarafından bir taşıma senedi veya konişmento hazırlanmış olması şart koşulmaktadır³⁰⁹. Deniz ticareti uygulamasında taşıma senedi düzenlenmesine ilişkin yükümlülük sözleşmeye dayanmaktadır ve ortaya çıkması için yükletenin talebi gerekmektedir³¹⁰. Taşıma senedi (*transport document*) kavramı Rotterdam Kuralları'nın m. 1/14 hükmünde "... taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyan tarafından düzenlenen, (a) taşıyanın ya da ifa edenin taşıma sözleşmesi kapsamında eşyayı teslim aldığını ispat eden; ve (b) taşıma sözleşmesini ispat eden veya içeren, senettir." şeklinde tanımlanmıştır.

Taşıma senedi düzenlemeye yetkili olan taraf taşıyandır. Taşıyanın aynı zamanda donatan, gemi işletme müteahhidi, alt taşıyan olup olmaması önemli değildir. Uygulamada, taşıma senetleri formülleri çoğunlukla yükleten tarafından doldurulmakta ve taşıyan (ya da temsilcisi) sadece imzalamaktadır³¹¹. Ancak bu durum, taşıma senedini tanzim eden olarak

³⁰⁴ Konişmento doktrinde ve hukuki metinlerde değişik şekillerde tanımlanmıştır. "Konişmento, taşıyan veya onu temsilen kaptan (yahut yetkili bir acente) tarafından tek taraflı olarak düzenlenen ve eşyanın taşınmak üzere teslim alındığı ikrarını ve (taşındıktan sonra) varma limanında senedin hak sahibi görünen hamiline, senedin iadesi karşılığında aynen teslim edileceği taahhüdünü ihtiva eden kıymetli bir evraktır." Bkz. **Çağa/Kender**, s. 65. "Konişmento muhtevasını teşkil eden malların belirli bir yere kadar taşınmak üzere teslim alındığını bildiren ve yükletenin talebi üzerine taşıyan tarafından tanzim edilip yükletene verilen, emtiayı temsil eden bir kıymetli varakadır." Bkz. **Zevkliler**, A., "Konişmento, Mahiyeti ve Diğer Emtia Senetlerinden Farkları", İmran Öktem'e Armağan, Ankara 1970, s. 530.

³⁰⁵ **Mollmann**, A., "From Bills of Lading to Transport Documents - The Role of Transport Documents under the Rotterdam Rules", 17 The Journal of International Maritime Law 50 (2011), s. 50.

³⁰⁶ Hamburg Kuralları'nın 1/7 maddesinde yapılan konişmento tanımı şu şekildedir: "Konişmento, navlun sözleşmesini, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini kanıtlayan ve taşıyanın, iadesi karşılığında eşyayı teslim etme yükümlülüğü altına girdiği belgedir."

³⁰⁷ **Mollmann**, s. 50.

³⁰⁸ **Nikaki/Soyer**, s. 322.

³⁰⁹ **Mitchell**, s. 48.

³¹⁰ **Thompson**, G.H.M., Bills of Lading, Stevens and Sons Limited, London 1925, s. 3.

³¹¹ **Payne/Ivamy**, s. 84.

taşıyanın kabul edilmesini değiştirmemektedir. Bu nedenle, taşıtanın ifa yardımcısı sıfatıyla yükleten, imzalaması için taşıyana sunduğu senedin içeriğini navlun sözleşmesinden farklı biçimde doldurmamakla yükümlü ise de, ayrıca taşıyanın imzalamadan önce, yükletenin senede geçirdiği beyanları kontrol etmesi gereklidir. Aksi takdirde, beyanları kendisine sunulduğu gibi kabul edip imzalaması, taşıyanın sorumluluğu üzerine aldığı anlamına gelir³¹².

Rotterdam Kuralları'nda, taşıma senedinin kabul edilmesiyle, tekli ve karma taşımalar için hazırlanan senetler arasındaki farkın azalması beklenmektedir³¹³. Bu hükme göre taşıma senedinin iki işlevi vardır: Birinci işlevi, taşıma sözleşmesi uyarınca eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından teslim alındığını ispat etmesi; ikincisi ise taşıma sözleşmesinin varlığını ispat etmesidir. Konışmantonun eşyayı temsil işlevi ise bilinçli olarak tanım dışında bırakılmıştır³¹⁴. Tanım uyarınca, taşıma senedinin taşıyan tarafından taşıma sözleşmesi kapsamında düzenlenmesi gerekir³¹⁵. Bu iki işleve sahip olmayan ve taşıyan tarafından taşıma sözleşmesi kapsamında düzenlenmeyen senetler, Rotterdam Kuralları kapsamında taşıma senedi olarak kabul edilemezler.

Rotterdam Kuralları'nda taşıma senedi kavramı “devredilebilir taşıma senedi” ve “devredilemez taşıma senedi” olarak ikiye ayrılmaktadır. Rotterdam Kuralları m. 1/15 uyarınca, devredilebilir taşıma senedi, “emrine” veya “devredilebilir” ya da senedin tabi olduğu hukuk uyarınca aynı etkiye sahip başka uygun bir ibarenin yer aldığı, eşyanın taşıtanın emrine, gönderilenin emrine veya hamiline gönderildiğini belirten ve “devredilemez” veya “devri mümkün değil”³¹⁶ kayıtlarının açık bir şekilde yer almadığı senettir. Bu tanımla birlikte, ulusal ve uluslararası hukuklarda birlikte geçerli olacak devredilebilir taşıma senedi tanımlanmak istenmiştir³¹⁷. Devredilebilir taşıma senedi düzenlendiğinde, eşyanın teslimi için senedin ibrazı gereken veya eşyanın teslimi için senedin ibrazı gerekmeyen şekilde ikili bir ayrıma gidilebilir³¹⁸. Devredilebilir taşıma senetlerinin kapsamına emre yazılı ve hamiline yazılı konışmentolar girmektedir. Bununla birlikte Rotterdam Kuralları kapıdan kapıya

³¹² Yeşilova, s. 33-34.

³¹³ Glass/Nair, s. 41.

³¹⁴ Günay, s. 109.

³¹⁵ Her ne kadar taşıma senedinin taşıyan tarafından düzenlenmesi gerektiği söylene de uygulamaya bakıldığında durumun böyle olmadığı anlaşılmaktadır. Örneğin konışmento genellikle, yükleteni temsil eden bir acente tarafından hazırlanmaktadır. Acenta çoğunlukla, yükleme ile ilgili faaliyetlerin tamamını ifa eden bir freight forwarding (taşıma işleri komisyoncusu) şirketi olacaktır. Konışmento eşyanın gemiye yüklenmesinden kısa bir zaman sonra hazırlanıp sunulmalıdır. Taşıyan ya da acentası kendilerine sunulan konışmentoyu yine makul bir zaman diliminde imzalayıp yükleten ya da acentasına teslim etmelidir. Bkz. **Girvin**, Carriage of Goods by Sea, s. 56.

³¹⁶ İskandinav ve Alman Hukuklarında senedin devredilemeyeceğine ilişkin yer alan klotlar rekta-clause olarak adlandırılmaktadır. Bkz. **Mollmann**, s. 52.

³¹⁷ **Sturley/Fujita/Van Der Ziel**, s. 207.

³¹⁸ Devredilebilir taşıma senedi veya devredilebilir elektronik taşıma kaydının ibrazı gerekmeksizin eşyanın teslim edilebileceği Rotterdam Kuralları m. 47(2)'de açıkça ifade edilmiştir. Bkz. **Mollmann**, s. 53.

taşımaları da kapsamına alarak genel uygulama alanının kapsamını genişletmiş olduğundan dolayı, karma taşımalarda kullanılan senetler de taşıma senetlerine ilişkin getirilmiş kurallara tabi olacaktır³¹⁹.

Devredilemez taşıma senedi ise, devredilebilir olmayan taşıma senedir (Rotterdam Kuralları. m. 1/16). Devredilemez taşıma senetleri de, eşyanın teslimatı için ibrazı gereken devredilemez taşıma senedi (*non-negotiable transport document that requires surrender*) ve eşyanın teslimi için ibrazı gerekmeyen devredilemez taşıma senedi (*non-negotiable transport document that do not requires surrender*) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Devredilemez taşıma senedinin kapsamına ağırlıklı olarak deniz yük senetleri (*sea waybills*) girmektedir. İbrazi gereken devredilemez taşıma senetlerinin kapsamına ise nama yazılı taşıma senetleri ile rekta-clause yer alan taşıma senetleri girmektedir³²⁰.

Sonuç itibariyle, taşıma senetleriyle ilgili olarak ulusal farklılıklar bulunsa bile devredilebilir ve devredilemez taşıma senetlerinin tanımlanmasıyla, dünya çapında bir uyum yakalandığı söylenebilir³²¹.

2.2.3.3 Elektronik Taşıma Kaydı (Electronic Transport Record)

Rotterdam Kuralları ile getirilmiş olan önemli yeniliklerden birisi de, elektronik taşıma kaydı ile ilgili düzenlemelerdir³²². Elektronik çağın başlangıcı, geleneksel taşıma senedi kullanımını önemli ölçüde etkilemiştir³²³. Günümüzde artık konişmento yerine elektronik konişmento ve deniz yük senedi³²⁴ (*sea waybill*) kullanımı oldukça fazlalaşmıştır. Bu durumun sebepleri arasında konişmentonun eşyayı temsil işlevinin dolandırıcılığı

³¹⁹ Mollmann, s. 53.

³²⁰ Mollmann, s. 53.

³²¹ Mollmann, s. 54.

³²² Mollmann, s. 51.

³²³ Glass/Nair, s. 58.

³²⁴ Deniz, yük senedi, taşıyan veya temsilcisi tarafından düzenlenen, eşyanın taşınmak üzere teslim alındığını veya gemiye yüklendiğini ve teslim alma veya yükleme anında ne durumda olduğunu gösteren; taşıma sözleşmesini kanıtlayan bir belgedir. Bkz. Yazıcıoğlu, E., “Denizde Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, Prof. Dr. Tahir Çağa Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 654; Debattista, C., Sale of Goods Carried by Sea, Butterworths, Worchester 1990, s. 188; Girvin, Carriage of Goods by Sea, s. 48. Incorporation Clause olarak bilinen ve ön yüzünde standart maddelerin birleşmesinden oluşan yük senetlerinin arkası boş olup herhangi bir ifade ya da şart bulunmamaktadır. Deniz yük senedi Lahey/Visby Kuralları, konişmentoda yer alan kayıtları ve normal kayıtları birleştirmektedir. Buna rağmen emtia senedi olmadığından, tedavüle açık değildir ve eşyanın teslim edileceği gönderilenin adının senet üzerinde yazması gerekmektedir. Bu senedin faydası, senet üzerinde ismi yazılı bulunan kişinin kimliğini ispat etmesinin yeterli olmasıdır. Bkz. Mitchellhill, s. 46.

kolaylaştırması³²⁵, son yıllarda gemi inşa sektörünün oldukça gelişmesi ve verilerin saklanması amacıyla kağıt kullanımının, belgelemenin masraflı olması bulunmaktadır³²⁶.

Hazır olmayanlar arasındaki hukuki işlemlerde, verilerin muhataba ulaştırılmasında karşılaşılan en büyük sorun postadaki gecikmelerdir. Daha hızlı yol alabilen gemilerin inşa edilmesiyle eş zamanlı, taşıma süreci kısalmış, gemiler taşıma senedinin hamile ulaşmasından önce boşaltma limanına varmaya başlamışlardır. Taşıyanların taşıma senedi ibraz edilmeden eşyayı teslim etmemeleri nedeniyle, mallar limanlarda yığılmış, gecikmeler yaşanmış; malları tesellüm edemeyen gönderilen ek sürastarya parası, antrepo ücreti ve sigorta primi ödemek zorunda kalmıştır³²⁷. Alıcılar ile kredi kuruluşlarının satım ile akreditif sözleşmeleri dairesinde yapacakları ödemeler, konişmentonun usulüne uygun bir şekilde devri şartına bağlandığından, eşyanın ilk satıcısı ile son alıcısı arasındaki ilişkiler ve kişilerle bunlar arasındaki mesafeler çoğaldıkça, konişmentonun yetkili son hamiline ulaşması, artan mesafeyle orantılı olarak gecikmiştir. Uluslararası ticarete çok sayıda kişinin rol aldığı göz önünde bulundurulursa, gecikmenin doğuracağı olumsuz sonuçlar kendiliğinden ortaya çıkmaktadır³²⁸. Anılan tüm bu nedenlerle geleneksel konişmento kullanımı aleyhine eleştiriler ileri sürülmeye başlanmıştır.

Elektronik veri çağının başlamasıyla, ticaret zamansal ve mekansal sınırlamalardan kurtulmuştur³²⁹. Deniz ticaretiyle uğraşanlar ticaretin hızlı ve masrafsız bir şekilde akışına imkân veren elektronik ticaret uygulamasını görmezden gelememişlerdir³³⁰. Sonuç olarak hem dolandırıcılığı hem de gecikmeleri önlemek amacıyla verilerin elektronik yoldan transfer edilip saklandığı “elektronik deniz ticareti” (*electronic trade by sea*) kavramı ortaya çıkmıştır. Elektronik deniz ticareti alanında da elektronik iletişime en çok ihtiyaç duyulan araç “konişmento” olmuştur.

Elektronik senet, bir taşıma sözleşmesinin varlığına delalet ediyorsa aynı zamanda bir “elektronik taşıma senedi”dir. Böyle bir senedin oynadığı en önemli rol, taşıyanın eşyayı teslim taahhüdünün belgelenmesidir. Bu itibarla, geleneksel taşıma senetlerinde olduğu gibi, elektronik konişmento da aynı zamanda bir “borç senedi” niteliği taşır. Elektronik senedin konişmento olarak isimlendirilmesi, taşınmak üzere teslim alınan eşyayı tarif etmesi ve borç ikrarını içermek üzere taşıyanın imzasını taşıması, onun elektronik de olsa taşıma senedi

³²⁵ Yazıcıoğlu, Denizde Yük Senedi, s. 655.

³²⁶ Karan, H., Elektronik Konişmento, Turhan, Ankara 2004, s. 74.

³²⁷ Nikaki/Soyer, s. 321.

³²⁸ Karan, Elektronik Konişmento, s. 97.

³²⁹ Karan, Elektronik Konişmento, s. 75.

³³⁰ Baughen, s. 25.

olarak nitelendirilmesi için yeterlidir³³¹. Elektronik senet, taşınmak üzere teslim alınan veya gemiye yüklenen eşyaya dair belirleyici bilgilerle detaylandırılınca, elektronik tesellüm veya yükleme makbuzu hâlini alır³³².

Rotterdam Kuralları'ndan önceki konvansiyonlarda, elektronik senetler konusunda herhangi bir düzenleme bulunmamaktaydı. Rotterdam Kuralları bu boşluğu doldurmak adına elektronik ticarete ilişkin hükümler getirmiştir. Rotterdam Kuralları'nda mevcut kavramlar yerine elektronik taşıma kaydı (*electronic transport record*) ifadesi kullanılmış, bu durum uygulamadaki terminoloji ile örtüşmemesi sebebiyle eleştirilmiştir. Rotterdam Kuralları m. 1/18'de elektronik taşıma kaydı; "Elektronik taşıma kaydı, elektronik iletişim aracılığıyla oluşturulmuş bir ya da birden çok mesaj içerisindeki, elektronik taşıma kaydının taşıyan tarafından düzenlendiği anda veya düzenlenmesini takiben kendisine eklenen veya diğer bir şekilde ilişkilendirme yoluyla elektronik taşıma kaydının bir parçası haline gelen, elektronik taşıma kaydı ile uygun şekilde bağdaştırılabilen bilgiyi de içeren: (a)Taşıyanın veya ifa edenin bir taşıma sözleşmesi çerçevesinde eşyaları aldığını belgeleyen ve (b) Taşıma sözleşmesini belgeleyen veya içeren bilgidir." şeklinde tanımlanmıştır. Devredilebilir ve devredilemez olarak ikiye ayrılan elektronik taşıma kaydı³³³, taşıma sözleşmesi kapsamında taşıyanın veya ifa edenin eşyayı teslim aldığını ve taşıma sözleşmesinin varlığını ispat eder³³⁴.

Elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi ve müteakip kullanımı için taşıyan ve taşıtanın izni gerekir. Müteakip kullanım (*subsequent use*) bakımından her bir kullanım için ayrı ayrı değil, tüm kullanımlar için tek bir izin yeterlidir³³⁵. Rotterdam Kuralları'nın m. 8/b hükmü uyarınca, elektronik taşıma kaydının düzenlenmesi, kontrolü veya devri, taşıma senedinde olduğu gibidir. Devredilebilir elektronik taşıma kaydının kullanılmasına ilişkin Rotterdam Kuralları m. 9/1'de yer alan şartların yerine getirilmesi gerekir. Devredilebilir taşıma senedi ile devredilebilir elektronik taşıma kaydının birbirinin yerini almasına ilişkin usuller Rotterdam Kuralları'nın 10. maddesinde düzenlenmiştir.

Rotterdam Kuralları'nın 35. maddesine göre, taşıyan ile taşıtan arasında taşıma senedi ya da elektronik taşıma kaydı kullanmama konusunda anlaşma yoksa veya bu tür senedin ya da kaydın örf adet veya teamül ya da ticari uygulama gereği kullanılmaması hâli dışında, eşyanın taşıyana veya ifa edene teslimi ile taşıtan veya taşıtanın rızası ile belgede taşıtan

³³¹ **Karan**, Elektronik Konişmento, s. 139.

³³² **Karan**, Elektronik Konişmento, s. 155

³³³ **Nikaki/Soyer**, s. 322.

³³⁴ Nama yazılı elektronik taşıma senetlerinin uygulamada kullanılmaması nedeniyle ibrazı gerekli devredilemez elektronik taşıma kayıtları ile ilgili herhangi bir düzenleme Rotterdam Kuralları'nda yer almamaktadır. Bkz. **Mollmann**, s.53.

³³⁵ **Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis**, s. 25.

olarak görünen kimse taşıyandan, ya devredilmez nitelikte bir taşıma senedi ya da elektronik taşıma kaydı veya uygun bir formatta devredilebilir taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı almaya hak kazanır. Bu madde ile amaç son yıllarda yaygınlaşan konişmentosuz taşımacılığa uygun bir düzenleme getirmektir. Bu şekilde taşıtan herhangi bir istemde bulunmaksızın doğrudan taşıma senedi düzenlenmesine hak kazanır.

2.2.3.4 Taşıma Senedinde Yer Alması Gereken Kayıtlar

Taşıma senedi eşyanın ne durumda teslim alındığını ve gemiye yüklendiğini belgelemekte olduğundan taşıma senedinde yer alan kayıtların taşıyan için önemi büyüktür³³⁶. Taşıma senedindeki kayıtlara ilişkin hükümler Rotterdam Kuralları'nın sekizinci bölümünde m. 35 ile m. 42 arasında düzenlenmiştir. Taşıma senedinde hangi kayıtların yer alacağı Rotterdam Kuralları'nın 36. maddesinde "Sözleşme Kayıtları"³³⁷ (*Cotract Particulars*) başlığı altında düzenlenmiştir. Ancak maddede sayılmamış olan hususların da taşıma senedinde veya elektronik taşıma kaydında bulunması mümkündür³³⁸. Rotterdam Kuralları'nın 36. maddesi ile; senedin düzenlenmesi, kayıtları, taşıyanın kimliği, imza, kayıtlara ilişkin eksiklikler, çekinceler, kayıtların ispat niteliği, ödenmiş navlun gibi konular ele alınarak, Lahey/Visby Kuralları'ndan daha ayrıntılı bir düzenleme getirilmiştir. Rotterdam Kuralları esasen kapıdan kapıya taşımaları düzenlediği için, taşıma senedinin içeriğine ilişkin kayıtlar bu duruma uygun şekilde belirlenmiştir³³⁹.

Maddede sayılan hususların eksik ve hatalı olması durumunda Rotterdam Kuralları m. 39/1 uyarınca senedin geçersiz olması söz konusu olmayacaktır. Uygulamada yer alan sorunlardan biri olan, senedin üzerinde bulunan tarihin hangi işleme ilişkin olduğunun belirtilmemesi durumunda ise, Rotterdam Kuralları m. 39/2 hükmüne göre; söz konusu tarih kaydı, taşıma senedinde veya elektronik taşıma kaydında eşyanın gemiye yüklendiği yazılmamışsa, tüm eşyanın gemiye yüklendiği tarih olarak kabul edilecektir³⁴⁰. Eşyanın gemiye yüklendiği tarih sözleşme kayıtlarından anlaşılmıyor ise, eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından teslim alındığı zaman dikkate alınacaktır.

³³⁶ Wilson, s. 123.

³³⁷ Rotterdam Kuralları m. 1/23 hükmü uyarınca sözleşme kayıtları, taşıma senedinde veya elektronik taşıma kaydında yer alan, taşıma sözleşmesine ya da eşyaya ilişkin (şartlar, kayıtlar, imzalar ve cirolar da dahil olmak üzere) her türlü bilgi olarak tanımlanmaktadır.

³³⁸ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 213.

³³⁹ Örneğin, eşyanın teslim alma yeri ile teslim edileceği yerin taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında belirtilmesi gereklidir. Bkz. Günay, s. 115.

³⁴⁰ Williams, R., "Transport Documentation - The New Approach", s. 190-224 (Chapter 8) bkz. Thomas, R. (Ed.), A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules, Lawtext Publishing Limited, Dawlish 2009, s. 203.

Genellikle senedin ön yüzünde yükleme ve boşaltma limanı, yükleme tarihi, geminin adına ilişkin bilgiler yer almaktadır³⁴¹. Eşya ile ilgili kayıtlar bakımından ise hepsinin yazılması gerekli olmayıp, eşyanın nitelendirilmesini sağlayacak olan bilginin yazılması yeterlidir. Genel kanı, taşıyanın eşya ile ilgili taşıtan veya yükleten tarafından bildirilmiş olan kayıtlardan eşya ile ilgili olarak, eşyayı en iyi niteleyecek olanı yazmasıdır. Eşyanın miktar, marka ve haricen belli olan hal ve durumunun, ayırıcı işaretlerinin³⁴² doğru olarak bildirilmesi, bu kayıtların taşıyan aleyhine karine teşkil etmesi sebebiyle önemlidir³⁴³. Rotterdam Kuralları m. 39/3 hükmü gereğince, eşyanın hâricen hal ve durumuna ilişkin sözleşmede kayıt yer almıyorsa, eşyanın taşıyan ya da ifa eden tarafından teslim alındığı anda haricen iyi hâl ve durumda olduğu kabul edilir.

2.2.3.4.1 Taşıtanın Verdiği Bilgiler

Taşıma senedi içerisinde yer alması gereken kayıtların ilki, taşıtan tarafından verilen bilgiler olacaktır (Rotterdam Kuralları. m. 36/1). Bu çerçevede taşıtan tarafından verilen bilgilerin yanlış olması durumunda, Rotterdam Kuralları m. 40 uygulanacaktır. Söz konusu bilgiler eşyanın tanımı, eşyanın tanınması için gereken başlıca işaretler, koli ve parça sayıları veya eşyanın miktarı ve taşıtan tarafından bildirilmiş ise, eşyanın ağırlığı olmak üzere dört bent halinde sayılmıştır. Lahey/Visby Kuralları'nda yer almayan eşyanın tanımının yapılması imkânı ile taşıtanlara eşya hakkında uzun ve detaylı teknik tanım yapma imkanı getirilmiştir³⁴⁴. Eşyanın tanınması için gerekli başlıca işaretler, eşyanın ağırlığı, markası ve içeriği gibi kayıtlar da taşıma senedinde yer almaktadır.

2.2.3.4.2 Taşıyanın Kendi Bilgisine Dayanarak Yazdığı Hususlar

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

³⁴¹ **Girvin**, Carriage of Goods by Sea, s. 61.

³⁴² Ayırıcı işaretler, konteynerin içerisinde bulunan sıvı eşya çeşidini veya sandık içine paketlenmiş yaş meyve yükünün türünü gösterebilir. Bkz. **Williams**, s. 128.

³⁴³ **Demirkıran**, s. 113. Senedin kaptana sunulması, eşyanın incelenmesi sonucunda senette yer alan bilgilerin taşıyan tarafından kontrol edilmesi ve doğruluğunun kabul edilip edilmemesi hususunda taşıyana yapılmış olan bir davet olarak kabul edilebilir. Bkz. **Girvin**, Carriage of Goods by Sea, s. 62.

³⁴⁴ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 214.

Eşyanın taşıyanın idaresine geçmesiyle, gerekli ölçüde ve mâkul dıştan bir incelemeyle sınırlı olsa da eşyayı incelemek taşıyanın görevlerindendir³⁴⁵. Bu aşamada ambalajın zarar görüp görmediğini, yırtılmadığını, üzerinde leke olup olmadığını, yükleme öncesinde herhangi bir zararın olup olmadığını incelemesi gerekmektedir³⁴⁶. Böylelikle, taşıyan hem gereksiz taleplerden kaçınarak kendini korumaya almış olur, hem de eşya ilgililerinin senede güven duyması sağlanır. Eşyanın hâricen hal ve durumuna ilişkin beyan taşıyanın, eşyanın kolilenmiş haliyle teslim edildiği anda yapacağı makul harici muayenesine ve taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmeden önce, taşıyanın veya ifa edenin fiilen yapacağı ek muayaneye dayanacaktır (Rotterdam Kuralları m. 36/4). Bu muayene esnasında fark ettiği koku veya sesleri taşıma senedinde ya da elektronik taşıma kaydında belirtmesi gereklidir³⁴⁷.

Konvansiyonun 37. maddesinde yer alan üç kural taşıyanın kimliği ile ilgili çıkan sorunları çözmeyi amaçlamaktadır. Hamburg Kuralları'nda taşıyan ve fiili taşıyana ortak sorumluluk yüklenmiştir; ancak taşıyanın kimliği ile ilgili çok fazla sorun çıkmamıştır³⁴⁸. Aynı durum deniz ayağı için taşıyan ve denizde ifa eden³⁴⁹ arasında imzalanan alt taşıma sözleşmesi için de geçerlidir. Böylelikle taraflar ortak yükümlülük ve sorumluluklara tabidirler. Ancak Hamburg Kuralları'nın tersine, Konvansiyon karma taşımaları düzenlemektedir ve bu sebeple daha komplike ve çeşitli durumların ortaya çıkması ihtimal dahilindedir.

Taşıma sözleşmesinde taşıyan olarak gösterilen kişinin isminin³⁵⁰ ve adresinin taşıma senedinde veya elektronik taşıma kaydında bulunması gerekmektedir. Doktrinde ve hatta bazı konişmento metinlerinde “taşıyan” kavramı tanımlanmış ise de taşıyanın tespit edilmesi her zaman mümkün olmamaktadır. Taşıyanın tespit edilememesi ise eşyaya verilen zarar sonrasında kime dava ikame edileceği sorusunun cevapsız kalmasına sebebiyet vermektedir. Taşıyanın tespit edilememesi bazen yanlışlıkla, bazen tecrübesizlikle bazen de kasıtlı olarak yapılmaktadır³⁵¹. Taşıyanın ismi konusunda bir uyumsuzluk olduğunda ise, Rotterdam Kuralları'nın m. 37/1 hükmüne göre sözleşme kayıtlarında taşıyan ismen belirlenmiş fakat; bu

³⁴⁵ Wilson, s. 123.

³⁴⁶ Mitchelhill, s. 48.

³⁴⁷ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 216.

³⁴⁸ Madde 1.1, 1.2, 10.2.

³⁴⁹ Denizde ifa eden hakkında yapılan açıklamalar için bkz. s. 82.

³⁵⁰ Taşıyan gerçek kişi ise adı ve soyadının, şirket ise ticaret ünvanının yazılması gerekir. Bkz. Atamer, K./Süzel, C., “Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Identity of Carrier”, s. 155-199 (Chapter 6) bkz. Güner-Özbek, M.D. (Ed.), The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, An Appraisal of the Rotterdam Rules, Heidelberg 2011 s. 166.

³⁵¹ Demirkıran, s. 89.

kayıt taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydındaki isimle farklılık gösteriyorsa, taşıma sözleşmesinde taşıyan olarak görünen kişi -taşıma sözleşmesinin tarafı olmasa bile³⁵²- taşıyan olarak kabul edilmektedir.

Sözleşme kayıtlarında taşıyan olarak belirlenmiş kimse yoksa ve sözleşme kayıtları eşyanın ismen belirlenmiş bir gemiye yüklendiğini gösteriyorsa, Rotterdam Kuralları'nın 37/2 maddesine göre geminin sicilde maliki olarak görünen kimse taşıyan kabul edilecektir.

Bu maddenin iki istisnası vardır; birincisi sicile kayıtlı malik, zarara sebep olan taşıma esnasında geminin çıplak gemi kirasında olduğunu ispatlarsa ve kiracının ismini ve adresini gösterirse, geminin çıplak kiracısı taşıyan sayılır (Rotterdam Kuralları m. 37/2). Bu hüküm geminin çıplak kira sözleşmesi ile kime bırakıldığı kayıt altına alınmadığı için önem taşımaktadır³⁵³. Ancak geminin çıplak kiracısının taşıyan olmadığı ispat edilerek sorumluluktan kurtulmak mümkündür. Diğer yandan sicilde malik olarak görünen kişi, esas taşıyanın kimliğini tespit ettirmek suretiyle, kendisinin taşıyan olmadığını ispat edebilir.

Çıplak gemi kiracısı ya da taşıyan olarak belirlenen kişi aleyhine açılacak davalarda, Rotterdam Kuralları'nın 62. maddesinde yer alan düzenlenmeden farklı olarak, ayrı bir süre belirlenmiştir. Davacının gemi sicilinde malik olarak görünen kişiye karşı dava açması durumunda, gemi sicilinde malik olarak görünen kişinin çıplak gemi kiracısının ya da başka birisinin taşıyan olduğunu ispat etmesi durumunda dava açma hakkı düşebilir. Böyle bir durumda, Rotterdam Kuralları'nın 65. maddesine göre davanın, taşıyanın belirlenmesinden veya gemi malikinin ya da çıplak kiracının taşıyan olduğuna ilişkin karinenin çürütüldüğü tarihten itibaren 90 gün veya dava açılan ülke hukukunun düzenlediği süre içinde açılması gerekmektedir.

2.2.3.4.3 Diğer Bilgiler

Rotterdam Kuralları'nın m. 36/3 hükmünde taşıma senedinde veya elektronik taşıma kaydında yer alması gereken diğer kayıtlar düzenlenmiştir. Bu hükme göre; taşıtan tarafından belirlenmesi halinde gönderilenin ismi ve adresi, taşıma sözleşmesinde belirtilmişse geminin ismi, makbuz yeri ve taşıyan tarafından biliniyor ise teslim edileceği yer ve son olarak taşıma sözleşmesinde belirlenmiş ise yükleme ve boşaltma limanlarının bulunması gerekmektedir.

³⁵² Atamer/Süzel, Identity of Carrier, s. 169.

³⁵³ Williams, Transport Documentation, s. 202.

2.2.3.5 Taşıma Senedinin ve Elektronik Taşıma Kaydının İçeriğine İlişkin Çekince

Senetteki kayıtlar, özellikle eşyanın taşıma sırasında uğrayabileceği ziya veya hasar halinde, senet içeriğine güvenip senedi devralan iyiniyetli üçüncü kişi, ve sorumluluğun muhatabı olan taşıyan bakımından önem taşımaktadır³⁵⁴. Satıcı (yükleten) eşyayı taşıyana sağlam bir durumda yolculuğa dayanacak şekilde uygunca paketleyerek verme yükümlülüğü altındadır. Genellikle konişmentolarda önceden matbu ve basılı biçimde “Received in apparent³⁵⁵ good order and good condition” (*eşya, iyi hâl ve vaziyette teslim alınmıştır*)³⁵⁶ kaydı bulunmaktadır³⁵⁷. Fakat eşyada dışarıdan açıkça görülebilen kusurların bulunması ve taşıyan tarafından farkedilmesi durumunda, taşıyanın bu duruma müdahale etmesi gerekmektedir³⁵⁸. Aksi durumda konişmentodaki bu matbu kayıt nedeniyle, taşıyan aleyhine eşyanın iyi hâl ve durumda teslim alınmış olduğuna dair karine gündeme gelecek, taşıyan tarafından alıcı ya da gönderilenin konişmento ile sağlanmakta olan bu teminata güvenmeleri söz konusu olacaktır³⁵⁹. Bu karinenin aksi ispatlanabilmekte olup, ispat yükü taşıyanın üzerindedir³⁶⁰; ancak taşıyan, gerçekte eşyayı konişmentoda yazdığı gibi teslim almadığını ispatlama yönünden fiilen delil yetersizliği içinde olacaktır. Ancak konişmento hakkındaki bu karineye bağlı kalmak, taşıyanın taşıtanın verdiği bilgiler hakkında kuşkusunun bulunması ya da bunları kontrol etme imkânının bulunmaması durumunda hakkaniyete uygun düşmemektedir³⁶¹. Taşıyan, taşıtan tarafından kendisine bildirilen ve taşıma senedinde veya elektronik taşıma kaydında yer alan bilginin yanlış veya yanıltıcı olduğunu biliyor veya haklı gerekçelerle öyle olduğuna inanıyorsa bir çekince koymalıdır. Çünkü taşıtanın verdiği bilgilerin yanlış olması durumunda, taşıyan ortaya çıkan zararı ödemek zorunda kalabilir. Taşıyanın, koyduğu çekinceye ilişkin bir gerekçe göstermesi gerekmemektedir.

³⁵⁴ **Günay**, s. 119.

³⁵⁵ “Apparent” kelimesi ile eşyanın doğrudan gözle görülebilir olarak ne durumda olduğu kastedilmektedir. “Condition” kelimesi ile ise, eşyanın paketlenmediği durumlarda örneğin “tahta, ahşap ve ağaç” yükleri gibi yükün doğası gereği sahip olduğu dış görünüşünü ifade etmektedir. Eşyanın paketlenmiş olduğu durumda ise, “condition” ibaresi paketin içinde yer alan yükün karakteristik olarak gözle görülebilen kısmını ifade etmektedir. Bkz. **Bools**, M.D., The Bill of Lading: A Document of Title to Goods An Anglo-American Comparison, LLP London 1997, s. 126.

³⁵⁶ **Wilson**, s. 67.

³⁵⁷ bkz. Conlinebill 2000, Bkz. **Thompson**, s. 12.

³⁵⁸ Taşıyanın konişmentoya, çekince koymasının başlıca amacı, kendisinin teslim yükümlülüğünün kapsamının, yükletenin vermiş olduğu bilgiler çerçevesinde olmasını engellemektir. Taşıyan, konişmento düzenlenirken, yükletenin eşyaya ilişkin verdiği bilgilerle fiilen eşyanın içinde bulunduğu durum arasında uyumsuzluk olduğunu fark etmesine rağmen, yükletenin eşyaya ilişkin verdiği bilgileri, konişmentoya aktarması durumunda, bu bilgilerin doğruluğuna güvenerek konişmentoyu iktisap etmiş olan hamile karşı eşyayı konişmentoda yazılan şekliyle teslim etmekle yükümlü olacaktır. Taşıyan bu karinenin aksini ispat bakımından ispat yükünü taşımak yerine, en baştan konişmentoya koyacağı ek kayıtlarla, konişmentonun bu bilgiler üzerindeki karine fonksiyonunu oratadan kaldırmak isteyebilir. Bkz. **Yeşilova**, s. 192.

³⁵⁹ **Mitchellhill**, s. 48.

³⁶⁰ **Wilson**, s. 62.

³⁶¹ **Yeşilova**, s. 121.

Rotterdam Kuralları böyle durumlarda geçerli olacak şekilde, taşıyan tarafından çekince konulmasına imkân tanımıştır. Taşıma senedi veya elektronik taşıma kayıtlarına çekince konulmasına ilişkin düzenlemeler Rotterdam Kuralları'nın 40. maddesinde yer almaktadır³⁶². Taşıyanın sadece taşıtan tarafından kendisine bildirilen hususlara (Rotterdam Kuralları m. 36/1) ilişkin çekince koyma zorunluluğu vardır. Taşıyanın çekince koyması m. 40/1 ile zorunlu tutularak, ortaya çıkabilecek tartışmalar en aza indirilmeye çalışılmıştır³⁶³. Bu zorunluluğa uygun davranmamanın sonuçları ise, Rotterdam Kuralları'nda düzenlenmemiş olduğundan ulusal hukuk devreye girecektir³⁶⁴.

Eşyanın tanımı, eşyanın ayırt edilmesi için gerekli ayırıcı işaretler, taşıtanın bildirdiği ve taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında yer alan paket veya parça sayısı, eşyanın miktarı, ağırlık, marka, nitelik gibi beyanların doğruluğundan şüphe duyulması veya beyanları yeteri şekilde denetleme imkânı bulunamaması³⁶⁵ durumunda taşıyan ilgili kayda şerh koyabilir³⁶⁶. Böylece taşıyan teslim aldığı eşyanın niteliklerinin doğru belirtilmesini sağlayarak, gönderilenin tazminat taleplerine karşı senetteki şerhlere ve bunların eşyayı ne durumda teslim aldığına dair karine oluşturması işlevine dayanarak sorumluluktan kurtulabilir³⁶⁷. Taşıma senedinde çekince bulunması halinde, ispat yükü gönderilenin üzerinde olacaktır³⁶⁸.

Uygulamada, konteyner içinde teslim edilen ve edilmeyen eşyanın farklı uygulamalara tabi tutulması ve taşıyanların konteynerlerin içini açarak bir inceleme yapmamaları nedeniyle böyle bir düzenleme getirilmiştir³⁶⁹. Bu düzenleme çekince koymanın zorunlu olduğu haller (m. 40/3) ile çekince koymanın mümkün olduğu haller (m. 40/3, m. 40/4) olarak ikiye

³⁶² Hamburg Kuralları m. 16/1'de taşıyanın bildirilen hususlara ilişkin bir tereddütünün olması durumunda, konişmentoda ilgili kayıtları bildirecek ve çekincelerini de sebepleri ile birlikte yazacaktır. Lahey/Visby Kuralları m.3/3(2) ise Hamburg Kuralları'ndan farklı bir düzenleme getirmiştir. Şöyle ki; taşıyan, temsilcisi veya kaptan teslim aldığı eşya ile ilgili bilgilerin doğruluğundan şüphe etmekte haklı gerekçeleri varsa veya yeterli denetleme imkanına sahip değilse ilgili işaret, sayı, miktar veya ağırlığı konişmentoda bildirmek zorunda değildir.

³⁶³ Williams, Transport Documentation, s. 208.

³⁶⁴ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 229.

³⁶⁵ “Yeterli denetleme imkânının bulunmaması” ifadesi için, dökme yük taşıyan gemiler örnek gösterilebilir. Bkz. Günay, s. 120.

³⁶⁶ Uygulamada böyle konişmentolara şerhli konişmento (*claused bill of lading*) denilmektedir. Bkz. Baughen, s. 129. Eşyanın tanımlanmasına ayrılan bölümde taşıyan tarafından saptanan ve konişmentoya yazılan eşyanın veya ambalajın kusurlu olduğuna dair bir ibare konişmentoyu “temiz olmayan konişmento” haline getirir. Örneğin torbalar içerisinde gemiye görünüşte iyi hal ve durumda yüklenen şeker emtiyası için konişmentoda “...bir çok torba yırtık ve nemli...” şeklinde bir kayıt bulunursa konişmento temiz sayılmayacak ve alıcı bu emtiayı reddedebilecektir. Bunun yanında, bazı eşyaların ambalajsız bir şekilde ve korunaksız olarak taşınması söz konusu olabilir. Bu tür eşya için konişmentolara “korumasız/kısmen korunmuş/kutulanmamış” yönünde konan kayıtlar konulması, konişmentonun temiz olmadığı anlamına gelmez. Bkz. Demirkıran, s. 38.

³⁶⁷ Cumahoğlu, s. 129.

³⁶⁸ Wilson, s. 118.

³⁶⁹ Günay, s. 124.

ayrılabilir. Çekince koymanın mümkün olduğu haller, konteyner ve taşıt içinde teslim edilmeyen veya taşıt içinde teslim edildiği halde taşıyanın fiilen eşyayı incelediği haller ile, kapalı konteyner içinde eşyanın teslim edildiği hallerdir.

Rotterdam Kuralları m. 40/2 hükmüne göre taşıyan, Rotterdam Kuralları 36/1`de taşıtan tarafından bildirilen bilgilerin, bu maddenin 3. ve 4. fıkrasında belirtilen haller dahilinde, doğruluğu bakımından sorumluluk üstlenmeyeceğine ilişkin çekince koyabilir.

Rotterdam Kuralları m. 40/3 uyarınca³⁷⁰; eşyanın taşıma için kapalı konteyner veya taşıt içinde taşıyan veya ifa edene teslim edilmemesi, veya kapalı konteyner veya taşıt içinde teslim edilen eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından fiilen muayene edilmesi halinde, taşıyan, 36/1 maddede belirtilen bilgiye; taşıyanın taşıtan tarafından bildirilen bilgiyi fiziksel olarak veya ticari bakımdan makul bir şekilde muayene etmesinin mümkün olmaması halinde, hangi bilgiyi kontrol etme imkânına sahip olmadığını belirten (m. 40/3(a)); veya taşıyanın, taşıtanın bildirdiği bilginin hatalı olduğuna inanmasının haklı sebeplere dayanması halinde, doğru olduğuna haklı sebeple inandığı bilgiyi gösteren (m. 40/3(b)) bir çekince koyabilir. Rotterdam Kuralları m. 40/1`den farklı olarak, bu hallerde çekince konulması bir zorunluluk değildir³⁷¹.

Rotterdam Kuralları'nın m. 40/4 hükmü ile konteynerlara ilişkin özel bir düzenleme getirilmiştir. Bu düzenlemede eşyanın kapalı konteyner veya taşıt içinde teslim edilmesinden bahsedilmektedir. Kapalı konteyner, taşıyanın eşyayı incelemesini güçleştirmektedir³⁷². Konteynerlerin içindeki eşyanın muayene edilmesi mümkün olmadığından, konteynerin sadece dıştan görünüş itibarıyla incelenmesi söz konusu olmaktadır. Kapalı konteyner veya taşıt içindeki eşya fiilen incelenmişse m. 40/3 hükmü; fiilen incelenmemişse m. 40/4 hükmü uygulama alanı bulacaktır³⁷³.

Rotterdam Kuralları m. 40/4(a) ile taşınacak eşyanın tanımı, eşyanın ayırt edilmesi için gereken başlıca işaretler, koli veya parça sayısı veya eşyanın miktarı (m. 36/1(a),(b),(c))

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

³⁷¹ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 230.

³⁷² **Günay**, s. 126.

³⁷³ **Williams**, Transport Documentation s. 219; **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 232.

hakkında konulabilecek çekinceler düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları m. 40/4(b) hükmü ile eşyanın ağırlığı (m. 36/1(d)) hakkında konulabilecek çekinceler düzenlenmiştir. Taşıyanın m. 40/4(a) uyarınca çekince koyabilmesi için, konteyner veya taşıtın içindeki eşyanın taşıyan veya ifa eden tarafından gerçekten muayene edilmemesi (m.40/4(a)(i)); ve gerek taşıyan gerekse ifa edenin taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmeden önce konteyner veya taşıtın içeriği hakkında herhangi bir şekilde doğrudan bilgisinin bulunmaması (m.40/4(a)(ii)) gerekir.

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

Son olarak taşıdığı önem itibariyle garanti mektuplarına da değinmek gerekmektedir. Satıcıya ödeme yapacak olan akreditif bankası sadece temiz konişmentoyu akreditif belgesi olarak kabul edebilir. Taşıma senedinin üzerinde eşyaya dair kusuru belirten bir çekince varsa, temiz olmaması sebebiyle geri çevrilecektir. Taşıyan eşyayın iyi bir hal ve durumda olmadığını görmesine rağmen, müşterisini kaybetmemek adına konişmentoya herhangi bir çekince koymazsa, bu durumda konişmentonun karine fonksiyonu gereğince, yükteki eksikliğin veya kusurun taşıma esnasında oluştuğu yönünde bir kanı oluşacak ve taşıyanın bu durumun aksini ispat etmesi gerekecektir. Bu durumda denizaşırı satış sözleşmesinin satıcısı (yükleten veya taşıtan), taşıyanın gönderilene ödemek zorunda kalacağı tazminatı karşılamayı taahhüt ederek, sorumluluğu üzerine almak için taşıyana bir “garanti mektubu” vermektedir³⁷⁴. Kullanımının oldukça yaygın olması sebebiyle, Türkçe ve yabancı dilde matbu olarak hazırlanmış olan garanti mektupları, taşıyanın acenteleri tarafından müşteriye (yükletene) sunulmaktadır³⁷⁵. Böyle bir durumda yükleten veya taşıtan, taşıyanın gerçeğe uygun konişmento düzenlenmesini isteme hakkından vazgeçmiş sayılır³⁷⁶. Garanti mektuplarının geçerliliğine ilişkin olarak Rotterdam Kuralları’nda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır.

³⁷⁴ Okay, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 62; Çakalır, Y., Garanti Mektubu Karşılığında Temiz Konişmento Düzenlenmesi, Coşkun Kırca’ya Armağan, Galatasaray Üniversitesi Yayınları: 2, Ankara 1996, s. 39.

³⁷⁵ Aybay, G./Akten, N./Öztaşkın, Ö./Taçyıldız, Y., Gemilerde Eşya İşleri ve İşlemleri, C.I, İstanbul 1996, s. 115.

³⁷⁶ Yeşilova, s. 220; Cumalıoğlu, s. 135.

2.2.3.6 Taşıma Senedi ve Elektronik Taşıma Kaydının İspat Kuvveti

Taşıma senedinin ve elektronik taşıma kaydının karine teşkil etmesine ilişkin kural m. 41 ile düzenlenmiştir. Sözleşme kayıtlarında çekince bulunan hâller ise m. 41/1, c. 1 ile saklı tutulmuştur. Dolayısıyla sözleşme kayıtlarında çekince varsa, eşyanın zıya veya hasara uğradığını iddia eden kişi, konişmentodaki kayıtların doğruluğuna ilişkin başka deliller ileri sürmelidir³⁷⁷.

Rotterdam Kuralları'nın 41. maddesi, m. 36'da yer alan sözleşme kayıtlarına ilişkin hususlar bakımından bir karine getirmektedir. Bu bakımdan Rotterdam Kuralları'nın taşıtanlara daha etkin bir koruma sağladığı savunulmaktadır³⁷⁸. Taşıtanın elindeyken adi bir karine hükmünde olan taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı içinde yer alan kayıtlar iyiniyetli üçüncü kişinin eline geçince, kesin delil niteliğini kazanmaktadır. Üçüncü kişi senedin içeriğinin doğru olmadığını biliyorsa ya da bilmesi gerekiyorsa, senedin kesin delil niteliği yoktur. Devredilemez taşıma senetlerindeki kayıtlara dayanan 3. kişilerin hakları m. 41/(c) ile düzenlenmiş; ancak daha zayıf bir karine getirilmiştir³⁷⁹.

Rotterdam Kuralları m. 42 ile uygulamada yer alan “navlun ücretinin peşin ödendiğine” ilişkin ibarenin zaman zaman yarattığı sorunun çözüme ulaştırılması amaçlanmıştır. Şöyle ki; taşıma senedinde navlun ücretinin peşin ödenmiş olduğuna ilişkin ibare mevcut olmasına rağmen, taşıyan eşya üzerinde hapis hakkını kullanabiliyordu. Navlun ücretine ilişkin olarak Lahey/Visby Kuralları'nda herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Rotterdam Kuralları m. 42 hükmünde, taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydında navlunun peşin ödendiğine ilişkin bir ibare varsa, taşıyan ilgili senetlerin hamiline ya da gönderilene karşı navlunun ödenmediğini iddia edemeyecektir. Ayrıca uygulanacak hukuka bağlı olarak, taşıyanın eşya üzerinde bir hapis hakkı da olmayacaktır³⁸⁰. Hamilin veya gönderilenin aynı zamanda taşıtan olması hali ise bu durumun istisnasıdır.

2.3 Taşıyanın Sorumluluğu

2.3.1 Sorumluluğun Şartları

2.3.1.1 Eşyanın Zıya veya Hasara Uğramış veya Gecikme ile Teslim Edilmiş Olması

Zıya, hasar ve gecikme kavramları genel olarak “zarar” başlığı altında incelenmektedir. Zarar, bir olayın yol açtığı menfaat kaybı olarak nitelendirilebilir³⁸¹. Deniz

³⁷⁷ Williams, Transport Documentation, s. 212.

³⁷⁸ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 236.

³⁷⁹ Williams, Transport Documentation, s. 213.

³⁸⁰ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 238.

³⁸¹ Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 66.

taşıma hukukunda zarar, eşyayın hasara uğraması, zıyaı, fire vermesi veya gecikmesi şeklinde ortaya çıkabilir³⁸².

2.3.1.1.1 Zıya

Maddi bakımdan, taşıyana teslim edilmiş olan eşya gönderilene eksik teslim edilmişse veya hiç teslim edilmemişse zıya söz konusu olur³⁸³. Zıya, taşıyanın taşıma sözleşmesi hükümlerine göre, eşyayı gönderilene teslim etmesi imkânından yoksun olması anlamına gelmektedir³⁸⁴. Eşyanın ekonomik değerinin ortadan kalkması hallerinde de zıyadan söz edilecektir³⁸⁵. Eşyanın hangi nedenle gönderilene teslim edilemediği önemli değildir, bu durum fiili bir imkânsızlıktan ya da hukukî bir imkânsızlıktan kaynaklanabilir³⁸⁶. Eksik teslim eşyanın bir kısmının yanması, denize düşmesi, atılması, zapt ve müsaderesi, hak sahibi olmayan üçüncü bir kişinin eline geçmesi, yanlışlıkla ara limanda boşaltılması, ya da herhangi bir sebeple yok olmasından ortaya çıkabilir³⁸⁷.

Taşınan eşyanın tamamı veya bir kısmı zıyaa uğrayabilir. Tam zıyada eşyanın piyasa değeri tamamen ortadan kalkmakta veya gönderilene teslimi mümkün olmamaktadır. Teslim alınan eşyanın, gerek ağırlık gerekse adet bakımından eksik olarak teslim edilmesi kısmi zıyaı oluşturur. Kısmi zıyada, eşyanın asli vasfı değişmiş ancak ekonomik değeri tamamen ortadan kalkmamıştır³⁸⁸. Örneğin, taşıyanın teslim aldığı 500 sandık limonu, 450 sandık olarak teslim etmesi durumunda kısmi zıya söz konusudur³⁸⁹.

2.3.1.1.2 Hasar

Hasar, hangi sebepten ileri gelirse gelsin, eşyanın maddi varlığının kötüleşerek ekonomik değerinde bir azalmanın meydana gelmesi ve asli vasfının değişmiş olması halidir³⁹⁰. Eşyanın paslanması, donması, kirlenmesi, kırılması, ıslanması, yani niteliğinin değişikliğe uğraması hasar olarak nitelendirilebilir³⁹¹. Eşyada ortaya çıkan geçici bir

³⁸² Akan, s. 75.

³⁸³ Seven, s. 82.

³⁸⁴ Çağa/Kender, s. 149.

³⁸⁵ Akan, s. 75.

³⁸⁶ Kalpsüz, T., Deniz Aşırı Satışlar (Giriş ve ve Boşaltmada Satışlar), Sevinç Matbaası, Ankara 1967, s. 254.

³⁸⁷ Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 342.

³⁸⁸ Çağa/Kender, s. 126.

³⁸⁹ Seven, s. 85.

³⁹⁰ Arkan, S., Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1982, s. 51; Ülgener, Sorumsuzluk Halleri, s. 66; Seven, s. 85; Akan, s. 76.

³⁹¹ Arkan, Kara Taşımaları, s. 51.

kötüleşmenin ise hasar olarak kabul edilebilmesi için, eşyada devamlı bir değer azalmasına neden olması gerekir³⁹².

Hasar eşyanın tamamında olabileceği gibi sadece bir kısmında da olabilir. Bütünlük arz eden yüklerde kısmi hasar eğer partinin tamamını etkiliyorsa, yani yükün bir kısmının maruz kaldığı hasar tamamının değerini düşürüyorsa, bu tarz durumlarda da tam hasardan söz edilir³⁹³.

2.3.1.1.3 Gecikme

Eşya taşıma sözleşmelerinde taşımayı taahhüt eden, eşyayı taşımakla birlikte kararlaştırılmamış olsa dahi, eşyaya özen gösterme ve belirlenen limanda eşyayı tesellüme yetkili gönderilene gecikmeden teslim etme yükümlülüğünü de üstlenmektedir³⁹⁴. Deniz yolu ile eşya taşımacılığı alanında, gecikmeden doğan sorumluluk Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları'nda düzenlenmemiştir. Uluslararası deniz yolu ile eşya taşımacılığı alanında gecikme zararları ilk defa Hamburg Kuralları ile düzenlenmiştir³⁹⁵. Rotterdam Kuralları m. 17 hükmü gereği taşıyan eşyanın zıyaı, hasarı ve teslim edilmesindeki gecikmeden dolayı sorumludur. Konvansiyonda gecikme haline ilişkin bir tanım bulunmamakta; fakat gecikmenin ne zaman meydana geleceğine ilişkin bir hüküm yer almaktadır. Rotterdam Kuralları'nın gecikmeye ilişkin 21. maddesi "teslimde gecikme eşyanın taşıma sözleşmesinde belirlenen yerde belirlenen zamanda teslim edilmemesi halinde meydana gelir." şeklindedir.

Gecikmeden doğan sorumluluğun ortaya çıkabilmesi için taşıma süresinin aşılması ve eşyanın geç teslim edilmesinden dolayı hak sahibinin bir zarara uğramış olması gerekmektedir³⁹⁶. Taşıyanın uluslararası eşya taşımalarında gecikmeden doğan sorumluluğu sözleşmesel nitelik taşımaktadır³⁹⁷. Gecikme sebebiyle sorumluluktan söz edebilmek için, eşyanın geç de olsa gönderilene teslim edilmesi gerekir³⁹⁸. Eşyanın hiç teslim edilmemesi durumunda zıya söz konusu olacak ve gecikmeden doğan sorumluluk ortaya çıkmayacaktır³⁹⁹. Gecikme kavramı genel olarak, taşıma süresinin aşılması şeklinde ifade edilebilir⁴⁰⁰. Daha açık bir şekilde tanımlamak gerekirse, taşınmak üzere teslim alınan eşya, kararlaştırılan

³⁹² Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 66.

³⁹³ Sözer, Havayolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi, s.208.

³⁹⁴ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 77.

³⁹⁵ Bkz. Hamburg Kuralları m.5/1; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 81.

³⁹⁶ Gençtürk, M., Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku, Vedat, İstanbul 2006, s. 124.

³⁹⁷ Gençtürk, s. 109.

³⁹⁸ Yazıcıoğlu, E., "Deniz Yolu ile Eşya Taşımlarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni", Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan, C. 22, S. 2, 2002, s. 1047.

³⁹⁹ Gençtürk, s. 124.

⁴⁰⁰ Gençtürk, s. 123.

sürede, herhangi bir süre kararlaştırılmamışsa, normal şartlar altında taşımanın gerçekleştirilmesi için gerekli sürede teslim edilmezse, geç teslim söz konusudur⁴⁰¹. Taşıma sözleşmelerinde eşyanın herhangi bir zamanda değil, belirli bir süre içerisinde taşınması taahhüt edilmektedir. Gecikme zararı ile kastedilen ise, eşyanın zıyayı veya hasarı söz konusu olmaksızın, eşya ile ilgilinin malvarlığında meydana gelen zararlardır⁴⁰².

2.3.1.2 Zarara Sebep Olan Olayın Eşyanın Taşıyanın Muhafazası Altında İken Meydana Gelmiş Olması

2.3.1.2.1 Genel Olarak

Taşıyanın yükümlülüklerinin tamamı Konvansiyonun 12. maddesinde tanımlanmış olan taşıyanın sorumluluk süresi ile ilgilidir. Sorumluluk süresi, diğer bakımdan, taşıyanın sorumluluğu ve tasarruf edenin hakları gibi konularda çok kilit bir rol oynamaktadır. Yine Konvansiyonun karma taşımalar kısmı bakımından da oldukça önemlidir⁴⁰³.

Lahey ve Lahey/Visby Kuralları uyarınca, taşıyanın sorumluluk süresi “malların gemiye yüklenmesi ile malların gemiden boşaltıldığı süre⁴⁰⁴” (*vinçten vince/tackle to tackle*) ile sınırlıdır. Hamburg Kuralları sorumluluk süresini eşyanın yükleme limanına varması ile boşaltma limanından ayrılması⁴⁰⁵ (*limandan limana/port to port*) olarak genişletmiştir⁴⁰⁶.

Rotterdam Kuralları’nda taşıyanın sorumluluğu 12. madde ile, taşıyanın sorumluluk sebebi ise 17. madde ile düzenlenmiştir. Rotterdam Kuralları’nın “kapıdan kapıya” (*door to door*) taşımacılık ilkesini benimsediği sıklıkla ifade edilse de, taşıyanın sorumluluk döneminin sözleşme şartlarına bağlı olduğu ve Konvansiyonun hiçbir hükmünün tarafları geleneksel “vinçten vince” (*tackle to tackle*) veya “limandan limana” (*port to port*) taşıma sözleşmeleri akdetmelerinden alıkoymadığı belirtilmelidir. Madde 12(3) tarafların teslim-tesellüm yeri ve zamanı hususunda anlaşabileceklerine açıkça cevaz vermektedir. Bu maddedeki tek sınırlama, eşyanın teslim alınma zamanının ilk yüklemenin başlamasından sonra ve teslim etme zamanının da eşyanın son kez boşaltma işleminin tamamlanmasından önce olamayacağı konusundadır. Taraflar için taşıyanın sorumluluğunun iki konteyner deposu arasındaki taşımayla sınırlı olduğu, yükletenin eşyayı yükleme limanındaki konteyner deposuna teslim ettiği ve taşıyanın da eşyayı boşaltma limanındaki konteyner deposuna boşalttığı “limandan limana” taşıma sözleşmesi yapabilmeleri mümkündür. Ancak 17.

⁴⁰¹ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 77.

⁴⁰² Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 338.

⁴⁰³ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 86.

⁴⁰⁴ Lahey/Visby Kuralları m.1(e)

⁴⁰⁵ Hamburg Kuralları m.1(6)

⁴⁰⁶ Payne/Ivamy, s. 106.

maddede yer alan düzenlemeye 26. madde ile bir istisna getirilmiştir. 26. madde ile liman bölgesinde yüklemeden önce veya boşaltmadan sonra CMR veya COTIF-CIM hükümlerine göre sorumlu olan birisi olması durumunda, taşıyanın sorumluluğu değişebilecektir⁴⁰⁷.

2.3.1.2.2 Sorumlu Olunan Sürecin Başlangıcı

Navlun sözleşmesi, tarafların birbirine uygun irade beyanları ile kurulmasına ve sonuçlarını meydana getirmesine rağmen; taşıyanın, eşyanın zıyayı, hasarı ve gecikmesinden dolayı sorumluluğunun başlayabilmesi için eşyayı taşımak amacıyla teslim alması gerekmektedir⁴⁰⁸. Rotterdam Kuralları'nın 12. maddesinde de kapıdan kapıya taşıma sözleşmelerinde, taşıyanın sorumluluğu, “sözleşmenin ifası amacıyla eşyanın taşıyan tarafından taşınmak üzere teslim alındığı andan başlayıp, taşımanın bitiminde eşyanın teslimi ile sona erecektir” şeklinde düzenlenmiştir⁴⁰⁹.

Teslim iki taraflı bir hukuki işlemdir. Eşyanın taşıyana teslim edilmiş olması için, zilyetliğin taşıyana nakledilmesi yani eşyanın taşıyanın fiili iktidarına geçirilmesi gereklidir. Zilyetliğin nakli yoluyla taşıyana, eşya üzerinde vasıtasız zilyetlik⁴¹⁰ sağlanması zorunlu olmayıp; taşıyan vasıtalı zilyetlik⁴¹¹ kazanmışsa, bu da sorumluluğun başlamasına yetecektir. Bu nedenle, eşyanın bizzat taşıyana teslimi veya temsilciye teslimi arasında bir fark yoktur. Taşıyanın sorumluluğu eşyanın temsilciye teslim edildiği anda başlayacaktır.

Eşyanın birden fazla parçadan veya partilerden oluşması halinde taşıyanın sorumluluğu her bir parça veya parti için teslim alındığı anda başlayacaktır⁴¹². Konteyner taşımalarında, taşıtanın temsilcisi taşıyanın konteyner sahasına yüklü bir konteyner (*container-load of goods*) gönderirse, taşıyanın adamları konteyneri taşıtanın temsilcisinden teslim aldığı anda, taşıyan da eşyayı teslim almış olur. Eğer taşıyanın temsilcisi yüklü konteyneri taşıtanın fabrikasından teslim alıyorsa, taşıyan eşyayı bu anda teslim almış olacaktır⁴¹³.

Sorumluluk ile ilgili daha ayrıntılı olarak açıklanması gereken iki durum söz konusudur. Öncelikle Konvansiyon m.12/3 hükmü ile, uygulamadaki ihtiyaçlar göz önüne

⁴⁰⁷ **Bovio**, s. 1200.

⁴⁰⁸ **Debattista**, Sale of Goods Carried by Sea, s. 33.

⁴⁰⁹ **Sturley/Van der Ziel/Fujita**, s. 86; **Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis**, s. 33; **Thomas**, An Analysis of the Liability Regime, s. 55.

⁴¹⁰ Vasıtasız (dolaysız) zilyetlik eşyanın üzerinde başka bir şahıs araya girmeksizin kurulan hakimiyeti ifade etmektedir. Zilyedin vasıtasız zilyet kılınması, eşyanın onun fiili hakimiyetine girmesini gerektirir. Bkz. **Oğuzman, M.K./Seliçi, Ö./Oktay Özdemir, S.**, Eşya Hukuku, Filiz, İstanbul 2012, s. 66.

⁴¹¹ Eşya üzerinde başka bir şahıs aracılığıyla hakimiyet kurulması halinde vasıtalı (dolaylı) zilyetlik ortaya çıkacaktır. Zilyedin vasıtalı zilyet kılınması, eşyanın veya eşyada iktidar sağlayan araçların onun temsilcisine teslim edilmesi ile gerçekleşecektir. Bkz. **Oğuzman/Seliçi/Oktay Özdemir**, s. 66.

⁴¹² **Arkan**, Kara Taşımaları, s. 53.

⁴¹³ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 87.

alınarak taraflara sözleşme özgürlüğü imkânı tanımıştır. Taraflar eşyanın teslim alınacağı ve teslim edileceği yeri, zamanı ve taşıyanın sorumluluk süresini belirleyebileceklerdir. Ancak bu durum konvansiyonun kapıdan kapıya taşımacılık niteliğini zayıflatmaktadır⁴¹⁴.

Taşıyanın sorumluluk süresini belirlemeye yönelik sözleşme özgürlüğünün de sınırları vardır. Şöyle ki, taraflar, eşyanın yüklemenin başlamasını takip eden zamandan sonra teslim alındığına ilişkin şart koyamazlar⁴¹⁵. Böylece limandan limana taşımalarda taraflar, Lahey/Visby Kuralları'ndaki vinçten vince⁴¹⁶ prensibinde olduğu gibi, taşıyanın sorumluluğunun başlangıcını yükleme için geminin vincinin eşyaya takıldığı an olarak kararlaştırabilirler.

Taşıma sözleşmesine göre ilk yükleme gemi, tren, kamyon veya bir uçak şeklinde olabilecek ilk taşıma aracını kastetmektedir. Örneğin eğer taraflar taşıtanın fabrikasından karayolu taşımalarını ihtiva eden bir kapıdan kapıya taşımacılık sözleşmesi hususunda anlaşmaya varırlarsa, yüklerin kamyonu yüklenmesinden sonra başlayacak bir sorumluluk süresine dair bir anlaşmaya varmaları mümkün değildir⁴¹⁷.

Rotterdam Kuralları madde 12/3(a) ve (b) fıkralarında yer alan ilk yükleme (*initial loading*) ve son boşaltma (*final unloading*) ibareleri taşımanın karma taşıma ya da limandan limana taşıma ihtimaline karşı eklenmiştir. Karma taşıma söz konusu ise ilk yükleme ve son boşaltma, taşıma sözleşmesindeki yükleme ve boşaltmayı ifade ederken, karma taşıma söz konusu değilse, yükleme ve boşaltma eşyanın gemiye yüklenmesini ve boşaltılmasını ifade eder⁴¹⁸. Bu ifadeler eşyanın aktarma sebebiyle karada beklemesi halinde eşyaya gelebilecek ziya, hasar ve gecikmenin Rotterdam Kuralları'na tabi olacağını açıklığa kavuşturmuştur⁴¹⁹.

Yükletenin, eşyayı taşıyan tarafından teslim alınmadan önce bir üçüncü kişiye ya da makama bırakması durumunda, taşıyanın sorumluluğu ne zaman başlayacaktır? Bu durumda, taşıyanın sorumluluğunun önceki bir zamanda mı (*yükleten malı teslim ettiğinde*) yoksa sonra mı (*taşıyan teslim aldığı anda*) başlayacağı sorusu ortaya çıkmaktadır. Eğer bu makam veya üçüncü kişi, taşıyanın temsilcisi ise, sorunun cevabı açıktır: sorumluluk eşyanın temsilciye teslim edilmesi ile doğacaktır. Bu üçüncü kişi ya da makamın temsilci olmama durumu ise m.12/2-(a) ile düzenlenmiştir. Buna göre teslim alma yerindeki yasa ve düzenlemeler

⁴¹⁴ **Nikaki**, T., "The UNCITRAL Draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea. Multimodal at Last or Still at Sea?", *Journal of Business Law* 647(2005), s. 656-657.

⁴¹⁵ **Bovio**, s. 1201.

⁴¹⁶ **Tetley**, *Marine Cargo Claims*, s.15.

⁴¹⁷ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 87.

⁴¹⁸ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 62.

⁴¹⁹ **Debattista**, *Sale of Goods Carried by Sea*, s. 35.

taşıyanın eşyayı kendilerinden teslim alabileceği bir makama veya başka bir üçüncü kişiye teslim edilmesini öngörüyorsa, taşıyanın sorumluluğu bu andan itibaren başlayacaktır.

2.3.1.2.3 Sorumlu Olunan Sürenin Bitiş Zamanı

Rotterdam Kuralları'nın m. 12/1 hükmü uyarınca, taşıyanın sorumluluğu eşyayı teslim etmesi ile sona erecektir. Teslim, taşıyanla gönderilen arasında yapılan ve eşya üzerindeki zilyetliğin gönderilene devrini sağlayan iki taraflı bir işlemdir⁴²⁰. Teslim esas olarak bir zilyetlik değişikliğini ifade eder. Teslim “fiili teslim” ve “zımnî teslim” olarak ikiye ayrılır⁴²¹. Fiili teslim eşyanın zilyetlik ve kontrolünün gönderilen veya temsilcisine geçmesi olarak tanımlanabilir. Zımnî teslim ise eşyaların koniementoda belirtilen limana ya da iskeleye boşaltılarak, iyi bir bakım ve muhafaza altında ve uygun bir yerde, gönderilenin teslim alması için hazır bulundurulması şeklinde ifade edilebilir⁴²².

Gönderilen eşyayı, bizzat veya temsilcisi vasıtasıyla tesellüm etmelidir. FOB satış sözleşmesinin varlığı halinde taşıtan ve gönderilen aynı kişi olacağı için, taşıtanın acentası konteynerleri almak için taşıyanın konteyner sahasına geldiğinde, eşya taşıtanın acentasına teslim edildiği anda teslim gerçekleşmiş olur. Ancak CIF satış sözleşmesi söz konusu olduğunda, taşıyanın acentası konteynerleri gönderilenin deposuna gönderecekse, taşıyan, eşyayı gönderilenin acentasının çalışanlarına teslim etmesi ile eşyayı “teslim etmiş” sayılacaktır⁴²³. Malların teslim edilmesi, taşıyanın taşımanın başlangıcında eşyayı teslim almasından daha karmaşık bir durumdur. Rotterdam Kuralları eşyanın teslim edilmesi ile ilgili tüm konuları ayrı bir bölümde düzenlemiştir⁴²⁴. Ancak bu bölümde yer alan hükümler ayrıntılı bir şekilde düzenlendiği için çalışmamızın kapsamı dışında tutulmuştur.

Burada da yine önemle açıklanması gereken 2 husus bulunmaktadır. Birincisi, m.12/3 sözleşme özgürlüğünü teslim alma da olduğu gibi teslim etme için de sağlamıştır⁴²⁵. Ancak burada da bir sınır söz konusudur. Şöyle ki; taraflar taşıma sözleşmesi uyarınca, boşaltmanın tamamlanmasından önceki bir zamanda eşyanın teslim edildiğine yönelik şart koyamazlar. Böylelikle taraflar Lahey/Visby Kuralları'nda yer alan “vinçten vince” kuralında olduğu gibi taşıyanın sorumluluğunun, eşyaların vinçten ayrılmasıyla sona ereceğini kararlaştırabilirler.

⁴²⁰ Çağa/Kender, Navlun Sözleşmesi, s. 61.

⁴²¹ Schoenbaum, s. 543.

⁴²² Akan, s. 48.

⁴²³ Sturley/Fujita/Van Der Ziel, s. 88

⁴²⁴ Bölüm 9: Eşyanın Teslimi (Chapter 9: “Delivery of the Goods”)

⁴²⁵ Nikaki/Soyer, s. 328.

Bundan daha önceki bir sürenin ise sorumluluğu sona erdireceğine ilişkin hükümler geçersizdir⁴²⁶.

Bazı durumlarda eşyanın bir kısmının teslimi söz konusu olabilir. Eşyanın teslim edilmiş olan kısmının, zıyaa veya hasara uğraması söz konusu olursa, taşıyanın bu kısım için sorumluluğu -eşyanın diğer kısmı hala gemide olsa bile- sona ermiştir.

İkinci olarak m.12/2(b) yerel hukuk ve düzenlemelerle ilgili durumlara değinmektedir. Bu hükme göre, teslim etme yeri hukuku veya düzenlemeleri, gönderilenin eşyayı kendilerinden teslim alabileceği bir makama veya başka bir üçüncü kişiye teslim edilmesini öngörüyorsa, taşıyanın sorumluluk süresi, eşyanın bu makam veya başka bir üçüncü kişiye teslim edilmesi ile sona erecektir⁴²⁷. Ancak her durumda taşıyanın sorumluluğu için kararlaştırılmış olan süreye bakılması gerekmektedir.

2.3.2 Taşıyanın Diğer Kimseler İçin Sorumluluğu

2.3.2.1 Genel Olarak

Bir borcun ifasını üçüncü kişilere bırakan kimse, bu kişilerin ika ettikleri zarardan dolayı sözleşmenin diğer tarafına karşı genel hükümler uyarınca sorumlu olur. Taşıma hukuku alanında ise, taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kişilere ilişkin özel düzenlemeler getirilmektedir⁴²⁸. Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın diğer kişiler için sorumluluğu, çok geniş bir şekilde düzenlenmiştir⁴²⁹. Taşıma sözleşmesi, taşıyan ve denizde ifa eden dışında, deniz harici ifa eden, kaptan ve gemi adamları, taşıyan ve ifa edenin adamları, acente ve bağımsız yükleniciler gibi taşıyanın yükümlülüklerini ifa eden daha başka kimseleri de içerebilir. Konvansiyonda bu kimselerin yükümlülükleri ile ilgili herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Bunun sonucu olarak, bu kişilerin Konvansiyon uyarınca sorumlu olmaları söz konusu değildir. Kaptan, gemi adamları ile taşıyan ve denizde ifa edenin adamlarının sorumlu olmayacağı m.19/4'te açıkça ifade edilmiştir⁴³⁰. Ancak taşıyan navlun sözleşmesinin akdedilmesinde ve ifasında kullandığı bu üçüncü kişilerin kusurunu temsil etmektedir⁴³¹.

⁴²⁶ FIO ve FIOS klozları ile gönderilen boşaltmadan dolayı sorumluluğu üzerine almış bile olsa taşıyanın sorumluluğu boşaltmayı da kapsayacaktır. Bkz. **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 89.

⁴²⁷ Bu düzenleme Hamburg Kuralları m. 4/2 ile oldukça yakın bir benzerlik göstermektedir.

⁴²⁸ **Yetiş Şamlı**, Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 75.

⁴²⁹ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 144.

⁴³⁰ Madde 19/4: Bu sözleşmedeki hiçbir hüküm, geminin kaptanına veya gemi adamlarına veya taşıyan veya denizde ifa edenin adamına sorumluluk yüklemes. Önemle belirtilmelidir ki, bu ayrıcalık deniz harici ifa edenlere, acentelere ve bağımsız yüklenicilere tanınmamıştır. Bkz. **Thomas**, An Analysis of the Liability Regime, s. 69.

⁴³¹ **Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis**, s.62.

Böylelikle, taşıyan ve denizde ifa edenin yükümlülüklerini başka kimselere bırakarak sorumluluktan kurtulmaları önlenmiştir⁴³².

2.3.2.2 Taşıyanın Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişilerin Belirlenmesi

Taşıyanın diğer kişiler için sorumluluğu Rotterdam Kuralları'nın 18. maddesinde düzenlenmiştir. Bu hükme göre; taşıyan, (a) herhangi bir ifa edenin, (b) geminin kaptanı veya gemi adamlarının; (c) taşıyanın veya ifa edenin adamlarının; veya (d) taşıyanın taşıma sözleşmesi uyarınca üstlendiği borçları, taşıyanın istemi veya taşıyanın gözetimi veya denetimi altında doğrudan veya dolaylı olarak yerine getiren veya yerine getirmeyi üstlenen diğer başka kişilerin, fiil veya ihmalleri sebebiyle bu Sözleşme kapsamındaki borçlarının ifa edilmemesinden sorumludur.

Rotterdam Kuralları'nın 18/d maddesinde yer alan düzenleme ile taşıyanın diğer kişiler için sorumluluğunun kapsamının çok genişlediği görülebilecektir. Bu madde ile taşıyanın ifa eden tanımında yer alan yükümlülüklerinin dışında kalanları yerine getiren bağımsız yükleniciler için sorumluluğu düzenlenmiştir⁴³³. Örneğin, taşıyanın gemiyi denize elverişli halde bulundurma borcunu yüklenmiş olan tersane bu madde kapsamına alınabilecektir⁴³⁴.

2.3.2.2.1 İfa Eden (Performing Party)

Denizcilik endüstrisinde taraflar taşıma sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerinden bir kısmını veya tamamını uzmanlaşmış kimseler aracılığıyla yerine getirmektedirler⁴³⁵. Rotterdam Kuralları aracılık hizmetleri ile ilgili konuları düzenlememiştir. Bu hususlar ulusal hukuklara bırakılmıştır. Ancak karma taşımaları düzenleyen Rotterdam Kuralları aracılık hizmeti ile uğraşanları ve alt taşıyanları kullanarak, ifa eden kavramı ile önceki Konvansiyonlardan farklı olarak, yepyeni bir hukuki kurum yaratmıştır⁴³⁶. Hamburg Kuralları'nda yer alan “fiili taşıyan” (*actual carrier*) kavramı Rotterdam Kuralları'nda “*ifa eden*”⁴³⁷ kavramı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu kavram Rotterdam Kuralları'nda mevcut olup diğer Konvansiyonlar'da ve TTK'da bulunmamaktadır. İfa eden kavramının düzenlenmesi ile Lahey/Visby Kuralları'ndaki basit düzenlemeler daha ileriye taşınmıştır.

Taşıyan, Rotterdam Kuralları'nın 18. maddesine göre herhangi bir ifa edenin ve ifa edenin adamlarının; fiil veya ihmalleri sebebiyle Sözleşme kapsamındaki borçlarının ifa

⁴³² Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 144.

⁴³³ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 145.

⁴³⁴ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 145.

⁴³⁵ Sturley/Fujita/Van Der Ziel, s. 131.

⁴³⁶ Thomas, An Analysis of the Liability Regime, s. 61.

⁴³⁷ “İfa eden” kavramının ayrıntılı analizi için bkz. Atamer, Construction Problems, s. 475 vd.

edilmemesinden sorumlu tutulmuştur. Rotterdam Kuralları m. 1/6 hükmü gereğince ifa eden, taşıyanın eşyayı teslim alma, yükleme, istifleme, taşıma, boşaltma ve teslim etme gibi taşıma sözleşmesinden doğan yükümlülüklerinden herhangi birini, doğrudan doğruya veya dolaylı olarak, taşıyanın talebi üzerine ya da taşıyanın nezaret ve kontrolü altında ifa eden ya da ifa etmeyi üstlenen taşıyan dışındaki her kişidir. Bir şahsın ifa eden taraf olarak vasıflandırılması için, doğrudan doğruya veya dolaylı olarak dahi taşıtan ya da gönderilen tarafından istihdam ediliyor olmaması gerekir. Taşıyanın Rotterdam Kuralları m.18/a uyarınca eylemlerinden sorumlu olduğu ifa edenlere örnek olarak karayolu taşıyıcıları, istifçiler (*stevedores*), terminal işletmecileri ve depo işletmecileri verilebilir⁴³⁸. Rotterdam Kuralları'nda ifa eden çok geniş bir şekilde tanımlanmış olduğu için; Rotterdam Kuralları m. 18/a gereğince çoğu durumda taşıyanın sorumluluğu ortaya çıkacaktır⁴³⁹. Yine devamında m.18/c ile ifa edenin adamlarının fiil ve ihmallerinden de taşıyanın sorumlu olduğu belirtilerek UNCITRAL taşıyanın sorumluluğu konusunu oldukça sağlamlaştırmak istemiştir⁴⁴⁰.

Rotterdam Kuralları'nda ifa edenler; denizde ifa eden (*maritime performing party*) ve deniz harici ifa eden (*non-maritime performing party*) olarak ikiye ayrılır. Rotterdam Kuralları sadece deniz yoluyla eşya taşımacılığını düzenleyen bir konvansiyon olmadığı için böyle bir ayırım yapılması gerekmiştir. Konvansiyon hazırlanırken, ifa eden kavramıyla getirilmek istenen düzenleme; taşıma sözleşmesinde taşıyan tarafında bulunan kimselerin - taşıyanın kendisi hariç olmak üzere- ifa eden olarak tanımlanmasıdır. Bunun için de dört unsur aranmaktadır.

İfa eden tanımında aranan ilk unsur, ifa edenin taşıyan haricindeki bir kimse olmasıdır. Yani ifa eden taşıtan ile sözleşme yapan kimse değildir. İfa eden gerçek kişi veya tüzel kişi olabilir⁴⁴¹. İkinci olarak ifa edenin taşıyanın yükümlülüklerinden bir kısmını ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen kişi⁴⁴² (*undertakes to perform*) olması gerekmektedir. İfa edenin tanımı oldukça geniş olsa da belli limitler söz konusudur. UNCITRAL “taşıyanın yükümlülükleri”

⁴³⁸ Fujita, T., “The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications”, 44 Texas International Law Journal, 2009, s. 367.

⁴³⁹ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 144.

⁴⁴⁰ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 144.

⁴⁴¹ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s.132; Atamer, Construction Problems, s. 475.

⁴⁴² Tanımda “ifa etmeyi üstlenen” ifadesinin yer alması tartışmalara neden olmuştur. Konvansiyonun ilk taslak metninde, ifa eden kavramı, sadece fiziken “ifa eden” ile sınırlı tutulmuştu, “ifa etmeyi üstlenen” ifadesi metne sonradan dahil edilmiştir. Bazı endüstri gruplarının temsilcileri “ifa etmeyi üstlenen” ifadesinin tanımda yer almasının uygunsuz olduğunu ifade etmişlerdir. Temsilciler tarafından, taşıma sözleşmesinde yer alan yükümlülüklerden herhangi birinin ifasını gerçekleştireceğini söyleyip ifa etmeyen bir kimseye ifa eden gibi sorumluluk yüklemenin hakkaniyete aykırı olacağı ifade edilmiştir. UNCITRAL bu argümanı reddetmiştir ve verilen sözün tutulması gerektiğine karar vermiştir. Bkz. Sturley/Fujita/Van Der Ziel, s. 133; bkz. 12th Session report par. 36,42. Preliminary Draft Instrument WP.21 m.1.17; Atamer, Construction Problems, s. 477, CMI ISC 6. Toplantı Raporu CMI Yearbook 308; 12. Oturum Raporu (A/CN.9/544), par. 36, 42.

gibi geniş ve genel bir ifadenin yorumla genişletilmek suretiyle, aslında taşıyana taşıma sözleşmesinde yer alan yükümlülüklerini yerine getirirken yardım eden; ancak önemli ve özel bir rol oynamayan kimselerin ifa eden tanımı içerisine girmesini istememiştir⁴⁴³. Bu sebeple ilgili yükümlülükler tek tek sayılmıştır⁴⁴⁴.

İfa eden tanımında aranan bir diğer unsur da; taşıyanın üstlenmiş olduğu borçları, taşıyanın istemi veya taşıyanın gözetimi ya da denetimi altında gerek doğrudan gerekse dolaylı olarak (*either directly or indirectly*) ifa etmesi veya ifa etmeyi üstlenen bir kimse olmasıdır. Burada asıl amaç alt taşıma zinciri ne kadar uzun olursa olsun, taşıyanın yetki alanı içerisinde bulunan herkesin ifa eden olarak tanımlanmasıdır⁴⁴⁵. Taşıyanın alt yüklenici ile taşıma sözleşmesini akdetmesi durumunda, bu sözleşmede yer alan taşıyan “doğrudan ifa eden” kavramının içerisinde yer almaktadır. Alt taşıyanın ikinci bir alt taşıyanla taşıma sözleşmesi akdetmesi durumunda ise, ikinci alt taşıyan “dolaylı olarak ifa eden” olarak nitelendirilecektir⁴⁴⁶.

Taşıma faaliyeti içerisinde yer alan kişilerden hangilerinin ifa eden olacağını bir örnekle açıklarsak; taşıyan ile taşıtan konteynerlerin Sdney’den Viyana’ya taşınması için taşıma sözleşmesi akdetmiştir. Taşıyan kendi gemisi ile eşyayı Sydney’den Algeciras’a taşımıştır. Algeciras’a gelen yükler buradan Koper’e daha küçük bir gemi ile bir alt taşıyan tarafından taşınmıştır. Koper’da konteynerler trene aktarılmış ve buradan Viyana’ya taşınmıştır. Viyana’ya ulaşan konteynerler tren istasyonundan yerel bir kamyon şoförü tarafından alınmış ve gönderilenin deposuna konulmuştur. Algeciras-Koper ayağında eşyayı taşıyan alt taşıyan, Sydney, Algeciras ve Koper’da eşyayı yükleyen ve boşaltan işçiler, demiryolu ayağındaki taşıyan ve yerel kamyon şoförü, terminal işletmecileri ve bu işlemlerde çalışanların tamamı ifa edendir⁴⁴⁷.

Rotterdam Kuralları m.1/6 ile ifa edenin taşıyan yerine, taşıtan, yükleten, tasarruf eden veya gönderilen tarafından doğrudan doğruya veya dolaylı olarak ücretle tutulan herhangi bir kişiyi kapsamayacağı belirtilmiştir. Rotterdam Kuralları m. 13/2 uyarınca taşıtan ile taşıyan eşyanın gemiye yüklenmesi ve gemiden boşaltılması gibi taşıyanın yükümlülüklerinden bazılarının gönderilen veya taşıtan tarafından yapılabileceğini kararlaştırabilirler. Bu durumda

⁴⁴³ Baştan savma bir şekilde yapılan tamir sonucunda, Pasifik Okyanusunda geminin bozulması ile gemide bulunan yüklerin tamamı kaybolmuştur. Eşya ilgilileri gemiyi tamir eden tersanenin taşıyanın gerekli dikkat ve özeni göstererek gemiyi denize elverişli bulundurma yükümlülüğünü yerine getirdiğini ve tersanenin ifa eden olduğunu ileri sürmüşlerdir. Ancak tersane m. 1(6)’da yer alan yükümlülükleri yerine getirmede için ifa eden sayılmayacaktır. Bkz. **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 134.

⁴⁴⁴ **Sturley/Fujita/Van Der Ziel**, s. 133.

⁴⁴⁵ **Sturley/Fujita/Van Der Ziel**, s. 135.

⁴⁴⁶ **Sturley/Fujita/Van Der Ziel**, s. 135.

⁴⁴⁷ **Sturley/Fujita/Van Der Ziel**, s. 132.

taşıtan ya da eşya ilgilileri tarafından bu işler için tutulan kimseler ifa eden kapsamına girmeyecektir. Ancak burada, taşıtanın m. 34 gereğince bu kimseler için sorumluluğu ortaya çıkacaktır. Örneğin taşıyan ile taşıtan arasında FIOS şartının belirlenmiş olduğu bir taşıma sözleşmesinde yükleme, boşaltma ve istifleme esnasında çalışan kimselerin ifa eden kavramı içinde yer almaları söz konusu olmayacaktır. Çünkü bu kimseler taşıtan tarafından tutuldukları için taşıyanın yükümlülüklerini yerine getiriyor sayılmayacaktır⁴⁴⁸.

2.3.2.2.2 Denizde İfa Eden (Maritime Performing Party)

Rotterdam Kuralları ile getirilen önemli yeniliklerden bir diğeri, sözleşmenin tarafı olan taşıyan haricindeki kimselerin sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerdir. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları sadece taşıyanın sorumluluğunu düzenlemiştir. Bunun yanında Hamburg Kuralları “fiili taşıyan” bakımından taşıyanın sorumluluğuna eşdeğer bir sorumluluk rejim öngörmektedir. Rotterdam Kuralları 19. maddesinde, talep sahibinin sözleşmesel ilişkisinin bulunmadığı denizde ifa edene tazminat talebini yöneltebilmesi imkânını sağlamaktadır. Bununla birlikte m.18/a uyarınca taşıyanın ifa edenin fiilleri dolayısıyla sorumluluğu da devam etmektedir. Burada önemle belirtmek gerekir ki, tazminat talebi ifa edene değil, yalnızca denizde ifa edene karşı ileri sürülebilecektir.

Denizde ifa eden kavramı, diğer konvansiyonlarda ve TTK’da bulunmayıp, Rotterdam Kuralları’nda yer almaktadır. Buna göre, Rotterdam Kuralları m.1/7’de, denizde ifa eden, geminin yükleme limanına varma anı ile boşaltma limanından ayrılma anı arasındaki sürede taşıyanın taşıma sözleşmesinden kaynaklanan yükümlülüklerini⁴⁴⁹ ifa eden ya da ifa etmeyi üstlenen taraf olarak tanımlamıştır. Bir kişinin denizde ifa eden olabilmesi için, öncelikle m.1/6’da yer alan ifa eden tanımındaki şartları sağlaması gerekmektedir. Denizde ifa eden kavramı geniş bir şekilde tanımlanmış olan ifa eden kavramının bir alt dalını oluşturmaktadır.

Denizde ifa eden, taşımanın deniz ayağında ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen kimsedir⁴⁵⁰. İfa eden kavramının bu kategorisi, deniz taşıyanları ile liman bölgesinde çalışan istif hizmeti verenler ile liman terminal operatörlerini kapsamaktadır⁴⁵¹. Bazı durumlarda iç su taşıyanı da denizde ifa eden sayılmaktadır; ancak bu şahsın faaliyetlerini sadece bir liman

⁴⁴⁸ Sturley/Fujita/Van Der Ziel, s. 136.

⁴⁴⁹ RK m. 1/6(a)’da yapılan “ifa eden” tanımında, sadece eşyanın teslim alınması, yüklenmesi, elden geçirilmesi, istifi, taşınması, eşyaya özen gösterilmesi, eşyanın boşaltılması veya teslim edilmesine ilişkin yükümlülükleri yerine getirmekten bahsedilirken; RK m. 1/7’de yapılan “denizde ifa eden” tanımında, taşıyanın yükümlülüklerinden herhangi birinin yerine getirilmesinden bahsetmektedir. Bu çerçevede denizde ifa edenin yükümlülükleri kapsamı tereddütlere yol açmıştır. Bkz. **Atamer**, Construction Problems, s. 487 vd.

⁴⁵⁰ UNCITRAL fonksiyonel yaklaşımın yerine daha az karmaşaya neden olacağı düşüncesi ile coğrafi yaklaşımı benimsemiştir. Bkz. 12. Oturum Raporu par. 30.

⁴⁵¹ Çalışma Grubu, 12. Oturum Raporu (A/CN. 9/544), par. 23.

bölgesi dahilinde münhasır olarak yerine getirmesi ya da bunu taahhüt etmesi gerekmektedir. Denizde ifa edenin ifa edenden tek farkı, taşımanın deniz ayağında ifa eden veya ifa etmeyi üstlenen kimse olması dolayısıyla taşıyanın yükümlülüklerini liman sınırlarından başlayarak yerine getiriyor oluşudur⁴⁵².

Denizde ifa edenin tanımında “yükleme limanı” ile “boşaltma limanı” ibareleri kullanılmış olmasına rağmen Konvansiyonda liman tanımlanmamıştır. UNCITRAL liman tanımının yapılmasının bir takım belirsizliklere yol açabileceği gerekçesiyle, tanımın ulusal hukuka göre yapılması gerektiğine karar vermiştir⁴⁵³. Liman bölgesinin sınırlarının çizilmesi denizde ifa eden kavramının kapsamına kimlerin girdiğinin kararlaştırılabilmesi açısından önem arz etmektedir⁴⁵⁴. Tanımda kara taşıyıcılarının, münhasıran liman sahası içinde hizmet vermeleri veya vermeyi üstlenmeleri durumunda denizde ifa eden olarak kabul edilecekleri ifade edilmiştir. Örneğin liman içindeki bir rıhtım veya iskeleden diğer bir rıhtım veya iskeleye eşyayı taşıyan veya taşıma işini üstlenen kara taşıyıcıları denizde ifa eden olarak kabul edilirken, bir limandan başka bir limana taşıma yapan kara taşıyıcısı denizde ifa eden olarak kabul edilmeyecektir⁴⁵⁵.

Denizde ifa edenin eşyayı, taraf devletlerden birinde teslim alması veya taraf devletlerden birinde teslim etmesi veya eşya ile ilgili faaliyetlerini taraf devletlerden birinin limanında gerçekleştirmesi halinde, taşıyanın borç ve sorumluluklarına tabi olması söz konusu olacaktır. Böylece Konvansiyon’un taraf olmayan devletlerde faaliyet gösteren denizde ifa edenlere uygulanması engellenmiş olacaktır.

Bununla birlikte denizde ifa edenin taşıyanın yükümlülük ve sorumluluklarına tabi olması için zararın meydana geldiği yere ilişkin olarak m. 19/1(b)’de belirtilen durumların gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu madde tespit edilen hata sonucu değişikliğe uğramıştır. Düzeltmeden önceki hükme göre denizde ifa edenin sorumlu olması için, eşyanın zıya veya hasara uğraması ya da gecikmesine sebebiyet veren olayın: (i) eşyanın geminin yükleme limanına ulaşması ile gemiden boşaltıldığı limandan ayrılması arasında geçen sürede; (ii) denizde ifa edenin eşyanın zilyetliğine sahip olduğu sürede; veya (iii) taşıma sözleşmesinde öngörülen faaliyetlerin yerine getirilmesine katılım göstermesi şartıyla herhangi bir başka zamanda meydana gelmesi gerekmektedir. *ATAMER* tarafından tespit edilen hata sonucunda

⁴⁵² **Bovio**, s. 1174.

⁴⁵³ Çalışma Grubu, 12. Oturum Raporu (A/CN.9/544), par. 30.

⁴⁵⁴ **Bovio**, s. 1174.

⁴⁵⁵ Çalışma Grubu, 12. Oturum Raporu (A/CN.9/544), par. 31.

yapılan çalışmalar neticesinde maddede düzeltme yapılmıştır⁴⁵⁶. Buna göre düzeltilen madde “... zıya, hasar ya da gecikmeye sebebiyet veren olayın, (i) eşyanın yükleme limanına gelişi ile boşaltma limanından ayrılması arasındaki süre diliminde ve, (ii) eşyaların bu sürede denizde ifa edenin zilyetliğinde bulunması veya, (iii) taşıma sözleşmesinde öngörülen faaliyetlerin yerine getirilmesine katılım göstermesi şartıyla herhangi bir başka zamanda meydana gelmesi gerekmektedir.” şeklindedir.

ATAMER tarafından tespit edilen bir diğer husus ise, Rotterdam Kuralları m. 13/1’de yer alan “muhafaza etme” (*keep*) ifadesinin, Rotterdam Kuralları m. 1/6(a)’da yer almıyor olmasıdır⁴⁵⁷. İfadenin yanlışlıkla metinden çıkarıldığı, Rotterdam Kuralları’nın hazırlık çalışmalarına bakıldığında anlaşılmaktadır⁴⁵⁸. Yukarıda bahsedilen düzenlemede Rotterdam Kuralları m. 1/6 hükmüne “muhafaza etme” (*keep*) ifadesi de eklenmiştir. Bu iki düzenleme de yürürlüğe girmiş bulunmaktadır⁴⁵⁹.

Rotterdam Kuralları m. 4 uyarınca uygulamada “Himalaya Klozu” olarak bilinen, taşıyana tanınan sorumluluğun sınırlandırılması ve sorumsuzluk hallerine ilişkin haklardan, denizde ifa edenin de yararlanabileceği belirtilmiştir. Buna göre Rotterdam Kuralları’nda denizde ifa eden taşıyan bakımından öngörülen sorumluluk rejimine tabi olmakta, bunun yanında, taşıyan ile aynı ölçüde koruma öngörülmektedir. Söz konusu koruma için taraflar arasındaki sözleşmede Himalaya Kloxunun bulunması gerekmemektedir. Ancak Himalaya Kloxu deniz harici ifa edenlere uygulanmamaktadır. Zira bu şahıslar taşıyanın sorumluluğuna tabi değildirler⁴⁶⁰. Böylece talep sahipleri denizde ifa edenlere doğrudan doğruya dava açabilmekte, buna karşın denizde ifa eden de taşıyana tanınan haklardan yararlanabilmektedir⁴⁶¹.

Rotterdam Kuralları’nda denizde ifa edenin sorumluluğunun ne kadar süre ile devam edeceğine ilişkin bir hüküm yer almamaktadır. Taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma ve sorumsuzluk istisnaları hükümlerinden denizde ifa edenin yararlanabildiği hususunu göz önünde bulundurduğumuzda, sorumluluk süresinin de taşıyanın sorumluluk süresine göre belirlenebileceği söylenebilir. Buna göre Rotterdam Kuralları’nın m. 12/3 hükmüne göre

⁴⁵⁶ “(b) The Occurance that caused the loss, damage or delay took place: (i) during the period between the arrival of the goods at the port of loading of the ship and their departure from the port of discharge from the ship **and either** (ii) while it had custody of the goods **or** (iii) at any time to the extent that it was participating in the performance of any of the activities contemplated by the contract of carriage.”

⁴⁵⁷ **Atamer**, Construction Problems, s. 485-486.

⁴⁵⁸ **Atamer**, Construction Problems, s. 486.

⁴⁵⁹ Düzeltilen metin için bkz. (<http://treaties.un.org/doc/publication/CN/2013/CN.105.2013-eng.pdf>).

⁴⁶⁰ **Sturley**, M.F., “Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of The Rotterdam Rules in The United States”, 44 Texas International Law Journal 427 (2009), s. 449.

⁴⁶¹ **Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis**, s. 65.

taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği asgari süre, eşyanın gemiye yüklenmeye başladığı andan başlayarak gemiden boşaltılmasının sona erdiği an olarak belirlenmiştir. Bu sebeple denizde ifa edenin asgari sorumluluk süresi de bu kadar olacaktır. Bunun yanında, denizde ifa edenin sorumluluk süresi bazı durumlarda eşyanın yükleme limanına girmesi anından, boşaltma limanını terk ettiği ana kadar olan süreye kadar genişleyebilmektedir⁴⁶².

Rotterdam Kuralları uyarınca, taşıyanın sorumluluğunu veya yükümlüklerini artıran anlaşmalar, denizde ifa eden bakımından geçersiz olacaktır. Ancak denizde ifa edenin açık bir şekilde icazet vermesi durumunda, anlaşma kendisi hakkında da hüküm ifade edecektir. Bu anlaşma Rotterdam Kuralları'nın 3. maddesinde belirtildiği şekilde, yani yazılı olarak veya elektronik haberleşme yollarıyla yapılmalıdır⁴⁶³.

Konvansiyon hükümlerine göre eşyanın zıyaı, hasarı ve gecikmesindeki zarar nedeniyle taşıyan ile birlikte bir veya birden fazla denizde ifa eden sorumlu ise, bu sorumluluk birlikte ve müteselsildir⁴⁶⁴ (Rotterdam Kuralları m. 20/1). Ancak burada bu kişilerin toplam sorumluluğu, Konvansiyon'da düzenlenmiş toplam sorumluluk sınırını aşmamaktadır (Rotterdam Kuralları m. 20/2). Aynı kural Hamburg Kuralları'nda, taşıyan ve fiili taşıyan içinde getirilmiştir⁴⁶⁵.

2.3.2.2.3 Gemi Adamları

Taşıyanın gemi adamlarının kusurlarından sorumlu tutulabilmesi için önemli olan, zarara sebep olan kişinin, eşyanın taşındığı gemide istihdam edilen bir gemi adamı olmasıdır. Taşıyanın sorumluluğunun doğması için aynı zamanda donatan veya işleten olması ya da gemi adamlarının taşıyan tarafından istihdam edilmesi gerekmemektedir⁴⁶⁶. Taşıyanın yükümlülüklerinin ifasını gemi adamlarına bırakmasının veya taşımanın gerçekleştirilmesine doğrudan katılıp katılmamasının bir önemi yoktur. Ancak gemi adamlarının yapılacak yolculukta bilfiil rol almaları, donatanla aralarında var olan bir hizmet akti, bunun sonucunda da sürekli bir ilişkinin varlığı aranmaktadır. Gemi adamı sıfatının tayininde esas olan, gemide hizmet unsurudur⁴⁶⁷. Bu nedenle gemide geçici bir süre iş gören yükleme, boşaltma ve istif işini yapan kişilerde, bu süreklilik ve yapılacak yolculukta bilfiil rol alma söz konusu

⁴⁶² Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis, s. 64.

⁴⁶³ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis, s. 66.

⁴⁶⁴ Thomas, An Analysis of the Liability Regime, s. 67.

⁴⁶⁵ Hamburg Kuralları m.10/4, m. 5.

⁴⁶⁶ Yetiş Şamlı, Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 75.

⁴⁶⁷ Sözer, Deniz Ticaret Hukuku I, s. 386.

olmadığından bunlar gemi adamı olarak kabul edilemezler. Bununla birlikte bu kişiler, taşıyanın karadaki işletmesinde çalışıyorlarsa, taşıyanın kendi adamı sayılırlar⁴⁶⁸.

2.3.2.2.4 Taşıyanın Adamları

Taşıyanın kendi adamı, taşıyanın nakliye işletmesinde çalışan kişilerdir⁴⁶⁹. Bir şahsın taşıyanın adamı sıfatını alabilmesi için, bizzat taşıma işinde istihdam edilmiş olması şart değildir⁴⁷⁰. Bununla birlikte taşıyanın taşıma işinin ifasında hizmetlerinden yararlandığı; ancak ticari işletmesinde istihdam etmediği kişilerin taşıyanın adamı olarak değerlendirilemeyeceği ifade edilmektedir⁴⁷¹. Bunlara ek olarak taşıyanın işletmesinde taşıma işleri ile doğrudan doğruya veya dolaylı olarak ilgisi bulunmayan, mesela muhasebe veya idari görevlerde bulunan kişiler hatta odacı, güvenlik görevlisi, çaycı dahi, taşıyanın adamı sayılır. Taşıyanın işletmesinde kısa veya geçici bir süre istihdam edilmiş olmak taşıyanın adamı sıfatını kazanmak için yeterlidir. Bu kişi ile taşıyan arasında iş sözleşmesinin bulunması da zorunlu olmayıp; vekâlet veya istisna sözleşmesine dayanarak da hizmet görülmekte olabilir⁴⁷².

2.3.3 Taşıyanın Sorumluluğuna İlişkin Hükümlerin Emredici Olması

Her hukuk sisteminin belli bir seviyede önem ve değer verdiği prensiplere göre, taraf iradelerinin üstünde yer alan ve tarafların farklı iradelerine rağmen geçerli ve bağlayıcı olan bir takım emredici hükümler bulunmaktadır. Bu emredici hükümler bir taraftan kişisel iradelerden bağımsız olmalarının ve onların üstünde bağlayıcı nitelikte bulunmalarının yanı sıra, sözleşmenin tanımlanmasında da rol oynarlar. Diğer bir deyişle, bir sözleşmeyi tarif eden ve onu diğerlerinden ayırt etmeye yarayan borçları belirleyen hükümler emredici hükümlerdir. Taraflar bu hükümlerden doğan sorumluluklarını sözleşmeye koyacakları şartlar ile değiştiremezler ve ortadan kaldıramazlar. Böyle bir tasarruf, sözleşmenin geçersiz olmasına ya da başka bir sözleşme olarak adlandırılmasına yol açar⁴⁷³.

Deniz yoluyla eşyanın taşınması konusunda düzenlenen uluslararası konvansiyonlarda, taşıyanın yükümlülüğü ve sorumluluğu ile ilgili düzenlemelere bakıldığında, bu düzenlemelerin amacının taşıtanın ve yükletenin sahip oldukları haklarının korunmasına yönelik olduğu söylenebilir. Ancak diğer taraftan da, sözleşmeyle taşıyanın yükümlülükleri azaltılarak ve sahip olduğu haklar genişletilerek taşıtan etkilenebilir. Bu nedenle taşıtanlar ile

⁴⁶⁸ Seven, s. 104.

⁴⁶⁹ Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 299; Tekil, s. 304; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku I, s. 385.

⁴⁷⁰ Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 299; Sözer, Deniz Ticaret Hukuku I, s. 386; Seven, s. 99.

⁴⁷¹ Seven, s. 101; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 77.

⁴⁷² Sözer, s. 386.

⁴⁷³ Sözer, Havayolu ile Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 200.

taşıyanlar arasındaki menfaat dengesinin sağlanması amacıyla, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerin emredici olması gerekir.

Rotterdam Kuralları'nın 79. maddesi kapsamında da bu yaklaşımın devam ettiğini görmekteyiz. Bu düzenleme ile Konvansiyonun uygulanacağı taşıma sözleşmelerinde, Rotterdam Kuralları'nda yer alan hükümlerin aksine kararlaştırılan şartlar geçersiz kılınmış, böylelikle Rotterdam Kuralları'nın uygulamada etkin olabilmesi garanti altına alınmaya çalışılmıştır⁴⁷⁴. Bu maddeye göre, Rotterdam Kuralları'nda aksi düzenlenmedikçe, taşıma sözleşmesinde taşıyanın veya denizde ifa edenin borçlarını doğrudan ya da dolaylı olarak kaldıran ya da sınırlandıran şartlar geçersizdir. Yine taşıyanın veya ifa edenin borçlarını yerine getirmediği durumda ortaya çıkan sorumluluğunu sınırlandıran veya ortadan kaldıran şartlar ile m. 79/1(c) hükmüne göre, taşıyan ya da 18. maddede belirtilen kişiler lehine, sigortadan kaynaklanan menfaatin devredilmesine yönelik şartlar da geçersiz olacaktır.

Rotterdam Kuralları'nın düzenlemesi Lahey/Visby Kuralları ile paraleldir. Lahey/Visby Kuralları'nda sadece taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler emredicidir⁴⁷⁵. Rotterdam Kuralları'nın m. 79/2 hükmüne göre ise, Rotterdam Kuralları ile aksi düzenlenmedikçe; taşıtan, gönderilen, tasarruf eden, hamil veya belge üzerinde taşıtanın borçlarını yerine getirmemesi durumunda ortaya çıkan sorumluluğunu doğrudan ya da dolaylı olarak kaldıran, sınırlandıran, artıran şartlar geçersiz olacaktır.

Rotterdam Kuralları önceki Konvansiyon'lardan farklı olarak sözleşme özgürlüğü ile ilgili belli ölçüde hükümler getirmektedir. Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nda ise emredici sistemden belli bir çıkış izni bulunmamaktadır⁴⁷⁶. Rotterdam Kuralları'nda miktar sözleşmeleri sayesinde daraltılmış bir emredici düzene geçiş, bu konuda büyük bir değişikliği temsil etmektedir. Çünkü deniz yoluyla uluslararası eşya taşımacılığı konusunda, şu an yürürlükte bulunan Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları, taşıyanın sorumluluğu konusunda, sözleşme ile taşıtanın veya gönderilenin aleyhine değiştirilemeyecek şekilde emredici kurallar getirmektedir. Buna karşın sözleşme ile taşıyanın sorumluluğu genişletilebilir⁴⁷⁷.

⁴⁷⁴ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis, s. 243.

⁴⁷⁵ Baughen, S., "Obligations Owed by the Shipper to the Carrier", s. 169-189 (Chapter 7), A New Convention for the Carriage of Goods by Sea the Rotterdam Rules, Thomas R. (Ed), Lawtext Publishing Limited 2009, s. 189.

⁴⁷⁶ Yeşilova Aras, s. 1433.

⁴⁷⁷ Lahey/Visby Kuralları m. III(8), m. V; Hamburg Kuralları m. 23(1) ve (2).

ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN İSPATI, SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI ve SORUMSUZLUK HALLERİ

3.1 Sorumluluğun İspati İle İlgili Hususlar

3.1.1 İspat Yüğü

Eşyada meydana gelen zıya ya da hasar nedeniyle taşıyanın sorumluluğunun belirlenebilmesi, sorumluluk karinesine ilaveten ispat yükümlülüğünün kimde olduğu ve kimin hangi hususları ne şekilde ispat edeceğinin tespiti ile mümkün olabilir. Eşyanın taşıyan tarafından teslim edilmesinin üzerine gönderilen, eşyayı incelemek ve eğer kötü durumdaysa bu durumu teslim alındı makbuzunda belirtmekle yükümlüdür⁴⁷⁸.

Rotterdam Kuralları'nın 17. maddesi ile ispat yükünün ilk önce eşya ile ilgili talepte bulunacak olan hak sahibinde olduğu kuralı düzenlenmektedir⁴⁷⁹. İlk aşamada iddia sahibinin taşıyanın görevini gereği gibi yerine getirmediğini ispatlamasına gerek yoktur. Talep sahibinin yapması gereken tek yükümlülük, taşıyanın sorumlu olduğu karinesini ileri sürmektir. Konvansiyonda standart bir kanıt belirtilmemiştir⁴⁸⁰. Şöyle ki; eşyanın zıya veya hasara uğramasından ileri gelen zararların tazmini talebi ile taşıyanı dava eden eşya ile ilgili, belirli miktarda (*sayı, ağırlık veya hacimde*) eşyanın iyi durumda taşıyan tarafından teslim alındığını, buna karşılık eşyanın varma limanında kısmen veya tamamen zıya veya hasara uğramış olarak teslim edildiğini ve bu yüzden maruz kaldığı zararları ispat etmekle yükümlüdür⁴⁸¹. Bunun yanında, eşyanın zıya hasara veya gecikmesine neden olan olayın taşıyanın sorumluluk süresi içinde meydana geldiğini talep sahibinin ispat etmiş olması gerekmektedir⁴⁸².

Bu hususlar ortaya konulduğunda, zararın taşıyanın sorumluluk süresi içinde meydana geldiği ilk bakışta ispatlanmış olur⁴⁸³. Bunun üzerine ispat yükü yer değiştirip taşıyan tarafına geçecektir. Bundan sonra taşıyan sorumluluğunun bir kısmından veya tamamından kurtulmak için zıya, hasar veya gecikmenin sebebinin veya sebeplerinden birinin kendi kusuru veya 18.

⁴⁷⁸ Tetley, Marine Cargo Claims. s. 867.

⁴⁷⁹ Wilson, s. 232.

⁴⁸⁰ Thomas, An Analysis of the Liability Regime, s. 62.

⁴⁸¹ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 98. Eşya ile ilgilinin söz konusu hususu ispatlaması için başvurabileceği iki yol vardır. Birincisi, eşya ile ilgili, temiz konişmentoya başvurabilir. Böylece taşıyan, eşyayı teslim aldığı iyi durumda olmadığını ispat edemeyecektir. Temiz konişmentoya başvurmak dışındaki ikinci yol ise, eşyanın boşaltılması üzerine hasarın tespiti için alınan eksper raporudur. Bkz. Akan, s. 105.

⁴⁸² Wilson, s. 232.

⁴⁸³ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 98.

maddedeki kişilerin kusurundan kaynaklanmadığını ispat etmek zorundadır⁴⁸⁴. Taşıyan burada da kendisinin ya da fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin eşyaya dikkat ve özen borcunu ifa ettiğini ya da sebep yokluğunu ispatlayacaktır. Standart bir delil yine burada da belirtilmemiştir⁴⁸⁵.

Taşıyan, m. 17/2’de yer alan kusursuzluğunu ispat etme imkânına ek olarak m.17/3’te yer alan listede sayılmış olan olayların ziya, hasar veya gecikmeye sebep olduğunu veya katkıda bulunduğunu ispat ederse sorumluluğundan tamamen veya kısmen kurtulabilir⁴⁸⁶. Bu liste, tartışmalı olan teknik kusur istisnasını dahil etmeyerek, Lahey/Visby Kuralları m.4/2’de düzenlenmiş olan istisnaların genel modelini örnek almıştır⁴⁸⁷. Bu muafiyet hallerinden birinin ispatlanması üzerine, ispat yükü tekrar karşı tarafa geçecektir⁴⁸⁸. Taşıdığı önem dolayısıyla taşıyanın sorumsuzluk hallerine de aşağıda kısaca yer verilmiştir.

3.1.2 Eşyanın İncelenmesi ve Zararın Bildirimi

Gerek tazminat talep eden eşya ile ilgilinin gerekse taşıyanın üzerlerine düşen ispat külfetlerini yerine getirebilmeleri için, bazı maddi olguları zamanında tespit ettirmeleri ve lehlerine olan delilleri toplamakta menfaatleri vardır⁴⁸⁹. Taşıyanın lehine olan delilleri kaybolmadan toplayabilmesi için öncelikle eşyanın zarara uğramış olduğundan ve kendisinden bir talepte bulunulacağından haberdar olması gerekmektedir. İhbarla ilgili hükmün asıl amacı, taşıyanın vaktinde ziya ve hasar hususunda ikaz edilmesi suretiyle, ziya ve hasarın sebebini araştırıp gerekirse zararın sorumsuzluk sebeplerinden birinden ileri geldiğini ortaya koyma imkânının kendisine sağlanmasıdır⁴⁹⁰. Bu nedenlerle eşyanın incelenmesi ve zararın bildirilmesine ilişkin hükümler sevk edilmiştir. Eşyanın onu teslim almaya yetkili olan kişiye veya -bu işlem için yetkili olan temsilcisine- teslimi sırasında, eşyada herhangi bir hasar var ise, bunun taşıyana bildirilmesi gerekir.

RK m. 23/1 uyarınca eşyanın zıyayına ve hasarına ilişkin bildirim eşyanın tesliminden önce ya da teslim anında yapılması gerekir. Haricen belli olan zararlarda bildirimin muhatabına ulaşması aranmaktadır⁴⁹¹. Haricen belli olan ziya ve hasar kavramı dar yorumlanmakta olup; özel bir inceleme ya da uzmanlık gerekmez, eşyanın sayılması

⁴⁸⁴ Baughen, s.157; Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 101.

⁴⁸⁵ Thomas, An Analysis of the Liability Regime, s. 62.

⁴⁸⁶ Wilson, s.232.

⁴⁸⁷ Wilson, s. 232.

⁴⁸⁸ Thomas, An Analysis of the Liability Regime, s. 62.

⁴⁸⁹ Çağa/Kender, s. 151; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Ziya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 182.

⁴⁹⁰ Okay, S., Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Ziya ve Hasarların İhbarı, Ord. Prof. Dr. Ernst E. Hirsch’e Armağan, Ankara 1964, s. 458.

⁴⁹¹ Çağa/Kender, s. 154; Okay, Deniz Ticareti II, s. 461.

veya tartılması gibi olağan işlemler sırasında fark edilebilir ve basit bir görme, koklama veya yoklama ile anlaşılabilir nitelikteki zararlar bu kapsamda değerlendirilmektedir⁴⁹². Tahıl yükünün kokması, fiçilerin büyük miktarda su sızdırması, tütün balyalarının ıslak olması haricen belli olan zararlara örnek gösterilebilir⁴⁹³.

Zıya ve hasarın haricen belli olmaması durumunda, bildiri süresi teslimden itibaren 7 gündür⁴⁹⁴. Haricen belli olmayan hasarlar kısa zamanda sayılıp tespit edilemeyecek ve seri bir muayane ile anlaşılamayacak zıya ve hasarlardır⁴⁹⁵. Zararın haricen belli olup olmadığının tespitinde, zararın mahiyeti, eşyanın cinsi ve miktarı gibi hususların da göz önünde bulundurulması gerekmektedir⁴⁹⁶. Ulusal tatillerin farklılık arzemesi sebebiyle 7 iş günü teslim yerindeki iş gününe tabi tutulmuştur. “Teslim anında” ifadesi, zararın ancak teslimin tamamlanmasından sonra tespit edilebileceği ve dolayısıyla bildirilebileceği göz önüne alınarak, bildirimin gerçekten de teslim sırasında yapılması gerektiği şeklinde anlaşılmamalıdır⁴⁹⁷. Bu sebeple teslimin tamamlanmasından sonra makul bir süre içerisinde bildirimde bulunulması yeterli olacaktır⁴⁹⁸.

Eşyanın konteynere bir deniz terminalinde konsolide edilerek, denizaşırı bir limana gönderildiği, burada dağıtıma tabi tutulduğu taşımalarda eşyanın bizzat gönderilene teslim edilmediği hallerde, eşya varma limanında boşaltılır ve liman idaresine tevdi edilir⁴⁹⁹. Konteyner gönderilen tarafından boşaltılacaksa, liman idaresinden teslim alınan konteyner başka bir yere taşınır ve içindeki eşyalar çıkartılır. Bu durumda liman idaresinin düzenlediği kargo raporu konteynerin içinde yer alan eşyaların ne durumda olduğunu kapsamayacağından, eşyaya ilişkin zarar gizli hasar mahiyetinde olacaktır. Konteynerin taşıyan tarafından boşaltıldığı ve içindekilerin gönderilen tarafından teslim alındığı hallerde, gönderilen ambalajların dış görünüşü ve sayısı hakkında hasar ihbarında bulunabilecektir. Konteyner

⁴⁹² **Çağa/Kender**, s. 153; **Sözer**, Deniz Ticareti Hukuku I, s. 674.

⁴⁹³ **Ünan**, S., “Eşya Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar”, Deniz Hukuku Dergisi, Y. 2, S. 4, 1997, s. 107.

⁴⁹⁴ Lahey Kuralları’nda bu süre 3 gün olarak öngörülmüştür. Lahey Kuralları’nda sürenin kısa olmasının nedeni, taşıyanların o dönemde boşaltma limanında kaptan dışında bir temsilcileri olmamasıdır. Sürenin belirlenmesinde kaptanın boşaltmayı takip eden zaman diliminde limandan ayrılacağı, dolayısıyla taşıyan adına eşyayı kontrol etmek için kısıtlı bir vakti olacağı düşünülmüştür. Çünkü gemi limandan ayrıldıktan sonra taşıyanın bildirilen zararı inceleme imkanı kalmamaktadır. Günümüzde ise taşıyanların boşaltma limanlarında onlar adına eşyayı kontrol edecek temsilcileri bulunmaktadır. Bkz. **Karan**, The Carrier’s Liability, s. 249.

⁴⁹⁵ **Okay**, Deniz Ticareti II, s. 461.

⁴⁹⁶ **Yetiş Şamlı**, Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 191.

⁴⁹⁷ **Tetley**, Marine Cargo Claims, s. 869.

⁴⁹⁸ **Çağa/Kender**, s. 155.

⁴⁹⁹ **Deniz**, s. 88.

içindeki eşyalara ilişkin gizli hasar mahiyetindeki zararlarda ihbar süresi konteynerin teslim alınmasından itibaren başlayacaktır⁵⁰⁰.

Bildirimin yazılı şekilde yapılması zorunlu olup, zıya ve hasarın genel niteliğini belirtmelidir⁵⁰¹. Dolayısıyla sözlü bildirim istenilen sonucu doğurmaz. Bildirimde zararın ve miktarının tam ve ayrıntılı olarak tanımlanması ve hesaplanması gerekmemektedir⁵⁰². Hasarın söz konusu olması durumunda hasarın niteliği, eksik teslim durumunda ne miktar malın eksik olduğu ve hasarın yahut eksikliğin hangi eşya partisine ilişkin bulunduğu bildirimden anlaşılmalıdır⁵⁰³.

Rotterdam Kuralları m. 23/1 uyarınca bildirim yapılmazsa eşyanın sözleşme kayıtlarında belirtildiği şekilde teslim edildiği varsayılır⁵⁰⁴. RK m. 23/2 uyarınca bildirimin yapılmaması, tazminat isteme hakkını ve 17. maddede düzenlenen ispat külfeti dağılımını etkilemez⁵⁰⁵. Rotterdam Kuralları m. 23/3 uyarınca, eşyayı teslim alan ile sorumluluğun yöneldiği taşıyan veya ifa edenin beraberce yapmış oldukları muayene sonucu zarar tespit edilmiş ise, bu durumda bildirimde gerek bulunmamaktadır. Ancak tespit edilen zıya ve hasar dışında bir zararın ileri sürülmesi halinde, bu zararın taşıyana ihbar edilmesi gerekmektedir⁵⁰⁶. Taraflardan birinin muayeneye katılamayacağını veya bundan feragat ettiğini önceden bildirmesi durumunda da muayene bildirimin yerini tutacaktır⁵⁰⁷. RK m. 23/6'da gerçek veya muhtemel bir zıya veya hasarın söz konusu olması halinde, eşyanın incelenmesi ve sayılması için taraflar her türlü kolaylığı göstermekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğe ek olarak, RK m. 23/6'da uyuşmazlığın tarafları birbirine, eşyanın taşınmasına ilişkin her türlü kayıt ve evraka erişimi sağlamakla yükümlü olacaklardır.

Eşyanın zıyaı veya hasarına ilişkin bildirim, taşıyana veya eşyayı teslim eden ifa edene (*performing party that delivered the goods*) yapılacaktır (Rotterdam Kuralları m. 23/1). Eşyayı teslim eden ifa edene yapılan bildirim, taşıyana ve taşıyana yapılan her bildirim ise, denizde ifa edene yapılmış sayılacaktır (Rotterdam Kuralları m. 23/5).

⁵⁰⁰ Deniz, s. 88.

⁵⁰¹ Akan, s. 118.

⁵⁰² Çağa/Kender, s. 154; Karan, The Carrier's Liability, s. 249.

⁵⁰³ Çağa/Kender, s. 154.

⁵⁰⁴ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 155.

⁵⁰⁵ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 155.

⁵⁰⁶ Akan, s. 115.

⁵⁰⁷ Çağa/Kender, s. 155; Ünan, s. 105.

3.1.3 Hak Düşürücü Süre

Rotterdam Kuralları'nın m. 62/1 hükmü, taraf ülkelerin kendi hukuk sistemlerine uygun olacak şekilde nitelendirilmesi için, sürenin zamanaşımı mı yoksa hak düşürücü süre mi olduğu belirtilmeksizin kaleme alınmıştır. Öngörülen süre iki yıl olup⁵⁰⁸, hem taşıyan hem de taşıtan için geçerlidir. Taraflar süreyi uzatabilirler⁵⁰⁹ (Rotterdam Kuralları m.63), ancak kısaltamazlar. Sürenin uzatılması eşya ile ilgili lehine, taşıyanın aleyhine olduğundan emredici hükümlerin kapsamına girmez. Bu nedenle sürenin uzatılması mümkündür⁵¹⁰. Süre eşyanın teslim edildiği günden; teslim edilmeme ya da kısmi teslim durumlarında, eşyanın teslim edilmesi gereken son günden başlar. Rotterdam Kuralları m. 62/2 uyarınca sürenin işlemeye başladığı tarih süreden sayılmamaktadır.

Sürenin eşyanın tamamı bir seferde teslim edilmişse bu anda⁵¹¹, parçalar halinde teslim edilmişse, son parçanın teslimi anında işlemeye başlaması için, tüm parçaların tek bir taşıma senedinin içeriğini oluşturması gereklidir⁵¹². Diğer durumda, parçalar birden fazla taşıma senedinin içeriğini oluşturuyorsa, bu durumda her taşıma senedi içeriği bağımsız bir taşıma malı sayılacak, ve süre her taşıma senedi içeriğinin tamamının tesliminden itibaren başlayacaktır. Tam zıya halinde, sözleşme gereği gibi ifa edilseydi, eşya hangi günde teslim edilecek idiyse, teslim tarihi o gün olarak kabul edilir⁵¹³. Eşya, boşaltma limanında hak sahibi olmayan birisine teslim edilmişse, bu durum zıya olarak kabul edilir ve hak düşürücü süre, sözleşme usulüne uygun şekilde ifa edilmiş olsa idi, eşyanın teslim edilmesi gereken tarihe göre işlemeye başlayacaktır⁵¹⁴. Yine gemi süresinde boşaltma limanına gelmiş olmasına rağmen, eşya bu anda teslim edilmemiş, sonraki bir limanda veya geminin dönüş seferinde boşaltma limanında teslim edilmişse (*overcarriage*) bu durumda süre, farazi teslim tarihine göre değil, gerçek teslim tarihine göre hesaplanır⁵¹⁵.

⁵⁰⁸ Lahey/Visby Kuralları uyarınca eşyanın teslim edildiği veya teslim edilmesi gerektiği tarihten itibaren bir yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde, taşıyan sorumluluktan kurtulur. Ancak; Lahey/Visby Kuralları'nda yer alan 1 yıllık sürenin taraflar arasındaki görüşmelerin uygun bir şekilde yürütülebilmesi bakımından yetersiz olduğu savunulmaktadır. Bkz. **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 315. Bir yıllık sürenin uygulamanın diğer ihtiyaçları bakımından da yetersiz kaldığına ilişkin görüş için bkz. **Karan**, *The Carrier's Liability*, s. 388. Hamburg Kuralları'nda ise 2 yıllık bir süre öngörülmüştür.

⁵⁰⁹ Uygulamada sürenin uzatılması ihtiyacını yaratan etkenler için bkz. **Atamer**, K., "Taşıyanın, Eşyanın Zararından Doğan Sorumluluğunda Hak Düşürücü Süre (TTK m. 1067)", *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIII: Bildiriler-Tartışmalar*, Ankara 1996, s. 135-136.

⁵¹⁰ **Akıncı**, *Navlun Sözleşmeleri*, s. 402; **Atamer**, *Hak Düşürücü Süre*, s. 139.

⁵¹¹ **Yetiş Şamlı**, s. 237

⁵¹² **Seven**, s. 202.

⁵¹³ **Yetiş Şamlı**, s. 236.

⁵¹⁴ **Çağa/Kender**, s. 205. Aksi görüşte: **Seven**, s. 203. Yazara göre sürenin hesabında farazi teslim tarihi değil, yetkili gönderilenin eşyayı teslim almak için başvurabileceği tarihin dikkate alınması gerekir.

⁵¹⁵ **Seven**, s. 203.

3.2 Tazminatın Hesaplanması ve Sorumluluğun Sınırlandırılması

3.2.1 Tazminatın Hesaplanması

Deniz yoluyla eşya taşıma sözleşmelerinde, diğer taşıma sözleşmelerinde olduğu gibi sözleşmenin ihlali, meydana gelen zararın tazmini sonucunu doğurur. RK m. 22/1 hükmü uyarınca ödenecek tazminatta eşyanın teslim yeri ve zamanındaki değeri esas alınır⁵¹⁶. Zıya söz konusu ise bu meblağ, hasar mevcutsa eşyanın hasarlı ve hasarsız haldeki değerinin farkı tazminata esas teşkil etmektedir⁵¹⁷.

Eşyanın teslim yeri değeri prensibi, evrensel bir ilke olmasa da, deniz yoluyla eşya taşımacılığında çoğunlukla bu ilkeye uyulmuştur. Bu ilkenin amacı zarara uğramış olan kişinin, sözleşme gereği gibi ifa edilmiş olsaydı, malvarlığının göstereceği durumun ya da malvarlığının sözleşmeden önceki durumunun sağlanması değildir. Önemle belirtmek gerekir ki; Rotterdam Kuralları m. 22/1 hükmü, tazmin edilecek olan zararın daha yüksek olmasına sebep olabilmektedir. Bu sebeple taşıtanlar yaptıkları ticari işlemlerde taşıma sözleşmesinde eşyanın teslim edilme yerini, eşyanın değerinin daha az olduğu yerleri tercih etmeye başlamışlardır⁵¹⁸.

Rotterdam Kuralları m. 22/2 hükmüne göre eşyanın değeri, eşyanın borsa fiyatına veya böyle bir fiyat yoksa eşyanın cari piyasa fiyatına, bunların da yokluğu halinde, teslim yerindeki aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değeri esas alınarak belirlenir.⁵¹⁹

Eşyanın bir borsa fiyatı varsa, borsada arz ve talebe göre belirlenen bu fiyat eşyanın zıya ve hasarı halinde dikkate alınacak değerdir. Genellikle parça dışı eşyalarda borsa fiyatı söz konusudur. Madenler, tarım ürünleri gibi birçok eşyanın borsa fiyatı bulunur. Bu sebeple özellikle zıya halinde borsa fiyatı bulunan misli eşyalar için; başkaca araştırma yapılmaksızın, uğranılan zararı tespit ederken eşyanın borsa fiyatı esas alınır⁵²⁰. Bunun yanında; parça eşya olarak münferiden tespit edilen makine, teçhizat veya konfeksiyon gibi eşyaların borsa fiyatı bulunmamaktadır. Bu durumda zarar tespiti eşya değeri kriterine göre yapılacaktır⁵²¹.

Eşyanın piyasa değeri, belli bir ortamda arz ve talebin karşı karşıya geldiği ve aynı tür ve nitelikteki eşyanın alım satıma konu edildiği esnada oluşan değer olarak

⁵¹⁶ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 157.

⁵¹⁷ Schoenbaum, s. 614; Yetiş Şamlı, K., Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, 12 Levha, İstanbul 2008, s. 139.

⁵¹⁸ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 158.

⁵¹⁹ Bu hükmün mehaızı, Lahey Visby Kuralları m. 4/5 hükmüdür. Sözleşmenin bu fıkrası Lahey/Visby Kuralları'nın ilgili hükmü ile aynı şekilde kaleme alınmıştır. Bkz. Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 158.

⁵²⁰ Özdemir, T., Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu), Vedat, İstanbul 2006, s. 141.

⁵²¹ Özdemir, s. 141.

nitelendirilebilir⁵²². Bunun yanında eşyanın piyasa değerinin resmi şekilde belirlendiği, piyasaya müdahale ile narh fiyatı uygulanan ortamlarda ise, söz konusu fiyat piyasa değeri olarak kabul edilecektir⁵²³. Eşyanın piyasa değerinden hiçbir şekilde imalat değeri anlaşılmamalıdır. Zira piyasa değerinin içinde imalatçının kârı da vardır. Buna rağmen piyasa da her zaman toptan ve perakende diye iki ayrı değer bulunmaktadır. Burada dikkat edilecek husus, taşınan eşyanın miktarı olmalıdır. Eğer eşya toptan temin edilmesi gereken eşya ise toptan piyasa değeri, eşya münferiden belirlenmiş ve toptan değilde perakende değerden temin edilebilecek kadar az ise perakende fiyat değeri üzerinden tazminat hesaplanacaktır⁵²⁴.

Borsa ve piyasa değeri ile tespit edilemeyen eşyanın objektif değeri⁵²⁵ tespit edilerek zarar ve tazminat hesaplanabilir. Burada bahsedilen genellikle sanat eserleri, tarihi eşyalar, antikalar veya taşımanın başladığı yerde ekonomik değer taşımayan, piyasası olmayan⁵²⁶ eşyalardır⁵²⁷.

Taraflar arasında bir anlaşma yoksa Rotterdam Kuralları m. 22/3 hükmü uyarınca, eşyanın zıya ve hasarı durumunda dolaylı zararlar ödenmeyecektir. Eşyanın kısmen zıya uğraması durumunda ise ödenecek tazminat, sadece zayi olan kısmın değeri dikkate alınarak hesaplanır⁵²⁸. Ancak bu kural, niteliği gereği bölünebilen ve bir bütünlük arz etmeyen eşyalar için geçerli olabilir. Bu nedenle niteliği gereği bölünemeyen eşyalarda, genellikle kalan kişi için hiçbir değer ifade etmemesi sebebiyle, bu durum zararı tazmin bakımından tam zıya olarak değerlendirilmelidir⁵²⁹. Eşyada meydana gelen zıya ya da hasar nedeniyle navlun, ödenmiş olan harçlar ya da satış gibi gerekli bazı masrafların yapılmış olması halinde söz konusu masrafların, eşya ile ilgililerden ya da gönderilenden talep edilmesi mümkündür⁵³⁰.

⁵²² Arkan, Kara Taşımaları, s. 154.

⁵²³ Atabek, R., Eşya Taşıma Hukuku, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul 1960, s. 267 vd.

⁵²⁴ Özdemir, s. 142.

⁵²⁵ Herkes için aynı tür ve nitelikte eşya da söz konusu olan değer, objektif değer olarak kabul edilebilir. Bkz. Arkan, S., Demiryoluyla Yapılan Eşya Taşımacılığı, Banka ve ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1987, s. 174.

⁵²⁶ Örneğin, Türkiye'nin taşımanın başladığı yer olduğu taşımalarda salyangoz, kurbağa, bazı cins böcekler, domuz ve benzeri eşyaların piyasa değeri olmadığı gibi çoğunlukla ekonomik değer de atfedilemeyecektir. Bkz. Özdemir, s. 143.

⁵²⁷ Özdemir, s. 143.

⁵²⁸ Seven, s. 189.

⁵²⁹ Arkan, S., "Zıya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar", Batider, C. XIV, S. 2, 1987, s. 50.

⁵³⁰ Akan, s. 129.

3.2.2 Sorumluluğun Belirli Bir Tutarla Sınırlandırılması

3.2.2.1 Genel Olarak

Deniz taşımacılığında, taşıma hukuku alanındaki uluslararası andlaşmalarda ve ulusal düzenlemelerde olduğu gibi, taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden kaynaklanan zararlardan sorumluluğu belirli bir meblağ ile sınırlandırılmıştır⁵³¹. Dolayısıyla, taşıyanın eşyada meydana gelen zıya ya da hasar nedeniyle maruz kalınan tüm zararı tazmin etmesi söz konusu değildir⁵³². Gerek uluslararası sözleşmelerde, gerek birçok devletin hukuklarında sorumluluğun azami meblağ ile sınırlandırılması hükmünün kabul edilmesindeki amaç, ticari faaliyetlerin devamı bakımından sorumluluk riskinin hesaplanabilmesi ve sigortalanabilmesini sağlamaktır. Sorumluluk riskini önceden hesaplayabilme şansına sahip olan taşıyanlar, navlunu ona göre tayin edebileceklerdir. Bu şekilde bir hesaba dayanarak tespit edilen navlun düşük düzeyde olmakla beraber, taşıyanın işletmesi için verimliliğini muhafaza edecektir. Diğer yandan sorumluluğun sınırlandırılması ile, taşıma ücretlerinin belirli bir düzeyde tutulması ve daha yüksek taşıma ücretlerinin talep edilmesinin önüne geçilerek, ortaya çıkan maliyet artışının tüketiciye yansımaya engel olunmaktadır⁵³³. Bu nedenlerle anılan sınırlamalar gerek taşıyanın gerekse eşya ile ilgililerin lehinedir⁵³⁴.

Önemle belirtilmelidir ki; sorumluluğu sınırlayan tutar, her halde ödenmesi gereken tazminat niteliğinde olmayıp, zıya, hasar veya geç teslim sebebiyle taşıyan tarafından ödenecek tazminat miktarının üst sınırını göstermektedir⁵³⁵. Ancak sorumluluğun herhalde sınırlanacak olması hakkaniyete aykırı sonuçların ortaya çıkmasına sebep olabilir. Bu sebeple, uluslararası andlaşmalarda sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına ilişkin hükümler de getirilmiştir.

Kısa bir tarihsel gelişme sonucu olarak ortaya çıkıp, Deniz Ticareti Hukukuna özgü evrensel bir kural olarak yerleşen “taşıyanın parça başına belli bir tutarla sınırlı olması” kuralı birlik sağlamak amacıyla ortaya çıkmış olmasına karşın, çeşitli nedenlerle değişik uygulamalara yol açmış ve sorumluluk sınırı olarak düşünülen ve uluslararası ortak uygulama

⁵³¹ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 160; **Tetley**, Marine Cargo Claims, s. 877. Deniz hukukunda sorumluluğun belirli bir tutarla sınırlandırılmasına yönelik düzenlemeler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz. **Damar**, D., Wilful Misconduct in International Transport Law, Springer, Berlin 2011, s. 7, vd.

⁵³² **Çağa/Kender**, s. 162.

⁵³³ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 160.

⁵³⁴ **Yetiş Şamlı**, Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 148.

⁵³⁵ **Yazıcıoğlu**, Hamburg Kuralları, s. 150.

sağlamak amacıyla getirilen “belli meblağ” bakımından da yeknesak bir uygulama sağlanamamıştır⁵³⁶.

Taşıyanın belirli bir meblağ ile sorumluluğu, önce Lahey Kuralları tarafından kabul edilmiş, buradan da Lahey Kuralları’nın sorumluluk sistemini benimseyen ülkelerin iç hukuklarına geçmiştir. Lahey Kuralları’nda bu esasın kabul edilme nedeni, taşıyanların sözleşme serbestisinden yararlanarak, konişmentolara sorumsuzlukla ilgili olanlar yanında, sorumlu oldukları hallerde de, bu sorumluluğun düşük meblağlarla sınırlandırılmasına ilişkin kayıtlar koymak ve bunu yaygınlaştırmaktır. Böylece taşıyanın sorumluluğu teorik bir hal almaya başlamıştır⁵³⁷. Bundan dolayı Lahey Kuralları’nda taşıyanın sorumluluğu düzenlenirken, sorumluluğun azami bir meblağ ile sınırlandırılması hususu da hükme bağlanmıştır. Enflasyon sonucu para değerindeki düşüşler ve konteynerli taşımaların başlaması ve yaygınlaşması karşısında, 1924 Lahey Kuralları ile 1968 Lahey/Visby Kuralları değiştirilerek, sorumluluk meblağının tayininde esas alınan para biriminde Sterling’den Altın Frank’a geçilmiş ve konteynerli taşımalara yer verilmiştir⁵³⁸. Lahey/Visby Kuralları’nın yürürlüğe girmesinden kısa süre sonra kabul edilen Hamburg Kuralları taşıyanın sorumluluk sistemini yeniden düzenlemiş, bu sistem içinde de bazı değişikliklerle belirli tutarla sorumluluk esasına yer verilmiştir.

İlgililer açısından öngörülebilirliği ve tahmin edilebilirliği sağlaması nedeniyle önceki konvansiyonlarda yer alan sorumluluğun sınırlandırılması ilkesi, Rotterdam Kuralları’nda da kabul görmüştür. Getirilmiş olan sorumluluk sınırları Rotterdam Kuralları’nın sonlarına doğru tartışmalara yol açmıştır⁵³⁹.

3.2.2.2 Sorumluluğun Üst Sınırı

Taşıyan eşyanın zıya veya hasarından dolayı eşya ile ilgilinin sorumluluk sınırını aşan zararından sorumlu değildir. Dolayısıyla taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması için, öncelikle taşıyanın eşyanın zıyaı veya hasarı dolayısıyla sorumlu olduğu zararın belirlenmesi gerekir⁵⁴⁰.

⁵³⁶ Aybay/Atamer, Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu, s. 229.

⁵³⁷ Çetingil, Sınırlı Sorumluluk, s. 138.

⁵³⁸ Çetingil, Sınırlı Sorumluluk, s. 137.

⁵³⁹ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 167.

⁵⁴⁰ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 157.

Sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin düzenleme Rotterdam Kuralları m. 59'da yer almaktadır⁵⁴¹. Rotterdam Kuralları'nda sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde, hesap birimi olarak Uluslararası Para Fonu tarafından oluşturulan Özel Çekme Hakkı-ÖÇH (*Special Drawing Right-SDR*)⁵⁴² belirlenmiştir. ÖÇH, enflasyondan altına ve değerinin hesaplanmasında esas alınan ulusal paralara göre daha az etkilenmektedir. Bu nedenle 1979 tarihli protokolle değişik Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi Rotterdam Kuralları'nda da taşıyanın tazmin borcunun üst sınırı ÖÇH ile ifade edilmiştir. Rotterdam Kuralları'nın 59. maddesine göre belirlenecek tutarlar, ulusal para biriminin karar tarihindeki veya tarafların kararlaştırdığı tarihteki değerine göre, ilgili para birimine dönüştürülecektir (Rotterdam Kuralları m. 59/3).

Taşıyan, Rotterdam Kuralları'nda yer alan borçlarını yerine getirmemesi dolayısıyla, hangisi daha yüksekse, her bir koli veya yükleme ünitesi başına 875 hesap birimi veya eşyanın gayrisafi ağırlığı için her bir kg başına 3 hesap birimi ile sınırlı olarak sorumludur⁵⁴³. Burada dikkat çekici husus, sadece eşya zıya ve hasarları ile ilgili talepler bakımından değil taşıyanın Konvansiyon'dan doğan tüm borçlarından sorumluluğunun söz konusu sınıra tabi tutulmuş (Rotterdam Kuralları m. 59/1) olmasıdır. Sadece, gecikme zararları ayrı bir maddede ele alınmıştır (Rotterdam Kuralları m. 60). Bu maddeye göre, gecikme sebebiyle oluşan ekonomik zarar, geciken eşya için ödenecek olan navlunun iki buçuk katına eşit bir miktar ile sınırlıdır.

⁵⁴¹ UNCITRAL'in 61. madde hakkında yaptığı görüşmeler için bkz. 10. Oturum Raporu, par.86-92; 11. Oturum Raporu, par. 120-161; 13. Oturum Raporu, par. 52-62; 18. Oturum Raporu, par. 195-204; 21. Oturum Raporu, par. 208; 2008 Komisyon Raporu, par. 203.

⁵⁴² Özel Çekme Hakkı, Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund-IMF) tarafından ihdas edilmiş uluslararası bir likidite şekli, suni bir rezervdir. Bkz. **Çağa/Kender**, s. 167; **Çetingil**, Sınırlı Sorumluluk, s. 148. ÖÇH'nin değeri Amerikan Doları, Yen, Sterling ve Euro'ya belirli oranlarda ağırlık tanınarak hesaplanmaktadır. Bkz. www.imf.org, **Girvin**, Carriage of Goods by Sea, s. 388.

⁵⁴³ Lahey Kuralları m. 4/5 uyarınca, taşıyan veya gemi, malların zıyaı veya hasarından dolayı koli veya birim başına 100 Sterlin veya diğer bir para birimi ile bu miktara tekabül eden miktardan fazlası için sorumlu tutulamaz. Lahey Kuralları'nın 9. maddesine göre konvansiyonda yer alan para birimi altın esası üzerinden tutulmuştur. Lahey Kuralları m. 4/5 uyarınca taşıyanın sınırlı sorumluluk modelinden yararlanabilmesi için, eşyanın cins ve değerinin yükleme başlamadan önce bildirilmemiş ve konişmentoya yazılmamış olması gerekir. Bkz. **Akıncı**, Navlun Mukaveleleri, s. 362-363. Lahey/Visby Kuralları m. 4/5 uyarınca taşıyan veya gemi, malların mahiyet ve değeri yükleten tarafından yüklemeden önce yapılan beyana müsteniden konişmentoya geçirilmediği müddetçe, malların zıyaı veya hasarından dolayı koli veya birim başına 666.67 ÖÇH'den yahut daha yüksekse zıya veya hasara uğrayan eşyanın kilogramı başına 2 ÖÇH'den fazla mesul tutulamaz. Hamburg Kuralları m. 6/1(a) uyarınca taşıyanın eşyanın zıyaı ve hasarından HK m. 5 uyarınca mesuliyeti, koli veya sair yükleme birimi başına 835 ÖÇH veya zayı olan yahut hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının kilogramı başına 2,5 ÖÇH'ye tekabül eden meblağlardan yüksek olanı ile sınırlıdır. Düzenlemede "gönderen eşyanın cins ve kıymetini yükleme başlamadan önce bildirmemiş ve bu beyanı konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde" şeklindeki kısma yer verilmemiştir. Madde bu yönüyle Lahey Kuralları'ndan ayrılmaktadır. Bkz. **Yetiş Şamlı**, Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s. 141. Bundan dolayı, eşyanın cins ve kıymetinin konişmento veya navlun sözleşmesini ispat eden diğer bir belgeye yazılı olması halinde de sınırlı sorumluluk geçerli olacaktır. Bkz. **Çetingil**, Sınırlı Sorumluluk, s. 147.

Sınırlı sorumluluk usulü içinde esas olan, belli objektif kurallara göre ispat edilen gerçek zararın ödenmesidir⁵⁴⁴. Davacı genel geçer kurallara göre iddia ettiği zararı ispat etmekle yükümlüdür. Zararını ispat edemezse dava reddolunur. Somut olayda eşya ile ilgilinin zıya veya hasar nedeniyle uğradığı zararın miktarı ne olursa olsun, taşıyan bu üst sınırı aşan bir tazminat ödemekle yükümlü değildir. Zarar belirlenen sınırın üzerinde ise, taşıyan sadece sınır olarak tespit edilmiş olan tutarı ödemekle yükümlüdür. Eğer zarar uyuşmazlığa uygulanacak hükümlere göre tespit edilen üst sınırın altında ise, bu takdirde taşıyan bu meblağı öder. Ancak eşyanın değeri taşıtan tarafından bildirilmiş ve sözleşme kayıtlarına dahil edilmişse veya taşıyan ile taşıtan maddede belirtilen sorumluluk sınırının üstünde bir sınır üzerinde anlaşmışlarsa, bahsedilen sınırlar uygulama alanı bulamaz (Rotterdam Kuralları m. 59/1). Taşıyan ile taşıtanın daha yüksek bir sınırlama belirlemeleri daha yaygın bir uygulamadır⁵⁴⁵. Şu halde, eşyanın değeri taşıma senedine geçirildiği takdirde artık, taşıyanın sorumluluğunun üst sınırı, eşyanın gerçek değerine göre belirlenecektir⁵⁴⁶. Sorumluluğun üst sınırının hesaplanmasında koli ve ünite kavramlarının yanında, eşyanın brüt ağırlığının da dikkate alınması ile bu sistemlerin tek başına uygulandıklarında yarattıkları sakıncalar önlenmiş olmaktadır⁵⁴⁷. Brüt ağırlık sisteminin, sorumluluk sisteminin temel amaçları olan yeknesak bir uygulama, kesinlik ve önceden tahmin edilebilirliği sağlaması bakımından daha avantajlı olduğu söylenebilir⁵⁴⁸.

3.2.2.3 Üst Sınırın Hesaplanması

3.2.2.3.1 Koli/Ünite Kavramları ve Eşyanın Brüt Ağırlığı

Rotterdam Kuralları'nda Hamburg Kuralları'na benzer şekilde “package or shipping unit” yani “koli veya yükleme ünitesi” kabul edilmiştir. Ancak bu kavramların tanımları Rotterdam Kuralları'nda yer almamaktadır. Koli ve ünite kavramları ciddi yorum sorunlarını

⁵⁴⁴ Sözer, Havayolu İle Yük Taşıma Sözleşmesi, s. 216.

⁵⁴⁵ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 163

⁵⁴⁶ Yetiş Şamlı, Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, 149.

⁵⁴⁷ Çetingil, Sınırlı Sorumluluk, s. 145; **Karan**, The Carriers Liability, s. 356. Koli ve ünite başına sorumluluk konteyner ile taşınan eşyalarda (büyük makineler, araçlar ve yatlar gibi) ve ağır yüklerde sorumluluğun sınırlandırılmasında yetersiz kalıyordu. Konvansiyon taslağının hazırlanması aşamasında bu hükmün konuluş amacı, mevcut taşıma sözleşmelerindeki ticari haksızlıkların düzeltilmesinin istenmesidir. Bkz. **Girvin**, Carriage of Goods by Sea, s. 385. Daha sonra bu düzenleme Visby Kuralları ile değiştirilmiş; koli ve ünite yanında ağırlık esasına da yer verilmiştir. Buna göre, taşıyanın sorumluluğu, koli veya birim başına belirlenen tutar ile hangisi yüksekse bununla sınırlıdır. Bkz. **Çetingil**, Sınırlı Sorumluluk, s. 145-146. Hamburg Kuralları da ağırlık esasını benimsemiştir ancak Lahey/Visby Kuralları'na göre hesap birimini daha yüksek tutmuştur. Brüt ağırlık esasını Lahey/Visby Kuralları ile kabul edilmeden önce de taşıma hukukunda kullanılmaktaydı. Havayolu ile taşımacılıkta Varşova Konvansiyonu (m. 22/2) ile Montreal Konvansiyonu'nda (m. 22/3); karayolu ile taşımacılıkta CMR (m. 23), demiryolu ile taşımacılıkta ise COTIF-CIM m. 40 ile brüt ağırlık esasını benimsenmiştir. Bkz. **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 162.

⁵⁴⁸ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 163.

da beraberinde getirmektedir⁵⁴⁹. Bu durum, ulusal mahkemeler tarafından Lahey ve Lahey/Visby Kuralları için yapılan önceki yorumların devam edeceği anlamına gelmektedir⁵⁵⁰.

Koli kavramından ne anlaşılması gerektiği konusunda tek bir tanım vermek zor olmakla birlikte, denizcilik çevrelerinde eşyanın, özelliğine göre taşıma sırasında belirli ölçüde korunmasını sağlamaya yeterli kabul edilen bir muhafaza içine alınması halinde koli söz konusu olmaktadır⁵⁵¹. Böylece muhafaza ile eşyanın bir bütün teşkil etmesi hali gerçekleştirilmelidir⁵⁵². Sandık, fiç, kasa, torba, çuval veya karton kutularda taşınan eşya bakımından sayılanlardan her biri koli olarak kabul edilir⁵⁵³. Bu nedenle dökme yükü bütün olarak koli saymak mümkün değildir. Bizzat kabın kendisi yükü teşkil etmekteyse, bu halde de koli meydana gelmez. Buna karşılık hiçbir şekilde ambalajlanmamış bir eşya koli olarak değerlendirilmez. Taşıma ve ambalajlama yöntemlerinin değişmesi ve yeni gemi tiplerinin ortaya çıkması, eşyaların zamanla çeşitlenmesi karşısında, doktrinde koli'nin uygulama alanı genişletilmiştir⁵⁵⁴. Koli'den söz edilebilmesi için, eşyanın tamamen ambalajlanmasına gerek olmayıp, yükleme, istif ve boşaltmada kolaylık sağlamak üzere hazırlanmış olması yeterlidir. Kolinin meydana gelebilmesi bakımından, yükün hacim ve ağırlığının da herhangi bir önemi bulunmamaktadır. Bunun sonucunda, katlanıp bağlanmış sığır derileri, tellerle bağlanmış saç rulolar koli olarak nitelendirilmiştir⁵⁵⁵. Kolinin meydana gelmesi için aranan bir diğer şart ise, muhafazanın eşya ile ilgili tarafından temin edilmiş olmasıdır. İçinde sıvı haldeki kauçuk hammaddesinin taşındığı tanklar, taşıyan tarafından temin edildiği için koli sayılmamıştır⁵⁵⁶.

Koli söz konusu olmadığında sorumluluk sınırının belirlenmesi için “yükleme ünitesi” esas alınır. Lahey Kuralları'nda “ünite” kavramının belirsiz olması⁵⁵⁷, tereddütlere sebep olmakta, bu kavramın değişik şekilde anlaşılmasından dolayı, azami sorumluluk sınırının

⁵⁴⁹ **Chandiramani**, s. 75.

⁵⁵⁰ **Nikaki/Soyer**, s. 326.

⁵⁵¹ **Çetingil**, Sınırlı Sorumluluk, s. 140.

⁵⁵² **Çetingil**, Sınırlı Sorumluluk, s. 140; **Akıncı**, Navlun Mukaveleleri, s. 359.

⁵⁵³ **Tetley**, Marine Cargo Claims, s. 880.

⁵⁵⁴ **Aybar/Atamer**, Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu, s. 253; **Yazıcıoğlu**, Hamburg Kuralları, s. 155; **Çetingil**, Sınırlı Sorumluluk, s. 139; **Seven**, s. 195.

⁵⁵⁵ **Seven**, s. 196.

⁵⁵⁶ **Çetingil**, Sınırlı Sorumluluk, s. 140.

⁵⁵⁷ Lahey Kuralları'nda “birim-ünite” (*unit*) kavramının, “package” olarak nitelenemeyen yükler bakımından söz konusu olduğu kabul edilmekle birlikte, bu kavram ile eşyanın taşıma için fiziksel olarak ayrıldığı yükleme ünitesinin mi, yoksa navlun ünitesinin mi mi kastedildiği konusunda bir görüş birliği yoktur. Bkz. **Tetley**, Marine Cargo Claims, s. 884; **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 161; **Çetingil**, Sınırlı Sorumluluk, s. 141; **Aybay/Atamer**, Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu, s. 246.

lkeler arasında farklı şekilde tespit edilmesi sonucu ile karřılařılmaktaydı⁵⁵⁸. Dolayısıyla bu konuya ilişkin bir birlik sağlanabilmesi mümkün olmamıştır.

Hamburg Kuralları'nda Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları ile sınırlı şekilde değiştirilen metnine nazaran, yeni bir sorumluluk sistemi öngörülmektedir. Bu sistemde taşıyanın sorumluluğunun sınırlanmasına ilişkin kabul edilen yenilikler, ünite kavramının nitelendirilmesine, para biriminden hesap birimine geçiş ve gecikme zararlarına ilişkin olanlardır.

Rotterdam Kuralları'nda, Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi "nite/birim" (*unit*) yerine, açıkça yükleme birimi (*shipping unit*)⁵⁵⁹ denilerek, bu kavram açıklığa kavuřturulmuřtur⁵⁶⁰. Buna göre yükleme nitesi taşıma senedinde "eşyanın miktarını belirlemek üzere kullanılan ölçü", taşıma senedinde düzenlenmemişse "eşyanın cinsine göre mutad olarak miktarı belirlemede kullanılan ölçü" olarak kabul edilmektedir⁵⁶¹. Yükleme nitesi eşyanın bir kap içinde bulunmadığı yani bir muhafaza içine alınmadığı hallerde söz konusu olacaktır. Ortada bir koli varsa, tazminat öncelikle koli sayısına göre hesaplanır⁵⁶². Çünkü, yükleme nitesi boşluk dolduran bir kavramdır⁵⁶³.

Rotterdam Kuralları, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi, eşyanın ağırlığına göre sorumluluğun sınırlandırılması imkânına da yer vermektedir⁵⁶⁴. Kolilenmemiş eşya bakımından taşıyanın sorumluluğu, kilogram başına 3 hesap birimidir. Burada hesaplama tüm eşya bakımından değil, zarar gören eşyanın ağırlığına göre yapılacaktır⁵⁶⁵. Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasında, koli veya yükleme nitesi başına sorumluluk ya da kilogram başına sorumluluktan hangisi eşya ilgilisi bakımından daha yüksekse o esas alınacaktır. Eğer koli veya ünitenin ağırlığı 291.67 kilogramın altındaysa (*hafif yükler*), sınırlı sorumluluk açısından koli/ünite sisteminin avantajlı olduğu, bu ağırlığın stndeysel (*ağır yükler*) ağırlığa dayanan sistemin daha avantajlı olduğu sylenebilir⁵⁶⁶.

⁵⁵⁸ etingil, Sınırlı Sorumluluk, s. 141.

⁵⁵⁹ Yükleme birimi, dökme yükler bakımından tam bir açıklık getiremediği noktasından eleştirilmektedir. Bkz. Çetingil, Sınırlı Sorumluluk, s. 147.

⁵⁶⁰ Lahey Kuralları'nda "birim" (*unit*) kavramının, "package" olarak nitelenemeyen yükler bakımından söz konusu olduğu kabul edilmekle birlikte, bu kavram ile eşyanın taşıma için fiziksel olarak ayrıldığı yükleme biriminin mi, yoksa navlun biriminin mi kastedildiği konusunda bir görüş birliği yoktur. Bkz. Tetley, Marine Cargo Claims, s. 884; Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 161; etingil, Sınırlı Sorumluluk, s. 141; Aybay/Atamer, Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu, s. 246.

⁵⁶¹ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 157.

⁵⁶² etingil, Sınırlı Sorumluluk, s. 141.

⁵⁶³ etingil, Sınırlı Sorumluluk, s. 141; Seven, s. 197; ağa/Kender, s. 169.

⁵⁶⁴ Hoeks, s. 276.

⁵⁶⁵ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, s. 183.

⁵⁶⁶ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 167.

Üst sınırın hesaplanmasında gerek koli ve ünite gerekse ağırlık bakımından zıyaa ya da hasara uğrayan kısım dikkate alınacak olup, toplam ağırlık esas alınmaz. Bu ayırım eşyanın kısmi zıyaa ya da hasara uğradığı hallerde önem taşır⁵⁶⁷. Ağır ve az parçadan ya da tek parçadan oluşan bir eşya yahut dökme yük söz konusu ise, sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde ağırlık kriteri esas alınacaktır. Düzenlenmede brüt ağırlıktan söz edildiği için, eşya ambalajlanmış veya bir kap içindeyse, ambalajın veya taşıyan tarafından sağlanmış olmadıkça kabın ağırlığı da buna dahildir⁵⁶⁸.

3.2.2.3.2 Konteynerle Taşınan Araçlara İlişkin Düzenlenme

Lahey Kuralları'nın hazırlanmış olduğu 1920'li yıllarda kullanılan dökme yük şeklinde taşıma artık günümüz düzenli hat taşımacılığının sadece çok küçük bir kısmını oluşturmaktadır⁵⁶⁹. Ticari uygulamaların zamanla değişmesi ile, 1950'li yılların sonunda konteyner taşımacılığı büyük önem kazanmıştır⁵⁷⁰. Altmışlı yıllar ve devamında eşyanın konteyner, palet veya benzeri taşıma elemanları ile taşınmasının yaygınlaşması sonucunda, sorumluluğun sınırlanması konusunda taşıma elemanının içindeki eşyaların mı yoksa içindeki eşyalarla birlikte bu taşıma elemanının mı esas alınacağı sorunu ortaya çıkmıştır⁵⁷¹. Lahey Kuralları'nın "package or unit" kıstasının, bu tür taşımacılık bakımından yetersiz kaldığı ve adil olmayan sonuçlara sebebiyet verdiği anlaşılmıştır⁵⁷². Sonrasında bu taşımacılık türünün özelliklerine uygun özel bir düzenleme getirilmesi kaçınılmaz olmuştur. Bu sebeple Lahey/Visby Kuralları ile konteynerlere ilişkin bir düzenleme getirilmiştir⁵⁷³. Hamburg Kuralları'nda konuyla ilgili yer alan düzenleme bazı küçük ilaveler dışında hemen hemen Lahey/Visby Kuralları'nın tekrarından ibarettir⁵⁷⁴.

Rotterdam Kuralları'nda ise konteynerler ile ilgili düzenleme 59. maddede yer almaktadır. Rotterdam Kuralları'nın m. 59/2 hükmü uyarınca, eşya birleştirilmek amacıyla bir konteyner⁵⁷⁵, palet veya benzeri bir taşıt (*vehicle*)⁵⁷⁶ içinde veya üstünde taşınıyorsa,

⁵⁶⁷ Yetiş Şamlı, Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Doğan Sorumluluğu, s. 150.

⁵⁶⁸ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 158.

⁵⁶⁹ Girvin, Carriage of Goods by Sea, s. 390.

⁵⁷⁰ Surley/Fujita/Van Der Ziel, s. 160.

⁵⁷¹ Deniz, s. 112 vd; Girvin, Carriage of Goods by Sea, s. 390.

⁵⁷² Chandiramani, s. 75.

⁵⁷³ Lahey/Visby Kuralları m. 4/5 (c) ile, eşyanın konteyner, palet veya benzeri taşıma kapları ile taşınması halinde taşıyanın sorumluluğunun belirli bir tutarla sınırlanması hakkında düzenleme getirilmiştir. Bkz. Chandiramani, s. 77.

⁵⁷⁴ Hamburg Kuralları'nda m. 6/2(a) ile, LVK m. 4/5 (c) hükmüne paralel bir düzenleme öngörülmüştür. Bkz. Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 161. Buna göre koniementoda sayı gösterilmişse, konteyner içindeki koli veya üniteler, gösterilmemişse, tek bir konteyner azami sorumluluk tutarının hesabında dikkate alınacaktır. Bkz. Çetingil, Sınırlı Sorumluluk, s. 152.

⁵⁷⁵ Rotterdam Kuralları m. 1/26: Konteyner, eşyanın bir arada tutulması için kullanılan herhangi bir kap, taşınabilir tank veya platform, trampa gövdesi veya benzeri başka bir birim eşya ve bu birim eşyayı tamamlayıcı herhangi bir teçhizatır.

sözleşme kayıtlarında bu taşıma aracı veya aracın içine veya üzerine konulduğu belirtilen sayıda her koli veya yükleme ünitesi, ayrı bir koli veya yükleme ünitesi sayılır. Eğer bu şekilde belirtilmemişse taşıma aracının veya taşıtın içinde ya da üzerinde taşınan eşyalar bir yükleme ünitesi olarak kabul edilir.

Taşıma senedine taşıma gerecinin içeriği yazılmış olmakla beraber, taşıyan konteyner içinde teslim edilmiş eşyanın içeriğine ilişkin bir çekince koymuşsa, talepte bulunan zarara uğrayan koli ya da ünite sayısını ispatladığı takdirde, sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde bu sayı dikkate alınır⁵⁷⁷.

Sonuç olarak Rotterdam Kuralları'nın 59/1 ve 59/2 maddeleri beraber düşünüldüğünde uyuşmazlık konusu olaya Rotterdam Kuralları'nın uygulanması ile taşıyanın ödeyeceği tazminatın üst sınırı, kara yoluyla ya da hava yoluyla taşıma rejimlerinin uygulanması sonucunda ortaya çıkan tazminat miktarından daha yüksek olacağı söylenebilir⁵⁷⁸.

3.2.3 Sorumluluğu Sınırlama Hakkının Kaybı

Taşıyan Rotterdam Kuralları m. 61 uyarınca, Konvansiyon kapsamındaki yükümlülüklerini ifa etmememesi sebebiyle ortaya çıkan sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir. Ancak böyle bir zarara sebep olmak kastıyla veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinci ile işlenmiş kişisel bir fiilin⁵⁷⁹ veya ihmalin sebebiyet verdiğini iddia eden taraf, bu iddiasını ispatladığı takdirde, taşıyan ve Rotterdam Kuralları'nın 18. maddesinde belirtilen kişiler, m. 59'da öngörülen veya taraflar daha yüksek bir sınır belirlemişlerse, taşıma sözleşmesinde öngörülen sınırdan yararlanamaz⁵⁸⁰. Görüldüğü üzere, zararın tazminini isteyen tarafın, yalnızca taşıyanın kusurunu (*hatta ihmalin derecesinin ağır olduğu durumlarda bile*) ispat etmesi yetmemekte olup, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybetmesi için zarara sebep olma kastı veya pervasızca bir davranışın varlığı aranmaktadır⁵⁸¹. Zarara sebep olan fiil veya ihmalin

⁵⁷⁶ Rotterdam Kuralları m. 1/27'de taşıt, karayolu veya demiryolu eşya aracı olarak tanımlanmıştır. Rotterdam Kuralları m. 59/2 hükmünde taşıttan söz edilerek, söz konusu madde Lahey/Visby Kuralları'na göre genişletilmiştir. Bkz. **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 161.

⁵⁷⁷ **Yazıcıoğlu**, Hamburg Kuralları, s. 163; **Karan**, The Carriers Liability, s. 349.

⁵⁷⁸ **Hoeks**, s. 277.

⁵⁷⁹ Günümüzde, taşıyanlar yükümlülüklerini acenteleri ve çalışanları aracılığıyla yerine getirmektedirler. Her ne kadar taşıyan 18. maddede sayılmış olan kişilerin ihmalleri sonucunda eşyaya gelen zararlardan sorumlu olsa da, bu kimselerin her ihmali taşıyanın fiili olarak atfedilemez. Bkz. **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 172.

⁵⁸⁰ Bkz. 13. Oturum Raporu par. 59-60; 18. Oturum Raporu par. 197. Lahey Kuralları'nda, taşıyanın sınırlı sorumluluktan kaybına ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Dolayısıyla taşıyan zarara kasten sebep olsa dahi sorumluluğu sınırlıdır. Bkz. **Çağa/Kender**, s. 163; **Çetingil**, Sınırlı Sorumluluk, s. 155; **Günay**, s. 178; **Yetiş Şamlı**, Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s. 143. Adalet hissini zedeleyen bu hususa karşı, ulusal hukuklarda bazı çözümler getirilmeye çalışılmaktadır, ancak bu durum uygulamada birlik sağlanması amacını tehlikeye düşürmektedir. Bkz. **Yazıcıoğlu**, Hamburg Kuralları, s. 168.

⁵⁸¹ **Sturley/Fujita/Van der Ziel**, s. 173.

pervasız bir davranış olarak nitelenebilmesi, taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi için yeterli değildir. Ayrıca pervasızca davranış sonucu, muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilincine sahip olunması da şarttır.

Pervasızca hareket kavramı taşıma hukukunda ilk olarak 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu'nun 25. maddesinde yer almıştır⁵⁸². Sonrasında taşıyanın zarara kasten veya pervasızca bir hareketle sebep olması durumunda sorumluluğu sınırlandırma hakkını kaybetmesi ilkesi, deniz yoluyla eşya taşımalarına ilişkin uluslararası konvansiyonlarda da yer almıştır⁵⁸³. Lahey Kuralları'nda sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına ilişkin bir düzenleme olmaması, ulusal hukuklarda birbirinden farklı çözümler öngörülmesine neden olmuştur. Bu hususun uluslararası alanda düzenlenmesi gerektiği anlaşılmıştır. Bu sebeple Lahey/Visby Kuralları ile taşıyanın hangi hallerde sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağı hüküm altına alınmıştır. Lahey/Visby Kuralları m. 4/5-e uyarınca zararın, taşıyanın zarar vermek kastıyla yahut bir zarar doğacağı ihtimalini bilerek, pervasızca bir hareketi veya kaçınmasından doğduğu ispatlanırsa, taşıyan veya gemi sorumluluk sınırından yararlanamaz. Lahey/Visby Kuralları m. 4 bis/4 uyarınca; zararın, taşıyanın adamlarının/görevlilerinin, zarar vermek kastıyla yahut bir zarar doğacağını bilerek, pervasızca yaptıkları bir hareket veya kaçınmanın sonucunda ortaya çıktığı ispat edilirse taşıyanın adamları/görevlileri de sorumluluk sınırlamalarından yararlanamayacaklardır.

Pervasızca hareket kavramı Kara Avrupası'nda bilinen kusur derecelerinden hiç biri ile tam örtüşmemektedir. Pervasızca davranış kavramında Anglo-Amerikan hukukundaki "wilfull misconduct" kusur derecesinden esinlenilmiştir. "Wilful misconduct", kişinin bilerek bir eylemi gerçekleştirmesi ve bu eylem sonucunda muhtemelen bir zarar meydana geleceğini bilmesi veya bu eylemi muhtemel sonuçlarını umursamadan, pervasızca gerçekleştirmesi olarak tanımlanmaktadır⁵⁸⁴. Pervasızca davranışın ortaya çıkması için, taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında özen gösterme yükümlülüğünü düşüncesizce, sonuca aldırmaksızın, yoğun ve ağır bir şekilde ihlal etmiş olması gerekir. Ancak, her somut olayda davranışın bu niteliği taşıyıp taşımadığı incelenmelidir⁵⁸⁵. Bu değerlendirme yapılırken objektif bir ölçü olarak makul ve tedbirli bir taşıyan dikkate alınmalıdır⁵⁸⁶.

⁵⁸² Damar, s. 386.

⁵⁸³ Yetiş Şamlı, Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 168

⁵⁸⁴ Damar, s. 30 vd.

⁵⁸⁵ Konu ile ilgili ayrıntılı bilgi için bkz. Yetiş Şamlı, K., Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 170 vd.

⁵⁸⁶ Yetiş Şamlı, Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, s. 170.

Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı bakımından aranan diğer kusur türü kasttır. Kast kavramı açık olduğundan, kusurun bu türünü tespit bakımından özel bir zorluk söz konusu değildir⁵⁸⁷. Hukuka aykırı sonucun fail tarafından bilerek istenmesine kast denir⁵⁸⁸. Kast doğrudan doğruya kast ve dolaylı kast olarak ikiye ayrılır. Doğrudan doğruya kastta zarar veren, meydana gelen sonucu doğrudan doğruya istemekte, kabul etmektedir. Dolaylı kastta ise zarar veren, meydana gelen sonucu istememekle birlikte, göze almaktadır⁵⁸⁹. Gerek doğrudan gerekse dolaylı kast bu kapsamda yer alır⁵⁹⁰.

Taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi için, zarara sebep olma kastıyla veya pervasızca ve muhtemelen böyle bir zarar meydana geleceği bilinciyle işlenmiş kişisel bir fiilin veya ihmalinin sebep olduğu ispat edilmelidir. Tek başına pervasızca davranışın ispatlanması yeterli olmayıp bunun bilincinde olunduğunun da ispat edilmesi gerekir. İspat yükü iddia edendedir. Sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybettirilmesinin, bu tür bir durumu ispat etmenin zor olması sebebiyle, esasında mümkün olmadığı savunulmaktadır⁵⁹¹.

3.3 Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri

Eşya taşımalarına ilişkin uluslararası konvansiyonlarda taşıyanın ziya ve/veya hasardan sorumluluğu mutlak olmayıp; farklı şekillerde de olsa sorumluluktan kurtulmasına yönelik bazı imkânlar tanınmıştır.

Talep sahibi eşyaya gelen ziya, hasar veya gecikmenin 12. madde uyarınca tespit olunan taşıyanın sorumlu tutulduğu süre içerisinde meydana geldiğini ispat ettikten sonra, taşıyan ya Rotterdam Kuralları m. 17/2 hükmü gereği kusursuz olduğunu ya da m. 17/3 hükmü gereği ziya, hasar veya gecikmenin belirtilen sorumsuzluk hallerinden kaynaklandığını ortaya koyacaktır. Görüldüğü üzere genel sorumluluktan kurtuluş imkânı, kusursuzluğa ilişkin gerekli özenin gösterildiğinin ispatıdır.

Söz konusu sorumsuzluk hallerinin bir kısmı Lahey/Visby Kuralları'ndan aynen, bir kısmı ise tadil edilerek alınmış, bir kısmı kullanılmamış ve bunlara ilaveten bazı yeni sorumsuzluk istisnaları öngörülmüştür. Önemle belirtilmelidir ki; sorumsuzluk halleri kapsamına giren durumlar her halde taşıyanın sorumluluğunun bertaraf edilmesi sonucunu doğurmaz. Şöyle ki; taşıyanın veya 18. madde uyarınca fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin,

⁵⁸⁷ Çağ, Enternasyonal Deniz Hukuku, s. 301.

⁵⁸⁸ Eren, F., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Beta, İstanbul 2006, s. 536.

⁵⁸⁹ Eren, s. 536.

⁵⁹⁰ Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s. 171.

⁵⁹¹ Sturley/Fujita/Van der Ziel, s. 172.

sorumsuzluk halleri kapsamında yer alan olayın meydana gelmesine sebep olmaları veya iştirak etmeleri durumunda, taşıyanın sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacaktır⁵⁹².

3.3.1 Mücbir Sebep

Mücbir sebebin İngiliz hukukundaki kavramsal karşılığı “Tanrı’nın Fiili”dir (*Act of God*). Rotterdam Kuralları m.17/2(a) gereğince taşıyan, mücbir sebepten kaynaklanan zıya, hasar ve gecikmeden dolayı sorumlu değildir. Lahey/Visby Kuralları’nın m.4/2(d) hükmünde yer alan mücbir sebep istisnası değiştirilmeden, doğrudan alınmış sorumsuzluk hallerinden biridir. Fırtına, buzlanma, yıldırım, şiddetli rüzgar mücbir sebep olarak değerlendirilebilir⁵⁹³. Geleneksellemiş bir sorumsuzluk hali olan mücbir sebep, genellikle ileri sürülemeyen ya da ispatlanamayan bir istisnadır⁵⁹⁴. Çalışma grubu görüşmelerinde bu istisnanın kaldırılması gündeme gelmiş ancak; hukuki çevrelerde ortaya çıkabilecek spekülasyonlar sonucu, söz konusu sorumsuzluk halinin hatalı yorumlanabileceği düşünülerek istisna yeni düzende de korunmuştur⁵⁹⁵.

3.3.2 Denizin Tehlike ve Kazaları

Rotterdam Kuralları m. 17/3(b) gereğince, denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazalarından doğan veya kaynaklanan zıya, hasar ve gecikmeden taşıyan sorumlu değildir. Söz konusu sorumsuzluk hali Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(c) hükmünde kullanılan ifadenin kısmen tadil edilmesiyle oluşturulmuştur. Bu sorumsuzluk hali taşıyan tarafından seyrek olarak başvurulması gereken ve ispatı zor olan bir sebep olduğu kadar; en kolay başvurulacak sebeplerden biri olarak görülebilir⁵⁹⁶. Zira deniz tehlikesi ya da riskleri her somut olayda farklı olarak yorumlanabilecek niteliktedir.

Deniz tehlike ve kazaları (*perils of the sea*), taşıyan veya adamları tarafından önceden görülemeyecek ve herhangi bir tedbirle engellenemeyecek fırtına, siste karaya oturma, kayalıklara çarpma, çatma, buzdağına bindirme gibi tehlikelerdir⁵⁹⁷. Diğer bir deyişle, denize, yola ve yüke elverişli bir gemide taşınan eşyaların beklenmeyen bir deniz olayı ile hasar, zıya veya gecikmeye uğraması durumunda söz konusu olay deniz tehlikesi olarak değerlendirilebilecektir⁵⁹⁸. Bu sebeplere dayanarak sorumluluktan kurtulabilmek için, söz konusu zaman ve coğrafyada beklenmeyen bir riskin gerçekleştiği ispatlanmalıdır. Beklenen

⁵⁹² Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis, s. 48.

⁵⁹³ Günay, s. 155.

⁵⁹⁴ Girvin, The Right of the Carrier to Exclude and Limit Liability, s. 118.

⁵⁹⁵ Çalışma Grubu 12. Oturum Raporu, par. 120, (A/CN.9/544).

⁵⁹⁶ Özdemir, s. 225.

⁵⁹⁷ Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 97; Akıncı, Navlun Mukaveleleri, 444; Wilson, 266.

⁵⁹⁸ Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 97.

ve büyük olasılıkla gerçekleşeceği bilinen türden riskler bu kapsamda değerlendirilmez ve sorumluluktan kurtulma sebebi olarak ileri sürülemez⁵⁹⁹.

Deniz tehlikesi kavramı ulusal mahkemeler tarafından farklı şekilde yorumlanabilmektedir. Deniz tehlikeleri istisnasının tanımında hiçbir değişiklik olmaması yeknesak bir uygulama amacıyla olan bir Konvansiyon için eleştiri konusu olmuştur⁶⁰⁰.

Söz konusu sorumsuzluk hali denize veya geminin işletilmesine elverişli diğer sulara uygulanmaktadır. “Geminin işletilmesine elverişli diğer sular” teriminin tanımı uluslararası konvansiyonlarda bulunmamaktadır. Ancak gemilerin rahat bir şekilde hareket edebileceği nehirler, limanlar ve iç sular bu kapsamda olacaktır⁶⁰¹.

3.3.3 Savaş, Düşmanlık, Silahlı Çatışma, Korsanlık, Terorizm, Halk Ayaklanması ve İç Savaş

Rotterdam Kuralları’nın m. 17/3(c) bendine göre söz konusu hallerin meydana gelmesi halinde taşıyanın sorumluluğu bertaraf olunacaktır. Söz konusu hüküm Lahey/Visby Kuralları m.4/2(e)’de yer alan “harp olayları” ve Lahey/Visby Kuralları m.4/2(k)’da yer alan “isyan veya iç karışıklıklar” hallerinin birleştirilmesi ile oluşturulmuştur.

Lahey/Visby Kuralları’ndan farklı olarak, Rotterdam Kuralları ile savaş halinin kapsamına silahlı çatışmalar, korsanlık ve terörizm kavramları dahil edilmiştir. Sayılmış olan faaliyetlerin doğrudan doğruya devlete yöneltilmiş olması gerekmemektedir⁶⁰². Politik veya diğer amaçlarla yapılmış olan her türlü cebri ve hukuka aykırı her türlü sebebe bağlı faaliyet bu sorumsuzluk hali kapsamındadır⁶⁰³. Terörizm kavramının ise, konvansiyonda kesin bir tanımının yapılmamış olması konvansiyonun yeknesaklık sağlama amacından uzaklaşmasına neden olabilir⁶⁰⁴.

Sorumluluktan kurtulma sebebi olarak savaş ve çatışmanın hukuken tanınmış devletler arasında ya da yerel güçlerle çatışma olması fark etmeyecektir. Terörist faaliyetler de bu kapsamda değerlendirilerek taşıyıcının sorumluluktan kurtulmasını sağlayacaktır. Bununla

⁵⁹⁹ Özdemir, s. 226.

⁶⁰⁰ Girvin, The Right of the Carrier to Exclude and Limit Liability, s. 119.

⁶⁰¹ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, s. 51.

⁶⁰² Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, s. 51.

⁶⁰³ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, s. 52.

⁶⁰⁴ Girvin, The Right of the carrier to Exclude and Limit Liability, s. 122.

birlikte, taşıyan önceden bilinen ve siren bir savaş ve silahlı çatışma ortamına bilerek girmesi halinde; sorumluluktan kurtulması söz konusu olamaz⁶⁰⁵.

3.3.4 Karantina Kısıtlamaları, Taşıyanın Kendi Riziko Alanından Doğmayan Alıkoyma, İhtiyati Haciz veya El Koyma da Dahil Her Türlü Müdahale ve Engeller

Söz konusu sorumsuzluk istisnası, Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(g) ve 4/2(h)'de yer alan durumların birleştirilerek genişletilmiş halidir. Rotterdam Kuralları m. 17/3(d) bendine göre karantina kısıtlamaları; hükümetler, kamu otoriteleri, yöneticiler veya diğer kişiler tarafından öngörülmüş, taşıyana veya 18. maddede geçen kişilere atfedilemeyen alıkoyma, ihtiyati haciz veya el koyma da dahil her türlü müdahale ve engeller neticesinde meydana gelen zarar dolayısıyla, taşıyan sorumluluktan tamamen veya kısmen kurtulabilir. Sorumsuzluk hali; ancak eşyanın taşınmasına ilişkin bir müdahale veya engelleme olduğu takdirde söz konusu olacaktır. Söz konusu sorumluluk istisnası, devlet tarafından hem gemiye hem de taşınmak üzere teslim alınan eşyaya el konulması halinde uygulanabilecektir⁶⁰⁶.

3.3.5 Grev, Lokavt, İş Durdurma veya Diğer Çalışma Engelleri

Rotterdam Kuralları m. 17/3(e) uyarınca eşyaya gelen zıya, hasar veya gecikmenin sebebinin grev, lokavt, iş durdurma veya diğer bir çalışma engeli oluşturuyorsa, taşıyan bundan sorumlu değildir. Söz konusu sorumsuzluk halinin Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(j)'de yer alan karşılığı “her ne sebeple olursa olsun, işlerin grev, lokavt veya tasfiyeler sebebiyle kısmen veya tamamen tatil edilmesi” şeklindedir. Lahey/Visby Kuralları'nda yer alan “kısmen veya tamamen” ve “her ne sebeple olsun” ibareleri Konvansiyon metninde yer almamıştır. “Kısmen veya tamamen” ibaresi hükmün kapsamını değiştirmek amacıyla çıkartılmış olabileceği gibi, yalnızca gereksiz olduğu düşünülerek de çıkartılmış olabilir⁶⁰⁷. Grev yükleme ve boşaltma faaliyetlerinin yürütülmesini engelliyorsa, bunun doğrudan doğruya asıl sebebi teşkil etmesi halinde, sorumluluk ortadan kalkmaktadır. Zarara dolaylı olarak yol açılmışsa sorumluluk devam edecektir⁶⁰⁸. Grevin bir sorumsuzluk hali olabilmesi için, bölgedeki tüm işçilerin eyleme katılmaları gerekli olmayıp, belirli bir sözleşmeyi önemli ölçüde engellemesi yeterlidir⁶⁰⁹.

⁶⁰⁵ Özdemir, s. 229.

⁶⁰⁶ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis, s. 52.

⁶⁰⁷ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis, s. 54.

⁶⁰⁸ Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 128.

⁶⁰⁹ Okay, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 227.

3.3.6 Gemide Yangın

Yangın sebebiyle eşya ile ilgilinin uğradığı zararlardan sorumsuzluk hali Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'nda da yer almaktadır. Rotterdam Kuralları m. 17/3(f) hükmü uyarınca, taşıyan gemide çıkan yangının (*fire on the ship*) zarara sebebiyet verdiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulacaktır. Ancak taşıyanın veya Rotterdam Kuralları'nın 18. maddesinde sayılan kişilerin kusurunun zarara sebebiyet verdiğini, zarar gören eşya ilgilisi tarafından ispat edilirse, sorumsuzluk hali işlemeyecek ve taşıyan yangın dolayısıyla ortaya çıkan zarardan dolayı sorumlu olacaktır⁶¹⁰.

Yangının kaynağı çok çeşitli olabilir⁶¹¹. Taşıyanın bu sorumsuzluk halinden yararlanabilmesi için yangın olarak nitelendirilebilecek bir alevlenme ve ateşlenmenin ortaya çıkması şarttır⁶¹². Yüklerin kızıymış olması, akkor haline gelmemesi şartıyla taşıyanı sorumluluktan kurtaracak mahiyette değildir⁶¹³. Bunun nedeni ise, böyle bir olayın kötü istif sonucu meydana gelebilecek bir zarar olması dolayısıyla ticari kusur teşkil etmesidir. Sadece duman sebebiyle meydana gelen zarar, yangın zararı olarak kabul edilmez. Bununla birlikte, yangın dolayısıyla ortaya çıkan doğrudan doğruya zararların yanında, yangın sebebiyle meydana gelmiş olan dolaylı zararlar hakkında da taşıyanın sorumluluğu doğmayacaktır. Örneğin gemide çıkmış olan bir yangını söndürme faaliyetleri sırasında yükler zıya veya hasara uğramışlarsa, taşıyan sorumlu olmayacaktır⁶¹⁴. Yangın sonucunda çıkmış olması sebebiyle, yüklerin yangın dumanından zarara uğramaları halinde de yangın zararının varlığı kabul edilir⁶¹⁵.

Çalışma Grubu üyelerinden bazıları, Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(b)⁶¹⁶ hükmünde yer alan haliyle, yangın istisnasının ispat yükünü adil olmayan bir şekilde taşıtanın üzerine yüklediğini belirtmişlerdir. Bir çok durumda taşıyanın kendi fiil ve ihmallerinin yangına sebebiyet verdiğini ispat etmenin imkansız olduğu beyan edilmiştir⁶¹⁷. Yangın istisnasının kaldırılıp kaldırılmaması yönünde farklı görüşler ortaya çıkmış⁶¹⁸; ancak tartışmalar sonucunda söz konusu sorumsuzluk hali muhafaza edilmiştir⁶¹⁹.

⁶¹⁰ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis, s. 55.

⁶¹¹ Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 97.

⁶¹² Okay, Deniz Ticareti II, s. 222.

⁶¹³ Ülgener, M.F., Yangın Zararları Hakkında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu, İstanbul Barosu Dergisi, C. 61, S. 1-2-3, 1987, s. 96.

⁶¹⁴ Okay, Deniz Ticareti II, s. 222; Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s.88.

⁶¹⁵ Ülgener, Yangın Zararları, s. 98.

⁶¹⁶ Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(b) "Taşıyanın fiilinin veya ihmalinin sebep olmadığı yangın" şeklindedir.

⁶¹⁷ Çalışma Grubu, 10. Oturum Raporu, par. 37, A/CN.9/525.

⁶¹⁸ Girvin, The Right of the Carrier to Exclude and Limit Liability, s. 124.

⁶¹⁹ Çalışma Grubu 12. Oturum Raporu, par. 126, A/CN.9/544.

3.3.7 Gerekli Özenin Gösterilmesine Rağmen Keşfedilemeyen Sonraki Ayıplar

Rotterdam Kuralları m.17/3(g) hükmünde düzenlenen makul dikkat ve itinaya rağmen gözden kaçan gizli ayıba ilişkin sorumsuzluk hali, Lahey/Visby Kuralları m.4/2(p) bendinden herhangi bir değişiklik yapılmadan alınmıştır. Ancak iki hükmün kapsamının önemli ölçüde farklılık teşkil ettiği ileri sürülmektedir⁶²⁰.

Lahey/Visby Kuralları'nda yer alan gizli ayıp kavramının neye ilişkin olduğu belirsizdir. Ancak hazırlık çalışmalarında yapılan tartışmalar çerçevesinde, gemideki gizli ayıpların kastedildiği kabul edilmelidir⁶²¹. Rotterdam Kuralları'nda ise bu maddeyle ilgili Çalışma Grubu tartışmalarında, gizli ayıbın neye ilişkin olduğunun (*gemi-eşya-kıyadaki tesisat*) belirlenmesi amacıyla gemi ile geminin ekipman ve teçhizatlarına vurgu yapılarak, bu belirsizliğin açıklığa kavuşturulması planlanmıştır⁶²².

Bir görüşe göre ise, Rotterdam Kuralları'nda yer alan düzenleme Lahey/Visby Kuralları'ndan daha geniştir. Çünkü Konvansiyon taşıyanın sorumluluk sahası içinde yer alan gemi dışındaki diğer taşıma araçlarını ve deniz ayağında yüklemekten önceki ve boşaltmadan sonraki safhalarda konteynerlerdeki gizli ayıpları da kapsayacaktır⁶²³.

3.3.8 Taşıtan, Belge Üzerindeki Taşıtan veya Tasarruf Edenin veya Bunların Fiillerinden Sorumlu Olduğu Diğer Kişilerin Fiil veya İhmalleri

Söz konusu düzenleme Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(i)'de yer alan “Yükletenin veya eşyanın sahibi ile acentesinin veya temsilcisinin hareket veya ihmalleri” hükmünün genişletilmiş halidir. Rotterdam Kuralları m. 17/3(h)'de yer alan kişilerin kusur ve ihmalleri büyük oranda eşyanın cins ve özelliği ile kıymetinin yanlış bildirilmesinden kaynaklanmaktadır. Söz konusu sorumsuzluk istisnasından yararlanmak için gereken şart zarar ile bu kimselerin filleri arasında illiyet bağının bulunmasıdır.

3.3.9 Taşıtan, Belge Üzerindeki Taşıtan veya Gönderilen Tarafından Gerçekleştirilen Yükleme, Elden Geçirme, İstif veya Boşaltma Faaliyetleri

Rotterdam Kuralları m. 17/3(i) bendine göre, taşıyan veya ifa eden söz konusu işlemi taşıtan, belge üzerindeki taşıtan veya gönderilen hesabına gerçekleştirmediği sürece, m.13/2 kapsamında yapılan anlaşmaya uygun olarak gerçekleştirilen yükleme, elden geçirme, istif

⁶²⁰ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/ Staniland/Tsimplis, s. 56.

⁶²¹ Günay, s. 163.

⁶²² Clark/Thomson, s. 157.

⁶²³ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniland/Tsimplis, s. 56.

veya boşaltma faaliyetleri sebebiyle meydana gelen zarar nedeniyle taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi mümkündür.

Söz konusu sorumsuzluk istisnası yeni bir hüküm olup Lahey/Visby Kuralları'nda karşılığı bulunmamaktadır. Konvansiyonun m.13/2 hükmüne göre FIO ve benzeri kayıtların bulunması durumunda, taşıyan taşımanın bazı kısımlarına ilişkin olarak sorumluluktan kurtulacaktır. Dolayısıyla taşıtan, belge üzerindeki taşıtan veya gönderilenin taşıma sözleşmesi uyarınca yükleme, elden geçirme, istifleme ve boşaltma faaliyetlerini üstlenmeleri ve fiilen gerçekleştirmeleri durumunda taşıyanın sorumluluğu bulunmamaktadır. Ancak taşıyanın adamlarının bu faaliyetleri, taşıtan ve gönderilen için belirli bir ücret karşılığında yapmaları halinde taşıyan, taşıyanın diğer kişiler için sorumluluğunun düzenlendiği, Konvansiyonun 18. maddesi uyarınca sorumlu olacaktır⁶²⁴.

3.3.10 Eşyanın Gizli Ayıpları, Eşyanın Kendi Özelliğinden Kaynaklanan Fire

Bu düzenleme Lahey/Visby Kuralları m. 4/2(m) hükmünden değişiklik yapılmadan alınmıştır. Bu düzenlemeye göre taşıyan eşyanın gizli ayıpları ile, eşyanın kendiliğinden eksilmesinden kaynaklanan zıya ve hasardan sorumlu değildir. Gizli ayıp taşınmak üzere gemiye yüklenmiş olan eşyada gözle görülemeyecek bazı ayıpların bulunması olarak ifade edilebilir⁶²⁵. Ancak yüklenecek mallar hakkında bazı kontrollerin yapılmış olmasına rağmen, bu yükümlülük yerine getirilmemişse, taşıyan sorumsuzluk halinden yararlanamayacaktır⁶²⁶. Rotterdam Kuralları m. 13 ve 14'teki yükümlülüklerin tedbirli bir taşıyandan beklenen şekilde yerine getirilmiş olması durumunda, eşyanın gizli ayıbının bulunup bulunmadığını incelemek taşıyana yüklenemeyecektir.

Eşyanın miktarında, varma yerine kadar geçen sürede bir dış etkenden kaynaklanmaksızın eksiklik meydana gelmesine fire adı verilir⁶²⁷. Bu duruma örnek olarak kendiliğinden kuruyup ağırlığını kaybeden veya nemlenen ya da ısınan eşyaların bu sebeple eksilmesi veya hasarlanması gösterilebilir⁶²⁸. Eşyanın cins ve mahiyetine göre bu eksilmenin miktarı değişik olabilir⁶²⁹. Yine bu durumda da taşıyanın sorumluluğu ortaya çıkmayacaktır. Fire yüzdesi bakımından taraflar ya da mahkeme belirli bir yüzde belirleyebilir⁶³⁰. Örneğin limon yükü bakımından yüzde ikilik, petrol ve yan ürünler bakımından yüzde beşlik, dökme

⁶²⁴ Baatz/Debattista/Lorenzon/Sery/Staniand/Tsimplis, s. 57.

⁶²⁵ Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 138.

⁶²⁶ Okay, Deniz Ticareti II, s. 231; Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 139.

⁶²⁷ Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 137.

⁶²⁸ Okay, Deniz Ticareti II, s. 232.

⁶²⁹ Akıncı, Navlun Mukaveleleri, s. 448.

⁶³⁰ Karan, The Carrier's Liability, s. 315.

yükler ve torba içinde taşınanlar bakımından yüzde ikilik firenin kabul edilebilir olduğu belirtilmiştir⁶³¹.

3.3.11 Ambalajlama veya İşaretlemedeki Yetersizlik veya Bozukluklar

Rotterdam Kuralları m.17/3(k)'da yer alan düzenleme, Lahey/Visby Kuralları m.4/2(n) (*Ambalaj yetersizliği*) ve m.4/2(o) (*Markaların yetersizliği ve fenalığı*) bentlerinde yer alan iki istisnayı birleştirmiş ve güncellemiştir. Bu maddede “yetersiz” (*inadequacy*) yerine “kusurlu” (*defective*) ifadesi yer almaktadır⁶³². Ancak maddenin esasında bir değişiklik yapılmamıştır⁶³³. Rotterdam Kuralları'nda yer alan sorumsuzluk hali, ambalajlamanın ve markalamanın, taşıyan veya 18. madde uyarınca fiillerinden sorumlu tutulduğu kişiler tarafından yapılması hallerini kapsamamaktadır.

Malın ambalajlı olarak veya özel bir ambalaj içinde taşınması gerekirken, yetersiz bir ambalaj ile veya ambalajsız olarak teslim edilmesi eşya ile ilgililerin kusur veya ihmali olarak değerlendirilir⁶³⁴. Bu sebeple ambalajlamanın ya da işaretlemenin taşıyan ya da temsilcisi tarafından yapılmamış olması gerektiği belirtilmiştir⁶³⁵. Rotterdam Kuralları'ndaki düzenleme ile ambalajın yetersizliğinin yanı sıra, bozukluğu da madde kapsamına dahil edilmiştir. Ambalaj yetersizliği belirginse, taşıyan mümkün olan en iyi özeni göstermekle yükümlüdür. Çünkü taşıyan gözle görülebilecek eksiklik veya yetersizliklerden kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulmuştur. Tahta sandıklarda veya günümüzde daha sık rastlanan konteynerlerin dış yüzeyinde mevcut bulunan çatlak ve ezikler gözle görülmesi gereken yetersizliklerdendir⁶³⁶. Ayrıca belirtmelidir ki, bu sorumsuzluk hali, zarara uğramış olan yetersiz ambalajlanan eşyanın farklı bir konişmento konusu olması halinde uygulanmayacaktır⁶³⁷.

Ambalajın eksikliği ya da uyumsuzluğu iddiası ile sorumluluktan kurtulabilmek için, taşınan eşyanın ambalajlanmayı gerektiren eşya olması gerekir. Örneğin inşaat demiri, otomobil, kumaş gibi eşyalar için ambalajlama söz konusu değilken; bilgisayar, parçalanmaya müsait makineler ve konfeksiyon gibi ürünler için ambalajlama esastır. Ambalajlamanın yetersiz olup olmadığı; yolculuğun yapılacağı güzergâh şartları, mevsim koşulları veeşyanın niteliği göz önünde tutularak tespit edilecektir⁶³⁸.

⁶³¹ Günay, s. 161.

⁶³² Günay, s. 163.

⁶³³ Clark/Thomson, s. 155.

⁶³⁴ Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 132.

⁶³⁵ Clark/Thomson, s. 156.

⁶³⁶ Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 132.

⁶³⁷ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis, s. 58.

⁶³⁸ Özdemir, s. 248.

Markalara ilişkin meseleler yanlış teslimat, istifleme, özen yükümlülüğü hususlarında ortaya çıkabilmektedir⁶³⁹. Gemide taşınacak eşyalara marka konulması, bunların birbirinden ayırt edilebilmesi ve gemi varma limanına ulaştığında sağlıklı ve süratli teslimi ancak markaların varlığı ile gerçekleşebilmektedir⁶⁴⁰.

3.3.12 Denizde Can Kurtarma, veya Kurtarma Teşebbüsü

Söz konusu sorumsuzluk hali ile Lahey/Visby Kuralları m.4/2(1) bendinde yer alan yaklaşım korunmuştur. Bu çerçevede Rotterdam Kuralları m.17/3(1) uyarınca denizde can kurtarma veya kurtarma teşebbüsüne ilişkin faaliyetlerden kaynaklanan zıya, hasar veya gecikme durumlarında taşıyanın sorumluluğu ortadan kalkmaktadır. Denizde can kurtarma ya da kurtarma teşebbüsüne ilişkin faaliyetlerin makul olması şartı aranmamaktadır⁶⁴¹.

3.3.13 Denizde Eşya Kurtarma veya Kurtarma Teşebbüsü için Alınan Makul Önlemler

Rotterdam Kuralları m. 17/3(m) hükmü uyarınca denizde mal kurtarma ya da buna teşebbüse ilişkin olarak alınan makul önlemler neticesinde eşyanın zıya, hasar veya gecikmeye uğraması durumunda taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmayacaktır. Taşıyan mal kurtarmaya yöneleceğinde eşyaya verebileceği zararı değerlendirmek durumundadır ve makul değilse eşya kurtarma girişiminde bulunmamalıdır. Risk altındaki malın kurtarılamayacağı açık olduğu haller haricinde; kurtarılacak malın miktar ve değerinin yüksek, eşyanın zarar görme olasılığının düşük olduğu ve malın kurtarılamaması halinde çevreye zarar verecek olması halinde alınan her önlem makul sayılmaktadır⁶⁴². Tedbirlerin makul olup olmadığı içinde bulunulan duruma göre tespit edilmelidir. Bu sebeple tedbirlerin makul olup olmadığı hususunu ispat etmek zor olabilir. Bu sebeple, eşya kurtarma amacıyla yapılan faaliyetlere girişilmeden önce, taşınan eşyada meydana gelebilecek hasar veya zıya riski iyi değerlendirilmelidir⁶⁴³.

3.3.14 Çevre Zararını Önleme veya Önleme Teşebbüsü için Alınan Makul Önlemler

Rotterdam Kuralları m. 17/3(n) hükmü ile taşıma hukukuna ilişkin diğer rejimlerde yer almayan yeni bir düzenleme getirilmiştir. Bu düzenlemede 1989 tarihli Kurtarma Konvansiyonu'nun 14. maddesi dikkate alınmıştır. Buna göre çevre zararlarını önlemeye veya önleme teşebbüsüne yönelik makul önlemler sonucu oluşan zıya, hasar veya gecikmeden

⁶³⁹ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis, s. 58.

⁶⁴⁰ Ülgener, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, s. 133.

⁶⁴¹ Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis, s. 59.

⁶⁴² Baatz/Debattista/Lorenzon/Serdy/Staniand/Tsimplis, s. 59.

⁶⁴³ Özdemir, s. 228.

dolayı taşıyan sorumlu olmayacaktır. İlgili bentin sorumsuzluk hallerine dahil edilmesi büyük oranda destek bulmuştur⁶⁴⁴.

3.3.15 Taşıyanın Kendisine Tanınan Yetkilere Uygun Eylemleri

Söz konusu sorumsuzluk hali yeni bir hüküm olup, Lahey/Visby Kuralları'nda karşılığı bulunmamaktadır. Bu düzenlemeye göre eşya, taşıyanın tehlike doğurabilecek eşyalar ile ilgili düzenlemenin yer aldığı Rotterdam Kuralları'nın 15.⁶⁴⁵ ve eşyanın deniz yolculuğu sırasında feda edilmesinin yer aldığı Rotterdam Kuralları'nın 16.⁶⁴⁶ maddelerinde yer alan yetkileri çerçevesindeki fiilleri sonucunda eşya zarara uğrarsa, taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmayacaktır.

⁶⁴⁴ **Günay**, s. 159.

⁶⁴⁵ RK. m. 15: 11 ve 13'üncü madde hükümleri dikkate alınmaksızın, taşıyan veya ifa eden, kişilere, malvarlığına veya çevreye fiilen zarar verme tehlikesi bulunan veya taşıyanın sorumluluk süresi içinde zararlı hale gelme ihtimali makul bir şekilde anlaşılabilen eşyayı teslim almaktan veya yüklemekten kaçınabilir, ve eşyayı boşaltma, imha etme veya zararsız hale getirme gibi başkaca benzer tedbirler alabilir.

⁶⁴⁶ RK. m. 16: 11, 13, ve 14'üncü madde hükümleri dikkate alınmaksızın, taşıyan veya ifa eden, fedakarlığın ortak güvenlik veya müşterek yolculuğa konu olan insan hayatını veya diğer malvarlığını tehlikeden kurtarmak amacıyla makul bir şekilde yapılmış olması şartıyla, eşyayı feda edebilir.

SONUÇ

Rotterdam Kuralları dünya ticaretini yeniden tesis edebilmek ve deniz yolu ile taşımacılıkta yer alan katılımcıları ilgilendiren yeknesak bir hukuki rejim yaratabilmek amacıyla hazırlanmıştır. Son yıllarda gelişen konteyner taşımacılığına ve elektronik data transferi gibi konulara tam açıklık getirememesi sebebiyle, önceki kuralların zaman içinde revize edilmesi ihtiyacı doğmuştur. Bununla birlikte deniz taşımacılığı gibi uluslararası bir sektöre katılanların, mensubu oldukları ülkelerin ayrı ayrı sorumluluk kurallarına tabi olması, günümüzde birçok ihtilafın doğmasına neden olmaktadır. BM temsilcileri, uygulamadaki ihtiyaçları karşılayabilecek modern bir düzenlemeyle, anılan durumlara bir son vermek amacıyla Rotterdam Kurallarını kabul etmiştir. Rotterdam Kuralları'nın taşıyanın sorumluluğu ile ilgili mevcut selef Konvansiyonlar olan Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'nın yerini alması amaçlanmıştır.

Rotterdam Kuralları'nın genel uygulama alanını belirten 5. maddesi, konvansiyonun daha fazla uygulama alanı bulmasını sağlayacak şekilde düzenlenmiştir. Konvansiyon esas olarak charterpartiler hariç olmak üzere düzenli hat taşımacılığına uygulanacaktır. Düzensiz hat taşımacılığı söz konusu olduğunda ise, charterparti ve benzeri bir sözleşme yapılmamışsa ve buna ek olarak taşıma senedi veya elektronik taşıma kaydı düzenlenmişse, Rotterdam Kuralları uygulanabilecektir.

Değinilmesi gereken önemli noktalardan bir tanesi, ilk defa Rotterdam Kuralları ile getirilen konteyner taşımacılığına ilişkin düzenlemedir. Rotterdam Kuralları m. 25/1(b) uyarınca eşyanın konteyner içinde ve konteyner gemisi içinde taşınması mümkündür. Rotterdam Kuralları'nda canlı hayvanlar da eşya kapsamına alınmıştır. Bununla birlikte, belirli sınırlar içinde, taşıyana, canlı hayvan taşımalarında borçlarını ve sorumluluklarını kaldırma ve sorumluluklarını sınırlandırma imkânı tanınmıştır.

Rotterdam Kuralları'nda kullanılan ifa eden kavramı ile önceki Konvansiyonlardan farklı bir hukuki kavram yaratılmıştır. İfa eden taşıyanın yükümlülüklerinden bazılarını taşıyanın istemiyle veya taşıyanın denetimi veya gözetim altında doğrudan doğruya ya da dolaylı olarak ifa eden ya da ifa etmeyi üstlenen taraftır. İfa edenler; denizde ifa eden ve deniz harici ifa eden olarak ikiye ayrılmıştır. Konvansiyon sadece deniz yoluyla eşya taşımacılığını düzenlemediği için böyle bir ayrım yapılması gerekmiştir.

Rotterdam Kuralları taşıyanın yükümlülükleri ve eşya zararlarından sorumluluğuna ilişkin temel yenilikler getirmiştir. İlk defa açık bir şekilde; taşıyanın taşınmak üzere teslim alınan eşyayı varma yerine ulaştırma ve gönderilene teslim etme yükümlülüğü Rotterdam Kuralları'nın 11. maddesi ile düzenlenmiştir. Bir diğer yenilik, taşıyanın gemiyi sadece yolculuğun başlangıcında değil, tüm sefer boyunca denize, yola ve yüke elverişli hale getirme ve bu halde bulundurma yükümlülüğünün bulunmasıdır. Bu hüküm taşıyanın aleyhine görünse de, taşıyanın yükümlülüğü mutlak olmayıp gerekli özeni gösterme yükümlülüğüdür. Taşıyanın eşyaya gerekli dikkat ve özeni gösterme yükümlülüğü ile uygulamada sıklıkla karşılaşılan FIO, FIOS ve FIOST gibi klotların geçerliliği ise Rotterdam Kuralları'nın 13. maddesinde düzenlenmiştir.

Konvansiyon sorumluluk konusunda sınırlı network esasını kabul etmiştir. Düzenlemenin temeli ispat yükünün tersine çevrildiği, taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin bir karinenin öngörüldüğü kusur sorumluluğuna dayanmaktadır. Rotterdam Kuralları'nda teknik kusura ilişkin sorumsuzluk istisnası, P&I klüplerinin karşı çıkmalarına rağmen kaldırılmıştır. Söz konusu sorumsuzluk halinin kaldırılması her ne kadar taşıyanların aleyhine olarak görünse de, geminin denize, yola ve yüke elverişliliğinin tüm yolculuk boyu devam eden bir yükümlülük haline gelmesiyle, teknik kusur istisnasının hukuki alt yapısı da kalmamıştır.

Günümüzde limandan limana ya da vinçten vince yapılan taşımalar azalmış yerini karma taşımalara bırakmıştır. Rotterdam Kuralları limandan limana sorumluluk rejimi yerine, içerisinde deniz ayağı bulunan kapıdan kapıya taşımaları kapsayacak bir sorumluluk rejimi getiren bir düzenleme kabul etmiştir. Bu anlamda taşıyanın sorumluluk süresi, eşyayı taşımak üzere taşıtandan teslim aldığı andan itibaren başlamakta ve gönderilene teslim ettiği ana kadar devam etmektedir. Bununla birlikte taraflara m.12/3 ile taşıyanın sorumluluk süresini belirleme imkânı tanınmıştır. Belirlenen bu süre Lahey/Visby Kuralları'nda öngörülen sorumluluk süresinden daha az olamayacaktır.

Konişmentoların kullanımının azalmasıyla beraber, kıymetli evrak niteliğinde olmayan senetler ve elektronik taşıma senetleri kullanılmaya başlamıştır. Önceki konvansiyonlarda elektronik senetler konusunda herhangi bir düzenleme bulunmamaktadır. Rotterdam Kuralları'nda da bu husus dikkate alınarak taşıma senetlerine ilişkin düzenlemeler ayrıntılı şekilde ele alınmıştır.

Lahey/Visby Kuralları'nda taşıyanın sorumsuzluk hallerine ilişkin yer alan liste, bazı değişiklikler yapılarak ve yeni bazı sorumsuzluk istisnaları öngörülerek Rotterdam Kuralları'nda da muhafaza edilmiştir.

Taşıyanın 17. madde uyarınca sorumluluğunun ortaya çıkması durumunda, sınırsız olarak sorumlu tutulmayacaktır. Taşıyan, Rotterdam Kuralları'nın 59. maddesi gereğince sorumluluğunu sınırlandırabilecektir. Taşıyan bu madde uyarınca koli ya da yükleme ünitesi başına 875 ÖÇH ya da kilogram başına 3 ÖÇH ile sorumlu tutulmuştur. Taşıyan ile taşıtan arasında daha yüksek bir sorumluluk sınırı sözleşmeyle kararlaştırılmamış ise, taşıyanın sorumluluğu bu iki sınırlamadan yüksek olana göre tespit olunur. Gecikme sebebiyle ödenmesi gereken tazminatın üst sınırı ise, Rotterdam Kuralları'nın 60. maddesine göre, geciken eşya için ödenmesi gereken navlunun iki buçuk katını aşamaz.

Sonuç olarak kanaatimizce Rotterdam Kuralları ile taşıyanın sorumluluğunun önemli derecede ağırlaştığı söylenebilir. Rotterdam Kuralları ile, tacirlere ve tüketiciye yansıyan maliyeti düzeltmek için; taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen uluslararası kuralların tek bir sorumluluk rejimine tabi olması ve dünya çapında bir anlaşmaya varılması sağlanmaya çalışılmaktadır. Konvansiyonun özellikle gelişmekte olan ülkelerin yükletenlerine yarar sağlaması beklenmektedir.

KAYNAKÇA

- Akan, P., “Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü”, Prof. Dr. Tahir ÇAĞA’nın Anısına Armağan, Beta, İstanbul 2000, s. 1-12. (Sefere Elverişli Halde Bulundurma)
- Akan, P., Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu, (TTK m. 1061), Adalet, Ankara 2007. (Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Sorumluluğu)
- Akın, M.Z., “Uluslararası Taşımacılıkta “Multimodal” Çalışmalar ve Sigorta Problemleri”, Eşya Taşıma Sempozyumu (Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984), Ankara 1984, s. 37-70.
- Akıncı, S., “Ticaret Kanunu’nun Deniz Ticaret Hukukuna Getirdiği Yenilikler ve Yeni Meselelerden Bazıları”, II. Ticaret ve Banka Hukuku Haftası (10-18 Mayıs 1961), Ankara 1962, s. 493-535.
- Akıncı, S., Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri, Sermet Matbaası, İstanbul 1968. (Navlun Mukaveleleri)
- Aladwani T., “The Supply of Containers and “Seaworthiness” – The Rotterdam Rules Perspective”, 42 Journal of Maritime Law and Commerce 185 (2011).
- Amasya, S., “Rotterdam Kuralları’nda (2008) Miktar Sözleşmesi”, Legal Hukuk Dergisi, S. 94, 2010, s. 3511-3554.
- Arkan, S., Karada Yapılan Eşya Taşımalarında Taşıyıcının Sorumluluğu, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1982. (Kara Taşımaları)
- Arkan, S., “24.5.1980 tarihli Eşyanın Değişik Tür Taşıtlarla Uluslararası Taşınmasına İlişkin Konvansiyon Üzerinde Bir İnceleme”, Batider, 1982, C.XI, S. 3, s. 27-47. (Değişik Tür Araçlarla Taşıma)
- Arkan, S., “Ziya Nedeniyle Ödenecek Tazminatın Belirlenmesinde Esas Alınan Değer ve İadesi Gereken Masraflar”, Batider, 1987, C. XIV, S. 2, s. 25-38.
- Arkan, S., Demiryoluyla Yapılan Uluslararası Eşya Taşımaları, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1987.
- Arkan, S., “Karma Taşımalarla İlgili Hukuki Sorunlar”, Prof. Dr. Jale Akipek’e Armağan, Konya 1991, s. 341-358. (Karma Taşımalar)
- Astle, W.E., Bills of Lading Law, Fairplay Publications, London 1982.
- Atabek, R., Eşya Taşıma Hukuku, Sulhi Garan Matbaası, İstanbul 1960.

- Atamer, K., “Taşıyanın, Yükün Zararından Doğan Sorumluluğunda Hak Düşürücü Süre (TTK m. 1067)”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIII: Bildiriler - Tartışmalar, Ankara 1996, s. 117-153. (Hak düşürücü Süre)
- Atamer, K., “Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Performing and Maritime Performing Parties”, 41 Journal of Maritime Law and Commerce 469 (2010). (Construction Problems)
- Atamer K./Süzel, C., “Construction Problems in the Rotterdam Rules Regarding the Identity of Carrier”, s. 155-199, (Chapter 6), bkz. Güner-Özbek M.D. (Ed.), The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, An Appraisal of the Rotterdam Rules, Heidelberg 2011. (Identity of Carrier)
- Atamer, K./Süzel, C., Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları, C.1, 12 Levha, İstanbul 2013. (Yeni Deniz Ticareti)
- Aybay, G./Atamer, K., “Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1989, S. 229-258. (Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu)
- Aybay, G./Akten, N./Öztaşkın, Ö./Taçyıldız, Y., Gemilerde Yük İşleri ve İşlemleri C.I, İstanbul 1996.
- Ateş, E., Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen “Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun” Türk Hukuku’na Etkisi, Vedat, İstanbul 2008. (Lahey Konvansiyonunun Türk Hukukuna Etkisi)
- Baatz, Y./Debattista, C./Lorenzon, F./Serdy, A./Staniland, H./Tsimplis, M., The Rotterdam Rules: A Practical Annotation, Informa, London 2009.
- Baughen, S., Shipping Law, Routledge-Cavendish, Abingdon 2009.
- Baughen, S., “Obligations Owed by the Shipper to the Carrier”, (Chapter 7), 169-189, A New Convention for the Carriage of Goods by Sea the Rotterdam Rules, Thomas R. (Ed), Lawtext Publishing Limited, Dawlish 2009.
- Bools, M.D., The Bill of Lading: A Document of Title to Goods An Anglo-American Comparison, LLP London 1997.
- Bovio, D.M., “Ocean Carriers Duty of Care to Cargo in Port: The Rotterdam Rules of 2009”, 32(4) Fordham International Law Journal 1162 (2009).
- Çağa, T./Kender, R., Deniz Ticareti Hukuku II: Navlun Sözleşmesi, Beta, İstanbul 2001.
- Çağa, T., “Enternasyonal Deniz Hususi Hukuku Alanında Yeni Bazı Gelişmeler”, Batider, C. IX, S.2, 1977, s. 289-324. (Enternasyonal Deniz Hukuku)

- Can, M., Deniz Ticareti Hukuku, C. I, İmaj, Ankara 2003.
- Çakalır, Y., “Garanti Mektubu Karşılığında Temiz Konişmento Düzenlenmesi”, Coşkun Kırca’ya Armağan, Galatasaray Üniversitesi Yayınları: 2, İstanbul 1996, s. 39-55.
- Canak, E., “Deniz Ticaret Hukukunda Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Hallerinden Sevk ve Teknik İdare Kusuru”, Adalet Dergisi, Y. 76, S. 6, 1985, s. 81-95.
- Çetingil, E., “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu, Ankara 1984, s. 133-159. (Sınırlı Sorumluluk)
- Çetingil, E., “Alman Deniz Ticareti Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”, Batider, C. XVI, S. 4, 1992, s. 17-57.
- Chandiramani, N. M., Carriage of Goods by Sea and Multimodal Transport, Saptarag Publication, Mumbai 1997.
- Clark, J./Thomson, J., “Exclusion of Liability”, s.141-160 (Chapter 8) bkz. Thomas R. (Ed.), The Carriage of Goods By Sea Under the Rotterdam Rules, Lloyd’s List, London 2010.
- Cumalıoğlu, E., Kırkambar Sözleşmesi, Turhan, Ankara 2011.
- Damar, D., Wilful Misconduct in International Transport Law, Springer, Berlin 2011.
- Debattista, C., Sale of Goods Carried by Sea, Butterworths, Worchester 1990. (Sale of Goods Carried by Sea)
- Debattista, C., Bills of Lading in Export Trade, Tottel Publishing, Worcestershire 2008. (Bills of Lading)
- Demirkıran, H.M., Taşıyanın Konişmento İçeriğinden Sorumluluğu, Arkan, İstanbul 2008.
- Deniz, İ., Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları, İÜHF Yayınları, İstanbul 1982. (Konteyner Taşımacılığı)
- Deniz, İ., “Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu (Bildiriler-Tartışmalar, 26-27 Ocak 1984), Ankara 1984, s. 173-192.
- De Wit, R., Multimodal Transport Carrier Liability and Documentation, Lloyd’s of London Press Ltd., London 1995.
- Eren, F., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Beta, İstanbul 2006.
- Faria, J.A.E., “Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players and New Rules”, 44 Texas International Law Journal, 277 (2009).

- Fujita, T., “The Comprehensive Coverage of the New Convention: Performing Parties and the Multimodal Implications”, 44 (3) *Texas International Law Journal* 349 (2009).
- Gençtürk, M., *Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku*, Vedat, İstanbul 2006.
- Girvin, S., *Carriage of Goods By Sea*, Oxford University Press, New York 2007. (Carriage of Goods by Sea)
- Girvin, S., “The Right of the Carrier to Exclude and Limit Liability”, s. 111-137 (Chapter 5) bkz. Thomas R. (Ed.), *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules*, Lawtext Publishing Limited, Dawlish 2009. (The Right of the Carrier to Exclude and Liability)
- Glass, D./Nair, R., “Towards Flexible Carriage Documents? Reducing the Need for Modally Distinct Documents in International Goods Transport”, 15 *The Journal of International Maritime Law* 37 (2009).
- Goddard, K.S., “The Application of The Rotterdam Rules”, 16 *The Journal of International Maritime Law* 210 (2010).
- Göğer, E., “Denize Elverişli Gemi”, *Adalet Dergisi*, Yıl: 52, S.1-2, 1961, s. 47-70. (Elverişli Gemi)
- Göğer, E., “Denizde Eşya Taşıma Konvansiyonu Hakkında Genel Bilgiler”, *Batider*, C. IX, S. 3, 1980, s. 601–617.
- Günay, B., *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey/Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, Yetkin, Ankara 2013.
- Hodges S./Glass D.A., “Deck Cargo: Safely Stowed at Last or Still at Sea?”, s. 237-270, (Chapter 12) bkz. Thomas, R. (Ed.) *The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules*, Lloyd’s List, London 2010.
- Hoeks, M., *Multimodal Transport Law*, Erasmus Universitat Rotterdam 2009.
- Karan, H., “Yargıtayın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaidelerini Uygulaması Gereği”, *Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVII: Bildiriler-Tartışmalar*, Ankara 2000, s. 225-270.
- Karan, H., *Elektronik Konişmento*, Turhan, Ankara 2004
- Karan, H., *Carrier’s Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules*, Lewiston-Queenston-Lampeter, 2004. (The Carrier’s Liability)
- Karan, H., “Any Need for a New International Instrument on the Carriage of Goods by Sea: The Rotterdam Rules”, 42 *Journal of Maritime Law and Commerce* 441 (2011). (Any Need for a New International Instrument)

- Kender, R., “Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar, Ankara 1984, s. 75-95. (Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu)
- Kender, R./Çetingil, E./Yazıcıoğlu, E., Deniz Ticaret Hukuku: Temel Bilgiler, C. I, 12 Levha, İstanbul 2012. (Deniz Ticaret Hukuku)
- Mitchell, A., Bills of Lading, Chapman and Hall, Bristol 1990.
- Mollmann, A., “From Bills of Lading to Transport Documents - The Role of Transport Documents under the Rotterdam Rules”, 17 The Journal of International Maritime Law 50 (2011).
- Nicholas, A., “The Duties of Carrier under The Conventions: Care and Seaworthiness”, s. 113-117 (Chapter 6), bkz. Thomas R. (Ed.), The Carriage of Goods by Sea under The Rotterdam Rules, Lloyd’s List, London 2010.
- Nikaki, T., “The UNCITRAL draft Instrument on the Carriage of Goods by Sea. Multimodal at last or still at sea?”, Journal of Business Law 647(2005).
- Nikaki T., “The Obligations of Carriers to Provide Seaworthy Ships and Exercise Care”, s. 89-110 (Chapter 4), bkz. Thomas R. (Ed.) A New Convention for the Carriage of Goods by Sea- the Rotterdam Rules, Dawlish 2009.
- Nikaki, T./Soyer, B., “A New International Regime For Carriage of goods By Sea: Contemporary, Certain, Inclusive and Efficient, or Just Another One For The Shelves?”, 30 Berkeley Journal of International Law 303 (2012).
- Oğuzman, M.K./Seliçi, Ö./Oktay Özdemir, S., Eşya Hukuku, Filiz İstanbul 2012.
- Okay, M. S., “Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Ziya ve Hasarların İhbarı”, Ord. Prof. Dr. Ernst E. Hirsch’e Armağan, Ankara 1964, s. 439-474.
- Okay, M. S., Deniz Ticareti Hukuku I: Giriş – Gemi, Donatan ve Donatma İştiraki, Gemi Adamları, C. I, Kutulmuş Matbaası, İstanbul 1970. (Deniz Ticareti I)
- Okay, M. S., Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, C. II, Kutulmuş Matbaası, İstanbul 1971. (Deniz Ticareti II)
- Öğütçü, B., “Kombine Taşımalar ve Kombine Taşıma Belgeleriyle İlgili Yeknesak Kurallar”, İstanbul Barosu Dergisi, C.63, S. 4-5-6, 1989, s. 209-229.
- Özdemir, T., Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), Vedat, İstanbul 2006.
- Payne, W./Ivamy E.R. Hardy, Payne and Ivamy’s Carriage of Goods by Sea, Butterworths, London and Edinburgh 1989.

- Saraç, Ş., “Deniz Ticaret Hukukunda Yükleme Hazırlığı, Yükleme, Yükleme Limanı ve Yeri, Yüklemede Müddetler, Kırkambar Mukavelesinde Yüklemenin Hususiyetleri, Yükleme Masrafları”, Ankara Barosu Dergisi, C. 25, S. 4, 1968, s. 659-678.
- Schoenbaum, J.T, Admiralty and Maritime Law, West Publishing Co., 1998.
- Seven, V., Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu, Yetkin, Ankara 2003.
- Sözer, B., “Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü, Ankara 1975. (Sefere Elverişli Bulundurma Borcu)
- Sözer, B., Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, Vedat, İstanbul 2013. (Deniz Ticareti Hukuku I)
- Sturley, M.F., “The History of COGSA and The Hague Rules”, 22 (1) Journal of Maritime Law and Commerce 1 (1991). (The History of COGSA)
- Sturley, M.F., “Transport Law for the Twenty-first Century: An Introduction to the Preparation, Philosophy, and Potential Impact of the Rotterdam Rules”, 14 The Journal of International Maritime Law 6 (2008). (Transport Law for the Twenty-first Century)
- Sturley. M.F., “Modernizing and Reforming U.S. Maritime Law: The Impact of The Rotterdam Rules in the United States”, 44 Texas International Law Journal 427 (2009). (The Impact of Rotterdam Rules)
- Sturley, M.F./Fujita, T./Van der Ziel, G., The Rotterdam Rules, The UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, Thomson Reuters (Legal) Limited, London 2010.
- Sunal Erguvan, S., Deniz Yolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun), Legal, İstanbul 2007.
- Süzel, C./Damar, D., Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi, Batider, C. XXVI, S. 2, 2010, s. 149-240.
- Taşdelen, N., “Deniz yoluyla Yapılan Taşımalarda Taşıyanın Başlangıçtaki Elverişsizliğinden Doğan Sorumluluğu”, Bilgi Toplumunda Hukuk Ünal TEKİNALP’e Armağan, C. 1, Beta, İstanbul 2003, s. 939-957.
- Tekil, F., Deniz Hukuku, Alkım, İstanbul 2001.
- Tetley, W., Marine Cargo Claims, International Shipping Publications, Canada 1988. (Marine Cargo Claims)
- Tetley, W., “A Critique of and the Canadian Response to the Rotterdam Rules”, s. 285-298 (Chapter 12), bkz. Thomas, R. (Ed.) A New Convention for the Carriage of Goods by Sea – The Rotterdam Rules, Lawtext Publishing Limited, Dawlish 2009.

- Tettenborn, A., “Freedom of Contract and The Rotterdam Rules: Framework for Negotiation or One-Size-Fits-All?”, s. 73-89 (Chapter 4), bkz. Thomas, R. (Ed.), *The Carriage of Goods By Sea Under The Rotterdam Rules*, Lloyd’s List, London 2010.
- Thomas, R., “An Analysis of the Liability Regime of Carriers and Maritime Performing Parties”, s. 52-88 (Chapter 3), bkz. Thomas R. (Ed.) *A New Convention for the Carriage of Goods by Sea The Rotterdam Rules*, Lawtext Publishing Limited, Dawlish 2009. (An Analysis of the Liability Regime)
- Thomas, R., “The Emergence and Application of the Rotterdam Rules”, s. 1-25 (Chapter 1), bkz. Thomas, R. (Ed.) *The Carriage of Goods by Sea Under The Rotterdam Rules*, Lloyd’s List, London 2010. (The Emergence and Application of the Rotterdam Rules)
- Thompson, G. H. M., *Bills of Lading*, Stevens and Sons Limited, London 1925.
- Ülgener, M. F., “Yangın Zararları Hakkında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu”, *İstanbul Barosu Dergisi*, C. 61, S. 1-2-3, 1987, s. 96-105.
- Ülgener, M. F., *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, Der, İstanbul 1991. (Sorumsuzluk Halleri)
- Ülgener, M. F., *Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi*, Der, İstanbul 2000. (Çarter Sözleşmeleri)
- Ünan, S., “Yük Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar”, *Deniz Hukuku Dergisi*, Y. 2, S. 4, 1997, s. 99-114.
- Von Ziegler A., “The Liability of the Contracting Carrier”, 44 *Texas Law Journal* 329 (2009).
- Wilson, J.F., *Carriage of Goods by Sea*, Pearson Longman, Dorchester 2010.
- Williams, H., *Chartering Documents*, Lloyd’s of London Press, London 1999. (Chartering Documents)
- Williams, R., “Transport Documentation- The New Approach”, s. 190-224, bkz. Thomas R. (Ed.), *A New convention for the Carriage of Goods by Sea-The Rotterdam Rules*, Lawtext Publishing Limited, Dawlish 2009. (Transport Documentation)
- Yancey, B., “The Carriage of Goods: Hague, COGSA, Visby and Hamburg”, 57 *Tulane Law Review* 1238, (1983).
- Yazıcıoğlu, E., *Hamburg Kuralları’na Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, Beta, İstanbul 2000. (Hamburg Kuralları)
- Yazıcıoğlu, E., “Denizde Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, Prof. Dr. Tahir Çağa Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 651-676. (Denizde Yük Senedi)
- Yazıcıoğlu, E., “Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu”, *Deniz Hukuku Dergisi Gündüz AYBAY’ın Anısına Armağan*, Yıl:5, S. 1-4, 2002, 45-56. (Uygulanacak Kural Sorunu)

- Yazıcıoğlu, E., “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, Prof. Dr. Ergin Nomer’e Armağan, C. 22, S. 2, 2002, s. 1039-1056.
- Yetiş Şamlı, K., “Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı”, 12 Levha, İstanbul 2008. (Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı)
- Yetiş Şamlı, K., “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları’nda Sefere Elverişlilik”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Prof. Dr. Ersin Çamoğlu’na Armağan, C. LXXI, S. 2, 2013, s. 479-496. (Sefere Elverişlilik)
- Yetiş Şamlı, K., 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, 12 Levha , İstanbul 2013. (Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu)
- Yeşilova, E., Konişmentonun İspat Kuvveti, Güncel, İzmir 2006.
- Yeşilova Aras, E., “Rotterdam Kuralları’nın “Hacim Sözleşmelerine” İlişkin Hükmüyle (m. 80) Gelen Sözleşme Özgürlüğü: Yeni Bir Dönem Midir Yoksa Lahey Kuralları Öncesine Dönüş Müdür?”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, Prof. Dr. Füsun Sokullu-Akıncı’ya Armağan, C. LXXI, S. 1, 2013, s. 1429-1447.
- Zevkililer, A., “Konişmento, Mahiyeti ve Diğer Emtia Senetlerinden Farkları”, İmran Öktem’e Armağan, Ankara 1970, s. 525-568.

İnternet Kaynakları

- [http:// www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html](http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru05.html)
- <http://www.comitemaritime.org/ratific/brus/bru06.html>
- [http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20\(Turkce\).pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Rotterdam%20Kurallari%20(Turkce).pdf)
- <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>
- <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/02/20110204-1.htm>
- <http://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2011/02/20110214-1-1.htm>
- http://turkishmla.org/Dergiler/DHD_Yil_5_Sayi_1-4.pdf
- http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html
- http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_travaux_index.html

Ö Z G E Ç M İ Ş

Adı ve SOYADI : Elif Çağla ÇELİK
Doğum Tarihi ve Yeri : 26.05.1989 - Adana
Medeni Durumu : Bekâr

Eğitim Durumu

Mezun Olduğu Lise : Atatürk Lisesi, Antalya, 2006
Lisans Diploması : Akdeniz Üniversitesi Hukuk Fakültesi, Hukuk Bölümü,
Antalya, 2010
Yüksek Lisans Diploması : Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk
Ana Bilim Dalı, Antalya, 2014
Tez Konusu : Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Yükümlülükleri
ve Sorumluluğu
Yabancı Dil : İngilizce

İş Deneyimi

Çalıştığı Kurumlar : Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk
Ana Bilim Dalı (Hukuk Fakültesi) (2011-devam ediyor)
E-Posta : elifcaglacelik@hotmail.com