

**T.C.**

**ÖZYEĞİN ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ÖZEL HUKUK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**TAŞIYANIN ZIYA, HASAR VE GEÇ TESLİME İLİŞKİN SORUMLULUKTAN  
KURTULDUĞU HALLER**

**Tunca Bolca**

**Tez Danışmanı: Dr. Öğr. Ü. Gülfer Meriç**

**Mart 2018**

## ÖNSÖZ

Çalışmamın her aşamasında bana rehberlik edip yol gösteren ve hiçbir zaman yardımlarını esirgemeyen değerli hocam ve tez danışmanım Dr. Gülfer Meriç'e en içten teşekkürlerimi sunarım.

Bana her zaman destek olan ve lisansüstü çalışmaları için yüreklendiren değerli hocam Dr. Hüseyin Melih Çakır'a, beni bugünlere getiren aileme ve desteğini her zaman hissettiğim eşim Aslı'ya teşekkürü bir borç bilirim.



## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ .....	iii
İÇİNDEKİLER .....	iv
KISALTMALAR.....	x
ÖZET .....	xii
ABSTRACT.....	xiii
GİRİŞ .....	1

### BİRİNCİ BÖLÜM

#### TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

<b>§ 1) TAŞIYAN .....</b>	<b>3</b>
I) Taşıyan Kavramı .....	3
II) Asıl Taşıyan / Alt Taşıyan Kavramları.....	4
III) Fiili Taşıyan / Akdi Taşıyan Kavramları .....	5
<b>§ 2) TAŞIYANIN SORUMLULUĞU .....</b>	<b>6</b>
I) Taşıyanın Sorumluluğunun Tarihsel Gelişimi .....	6
II) Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Uluslararası Anlaşmalar.....	8
A) Lahey Kuralları / The Hague Rules.....	8
B) Visby Protokolü / Visby Protocol .....	9
C) Hamburg Kuralları / Hamburg Rules.....	11
D) Rotterdam Kuralları / Rotterdam Rules.....	12
III) Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Taşıyanın Sorumluluğu .....	13
A) Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynağı .....	13
B) Türk Ticaret Kanunu'nda Düzenlenen Sorumluluk Halleri.....	15
a) Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişsiz Olması Sebebiyle Taşıyanın Sorumluluğu (TTK m. 1141) .....	15
i) Denize Elverişlilik ( <i>Seaworthiness</i> ).....	16
ii) Yola Elverişlilik ( <i>Voyageworthiness</i> ) .....	18
iii) Yüke Elverişlilik ( <i>Cargoworthiness</i> ).....	19
b) Yükün Zıyaı, Hasara Uğraması veya Geç Teslimi Neticesinde Meydana Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu (TTK m. 1178) .....	21

i) Taşıyanın Beklenen Dikkat ve Özeni Göstermesi .....	21
ii) Yükün Zıyaı, Hasara Uğraması veya Geç Teslimi .....	22
aa) Yükün Zıyaı .....	22
bb) Yükün Hasara Uğraması.....	23
cc) Yükün Tesliminde Gecikme .....	23
iii) Taşıyanın Kendisinden Beklenen Dikkat ve Özeni Göstermekle Yükümlü Olduğu Dönem .....	26
aa) Yükleme ve Boşaltmada Yüke Özen Yükümlülüğü.....	28
bb) İstifte Özen Yükümlülüğü .....	28
cc) Yolculuk Esnasında Özen Yükümlülüğü.....	29
dd) FIO / FIOS / FIOST Klozu.....	30
c) Yükün İzinsiz Olarak Başka Bir Gemiye Yüklenmesi ve Aktarılması (TTK m. 1150) .....	32
d) Yükün İzinsiz Olarak Güvertede Taşınması (TTK m. 1151) .....	33
e) Haklı Sebep Olmaksızın Rotadan Sapma (TTK m. 1113).....	37

## İKİNCİ BÖLÜM

### TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULMASI

<b>§ 3) TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULDUĞU HALLER.....</b>	<b>39</b>
I) Taşıyana Yüklenemeyecek Sebep (TTK m. 1179).....	41
A) Genel Olarak.....	41
B) Taşıyanın Kusuru ve İspat Yükü .....	42
C) Taşıyanın Adamları.....	43
a) Gemi Adamları.....	43
b) Taşıyanın İşletmesinde Çalışan Kişiler.....	44
c) Taşıyanın Temsilcileri.....	44
d) Taşıyanın İşletmesinde Çalışmayan Ancak Navlun Sözleşmesinin İfasında Rol Alan Kişiler .....	44
e) Fiili Taşıyan .....	45
II) Sevk ve Başkaca Teknik Yönetim Sebebiyle Oluşan Zarardan Taşıyanın Sorumsuzluğu (TTK m. 1180/1) .....	47
A) Genel Olarak.....	47
B) Teknik Kusur Kavramı .....	50

a) Sevk Kusuru ( <i>Errors in the Navigation of the Ship</i> ).....	50
i) Genel Olarak .....	50
ii) Çatma Halinde Sevk Kusurundan Doğan Zarardan Sorumluluk.....	52
b) Geminin Başkaca Teknik Yönetimine İlişkin Kusur (Teknik Yönetim Kusuru) ( <i>Errors in the management of the ship</i> ) .....	55
C) Teknik Kusura Taşıyanın Şahsi Kusuru ile Yol Açması Hali .....	56
a) Taşıyanın Şahsi Kusuru Kavramı .....	56
b) Taşıyanın Şahsi Kusurunun Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu Kapsamında İncelenmesi .....	57
D) Teknik Kusur – Ticari Kusur Ayrımı .....	58
E) Uluslararası Konvansiyonlarda Teknik Kusurdan Sorumsuzluk Hali .....	62
a) Lahey Kuralları Düzeni.....	62
b) Hamburg Kuralları Düzeni .....	62
c) Rotterdam Kuralları Düzeni.....	62
III) Yangın Sebebiyle Sorumsuzluk Hali (TTK m. 1180/1).....	62
A) Genel Olarak.....	62
B) Yangının Sebebinin Sorumsuzluk Haline Etkileri.....	65
a) Yangının Başlangıçtaki Elverişsizlik Nedeniyle Çıkması Hali .....	65
b) Yangının Teknik Kusur Nedeniyle Çıkması Hali.....	66
c) Yangının Taşıyanın Şahsi Kusuru Sebebiyle Çıkması Hali.....	67
d) Yangının Ticari Kusur Nedeniyle Çıkması Hali.....	68
e) Yangının Yüke Has Özelliklerden Dolayı Çıkması Hali .....	68
C) Uluslararası Konvansiyonlarda Taşıyanın Yangından Sorumluluğu.....	68
a) Lahey Kuralları Düzeni.....	68
b) Hamburg Kuralları Düzeni .....	69
c) Rotterdam Kuralları Düzeni .....	70
IV) Denizde Can veya Eşya Kurtarma Sebebiyle Sorumsuzluk (TTK m. 1181)....	71
A) Denizde Can Kurtarma Nedeniyle Sorumsuzluk Hali.....	71
B) Denizde Mal Kurtarma Nedeniyle Sorumsuzluk Hali .....	72
C) Uluslararası Konvansiyonlarda Denizde Can veya Eşya Kurtarma Sebebiyle Sorumsuzluk Hali .....	74
a) Lahey Kuralları Düzeni.....	74

b) Hamburg Kuralları Düzeni .....	74
c) Rotterdam Kuralları Düzeni .....	74
V) Eşyanın Cins veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi Halinde Sorumsuzluk (TTK m. 1186/5) .....	75
A) Düzenlemenin Amacı .....	75
B) Taşıyanın Sorumsuzluk Halinden Yararlanmasının Şartları .....	76
C) Uluslararası Konvansiyonlarda Eşyanın Cins veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirimi Sebebiyle Sorumsuzluk Hali .....	77
VI) Can veya Eşya Kurtarmak veya Başka Bir Haklı Sebep İçin Rotadan Sapma Halinde Sorumsuzluk (TTK m. 1220) .....	78
A) Can Kurtarmak için Rotadan Sapma .....	78
B) Mal Kurtarmak için Rotadan Sapma .....	78
C) Başka Bir Haklı Sebep için Rotadan Sapma .....	79
D) TTK m. 1181 ile TTK m. 1220 Bağlantısı .....	81
E) Sapmanın Sonuçları .....	81
F) Uluslararası Konvansiyonlarda Denizde Can veya Eşya Kurtarmak veya Başka Bir Haklı Sebep İçin Rotadan Sapma Halinde Sorumsuzluk .....	82
a) Lahey Kuralları Düzeni .....	82
b) Hamburg Kuralları Düzeni .....	83
c) Rotterdam Kuralları Düzeni .....	83
<b>§ 4) TAŞIYANIN KUSURSUZLUK VE UYGUN İLLİYET BAĞI KARİNELERİNDEN YARARLANDIĞI HALLER .....</b>	<b>83</b>
I) Genel Olarak .....	83
II) Taşıyanın Kusursuzluk Ve Uygun İlliyet Bağından Yararlandığı Haller .....	86
A) Deniz veya Geminin İşletilmesine Elverişli Diğer Suların Tehlike ve Kazaları .....	86
B) Harp Olayları, Karışıklık ve Ayaklanmalar, Kamu Düşmanlarının Hareketleri, Yetkili Makamların Emirleri veya Karantina Sınırlamaları .....	91
a) Harp Olayları .....	91
b) Karışıklık ve Ayaklanmalar .....	92
c) Kamu Düşmanlarının Hareketleri .....	92
d) Yetkili Makamların Emirleri .....	92
e) Karantina Sınırlamaları .....	93

C) Mahkemelerin El Koyma Kararları .....	94
D) Grev, Lokavt veya Diğer Çalışma Engelleri .....	94
E) Yükleten, Taşıtan ve Eşyanın Maliki ile Bunların Temsilcilerinin ve Adamlarının Fiil veya İhmalleri .....	95
F) Hacim veya Tartı İtibarıyla Kendiliğinden Eksilme veya Eşyanın Gizli Ayıpları ya da Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği.....	96
a) Hacim veya Tartı İtibarıyla Yükün Kendiliğinden Eksilmesi .....	97
b) Eşyanın Gizli Ayıpları .....	98
c) Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği.....	99
G) Ambalajın Yetersizliği.....	99
H) İşaretlerin Yetersizliği .....	101
<b>§ 5) SEBEPLERİN BİRLEŞMESİ (TAŞIYANIN KISMİ SORUMLULUĞU)</b>	<b>101</b>
<b>§ 6) SÖZLEŞME DIŞI TALEPLER.....</b>	<b>104</b>
<b>§ 7) TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNA DAİR EMREDİCİ OLMAYAN HÜKÜMLER UYARINCA TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULMASI .....</b>	<b>105</b>
I) Emredici Hükümler.....	106
II) Emredici Hükümlere Aykırı Düzenlemeler.....	107
III) Emredici Hükümlerin İstisnaları .....	108
a) Canlı Hayvan Yüğü ve Güverte Yüğü (TTK m. 1244/1/a).....	109
i) Canlı Hayvan Yüğü.....	109
ii) Güverte Yüğü.....	110
b) Olağan Ticari Taşıma İşlerinden Olmayan Taşımalar (TTK m. 1244/1/b).....	111
c) Yüklemeden Önceki ve Boşaltmadan Sonraki Safha (TTK m. 1244/1/c).....	112
d) Müşterek Avaryaya İlişkin Kayıtlar (TTK m. 1244/2).....	113
e) Yolculuk Çarteri Sözleşmeleri (TTK m. 1245) .....	114
f) Taşımanın Fiili Taşıyan Tarafından Gerçekleştirilen Bölümü (TTK m. 1192) .....	114

**ÜÇÜNCÜ BÖLÜM****ULUSLARARASI KONVANSİYONLARDA ÖNGÖRÜLEN ANCAK TÜRK  
TİCARET KANUNU SİSTEMİNDE YER ALMAYAN HALLER**

<b>§ 8) LAHEY / HAMBURG / ROTTERDAM KURALLARI'NDA DÜZENLENEN ANCAK TÜRK TİCARET KANUNU'NDA YER ALMAYAN SORUMSUZLUK HALLERİ</b> .....	118
I) Lahey Kuralları .....	118
A) Genel Olarak.....	118
B) Lahey Kurallarında Öngörülüp TTK'ya Alınmayan Sorumsuzluk Halleri ..	119
II) Hamburg Kuralları.....	120
A) Genel Olarak.....	120
B) Hamburg Kurallarında Öngörülüp TTK'ya Alınmayan Sorumsuzluk Halleri .....	121
III) Rotterdam Kuralları .....	122
A) Genel Olarak.....	122
B) Rotterdam Kurallarında Öngörülüp TTK'ya Alınmayan Sorumsuzluk Halleri .....	123
SONUÇ.....	127
KAYNAKÇA.....	131



**KISALTMALAR**

<b>ABD</b>	: Amerika Birleşik Devletleri
<b>Alm.TK.</b>	: Alman Ticaret Kanunu
<b>BATİDER</b>	: Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Dergisi
<b>BK</b>	: 818 sayılı Borçlar Kanunu (mülga)
<b>Bkz./ bkz.</b>	: Bakınız / bakınız
<b>CFI</b>	: Comite Maritime International
<b>DEHUKAM</b>	: Deniz Hukuku Uygulama ve Araştırma Merkezi
<b>E.</b>	: Esas Numarası
<b>ETTK</b>	: 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu
<b>FIO</b>	: Free in and out
<b>FIOS</b>	: Free in, out and stowed
<b>FIOST</b>	: Free in, out, stowed and trimmed
<b>H. D.</b>	: Hukuk Dairesi
<b>ILA</b>	: International Law Association - Uluslararası Hukuk Birliği
<b>IMO</b>	: International Maritime Organization - Uluslararası Denizcilik Örgütü
<b>ISM</b>	: International Safety Management - Uluslararası Güvenlik Yönetim
<b>K.</b>	: Karar Numarası
<b>m.</b>	: madde
<b>ÖÇH</b>	: Özel Çekme Hakkı
<b>Örn./örn.</b>	: Örneğin / örneğin
<b>s.</b>	: sayfa
<b>S.K.</b>	: Sayılı Kanun
<b>TBK</b>	: 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu

<b>TBMM</b>	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
<b>TTK</b>	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu
<b>UNCITRAL</b>	: The United Nations Conference on International Trade Law - Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu
<b>US COGSA</b>	: United States Carriage of Goods by Sea Act - ABD Denizyolu ile Yük Taşınması Kanunu
<b>vb.</b>	: ve benzeri
<b>vd.</b>	: ve devamı



## ÖZET

### TAŞIYANIN ZIYA, HASAR VE GEÇ TESLİME İLİŞKİN SORUMLULUKTAN KURTULDUĞU HALLER

Uluslararası eşya taşımacılığının en eski ve köklü türü kuşkusuz deniz yolu ile eşya taşımaktır. 19. yüzyıldan itibaren taşıma hacminin artması ile birlikte uluslararası taşımalar artmış ve deniz yolu ile eşya taşımaya dair kuralların yeknesak bir uygulamaya tabi olması ihtiyacı doğmuştur. 1893 yılında kabul Amerika Birleşik Devletleri'nde kabul edilen Harter Kanunu'nu üç önemli uluslararası konvansiyon izlemiştir: 1924 tarihli Lahey Kuralları, 1978 tarihli Hamburg Kuralları ve 2009 tarihli Rotterdam Kuralları. Hamburg ve Rotterdam kuralları düzenleri yeterince kabul görmediğinden, uluslararası denizcilik hukukunun temelini halen 1924 tarihli Lahey Kuralları oluşturmaktadır.

Türk Hukuku uygulamasında esas alınan kural düzeni Lahey Kuralları olmuştur. Tezimizin konusunu oluşturan taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu haller de Lahey Kuralları'nın temelini oluşturduğu Alman Ticaret Kanunu'ndan alınmış olmakla beraber; bu kural düzeninin eski ve modern ilkelerden uzak kaldığı alanlarda daha güncel olan Hamburg Kuralları'ndan da yararlanılmıştır.

Çalışmamızın ilk bölümünde, taşıyan kavramı ve taşıyanın sorumluluğunu doğuran haller izah edilmiştir. Çalışmanın asıl konusunu oluşturan taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu haller ise ikinci bölümde detaylı olarak incelenmiştir. Konu bütünlüğünün sağlanması amacıyla, taşıyanın kısmi sorumluluğu ve sözleşme dışı taleplerden sorumluluk konuları açıklanmıştır. Türk Ticaret Kanunu kapsamında taşıyana yüklenen sorumluluk hallerinin sözleşme ile değiştirilebileceği durumlar izah edilmiş ve son olarak, uluslararası konvansiyonlarda öngörülen ancak Türk Ticaret Kanunu'na alınmayan sorumsuzluk düzenleri karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır.

Çalışmanın bütününde, konular uluslararası konvansiyonlar ve başta İngiliz ve Amerikan hukuk sistemleri olmak üzere, yabancı hukuk sistemleri ile karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır. Tezin içeriğinde hem Türk hem de yabancı mahkeme kararları ile konu açıklamaları desteklenmiş ve konunun uygulamaya yönelik olarak somutlaştırılması amaçlanmıştır.

**Anahtar Kelimeler:** Taşıyanın sorumluluktan kurtulması, taşıyanın kusursuzluğu, taşıyanın illiyet bağından yararlandığı haller.

**ABSTRACT****EXCEPTIONS TO THE CARRIER'S LIABILITY ARISING FROM LOSS,  
DAMAGES AND DELAY**

International transport of goods by sea is without a doubt the oldest and long-established form of transportation. By the 19<sup>th</sup> century, the industry grew and the international carriage of goods rose which created the need for the unification of the rules worldwide. The Harter Act of 1893 in the United States of America was followed by three international conventions: The Hague Rules of 1924, The Hamburg Rules of 1978 and The Rotterdam Rules of 2009. The Hamburg and Rotterdam Rules were not widely accepted therefore The Hague Rules of 1924 are still the foundation of maritime law.

The Hague Rules are the basis of Turkish Law. The main subjects of this thesis, the exceptions of the carrier's liability, have been integrated to Turkish Law system from the German Commercial Code, which is based on The Hague Rules. However, The Hamburg Rules were also used at the formation of the Turkish Commercial Code to replace old and out of touch principles of the Hague Rules.

In the first part of the dissertation, the concept of carrier and the basic liabilities of the carrier are explained. The exceptions of the liability, which is the main subject of this dissertation, have been examined in detail in the second part. The carrier's partial liability and civil law liabilities are also explained to maintain the subject's integrity. Furthermore, the evitable clauses of the mandatory rules of liability of the carrier are addressed. Finally, the exception clauses of the carrier's liability that have been granted in the international conventions but have not been incorporated to the Turkish law system are explained with a comparative approach.

Throughout the work, the subject has been examined comparatively with the international conventions and foreign law systems, notably British and American Law. The dissertation has been supported by both local and international verdicts in order to provide a better understanding to the practice of law.

**Keywords:** Exceptions of liability, non-liability of the carrier

## GİRİŞ

Bu çalışmanın inceleme konusu, navlun sözleşmelerinde taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu haller ile lehine kusursuzluk karinesi oluşturan hallerin 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ışığında incelenmesi ve Kanun'un hükümlerinin mülga Ticaret Kanunu, deniz yolu ile eşya taşınmasını düzenleyen uluslararası konvansiyonlar ve uluslararası hukuk kuralları ile karşılaştırılması ve değerlendirilmesidir.

Deniz yolu ile eşya taşınmasının tarihi çok eskiye dayanmaktadır ve özellikle teknolojik gelişmeler ile gemilerin daha dayanıklı olması ve yüklerin daha uzun mesafelerde taşınabilmesi neticesinde günümüze kadar birçok değişikliğe uğramıştır. Bununla birlikte ülkemizde olduğu gibi, uluslararası alanda da deniz yolu ile eşya taşınmasına dair genel kabul gören 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme (Lahey Kuralları) uygulanan kuralların temelini oluşturmaktadır. Taşıyana Lahey Kuralları ile tanınan bazı sorumsuzluk hallerinin kaldırıldığı daha güncel ve modern kurallar olan 1978 tarihli Hamburg Kuralları ve 2009 tarihli Rotterdam Kuralları, güçlü taşıyan devletlerin aleyhlerindeki bu değişikliği kabul etmemesinden dolayı uygulamada olması gereken önemi kazanamamıştır. Çalışmamızda, bu iki konvansiyon düzeninin mevcut uygulamalardan farklı olan düzenlemeleri öne çıkartılacak ve 6102 sayılı Kanun'un hazırlanmasında kanun koyucunun bu konvansiyonlara özgü hallerden yararlandığı düzenlemelere dikkat çekilecektir.

Birinci bölümde taşıyan kavramı ve taşıyanın sorumluluğunun tarihsel gelişimi ile birlikte, Türk Ticaret Kanunu uygulamasında taşıyanın sorumluluğuna dair temel kavram ve kurallar ele alınacaktır. Çalışmanın ikinci bölümünde, incelememizin asıl konusunu oluşturan, taşıyana tanınan sorumsuzluk halleri ile taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağından yararlandığı haller, uluslararası düzenlemeler ve uygulamadan örnek mahkeme kararları çerçevesinde izah edilecektir. Son olarak, çalışmanın üçüncü bölümünde uluslararası konvansiyonlar

ile öngörülen ancak 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu düzeninde yer almayan haller incelenecektir.



## BİRİNCİ BÖLÜM

### TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

#### § 1) TAŞIYAN

##### I) Taşıyan Kavramı

Türk Ticaret Kanunu'nda (TTK) taşıyan kavramına ilişkin bir tanım getirilmemiş olsa dahi, navlun sözleşmelerinin türlerini öngören TTK'nın 1138. maddesi göz önüne alınarak taşıyan, “*navlun karşılığında; a) Yolculuk çarteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek; b) Kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyayı, denizde taşımayı*” üstlenen taraf olarak tanımlanabilecektir. Kanun'un tanımında yer alan “üstlenmek” fiili, taşımayı taşıyanın bizzat kendi imkanları ile, kendine ait gemisi ile gerçekleştirmesini ifade etmemektedir. Bu tanımdan kastedilen, taşıyanın deniz yolu ile yük taşımayı *taahhüt etmiş* olmasıdır.<sup>1</sup> Her ne kadar taşıyanın, yani yük taşımayı taahhüt eden tarafın, donatan veya gemi işletme müteahhidi olması mümkün ise de, taşıyan sıfatını haiz olması için bir tarafın sadece yükü deniz yolu ile taşımayı taahhüt etmiş olması yeterlidir, donatan veya gemi işletme müteahhidi olmasına gerek yoktur.<sup>2</sup> Bu nedenle taşıyanı kısaca deniz yolu ile yük taşıma işini taahhüt eden taraf olarak tanımlayabiliriz.<sup>3</sup>

1924 tarihli Lahey Kuralları'nda taşıyan, “*taşıtan ile navlun sözleşmesi kuran malik veya çartererdir*”<sup>4</sup>, şeklinde tanımlanmıştır. 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nda taşıyan, “*taşıtan ile navlun sözleşmesi akdeden veya adına*

<sup>1</sup> Sözer, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku - I, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 4. Baskı, 2017, s.326. (Bu çalışmada bundan sonra esere “Deniz Ticareti” kısaltması ile atıf yapılacaktır).

<sup>2</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.326.

<sup>3</sup> Karayolu ve havayolu ile taşımalarda taşıma taahhüdü altına giren taraf “taşıyan” değil, “taşıyıcı” olarak adlandırılmaktadır. (TTK m. 850/1), Kuyucu, Gülfer, “Rotterdam Kuralları'nda Taşıyanın Sorumluluğu”, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010, s.5.

<sup>4</sup> Lahey Kuralları madde 1/a: "Carrier" includes the owner or the charterer who enters into a contract of carriage with a shipper.

akdedilen taraf”<sup>5</sup> şeklinde tanımlanmıştır. 2009 tarihli Rotterdam Kuralları’nda ise taşıyan, “taşıtan ile navlun sözleşmesi akdeden taraf”<sup>6</sup> olarak tanımlanmaktadır.

Uluslararası konvansiyonların tanımlarının ortak noktası, taşıyanın mutlaka bizzat taşıma işini yerine getirmesinin beklenmemesi ve taşıma işi için sözleşme yapılması, yani taşıma işinin gerçekleştirilmesi yönünde taahhüt verilmesinin yeterli görülmesidir. TTK’da da aynı düzen belirlenmiştir. Bu anlamda taşıyanın taşıma işini bizzat kendisi gerçekleştirmesi beklenmemektedir. Uygulamada da, gelişen ticaret hacmi ve günümüz taşımalarının karmaşık doğası gereği, tek bir taşıyıcı tarafından tüm taşıma evrelerinin gerçekleştirilmesi pek mümkün değildir.

## II) Asıl Taşıyan / Alt Taşıyan Kavramları

Belirtildiği üzere, taşıyanın deniz yolu ile yükü bizzat taşıması gerekmemekte ve taşıyan taşıma işini akdedeceği başka navlun sözleşmeleri ile farklı taşıyanlara yaptırabilmektedir. Taşıyanın taşıma işini kendisi ifa etmeyip, üçüncü bir şahsa devretmesi halinde, taşıyan ile girdiği akdi taşıma ilişkisi neticesinde yükün taşınmasını taahhüt eden üçüncü şahıs asıl taşıyan olacaktır.<sup>7</sup> Kısacası, donatan veya gemi işletme müteahhidi ile sözleşme yapan kişi asıl taşıyan olarak adlandırılacaktır. Bu durumda, taşıma zincirinin başında, taşıtan ile yük taşıma ilişkisine girerek yükün taşınması taahhüdünü veren, ancak üstlendiği bu işi bir başkasına yaptıran taraf ise alt taşıyan olarak adlandırılacaktır.<sup>8</sup>

Örnek vermek gerekirse; taşıtan T’ye ait yükü İzmir Limanı’ndan Rotterdam Limanı’na taşınması konusunda T ile navlun sözleşmesi yapan taşıyan A bu işi kendi icra etmeyip, taşıyan B ile arasında kuracağı yeni bir sözleşme ile yükü B’ye taşıttırabilecektir. Bu durumda A alt taşıyan, B ise asıl taşıyan olarak

<sup>5</sup> Hamburg Kuralları madde 1/1: "Carrier" means any person by whom or in whose name a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a shipper.

<sup>6</sup> Rotterdam Kuralları madde 1/5: "Carrier" means a person that enters into a contract of carriage with a shipper.

<sup>7</sup> Çağa, Tahir / Rayegan Kender, Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 10. Baskı, 2010, s.9. (Bu çalışmada bundan sonra esere “Çağa / Kender II” kısaltması ile atıf yapılacaktır).

<sup>8</sup> Yetiş Şamlı, Kübra, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2. Baskı, 2013, s.16. (Bu çalışmada bundan sonra esere “Taşıyanın Sorumluluğu” kısaltması ile atıf yapılacaktır).



adlandırılacaktır. Tarafların iç ilişkilerine baktığımızda ise; T-A ilişkisinde T taşıyan, A taşıyan iken; A-B ilişkisinde B taşıyan olacak, A ise bu sefer taşıyan konumunda yer alacaktır.

### III) Fiili Taşıyan / Akdi Taşıyan Kavramları

Fiili taşıyan, taşıyanın taşıtan ile kurmuş olduğu taşıma akdinde taahhüt ettiği taşıma işini bizzat gerçekleştiren taraftır.<sup>9</sup> Fiili taşıyanın bu sıfatı haiz olması için taşımanın tamamını yerine getirmesi gerekmemektedir, taşımanın bir bölümünün kısmen icrası da o tarafı fiili taşıyan yapacaktır. Bu durumda, taşıtana ait yükün taşınması taahhüdünü veren ancak bunu kısmen veya tamamen fiili taşıyana devreden taraf da akdi taşıyan olarak anılacaktır. Akdi taşıyan, taşıtan ile bizzat navlun sözleşmesi yaparak taşıma taahhüdü altına giren taraftır.<sup>10</sup> Yukarıdaki örneği uyguladığımızda, taşıtan T'nin yükünü taşıma taahhüdü altına giren A akdi taşıyan; A'nın yükü taşıdığı B ise fiili taşıyan konumunda olacaklardır. Anlaşılacağı üzere, çoklu bir taşıma ilişkisinde fiili taşıyan asıl taşıyan; akdi taşıyan ise alt taşıyan konumundadır.<sup>11</sup>

Hamburg Kuralları'nın 1/2 maddesinde fiili taşıyan, *“taşımanın icrası taşıyan tarafından kısmen veya tamamen kendisine bırakılan her şahıs ile böyle bir ifa kendisine tevdi edilen sair bütün kişiler”* şeklinde ifade edilmektedir.<sup>12</sup> TTK da aynı düzeni benimsemiştir. TTK'da Hamburg Kuralları'ndaki tanım direkt olarak yer bulmamış, Kanun'un 1191. maddesinde yer alan *“taşımanın gerçekleştirilmesi, kısmen veya tamamen bir fiili taşıyana bırakıldığı takdirde”* ifadesi ile dolaylı yoldan tanım yapılmıştır.<sup>13</sup> Yukarıdaki tanımda yer alan *“böyle bir ifa kendisine tevdi edilen tüm şahıslar”* ifadesinden anlaşılacağı üzere, tarafın

<sup>9</sup> Yazıcıoğlu, Emine, Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul, Beta Yayınları, 2000, s.41. (Bu çalışmada bundan sonra esere “Hamburg Kuralları” kısaltması ile atıf yapılacaktır) ; Kula Değirmenci, Nil “Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 2015, Cilt 73, Sayı 1, s.394.

<sup>10</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları s.38 ; Kula Değirmenci, s.394.

<sup>11</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.18.

<sup>12</sup> Hamburg Kuralları'nın resmi bir Türkçe çevirisi bulunmadığından, bu çalışmada Tahir Çağa'nın BATİDER'de yayımlanmış Türkçe tercümesi kullanılmıştır. Çağa, Tahir, “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Anlaşması, 1978”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Dergisi (BATİDER), 1979, Cilt 10, Sayı 2, s.329.

<sup>13</sup> Aksoy, Sami, Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2015, s.94.

fiili taşıyan sıfatını haiz olması için taşımanın ifasının akdi taşıyan veya bir başka fiili taşıyanca devredilmesinin önemi bulunmayacaktır.<sup>14</sup> Dolayısıyla, fiili taşıyan da akdi taşıyan gibi taşıma taahhüdünde bulunmakta ancak bu taahhüdü taşıtana değil, başka bir fiili taşıyan ya da akdi taşıyana vermektedir.<sup>15</sup>

## § 2) TAŞIYANIN SORUMLULUĞU

### I) Taşıyanın Sorumluluğunun Tarihsel Gelişimi

Roma Hukukunda taşıyan yükün ziya veya hasarından sorumlu tutulmuş, yükün ziya veya hasara uğramasından doğan bu sorumluluğu için taşıyanın kusurunun varlığı aranmamıştır. Taşıyanın ancak mücbir sebebin varlığını kanıtlayabildiği durumlarda sorumluluktan kurtulabileceği düzenlenmiştir.<sup>16</sup> Romalılar bu düzenleme ile taşıtanı korumuş, tüm riskleri yükün güvenli bir şekilde nakliyesinden sorumlu olan taşıyana yüklemişlerdir. Sanayi devrimi ile birlikte, 19. yüzyılda, dünya ticaret hacmi bir anda büyük bir gelişim göstermiş, o zamana kadar kısa mesafelerde yapılan taşımalar uzun mesafelere genişlemiş ve taşınan yükler artmıştır.<sup>17</sup>

Zamanla artan ticaret hacmi neticesinde, büyük denizcilik şirketleri ortaya çıkmış, gemi inşa teknolojisi gelişmiş ve daha büyük yükleri taşıyabilir hale gelmiş, bununla birlikte charter taşımalarının yanı sıra tarifeli sefereler de yapılmaya başlamıştır.<sup>18</sup> Büyük denizcilik şirketlerin ortaya çıkışı ve güçlenmeleri ile birlikte taşınan yüklerin büyümesi ve değerlerinin artması bu şirketleri daha güçlü bir konuma getirmiştir. Bunun neticesinde, güçlü denizcilik şirketleri birlikte hareket etmiş ve sözleşme serbestisi altında, ekonomik olarak kendilerinden daha güçsüz olan yük ilgililerine sorumsuzluk şartları kabul

<sup>14</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.20 ; Kara, Hacı, Rotterdam Kuralları'na Göre Taşıyanın Ziya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu, İstanbul, Legal Yayıncılık, 2014, s.86.

<sup>15</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.21 ; Kara, s.87.

<sup>16</sup> Çağa / Kender II, s.135.

<sup>17</sup> Ülgener, M. Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul, Der Yayınları, 1991, s.31 (Bu çalışmada bundan sonra esere "Sorumsuzluk" kısaltması ile atıf yapılacaktır) ; Kuyucu, s.12.

<sup>18</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.1.

ettirmeye başlamışlardır.<sup>19</sup> Mahkemeler de bu sorumsuzluk şartlarını geçerli kabul etmiştir. Özellikle İngiliz Mahkemeleri taşıyanın kendi ihmalden kaynaklanan zararlardan doğacak sorumluluğunu bertaraf eden kayıtları dahi kabul etmesiyle yük ilgililerinin aleyhinde olan bu düzeni korumuştur.<sup>20</sup> Giderek güçlenen taşıyan ve donatanlar tarafından konişmentolara konulan sorumsuzluk kayıtları neticesinde yük ilgililerince yüke gelen zararların tazmini fiilen imkansız bir hale gelmiştir.<sup>21</sup>

Deniz taşımacılığında bozulan dengenin yeknesak bir uygulama ile düzeltilmesine dair ilk çalışmalar Uluslararası Hukuk Birliği'nin (ILA - International Law Association) 1882'de İngiltere'nin Liverpool kentinde yaptığı toplantı ile başlamıştır.<sup>22</sup> Toplantıda alınan, taşıyanın göstermesi gereken özeni göstermediği takdirde oluşan zararlardan yük ilgisine karşı sorumlu olacağı; ancak meydana gelebilecek kazalar neticesinde oluşacak zararlardan muaf tutulacağı bir düzen öngören kararlar geniş bir uygulama alanı bulamamıştır.<sup>23</sup>

Taşıyanlar ve yük ilgilileri arasında oluşan bu haksız düzene karşı ilk düzenleme Amerika Birleşik Devletleri'nden gelmiştir. 1893 yılında kabul edilen Harter Kanunu<sup>24</sup> (Harter Act<sup>25</sup>) ile taşıyanın sorumluluk sahasının genişletilmesi suretiyle bu haksızlığa son verilmesi hedeflenmiştir.<sup>26</sup> Harter Kanunu uyarınca, taşıyan geminin başlangıçtaki elverişsizliği ile yükün gemiye yüklenmesi, istif ve boşaltılması sırasında doğan zararlardan sorumlu tutulmaktadır. Aynı zamanda yüke yönelik tedbirlerin alınmasındaki kusur ve ihmallerinden de sorumlu tutulacak olan taşıyanlar, geminin sevki ve idaresindeki kusurlardan dolayı ise

<sup>19</sup> Günay, Barış, Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey / Visby Kuralları, Ankara, Yetkin Yayınları, 2013, s.26.

<sup>20</sup> Kuyucu, s.13.

<sup>21</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.3.

<sup>22</sup> Günay, s.26.

<sup>23</sup> Günay, s.26.

<sup>24</sup> Harter Kanunu, ismini ABD Temsilciler Meclisi üyesi Michael Harter'dan almaktadır. Günay s.27.

<sup>25</sup> Orijinal metin için bkz:

[http://www.kpiclub.or.kr/board/data/file/Library\\_01/2039258253\\_zJAcBYNT\\_Harter\\_act\\_1893.pdf](http://www.kpiclub.or.kr/board/data/file/Library_01/2039258253_zJAcBYNT_Harter_act_1893.pdf)

(Erişim tarihi: 12.03.2018).

<sup>26</sup> 1800lü yılların sonunda ABD'ye yük taşıyan gemilerin yaklaşık yüzde doksanını İngiliz gemileri oluşturduğu için, Harter Kanunu ile ABD'li yük ilgililerinin Avrupalılara karşı haklarının korunması amaçlanmıştır. Günay s.27.

sorumluluklarını bertaraf edebileceklerdir.<sup>27</sup> Harter Kanunu'nun getirdiği bu sorumluluk kayıtları emredici nitelikte olduğundan aksini kabul eden özel sorumsuzluk anlaşmalarının da geçerliliği ortadan kalkmıştır.<sup>28</sup>

## II) Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen Uluslararası Anlaşmalar

### A) Lahey Kuralları / The Hague Rules

Harter Kanunu'nun etkisi ile 1921 yılında Uluslararası Hukuk Birliği'nin Deniz Ticareti Hukuku Komitesi tarafından Lahey'de bir kongre düzenlenmiş ve bu kongrede taşıyanın sorumsuzluk kayıtlarını sınırlayan 1921 tarihli "Lahey Kuralları" kabul edilmiştir.<sup>29</sup> Ancak bağlayıcılığı olmayan<sup>30</sup> ve taşıyanlara yöneltilmiş bir tavsiye niteliğinde kalan bu kuralların amacına ulaşması mümkün olmamıştır.<sup>31</sup>

1921 yılında ILA tarafından düzenlenen kongrede alınan kararlar tavsiye niteliğini aşamamış ve bağlayıcılığı olmadığından istenen etkiyi yaratmamıştır. Bunun üzerine, Lahey Kuralları'nın bağlayıcı olacağı bir düzen üzerine çalışılmış ve nitekim 25 Ağustos 1924 tarihinde Belçika'nın Brüksel şehrinde kabul edilen Konişmentoya Mütteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme<sup>32</sup> (veya Brüksel Konvansiyonu), bu alandaki ilk uluslararası konvansiyon olmuştur. Temelini 1921 tarihli Lahey Kuralları'ndan alan konvansiyon bu nedenle doktrinde "Lahey Kuralları" olarak anılmaktadır. Çalışmamızda da 1924 tarihli Brüksel Konvansiyonu'na "Lahey Kuralları" olarak atıf yapılacaktır. Bu kurallar aralarında gelişmiş denizci devletlerin de bulunduğu pek çok devlet tarafından<sup>33</sup> kabul edilmiştir. Kökeni Harter Kanunu'ndan gelen

<sup>27</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.32.

<sup>28</sup> Kuyucu, s.14.

<sup>29</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.2.

<sup>30</sup> Günay, s.30.

<sup>31</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.4. Bu kurallar yalnızca konişmento veya navlun sözleşmesinde uygulanacak hukuk olarak belirlenmeleri halinde uygulama alanı bulmaktaydı.

<sup>32</sup> International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Regarding to Bills of Lading. Orijinal metin için bkz: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html> (Erişim tarihi: 05.02.2018).

<sup>33</sup> Lahey kurallarını imzalayan devletlerin tam listesi ve imza tarihleri için bkz: <http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook+1998.pdf> , (Erişim tarihi: 05.02.2018) s.203-206.

Lahey Kuralları'nda<sup>34</sup> da geminin sevk ve teknik idaresine dair kusurlardan taşıyan sorumsuz sayılmış, buna karşılık taşıyanın ticari kusur<sup>35</sup> ve geminin başlangıçtaki elverişsizliklerinden doğacak sorumluluğu emredici olarak düzenlenmiştir.<sup>36</sup> Türkiye bu konvansiyona taraf olmuştur ve konvansiyonu 22.02.1955 tarihli ve 8937 sayılı Resmi Gazete'de<sup>37</sup> yayınlanan, 14.02.1955 tarihli ve 6469 sayılı Kanun<sup>38</sup> ile kabul etmiştir. Türkiye açısından 04.01.1956 tarihinde yürürlüğe giren Lahey Kuralları'nın temel prensipleri Alman Ticaret Kanunu'ndan iktibas yolu ile 6762 sayılı eski Türk Ticaret Kanunu'na (ETTK) alınmıştır.<sup>39</sup> 6102 sayılı TTK'nın da kaynağını Lahey Kuralları oluşturmakta olsa da, bu kurallar da eksik görülen yerler 1978 tarihli Hamburg Kuralları ile tamamlanarak kanunlaştırılmıştır.<sup>40</sup>

### **B) Visby Protokolü / Visby Protocol**

Zaman içerisinde Lahey Kuralları güncelliğini yitirmiş ve bazı yönleri ile ekonomik ve teknolojik gelişmeler neticesinde yetersiz kalmaya başlamıştır. Özellikle konteyner taşımacılığının artması, konvansiyonda öngörülen parça başına belirlenmiş sorumluluk sınırının enflasyon neticesinde değersiz kalması ve zarar ihbar süresinin çok kısa olması gibi sorunlar Lahey Kuralları'nda değişiklik

<sup>34</sup> Yetiş Şamlı, Kübra, Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2008, s.104. (Bu çalışmada bundan sonra esere "Sınırlı Sorumluluk" kısaltması ile atıf yapılacaktır).

<sup>35</sup> Geminin sevk ve teknik idaresi ile alakalı olmayan, yüke dair alınması gereken tedbirlere ilişkin kusur ve ihmaller ticari kusur olarak nitelendirilmektedir. Bkz: s.58 vd.

<sup>36</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.5.

<sup>37</sup> <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8937.pdf> (Erişim tarihi: 05.02.2018).

<sup>38</sup> Gemi sahiplerinin mesuliyetlerinin tahdidi ve konşimentoya mütaallik bazı kaidelerin tevhide hakkındaki 25 Ağustos 1924 tarihli ve deniz ticaret vasıtalarının rehni ve imtiyazı ve Devlet gemilerinin muafiyetleri ile alakalı bazı kaidelerin tevhide hakkındaki 1926 tarihli Milletlerarası 4 Sözleşmeye katılmamız hakkında Kanun

[https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR\\_KARARLAR/kanuntbmmc037/kanuntbmmc037/kanuntbmmc03706469.pdf](https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc037/kanuntbmmc037/kanuntbmmc03706469.pdf) (Erişim tarihi: 05.02.2018) (Bu çalışmada Lahey Kuralları'na yapılan atıflarda TBMM'nin kabul ettiği Türkçe çeviri kullanılmıştır. Alternatif doktrin çevirisi için bkz: Kurt, Fatma / Burcu Çelikçapa / Dilek Bektaşoğlu / Feyzi Erçin / Ali Akkiprik / Serra Ünsal, "Konşimentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme'nin Çevirisi", Gündüz Aybay Armağanı, Aybay Yayıncılık, İstanbul, 2004, s.203-215.

<sup>39</sup> Çağa, Tahir / Rayegan Kender, Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 16. Baskı, 2010, s.21 (Bu çalışmada bundan sonra esere "Çağa / Kender I" kısaltması ile atıf yapılacaktır) ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.5.

<sup>40</sup> Bkz: s.15, dipnot 71.

yapılması ihtiyacını doğurmuştur.<sup>41</sup> CMI (Comite Maritime International) Genel Kurulu tarafından 1959 yılından itibaren yapılan çalışmalar neticesinde önce 1963 yılında Stockholm’de düzenlenen konferansta bir taslak hazırlanmış, devam eden çalışmalar neticesinde 1967 yılında Brüksel’de konferans düzenlenmiş ve nihayetinde 19-22 Şubat 1968 tarihlerinde Visby’de toplanan diplomatik konferansta “Konşimentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi’nin Tadiline Dair Protokol”<sup>42</sup> (“Visby Protokolü”) kabul edilmiştir.

Visby Protokolü sürecinde, Lahey Kuralları’nın kullanımı neticesinde oluşan hukuk birliğinin bozulmasından endişe edildiğinden, Lahey Kuralları’nın eleştiri alan mevcut sorumluluk sisteminin değiştirilmesinden kaçınılmış, Lahey Kuralları günün şartlarına göre güncellenmiştir.<sup>43</sup> Visby Protokolü ile konişmentonun ispat kuvveti, sorumluluk sınırı ve yükü ilgili taleplerde zamanaşımı konularında<sup>44</sup> düzenlemeler yapılmıştır.<sup>45</sup> Türkiye bu protokole taraf olmamıştır. Buna karşılık, 6102 sayılı TTK’nın hazırlanmasında Visby Protokolü de dikkate alınmıştır.<sup>46</sup> Hatta Kanun koyucu, 1968 tarihli Visby Protokolü’nün onaylanarak iç hukuka alınmasının gerektiğini ifade etmiştir.<sup>47</sup>

<sup>41</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.2.

<sup>42</sup> 1968 Protocol to Amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law Relating to Bills of Lading

<sup>43</sup> Kuyucu, s.16 ; Kara, s.6.

<sup>44</sup> Visby Protokolü ile, inceleme konumuz olan taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu hallerde bir değişikliğe gidilmediğinden, işbu çalışmada Visby Protokolünün getirdiği yenilikler incelenmeyecek ve ilgili bölümlerde kural olarak orijinal Lahey Kuralları’na atıf yapılacaktır. İnceleme konusu bakımından gerektiği yerlerde Visby protokolüne ayrıca atıf yapılacaktır.

<sup>45</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.7 ; Kara, s.6.

<sup>46</sup> “Türkiye 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesine 1955 yılında taraf olduğu gibi, ayrıca bu Sözleşmenin hükümleri 6762 sayılı Kanuna da işlenmiştir. Bu itibarla, 1968 ve 1979 yılında Brüksel Sözleşmesinde Visby ve Özel Çekme Hakkı Protokolleri ile yapılan yeniliklerin Tasarıya alınması uygun görülmüştür.” Türk Ticaret Kanunu Gerekçesi,

<http://www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanuntasarilari/TURK%20TICARET/madde%20gerekce.doc> (Erişim tarihi: 06.02.2018) s.306 ; “Bu açıklamalara uygun olarak, Tasarıda, 6762 sayılı Kanunun taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri, 1979 tarihli ÖÇH Protokolü ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesi esas alınarak ve bu Sözleşme ile tam bir uyum sağlanarak yeniden düzenlenmiştir.” TTK Gerekçesi, s.323.

<sup>47</sup> “Dolayısıyla, şimdiye kadar olduğu gibi, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin sisteminin korunması ve 1968 ile 1979 tarihli Protokoller doğrultusunda tamamlanması gerekmiştir. Âkid devletlerden birinin ülkesinde düzenlenen konişmentolara 6762 sayılı Kanunun hükümleri değil, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi uygulanacağından, Tasarıda sadece 1968 ile 1979 tarihli Protokoller doğrultusunda değişiklikler yapmak yeterli olmayacaktır. 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinde değişiklik ve onlara

### C) Hamburg Kuralları / Hamburg Rules

Lahey Kuralları'nın değiştirilerek iç hukuka alınabilmesinin mümkün olması sebebiyle<sup>48</sup> uygulamada birçok devlet iç hukukuna bu kuralları değiştirerek almış ve bunun neticesinde taraf devletler arasında tam bir birlik değil, ancak bir benzerlik sağlanabilmiştir.<sup>49</sup> Visby Protokolü, Lahey Kuralları'nın günün şartları ile yetersiz kalan bazı eksikliklerini giderse de, Lahey / Visby düzeni yine de modern deniz taşımacılığının gereksinimlerini karşılayamamıştır. Visby Kuralları'nın büyük bir değişim getirmekten çekinmesi ve çok dar bir alanda revizyon yapması neticesinde günün şartlarına uygun, yeni bir düzenleme yapılması gerekliliği ortaya çıkmıştır. Bunun üzerine Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu (UNCITRAL – United Nations Commission on International Trade Law) bir çalışma grubu oluşturmuş ve bu çalışma grubuna yeni bir uluslararası sözleşme taslağı hazırlanması görevi verilmiştir.<sup>50</sup> Çalışma grubunun hazırladığı taslak, 6-31 Mart 1978 tarihleri arasında Almanya'nın Hamburg kentinde düzenlenen konferansta sunulmuştur. Türkiye dahil 78 devletin temsil edildiği konferans sonunda, sunulan taslak “Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi”<sup>51</sup> adıyla kabul edilmiştir.<sup>52</sup> Uygulamada “Hamburg Kuralları” olarak anılan sözleşme, kabul eden yirminci devletin onayından itibaren 1 yıllık sürenin geçmesi ile 01.11.1992 tarihi itibarıyla, kabulünden tam 14 yıl sonra, onaylayan devletler bakımından yürürlüğe girmiştir.<sup>53</sup> Türkiye bu sözleşmeyi onaylamamıştır.

---

ilâveler yapan bu metinlerin de, Anayasanın 90 ıncı maddesi çerçevesinde onaylanması gerekecektir.” TTK Gereçesi, s.323.

<sup>48</sup> Lahey Kuralları ile aynı tarihte bir İmza Protokolü de kabul edilmiştir. Bu protokol ile Sözleşme'ye taraf olacak devletlere iki yöntem sunulmuştur. İlk yöntem göre, taraf devlet, Lahey Kuralları'nı aynen kabul ederek doğrudan iç hukukuna aktaracaktır. İkinci yöntem göre ise, taraf devlet Lahey Kuralları'nın öngördüğü kuralları kendi milli hukukuna uygun olacak şekilde alabilecektir. Taraf devletin hükümleri iç hukukuna değiştirerek alabilmesini öngören böyle bir düzenleme deniz ticareti hukukunu düzenleyen diğer uluslararası anlaşmalarda bulunmamaktadır. Atamer, Kerim, Deniz Ticareti Hukuku - Cilt I, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017, s.169.

<sup>49</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.7 ; Kara, s.5.

<sup>50</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.5.

<sup>51</sup> The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea. Orijinal metin için bkz: [http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf89d13\\_en.pdf](http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/aconf89d13_en.pdf) (Erişim tarihi: 04.02.2018)

<sup>52</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.9.

<sup>53</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.7.

Hamburg Kuralları'nda getirilen en önemli değişiklik, taşıyanın kendi adamları ile gemi adamlarının sevk ve idare kusurundan doğan zararlardan sorumsuz olacağına dair düzenlemeden vazgeçilmesidir.<sup>54</sup> Bu düzenleme ile deniz taşıması kuralları kara ve hava taşımalarına yaklaşmış ve giderek daha sık karşılaşılan karma taşımalarda uygulanacak ortak ve milletlerarası bir rejimin kabulü yönündeki yaklaşımların önu açılmıştır.<sup>55</sup> Hamburg Kuralları ile taşıyanın sorumluluğu oldukça artırılmış, mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri kaldırılmış ve Lahey / Visby düzeninde belirlenmiş 1 yıllık zamanaşımı süresi 2 yıla çıkartılmıştır.<sup>56</sup> Hamburg Kuralları'na karşı yapılan en önemli eleştiri taşıyanın sevk ve idare kusurundan, yani teknik kusurdan, doğan zararlardan sorumsuz olacağına dair sistemin terk edilmesidir.<sup>57</sup> Bu durum İngiltere ve Yunanistan gibi gemi maliklerinin yoğun oldukları ülkelerce tepkiyle karşılanmış ve Hamburg kurallarının kabul oranının düşük kalmasına yol açmıştır.<sup>58</sup> Hamburg Kuralları'na karşı yapılan eleştirilerden biri de sözleşme serbestisine getirdiği kısıtlamalardır.<sup>59</sup> Kurallara bu şekilde emredicilik niteliği verilmesi, hükümlerine aykırı akdi şartların geçersiz olacağına belirlenmesi ve yetkili mahkemelerin dahi emredici olarak belirlenmesi hususları doktrinde eleştirilmektedir.<sup>60</sup> Nitekim uygulamada da Hamburg Kuralları beklenen ilgiyi görmemiş ve özellikle gelişmiş denizci devletlerce kabul edilmemiştir.

#### **D) Rotterdam Kuralları / Rotterdam Rules**

Hamburg Kuralları'nın beklenen ilgiyi görmemesi neticesinde önce Kurallarda değişiklik yapılması gündeme gelmiş ise de, sonra UNCITRAL tarafından yeni bir konvansiyon hazırlanmasına karar verilmiştir.<sup>61</sup> UNCITRAL ile CMI tarafından yürütölen çalışmalar neticesinde hazırlanan yeni taslak 23.09.2009 tarihinde Hollanda'nın önemli liman kenti Rotterdam'da "Tamamen

<sup>54</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.45 ; Kuyucu, s.17.

<sup>55</sup> TTK Gerekeğesi, 1178 ilâ 1192 nci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar, s.321.

<sup>56</sup> Kara, s.9.

<sup>57</sup> Kara, s.9.

<sup>58</sup> TTK Gerekeğesi, 1178 ilâ 1192 nci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar, s.321.

<sup>59</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.49 ; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.11 ; Kuyucu, s.17.

<sup>60</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.49 ; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.11.

<sup>61</sup> Çağa/ Kender II, s.131.



veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Anlaşması”<sup>62</sup> kabul edilmiştir.<sup>63</sup> Konvansiyon yirminci devletin onayından bir yıl sonraki ilk ayın ilk günü yürürlüğe girecek olup<sup>64</sup>, henüz gerekli sayıda devletin taraf olmaması sebebiyle yürürlüğe girmemiştir.<sup>65</sup>

Rotterdam Kuralları’nın getirdiği en önemli yeniliklerden biri “kapıdan kapıya” (*door-to-door*)<sup>66</sup> taşımaları da kapsamıdır. Böylece deniz yolu ile yapılan taşımaların yanı sıra, farklı bir taşıma türü daha kullanılsa dahi, taşımanın tamamı bakımından Rotterdam Kuralları uygulanabilmektedir. Konvansiyonun emrediciliğine de sınırlar getirilmiş, taraflarca karşılıklı müzakere edildiği hallerde sözleşme serbestisi ile konvansiyon şartlarında değişiklik yapılabileceği kabul edilmiştir.<sup>67</sup>

### III) Türk Ticaret Kanunu Kapsamında Taşıyanın Sorumluluğu

#### A) Türk Ticaret Kanunu Hükümlerinin Kaynağı

6762 sayılı ETTK’da taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen hükümler, Türkiye’nin onayladığı ve yürürlüğe koyduğu tek uluslararası anlaşma olan Lahey

<sup>62</sup> United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea. Orijinal metin için bkz: [http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg\\_3/CTCRotterdamRulesE.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/CTCRotterdamRulesE.pdf) (Erişim tarihi: 03.02.2018).

Türkçe metin için bkz: Süzel, Cüneyt / Duygu Damar, “Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Dergisi (BATİDER), 2010, Cilt 26, Sayı 2, s149-240 (Rotterdam Kuralları’nın resmi Türkçe çevirisi bulunmadığından, bu çalışmada Cüneyt Süzel ve Duygu Damar’a ait, BATİDER’de yayımlanmış Türkçe çeviri kullanılmıştır).

<sup>63</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.9.

<sup>64</sup> Rotterdam Kuralları madde 94/1: “Bu Sözleşme onay, kabul, uygun bulma veya katılma belgelerinden 20’ncisinin tevdi edildiği tarihten itibaren bir yıllık sürenin dolmasını takip eden ayın birinci günü yürürlüğe girer” Süzel / Damar, s.196 ; Kuyucu, s.21.

<sup>65</sup> Rotterdam Kurallarını 25 devlet imzalamış olsa da bugüne kadar sadece Kamerun, Kongo, İspanya ve Togo onaylamıştır: [http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html) (Erişim tarihi: 03.02.2018).

<sup>66</sup> Lahey Kuralları’nda benimsenen, taşıyanın sorumluluğunun yükleme ile boşaltma arasında olduğu belirten prensibe ise “vinç altından vinç altına (tackle-to-tackle)” denmektedir. Hamburg kurallarında bu süreç genişletilmiş ve “limandan limana (port-to-port) prensibi benimsenmiştir. Kuyucu Meriç, Gülfer, “Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları ile Karşılaştırmalı olarak Rotterdam Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumlu Tutulduğu Safha”, Deniz Hukuku ve Uygulama Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Deniz Hukuku Dergisi, 2018, İstanbul, Cilt 1, Sayı 1, Legal Yayınevi, s.57-58.

<sup>67</sup> Çağa / Kender II, s.131.

Kuralları'na dayanmaktadır. Buna karşın bu hükümler Lahey Kuralları'ndan direkt olarak alınmamış, bu prensipleri benimsemiş 1937 tarihli Alman Ticaret Kanunu'dan alınmıştır.<sup>68</sup> Lahey Kuralları'nın üye devletlerce iç hukuklarına aktarırken değiştirilmesi mümkün olduğundan Alman Ticaret Kanunu'nda da bazı değişiklikler yapılmış ve ETTK'da Alman Ticaret Kanunu temel alındığından Lahey Kuralları'ndan farklı hükümler de iktisap edilmiştir. 6102 sayılı TTK'nın hazırlanışında ise bu durum dikkate alınmış ve Alman kanun koyucu tarafından Lahey Kuralları'ndan farklı olarak kanunlaştırılan hükümler TTK'ya aktarılmamış ve bu anlamda Lahey Kuralları'na tam uyum sağlanması hedeflenmiştir.<sup>69</sup>

Yeni TTK'nın hazırlanışında esas olarak Visby Protokolü ile değiştirilmiş Lahey Kuralları düzeni kabul edilmiştir. Kanun'un taşıyanın sorumluluğuna dair düzenlemelerinde de bu sistem esas alınmış olsa da, 1978 tarihli Hamburg Kuralları da dikkate alınmıştır. Kanun koyucu, Kanun'un gerekçesinde esasen Lahey Kuralları ile Hamburg Kuralları'nın uyuşmakta olduğunu belirtmiş, bunun istisnalarının ise teknik kusurdan doğan sorumluluk halinin kaldırılmış olması ve yangından sorumluluk halinin taşıyan lehine sorumsuzluk karinesi oluşturacak tarzda düzenlenmiş olması şeklinde belirlemiştir.<sup>70</sup> Kanun koyucu tarafından 1978

<sup>68</sup> Çağa / Kender I, s.21 ; Çağa / Kender II, s.136 ; Tekin, Safa Murat, Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2017, s.53.

<sup>69</sup> "Nihayet, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin iktibas ile ilgili temel bir sorunun giderilmesi gerekmiştir. Türkiye, 1956 yılında Brüksel Sözleşmesine taraf olmuştur; ayrıca bir yıl sonra, Brüksel Sözleşmesi Alm. TK.'ya iktibas edilmiş haliyle 6762 sayılı Kanuna işlenmiştir. Alman kanun koyucu, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesini 1937 tarihli bir kanun ile millî hukukuna ithal etmiştir. Ne var ki, Alman kanun koyucu, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi hükümlerini iktibas ederken onların metnine sadık kalmamış ve kendisine birçok yerde değişiklik ve ekleme yapma özgürlüğünü tanımıştır. Kanunun kabul edildiği tarih itibarıyla Alman kanun koyucu böyle bir yolu tercih etmiş ise de; bizzat milletlerarası sözleşmeyi doğrudan doğruya millî hukukuna kazandıran Türkiye için, böyle bir zorunluluk yoktur. Bu düşüncelerle, 6762 sayılı Kanunun 1016 ilâ 1118 inci maddeleri gözden geçirilirken, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinden alınmış olan hükümlerin ne ölçüde mehz ile uyumlu olduğu da dikkatle incelenmiş ve gerekli görülen yerlerde Alman düzenlemesi terk edilerek mehz 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi hükümleri ile tam bir uyum sağlama yoluna gidilmiştir." TTK Gerekçesi, 1138 ilâ 1271 inci Maddelere İlişkin Genel Açıklamalar, s.307.

<sup>70</sup> "1978 tarihli Hamburg Kuralları; 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesini, 1968 ve 1979 tarihli Protokoller ile yapılan bütün değişiklikleri ve 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin uygulanması sırasında ortaya çıkan sorunları dikkate alarak hazırlanmıştır. Ayrıca, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinde düzenlenmemiş yeni bazı konular 1978 tarihli Hamburg Kuralları hazırlanırken ele alınmış ve Anglo-Sakson denizcilik uygulamasına uygun, ancak Kıta Avrupası kanunlaştırma tekniği ile bağdaşan bir şekilde hükme bağlanmıştır. Bu yeni hükümler, hiçbir şekilde taşıyan ile yükümlülükler arasında 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi ile kurulmuş olan dengeyi değiştirmemektedir. Bunun istisnası, teknik kusurdan sorumsuzluk halinin kaldırılmış ve yangından sorumsuzluk halinin ise taşıyan lehine sorumsuzluk karinesi öngören bir tarzda yeniden kaleme alınmış olmasıdır" TTK Gerekçesi, s. 321.

Hamburg Kuralları'nın hazırlanmasındaki sürece de atıf yaparak, yeni TTK'da Lahey Kurallarına uyum sağlandığını ancak bu sözleşmenin eksik ve yoruma açık taraflarının da daha güncel olan Hamburg Kuralları ile tamamlanarak kanunlaştığını ifade etmiştir.<sup>71</sup> Doktrinde yeni TTK'da farklı sorumluluk sistemlerinden alınan hükümler arasında gereken uyumun sağlanamadığı yönünde eleştiriler yapılmıştır.<sup>72 73</sup>

## **B) Türk Ticaret Kanunu'nda Düzenlenen Sorumluluk Halleri**

### **a) Geminin Denize, Yola ve Yüke Elverişsiz Olması Sebebiyle Taşıyanın Sorumluluğu (TTK m. 1141)**

TTK'nın 1141. maddesinde, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma sorumluluğu düzenlenmiştir:

*“(1) Her türlü navlun sözleşmesinde taşıyan, geminin denize, yola ve yüke elverişli bir hâlde bulunmasını sağlamakta yükümlüdür.*

*(2) Taşıyan, yükle ilgili olanlara karşı geminin denize, yola veya yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan sorumludur; meğerki, tedbirli bir*

<sup>71</sup> “6762 sayılı Kanunun taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri, 1979 tarihli ÖÇH Protokolü ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesi esas alınarak ve bu Sözleşme ile tam bir uyum sağlanarak yeniden düzenlenmiştir. Bu hükümlerde mevcut eksiklikler ve yoruma açık hususlar ise, on yıllık bir emeğin ürünü olan ve daha modern ilişkileri hesaba katan 1978 tarihli Hamburg Kurallarından alınmak suretiyle Tasarı tamamlanmıştır.” TTK Gerekçesi, s.323.

<sup>72</sup> TTK tasarısının yeterince tartışılmadığı, aleni olarak paylaşılmadığı, farklı sorumluluk sistemlerinin benimsenmesi sebebiyle sistem bütünlüğünün bozulduğu, yararlanılan uluslararası düzenlemelerin Türkçe tercümelerinin yetersiz olduğu ve kullanılan dilin uygun olmadığı yönünde eleştiriler için bkz: Çetingil, Ergon A. / Rayegan Kender / Samim Ünan / Emine Yazıcıoğlu, “TTK Tasarısı'nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, Deniz Hukuku Dergisi, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı, 2006, s.1-6.

<sup>73</sup> Kender / Çetingil / Yazıcıoğlu, taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluğu ile yüke özen borcunun ihlali neticesindeki sorumluluğu arasında Kanun'un lafzı sebebiyle uyumsuzluk bulunduğu ve başlangıçtaki bir elverişsizlikten doğan ve zıya, hasar veya gecikmeye neden olmayan bir zarardan taşıyanın sorumlu olup olmayacağını belirsiz olduğu ifade etmiştir: “TTK m. 1141/2 hükmünde ‘...geminin denize, yola ve yüke elverişli olmamasından doğan zararlardan...’ ifadesi yerine, ‘...elverişli olmaması yüzünden yükün zıya veya hasara uğraması ya da geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan...’ ifadesi kullanılmadığından, taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluğu ile yüke özen borcunun ihlalinden kaynaklanan sorumluluk arasında uyum sağlanamamıştır. Bu durum, başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluğun, zıya, hasar ve geç teslim olgusuna bağlı olmayan daha kapsamlı bir sorumluluk olup olmadığı, zıya hasar ya da geç teslim söz konusu olmasa bile başlangıçtaki elverişsizlikten ileri gelen bir zarardan taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlik dolayısıyla sorumlu tutulup tutulamayacağı hususunda belirsizliğe sebebiyet verecektir.” Kender, Rayegan / Ergon Çetingil / Emine Yazıcıoğlu, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 14. Baskı, 2017, s. 207.

*taşıyanın harcamakla yükümlü olduğu dikkat ve özen gösterilmekle beraber, eksikliği yolculuğun başlangıcına kadar keşfe imkân bulunmamış olsun.”*

Maddenin ilk fıkrasında taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bir halde bulundurması yükümlüğü belirtilmiştir. İkinci fıkrada ise taşıyanın geminin elverişliliğine dair özen ve dikkat yükümlülüğü açıklanmıştır. Fıkraya göre, tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özen ve dikkati göstermiş olan ve buna rağmen geminin elverişsizliğini yolculuğun başlamasından önce fark etme şansı bulunmayan taşıyan, oluşan zararlardan sorumlu tutulmayacaktır.<sup>74 75</sup>

Konunun incelenmesinde elverişlilik kriterinin tüm aşamalar açısından ayrı ayrı ele alınması yerinde olacaktır:

#### **i) Denize Elverişlilik (*Seaworthiness*)**

Kanun'un 932/1 maddesinde deniz elverişlilik tanımı yapılmıştır:

*“Gövde, genel donatım, makine, kazan gibi esas kısımları bakımından, yolculuğun yapılacağı sudan ileri gelen (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) tehlikelere karşı koyabilecek bir gemi “denize elverişli” sayılır.”*

Tanımdan anlaşılacağı üzere, teknenin yapısının normal şartlardaki deniz yolculuğuna uygunluğu sağlanmalıdır. Ancak normal şartların ne olduğu her somut olaya göre değerlendirilmelidir.<sup>76</sup> Netice itibarıyla fiziki olarak olağan

<sup>74</sup> Taşıyanın elverişsizliği tespiti için inceleme yaptırması, bu yönde özen yükümlülüğünü ifa ettiğini ve sorumlu tutulamayacağını göstermeyecektir. Taşıyan tarafından tespit için görevlendirilen kişinin eksik incelemesi sonucu gemi elverişsiz halde yola çıkar ise, taşıyan oluşabilecek zararlardan sorumlu olacaktır. Topaloğlu, Mustafa, Deniz Ticaret Hukuku Pratik Çalışmaları, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2. baskı, 2017, s.75.

<sup>75</sup> İngiliz Mahkemeleri'nde görülen *The Yamatogawa* davası bu konuya güzel bir örnektir. 1980 yılında hizmete alınan Japon gemisi, 1985 yılında bazı teknik parçaların eskimesi ve metal yorgunluğu sebebiyle yolculuk esnasında ciddi hasar almış ve kurtarma yardımı almak zorunda kalmıştır. Talepte bulunanlar, donatanın gemiyi elverişsiz halde sefere çıkardığını ve 1984 yılında gemide yapılan denetimin yüzeysel olduğunu; donatanın bu denetim esnasında özen ve dikkat borcunu ihmal ettiğini ifade etmişlerdir. Mahkeme yaptığı araştırmada, gemideki denetimin yetersiz olduğunu kabul etmiş ancak bununla birlikte, denetim daha ciddi yapılsaydı dahi hasara yol açan dışlilerin görülmesinin ve tamirinin sadece gemiyi tamamen sökmek ile mümkün olacağı için, donatanın üzerine düşen özen ve dikkati gösterdiğini ve elverişsizliğin önceden fark edilmesinin mümkün olmadığını belirleyerek donatanı sorumlu tutmamıştır. Bauer, R. Glenn, “Conflicting Liability Regimes: Hague-Visby v. Hamburg Rules - A Case by Case Analysis”, *Journal of Maritime Law and Commerce*, 1993, Vol. 24, No. 1, s.57.

<sup>76</sup> Deniz yolculuğunun şartları her yolculuk açısından farklı olacaktır. Bu nedenle de, geminin elverişli olup olmadığının somut olayın “normal şartlarına” göre incelenmesi gerekmektedir. Örneğin; Yargıtay bir kararında, dava konusu yolculuğa has şartları değerlendirirken 9 Beaufort gücünde esen rüzgarı, aynı yerde yakın tarihlerde 10, 12 ve yine 10 Beaufort gücünde rüzgar esmiş olmasına dayanarak, “normal”

deniz şartlarına dayanabilen gemi, denize elverişli olarak kabul edilecektir.<sup>77 78</sup>

Ancak geminin her türlü deniz şartlarına dayanabilecek mükemmellikte olması aranmayacaktır; önemli olan somut olaydaki sefer için elverişli olup olmadığıdır.<sup>79</sup>

4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'un 1/E maddesinde ise denize elverişlilik tanımı daha geniş yapılmış, geminin teknik yapısı yanında gerekli teçhizat ve güvenlik ekipmanlarının varlığı da göz önüne alınmıştır:

*“Denize Elverişlilik: Tüm ticaret gemileri ve deniz tesislerinin tekne, makine, genel donanım, can kurtarma, yangından korunma ve yangın söndürme durumu, seyir teçhizatı ve haberleşme sistemi, sağlık koşulları, yük ve yolcu taşıma kapasiteleri, deniz kirliliğini önleme donanımları ile diğer seyir emniyeti konuları bakımından tahsis olundukları hizmetin normal deniz tehlikelerine karşı koyabilecek durumda olmaları halini ifade eder.”<sup>80</sup>*

---

olarak nitelendirmiştir. Bu somut olay bakımından denize elverişli olan geminin bu şiddetteki fırtınaya dayanıklı olması gerekmektedir. Bu kararın izah eden Sözer'e göre de, belli birim rüzgar hızı ölçü olarak alınamayacak, mevsim ve bölge şartlarına göre her durum ayrı değerlendirilecektir. Sözer, Deniz Ticareti s.429, dipnot 37 ; Akan, Pınar, “Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü”, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul, Beta, 2000, s.5. (Bu çalışmada bundan sonra esere “Elverişli Hal” kısaltması ile atıf yapılacaktır).

Meteoroloji Genel Müdürlüğü'ne göre 9 Beaufort gücündeki rüzgar ‘Kuvvetli Fırtına’ olarak tanımlanmaktadır. Beaufort skalası ve açıklamalar için bkz:

<https://www.mgm.gov.tr/FILES/genel/makale/beaufort.pdf> (Erişim tarihi: 07.02.2018).

<sup>77</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.428 ; Yetiş Şamlı, Kübra, “Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 2013, Cilt 71, Sayı 2, s.480. (Bu çalışmada bundan sonra esere “Elverişlilik” kısaltması ile atıf yapılacaktır).

<sup>78</sup> Kanada Yüksek Mahkemesi'nin 1971 tarihli *Charles Goodfellow Lumber Sales Ltd. v. Verreault* davasında güvertesinde kereste yükü taşıyan gemi yolculuk sırasında bir fırtına ile karşılaşmış ve ağır hasar almıştır. Yüke gelen zarar nedeniyle açılan davada taşıyan deniz tehlikelerini gerekçe göstererek sorumlu olmadığını iddia etmiştir. Yapılan incelemeler sonucunda, geminin elverişlilik belgesinin yanlış olduğu ve geminin rota üzerindeki hava koşullarına dayanacak kadar sağlam olmadığı anlaşılmıştır. Mahkeme, her ne kadar hasara deniz tehlikeleri sebep olmuş olsa da, geminin yolculuğun başlangıcında elverişsiz durumda olması sebebiyle taşıyanın sorumlu olacağına hükmetmiştir. Ülgener, Sorumsuzluk, s.54. Kararın tam metni için bkz: <https://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/en/item/4921/index.do> (Erişim tarihi: 20.04.2018).

<sup>79</sup> Bir gemi iç denizde iki liman arası yükü taşımak için elverişli iken, okyanus taşımacılığı için uygun ve elverişli olmayabilecektir. Akan, Elverişli Hal s.5, dipnot 18.

<sup>80</sup> 4922 sayılı Kanun'da denize elverişlilik tanımının TTK'ya göre çok daha geniş yapıldığı ve içerisinde yola ve yüke elverişliliği de barındırdığı görülmektedir. 4922 sayılı Kanun denizde can ve mal kurtarmaya dair hareketlerin şeklini ve kaptanın bu sorumluluğunun usul ve detayları ile bu yükümlülüğe aykırı davranışlara öngörülen cezaları belirtmekte ve aynı zamanda bu çalışmada da değinilen ve elverişliliğe karine oluşturan elverişlilik ve klas belgelerine dair hususlar Kanun'da tarif edilmektedir. Bununla birlikte, taşıyanın geminin elverişliliğine ve sair sorumluluklarına dair hususlar TTK'nın ilgili maddeleri ile çözümlenecektir. Her ne kadar 4922 sayılı Kanun'da denize elverişlilik üst kavram olarak

4922 sayılı Kanun'un 4. maddesinde ise denize elverişlilik belgesi tanımlanmıştır. Düzenlemeye göre, denetimden geçen ve yönetmeliğe uygun olan gemilere süreli bir denize elverişlilik belgesi verilecek olup, geçerli belgesi olmayan ticaret gemilerinin limandan çıkışına izin verilmeyecektir.<sup>81</sup>

## ii) Yola Elverişlilik (*Voyageworthiness*)

TTK'nın 932/2 maddesinde yola elverişlilik kavramı izah edilmiştir:

*“Denize elverişli olan gemi, teşkilatı, yükleme durumu, yakıtı, kumanyası, gemi adamlarının yeterliği ve sayısı bakımından, (tamamıyla anormal tehlikeler hariç) yapacağı yolculuğun tehlikelerine karşı koyabilmek için gerekli niteliklere sahip bulunduğu takdirde “yola elverişli” sayılır.”*

Tanım uyarınca, denize elverişli olmayan bir geminin yola elverişli olup olmadığı araştırılmayacaktır, zira yola elverişli olmanın şartlarından biri geminin öncelikle denize elverişli olmasıdır. Deniz elverişli olduğu anlaşılan bir geminin ikinci aşamada yola elverişliliği tartışılabilir. Tanımdan anlaşılacağı üzere, yola elverişlilik teknesi itibarıyla denize elverişli olan bir geminin yükleme durumunun, donanımının, yakıtının ve gemi adamlarının yapılacak yolculuğa yeterli olmasıdır.<sup>82</sup> Burada her rota ve seyir planı açısından ayrı değerlendirme

---

tanımlanmış olsa da, uygulamada TTK'da öngörülen denize, yola ve yüke elverişsizlik halinin sonucu aynı olduğundan bunun pratikte bir önemi olmayacaktır.

<sup>81</sup> Yargıtay'a göre, elverişlilik belgesinin bulunması taşıyanın doğan zarardan mesuliyetini ortadan kaldırmak için yeterli değildir. Taşıyan gerekli özeni sergilediğini de kanıtlamalıdır. “Sadece geminin denize ve yola elverişli olduğuna ilişkin belgenin ibrazı, taşıyanı bu özen borcunu gereği gibi yerine getirdiğinin kabulü için yeterli bir delil olarak kabulü mümkün değildir. Taşıyan bu özen borcunun usulü dairesinde fiilen ifa edildiğini ayrıca kanıtlamak zorundadır. Taşıyan, yukarıda da belirtildiği gibi, ancak bu özen borcunu usulü dairesinde ifa edilmiş olduğu halde ve buna rağmen görülememiş bir eksiklik veya hata var ise işte ancak bu halde sorumluluktan kurtulabilecektir” Yargıtay 11. H. D. 1985/74 E., 1985/163 K., 25.01.1985. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018) Aynı yönde: Yargıtay 17. H.D. 2008/3163 E., 2008/4797 K., 23.10.2008. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>82</sup> Yargıtay 2003 yılında, yola elverişli gemiyi deniz yolculuğuna çıkmaya fiilen ve hukuken hazır gemi olarak tanımlamış ve yükün tamamen yüklenmesinden sonra gümrük ve limana ilişkin işlemlerin yapılması ve belgelerinin kaptan tarafından alınmasını da yola elverişliliğin şartlarından saymıştır. Yargıtay 12. H. D. 2003/13178 E., 2003/15827 K., 03.07.2003. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018) Aynı yönde: “Yasalarımızda “yola hazır gemi”yi açıklayan bir hüküm yoktur. Yola hazır gemi, bu gemiyi kiralayan, kaptanı ve gemi adamları tarafından bir deniz yolculuğuna çıkmaya fiilen ve hukuken hazırlanmış olan gemidir. Yükün tamamen yüklenmesinden sonra gümrük ve limana ilişkin işlemlerin yapılması ve belgelerinin kaptan tarafından alınması gereklidir. Bunun sonucunda gemi, denize ve yola elverişli olmalı, ayrıca liman ve gümrüklerle ilgili belgeler tamamlanmış bulunmalıdır.” Yargıtay 12. H. D. 2011/9980 E., 2011/27542 K., 08.12.2011. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

yapılmalı ve yola elverişlilik her somut olayda araştırılmalıdır. Örneğin, gemi planlanan yolculuğa kadar yeterli yakıt ile yola çıkmaz ve rota değişikliği gerektirmeden yakıt ikmali yapabileceği bir liman da bulunmuyor ise, geminin yola elverişli olmadığı anlaşılacaktır.<sup>83</sup>

Yeterli gemi adamının bulunmaması veya bulunan gemi adamlarının gerekli sertifikalarının olmaması halinde de geminin yola elverişsiz olduğu anlaşılacaktır.<sup>84</sup> Aynı zamanda gemi adamlarının taşıyan tarafından gerektiği şekilde bilgilendirilmemiş olması da geminin yola elverişsiz olduğu anlamına gelebilecektir.<sup>85</sup> İngiliz Mahkemelerinde fırtına nedeniyle alabora olan bir taret gemisine dair görülmekte olan davada, kaptana bu tip bir geminin nasıl idare edilmesi gerektiği konusunda bilgilendirme yapılmamış olması nedeniyle, deniz tehlikeleri savunması yetersiz görülmüş ve zararın elverişsizlikten (*unseaworthiness*)<sup>86</sup> kaynaklandığına karar verilmiştir.<sup>87</sup>

Tanımda yer alan yükleme durumu kıstası da uygulamada çok önem arz etmektedir. Zira istif hatası taşıyan açısından ticari kusura da işaret edebilecektir. Taşıyanın sorumluluğunun ayırt edilmesi için hatalı istifin yol açtığı sorun incelenmelidir. Şayet hatalı istif geminin güvenliğini tehlikeye sokuyor ise geminin yola elverişsiz olduğundan bahsedilebilecek iken; hatalı istif sadece yükün zarar görmesine neden oluyor ise bu takdirde somut olayın şartlarına göre yüke elverişsizlik veya ticari kusur ortaya çıkacaktır.<sup>88</sup>

### iii) Yüke Elverişlilik (*Cargoworthiness*)

Kanun'un 932/3 maddesinde geminin yüke elverişliliği izah edilmiştir:

<sup>83</sup> Yetiş Şamlı, Elverişlilik, s.481.

<sup>84</sup> Yazıcıoğlu, Emine, "Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri", Deniz Hukuku Dergisi, 2011, Yıl: 11, Sayı: 1-4, s.111. (Bu çalışmada bundan sonra esere "Mutlak Sorumsuzluk" kısaltması ile atıf yapılacaktır).

<sup>85</sup> Richardson, John, The Hague and Hague-Visby Rules, LLP Publishing, 1998, s.21.

<sup>86</sup> Anglo-Sakson hukukunda bazı kaynaklarda denize ve yola elverişsizlik halinin tek bir başlık altında (*unseaworthiness*) izah edildiği ve denize elverişlilik ile yola elverişsizlik kavramlarının ayrı ayrı düzenlenmediği görülmektedir. Gaskell, NJJ / C. Debattista / RJ Swatton, Chorley & Giles' Shipping Law, Pitman, Eighth Edition, 1992, s.186-188.

<sup>87</sup> *Standard Oil of New York v. Clan Line Steamers* davası. Wilson, John F., Carriage of Goods By Sea, Pearson Longman, 7th Edition, 2010, s.280.

<sup>88</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.53, dipnot 1 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.430 ; Şamlı, Elverişlilik, s.482.

*“Soğutma tesisatı da dâhil olmak üzere, eşya taşımada kullanılan kısımları eşyanın kabulüne, taşınmasına ve muhafazasına elverişli olan bir gemi “yüke elverişli” sayılır.”*

Taşıyan, geminin yükü deniz tehlikelerine olduğu kadar, yolculuk esnasında yüke gelebilecek tüm tehlikelerden korunaklı olarak taşıyabilecek durumda olmasının temininden sorumludur.<sup>89</sup> Geminin yolculuk sırasında yükü taşımaya elverişli olması için, yolculuğun başlangıcındaki sorumluluğuna paralel olarak özen göstermeye devam etmek zorundadır. Buna diğer yüklerin taşınmasından dolayı ileri gelebilecek tehlikeler de dahildir.<sup>90</sup> Geminin yük alacak ambarlarının durumu çok önemlidir, ancak bununla birlikte, diğer elverişlilik şartlarında olduğu gibi, somut olaydaki yükün gereksinimlerine dikkat edilmesi gereklidir. Zira taşınacak yükün gerektirdiği özel şartların yokluğu da geminin o yükü taşımaya elverişsiz olduğu sonucunu doğuracaktır. Yani geminin genel olarak yük kabulüne elverişliliği, ambarlarının uygunluğu yeterli değildir. Örneğin sıcak havada kolayca bozulabilecek bir et yükünün soğutma sistemine sahip bir ambarda uygun şekilde taşınması gerekmektedir.<sup>91</sup> Benzer şekilde, ambarların gerektiği şekilde temizlenmemesi neticesinde önceki yükten kalan kokunun taşınacak yüke sinmesi taşıyanın gemiyi yüke elverişli bulundurma sorumluluğunun ihlalini oluşturacaktır.<sup>92</sup>

Yola elverişlilik başlığında istiftten sorumluluğa değinilmiş ve hatalı istif yüke zarar veriyor ise bunun ticari kusur olarak nitelendirilmesi gerektiği izah edilmiş idi. Bununla beraber, yüke gelen zararın hangi aşamada meydana geldiği

<sup>89</sup> Colinvaux, Raoul (Ed.), Carver's Carriage by Sea, Sweet & Maxwell, Thirteenth Edition, 1982, s.118 ; Yargıtay çinko yükünün özelliği bakımından ambarın uygun olarak hazırlanıp hazırlanmadığının ve bu eksikliğin geminin batmasına yol açıp açmadığının tespiti için yerel mahkeme kararını bozmuştur: “Esasen bilirkişiler batma hadisesine yük kaymasının sebep olduğu yönünde birleşmişlerdir. Bu noktada üzerinde durulması en önemli hususu, çinko kurşun konsantresi yükünün bilinen "su bırakma" özelliği de nazara alınarak, gemi ambarlarının bu yüke uygun ve normal sayılacak deniz koşullarında tehlike yaratmayacak şekilde hazırlanıp, hazırlanmadığıdır” Yargıtay 11. H. D. 2000/8805 E., 2001/438 K., 25.01.2001. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>90</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.430.

<sup>91</sup> Colinvaux, s.118 ; *The Maori King v. Hughes* davasında, Avustralya'dan Avrupa'ya et yükünün taşınmasında, soğutma deposundaki arıza nedeniyle yük bozulmuştur. İncelemede, yolculuğun başından soğutucu deponun hasarlı olduğu, yani geminin yüke elverişsiz olduğu anlaşılmış ve oluşan zarardan taşıyan sorumlu tutulmuştur. Gaskell / Debattista / Swatton, s.188.

<sup>92</sup> Yetiş Şamlı, Elverişlilik, s.483.



de önem kazanacaktır. Şayet yüke gelen zarar, yukarıda verilen örnekte olduğu gibi, önceki yükten kalıntıların ve kokunun temizlenmemesinden ortaya çıkıyorsa yüke elverişsiz gemiden bahsedilebilecek iken, mevcut yüklerin daha sonra yerleştirilen yüklerden zarar görmesi ise ticari kusur olacaktır.<sup>93</sup>

Yolculuk başlangıcında elverişli olan geminin yola çıktıktan sonra elverişsiz hale gelmesi de mümkündür. Yolculuğun başlamasından sonraki elverişsizlik, taşıyanın yüke özen borcunun özel bir görünümünü teşkil edecektir.<sup>94</sup>

## **b) Yükün Zıyaı, Hasara Uğraması veya Geç Teslimi Neticesinde Meydana Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu (TTK m. 1178)**

### **i) Taşıyanın Beklenen Dikkat ve Özeni Göstermesi**

Kanun'un 1178/1 maddesi, taşıyanın yüke özen gösterme yükümlüğünü tanımlamıştır:

*“Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür.”*

1178/1 maddesi ile taşıyan “tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle” yükümlü tutulmuştur. Yüke özen borcunun ihlalinden bahsedilebilmesi için taşıyanın (veya adamlarının) kusuru bulunmalıdır. Bu kusurun tespitinde ise tedbirli taşıyan ölçüsü getirilmiştir. Maddede belirlenen “tedbirli taşıyan” kriteri her somut olay açısından incelenmeli ve yorumlanmalıdır. Taşıyanın geçmişte ne şekilde davrandığı değil, somut olayın şartları değerlendirilmeli<sup>95</sup> ve bu şartlarda tecrübeli ve basiretli bir taşıyanın nasıl davranacağı esas alınmalıdır.<sup>96</sup> Somut olayın şartlarına ve taşımanın evresine göre taşıyanın alması gereken önlemler ve göstermesi beklenen özen değişebilecektir.

<sup>93</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.430.

<sup>94</sup> Çağa / Kender II, s.19. Bu konu yüke özen sorumluluğu altında daha detaylı olarak ele alınacaktır; bkz: s.26 vd.

<sup>95</sup> Yolculuk özellikleri, hava muhalefeti, taşımacılık teamülleri ve mevzuatta düzenlenen emredici hükümler değerlendirilecektir. Çağa / Kender II, s.138.

<sup>96</sup> Taşıyan yüke özen borcunu bir başkasına devrederek bu yükümlülüğünden kurtulamaz. İşinin ehli bir 3. şahsa (ki bu kişi acentesi dahi olamaz) işi devrederek özenli davrandığını iddia edemez, taşıyanın yükümlülüğü bu halde de devam edecektir. Richardson, s.20-21.

Ancak taşıyanın yüke özen yükümlülüğü değerlendirilirken, zarara neden olan olayı önlenmesi için alınması mümkün tüm tedbirlerin alınması aranmamalı, mevcut zararın engellenmesi adına alınması normal ve makul olan tedbirlerin alınmış olması yeterli kabul edilmelidir.<sup>97</sup>

Bu yükümlülük uyarınca taşıyan, yükün taşınması esnasındaki her aşamada herhangi bir zarara uğramaması, kaybolmaması ve sözleşme veya teamüle uygun sürede teslimi için gerekli özeni göstermek ile sorumlu tutulmuştur. Taşıyanın bu yükümlülük bakımından hangi hallerde sorumluluktan kurtulacağı ikinci bölümde ayrıntılı olarak işlenecektir.

## ii) Yükün Zıyaı, Hasara Uğraması veya Geç Teslimi

Kanun'un 1178/2 maddesi taşıyanın birinci fıkrada belirtilen özeni göstermemesi yükün zıyaı, hasara uğraması veya geç tesliminden doğan zararlardan taşıyanın sorumluluğunu düzenlemiştir:

*“Taşıyan, eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan, zıya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur.”*

### aa) Yükün Zıyaı

Yükün zıyaı, taşıyan tarafından taşınmak üzere teslim alınan yükün, her ne sebepten dolayı olursa olsun, gönderilene teslim edilememesi durumudur.<sup>98</sup> Yük kaybolmuş, çalınmış, yok olmuş olabileceği gibi, malın değeri tamamen yok olmuş veya fiziki olarak asli niteliğini değiştirecek şekilde değişime uğramış olabilir.<sup>99</sup>

Taşıyanın yükü teslim edememesi geçici bir süre sürecek ise yükün zıyaından bahsedilemeyecektir. 1178/5 maddesi uyarınca, yük ilgilisi, yükün teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşyayı zayi olmuş sayılabilecek ve zıyadan doğan yasal haklarını

<sup>97</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.66.

<sup>98</sup> Kender / Çetingil / Yazıcıoğlu, s.212 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.441 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.30.

<sup>99</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.441 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.30.

kullanabilecektir. Bu fıkra ile kanun koyucu taşıyanın yükü teslim etmesi için azami süre öngörerek yük ilgisinin kullanabileceği ve aksinin taşıyanca iddia edilemeyeceği bir karine oluşturmuştur.<sup>100</sup>

### **bb) Yükün Hasara Uğraması**

Yükte meydana gelecek her türlü kötüleşme hasar olarak tanımlanabilecektir.<sup>101</sup> Haricen de olsa yükün zedelenmesi ve neticesinde değerinde veya işlevinde azalma meydana gelmesi halinde hasarın varlığı kabul edilecektir. Maldaki hasar eğer o malı tamamen kullanılamaz kılıyor ise veya malın ekonomik değeri tamamen yitirilmiş ise, ziyadan bahsedilmesi gerekecektir. Yükün kısmi olarak hasara uğraması halinde, şayet hasarlı kısım ile sağlam kısım arasında ayrılamaz bir bütünlük var ise, yükün tamamen hasarlandığı kabul edilmelidir.<sup>102</sup>

Hasar tespitinde önemli bir kriter hasarın kalıcı bir değer kaybına neden olması gerekliliğidir, bir başka deyişle, yükün maddi varlığındaki kötüleşme kalıcı olmalıdır.<sup>103</sup> Örneğin ıslanan bir yükün kurumması halinde veya yüke sinen bir koku geçtiği takdirde hasardan söz edilemeyecek; şayet bu durum teslimde gecikmeye neden oldu ise gecikmeden doğan zararlardan bahsedilebilecektir.<sup>104</sup>

### **cc) Yükün Tesliminde Gecikme**

Kanun'un 1178/4 maddesinde ne zaman yükün tesliminde gecikme olduğunun kabul edileceği düzenlenmiştir:

*“Eşya, navlun sözleşmesine belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya açıkça kararlaştırılmış bir süre yoksa, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme olduğu varsayılır.”*

<sup>100</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.33.

<sup>101</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.442.

<sup>102</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.66.

<sup>103</sup> Çağa / Kender II, s.141 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.66.

<sup>104</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.35.

Yükün teslim süresi için öncelikle tarafların aralarında akdettikleri navlun sözleşmesi hükümlerine bakılması gerekmektedir. Şayet taraflar aralarında yükün teslim süresini kararlaştırmamışlar ise, taşımanın belirlenen güzergahta, normal şartlarda ifa edileceği makul süre taşıma süresi olarak kabul edilecektir.<sup>105</sup> Makul süre hesabında mevsim koşulları, rotanın kendine has özellikleri ve denizciliğe mahsus tehlikeler de göz önüne alınacaktır.<sup>106</sup> Şayet tarifeli (liner) taşımacılık var ise, taşıyanın ilan ettiği tarife esas alınabilecektir.<sup>107</sup>

Belirlenen süre veya makul süre aşıldığı ve gecikme yaşandığı takdirde taşıyanın sorumluluğundan bahsedilecektir. Ancak burada bahsedilen zarar, gecikmeden dolayı yükün zıyaı veya hasara uğraması değildir; bu hallerde zararın zıya veya hasar hükümlerine göre tazmini gündeme gelecektir. Gecikme zararları, eşyanın maddi değerinde bir azalma olmadan meydana gelecek, dolaylı malvarlığı zararlarıdır.<sup>108</sup> Örneğin, belli bir tarihte düzenlenen fuarda sergileyeceği ürünün gönderilene zamanında ulaşmaması halinde her ne kadar yük sağlam ise de gönderilen açısından telafisi olmayan bir zarar ortaya çıkacak, mahrum kalınan kar ve orada boşuna yapmış olabileceği herhangi bir harcama gecikme zararı olarak düşünülecektir.<sup>109</sup> Benzer şekilde gecikilen sürede eşyanın piyasa değerinin düşmesi ve eşyanın zamanında teslim edileceği öngörülerek yapılan her türlü harcama (iç nakliye, depolama vb.) gecikmeden kaynaklı zararlar olacaktır.

6762 sayılı ETTK'nın taşıyanın yüke özen borcundan sorumluluğunu düzenleyen 1061. maddesinde gecikme zararı düzenlenmemiş ve taşıyanın sadece malların zıya ve hasarından doğan sorumluluğu düzenlenmiş idi. Bu nedenle

<sup>105</sup> Yazıcıoğlu, Emine, "Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk", Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, 2002, Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan, Cilt 22, Sayı 2, s.1045 (Bu çalışmada bundan sonra esere "Geç Teslim" kısaltması ile atıf yapılacaktır); Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.37.

<sup>106</sup> Yazıcıoğlu, Geç Teslim, s.1045.

<sup>107</sup> Sözer, Deniz Ticareti s.443.

<sup>108</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.44.

<sup>109</sup> 2005 tarihli bir kararda Yargıtay, davacının Ukrayna'da katılacağı fuarda sergileyeceği ürünlerin geç teslimi sebebiyle davacının açtığı masraflarının iadesi ve kar kaybının tazmini talepli davayı incelemiştir. Yargıtay kararında, gecikme nedeniyle davacı şirketin zararının oluştuğunu kabul etmiş, yoksun kalınan karın hesaplanmasına ve şirketin fuara katılması halinde yapacağı ek masrafların bu tutardan düşülerek tazminine karar verilmesi gerektiğine hükmetmiştir. Yargıtay 11. H.D. 2005/14070 E., 2007/1217 K., 01.02.2007. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 24.03.2018).

ETTK'nın yürürlükte olduğu dönemde, gecikmeden kaynaklı zararlar bu madde uyarınca değil, genel hükümlere, yani Borçlar Kanunu'na (BK) tabi olarak talep edilebilmekte idi.<sup>110</sup>

Gecikmeden kaynaklı zararların 6762 sayılı ETTK'da düzenlenmemiş olmasının sebebi, gecikme zararlarının mehzaz Lahey Kuralları'nda da düzenlenmemiş olmasıdır.<sup>111</sup> Gecikme zararları 1978 Hamburg Kuralları ile milletlerarası sözleşmeler tarafından ilk kez düzenlenmiştir. Kanun koyucu da 6102 sayılı Kanun'un hazırlık sürecinde bu konuyu dikkate almıştır. Kanun gerekçesinde bu konuya değinilmiş, günümüzde gecikmenin zıya ve hasarın sonuçları kadar önemli hukuki sonuçlarının olduğu belirtilmiş ve eski kanundaki bu noksanlığın Hamburg Kuralları da göz önüne alınarak tamamlanması gerektiği izah edilmiştir.<sup>112</sup> 6102 sayılı Kanun'un 1178/2 maddesinde yükün geç tesliminden doğan zararlar açıkça ifade edilmiş ve böylece yeni kanun düzeninde gecikme zararları da yükün zıya ve hasarları ile beraber aynı hükümler çerçevesine dahil edilmiştir. 6102 sayılı Kanun'a yapılan bu ekleme ile tüm taşıma çeşitleri açısından da yeknesaklık oluşturulmuştur; zira ETTK döneminde hava ve kara taşımalarında taşıma borcunun belirlenen sürede yerine getirilmemesinden taşıyıcı sorumlu tutulurken, aynı husus deniz taşımasındaki taşıyan için geçerli değildi.<sup>113</sup>

<sup>110</sup> Yazıcıoğlu, Geç Teslim, s.1043 ; ETTK döneminde, TTK'da olduğu üzere, gecikme neticesinde yükün zıya veya hasara uğramış olması halinde, 1061. madde uygulanmaktaydı. Buna karşılık, ETTK'da geç teslimden doğan saf gecikme zararları (örn. yükün piyasa değerinin düşmesi nedeniyle ekonomik zarar) ise Kanun kapsamında talep edilememekte ve BK'nın genel hükümlerine tabi olmaktadır. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.38-39.

<sup>111</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.38.

<sup>112</sup> "Bu hususu açıklığa kavuşturmak amacıyla Tasarıda, taşıyanın yükün sadece zıya veya hasarından değil, gecikmesinden doğan zararlardan da sorumlu olduğuna dair bir ekleme yapılmıştır. Bu ekleme, bir yandan 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 5 inci maddesinin birinci fıkrasına, diğer yandan da Tasarının "kara taşıyıcısının sorumluluğu"na ilişkin düzenlemesine uygundur." TTK Gerekçesi, s.324.

<sup>113</sup> Yazıcıoğlu, Geç Teslim, s.1040.

### iii) Taşıyanın Kendisinden Beklenen Dikkat ve Özeni Göstermekle Yükümlü Olduğu Dönem

Taşıyanın yüke özen borcunun sınırlarını belirlemek için önemli bir husus malın taşıyanın hakimiyetinde olup olmadığının tespiti. Aynı maddenin üçüncü fıkrasında yükün ne zaman taşıyanın hakimiyetinde sayılacağı düzenlenmiştir:

*“Eşya, yükleten<sup>114</sup> veya onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden taşıyanca teslim alındığı andan;*

*a) Taşıyan tarafından gönderilene teslim edildiği ana veya*

*b) Gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hâllerde sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu ana ya da*

*c) Boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği ana,*

*kadar taşıyanın hâkimiyetinde sayılır.”*

TTK düzeninde taşıyan, yükü teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar sorumlu olacaktır. TTK'nın bu madde kapsamında mehz Lahey Kuralları'ndan farklı bir düzenleme yaptığı anlaşılmaktadır; zira Lahey Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğu yalnızca yükün gemiye yüklenmesinden, gemiden boşaltılmasına kadar olan dönem için öngörülmüş olup, bu sürenin öncesi ve sonrasına dair sorumluluk hükümleri üye devletlerin iç hukuklarına tabidir.<sup>115</sup> Hamburg Kuralları'nda ise taşıyanın sorumluluğunun eşyanın teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar düzenlenmiş olduğundan, TTK düzenlemesinde Hamburg

<sup>114</sup> Türk hukuk sisteminde, yükleten ile taşıyan farklı olarak tanımlanmıştır. Taşıyan ile navlun sözleşmesini yapan kişi taşıyan olarak adlandırılmış iken, yükleten, limanda eşyayı teslim eden ve karşılığında konişmento düzenlenmesi hakkına sahip olan kişi olarak tanımlanmıştır. Taşıyan ile yükleten farklı kişiler olabileceği gibi, aynı kişi de olabilecektir. Alman Ticaret Kanunu'nun bu düzenlemesi hem ETTK hem de TTK'da yer bulmuştur. Buna karşılık, İngiliz ve Amerikan hukuk sistemlerinde böylesine bir ayırım yoktur; *shipper* ifadesi her ikisini de tanımlayacaktır. Hollanda, Rus ve Çin hukuk sistemlerinin düzenlemeleri de aynı şekildedir. Türk / Alman sisteminde ise taşıyan *shipper* olarak adlandırılacakken, yükleten *actual shipper* olarak adlandırılacaktır. Detaylı bilgi için bkz: Süzel, Cüneyt, Deniz Ticareti Hukukunda Taşıyan ve Yükleten, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2014, s.146-162.

<sup>115</sup> Kuyucu Meriç, s.62.

Kuralları'nın örnek alındığı anlaşılmaktadır.<sup>116</sup> Rotterdam Kuralları'nda da aynı prensip benimsenmiş ancak yükün deniz taşıması dışındaki evrelerinde de taşıyanın hakimiyetinde olduğu düzenlenerek, sorumluluk alanı genişletilmiştir.<sup>117</sup>

Taşıyan üçüncü fıkrada belirtilmiş olan hakimiyet süresi içerisinde yükü korumak ve sağlam şekilde teslimini sağlamak için özen göstermek zorundadır. Birinci fıkrada belirtilen, yükün yüklenmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında özen gösterileceğine dair hüküm geniş anlamda yorumlanmalıdır. Taşıyanın özen yükümlülüğü üçüncü fıkrada belirtilen süre içerisinde her türlü aşama ve işlemde devam edecek olup<sup>118</sup>, birinci fıkradaki sayılanlar kanun koyucunun bu aşamaları vurgulaması olarak yorumlanabilir. Zira maddedeki “özellikle” ifadesi de özen yükümlülüğünün burada sayılanlarla sınırlı olmadığını göstermektedir.<sup>119</sup>

Bundan önce işlenen, taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü yolculuk başında bir sorumluluk getirmekte<sup>120</sup>, buna karşın özen yükümlülüğü ise yolculuğun tamamında, hatta malın taşıyanın hakimiyetinde olduğu her safhada devam etmektedir.<sup>121</sup> Yani malın teslim alınması ile yüke özen yükümlülüğü başlayacak<sup>122</sup> ve yolculuk başında taşıyan hem elverişlilik hem de yükü teslim aldığı andan itibaren yüke özen borcu

<sup>116</sup> Kuyucu Meriç, s.64.

<sup>117</sup> Ülgener, M. Fehmi, “Obligations and Liabilities of the Carrier”, The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea: An Appraisal of the Rotterdam Rules (Ed. Meltem Deniz Güner Özbek), 2011, Springer, s.140. (Bu çalışmada bundan sonra esere “Liabilities” kısaltması ile atıf yapılacaktır) ; Kuyucu Meriç, s.61.

<sup>118</sup> Çağa / Kender II, s.136 ; Akan, Pınar, Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Ankara, Adalet Yayınevi, 2007, s.32. (Bu çalışmada bundan sonra esere “Yüke Özen” kısaltması ile atıf yapılacaktır)

<sup>119</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.439.

<sup>120</sup> Akan, Elverişli Hal, s.7.

<sup>121</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.59.

<sup>122</sup> Yargıtay 2003 tarihli kararında, yükün teslim anının tespitinin önemine vurgu yapmış ve taşıyanın zarardan sorumlu olup olmadığının tespit edilebilmesi için malın taşıyanın hakimiyetine girdiği anın tespit edilmesi gerektiğini ifade etmiştir: “TTK.nun 1061. maddesi uyarınca taşıyıcı teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar geçen müddet içinde malların ziyayı veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan mesuldür. Bu durumda teslim olgusunun gerçekleştiği anın somut olayda belirlenmesi gerekmektedir. Konişmentoda yer alan FİO kaydına göre, teslim yükün boşaltma donanımına bağlandığı anda gemide gerçekleştiğinden, taşıyanın sorumluluğu da bu anda sona ermektedir. Hasarın yükün gemiden tahliyesinden sonra gümrük sahası içerisinde gerçekleşmiş bulunduğu anlaşılmasına göre, gümrük alanı içerisinde meydana gelen zarardan davalı taşıyıcı sorumlu tutulamayacağı...” Yargıtay 11. H. D. 2003/10275 E., 2004/4427 K., 26.04.2004. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

sebebiyle sorumlu olacaktır. Yolculuk başlangıcından sonra da gemiyi elverişli buldurmaya devam etmek zorunda olan taşıyanın bu yükümlülüğü yüke özen borcundan gelmektedir.<sup>123</sup> Şayet yolculuğun başlangıcından sonra meydana gelen elverişsizlik geminin sevk ve idaresinden kaynaklanan bir sebepten ileri gelmekte ise, bu durum, ileride detaylı olarak izah edileceği üzere, taşıyan lehine bir sorumsuzluk kaydı oluşturacaktır.<sup>124</sup>

### **aa) Yükleme ve Boşaltmada Yüke Özen Yükümlülüğü**

Taşıyan yükü güvenli bir şekilde gemiye yüklemek ve boşaltma limanında kolaylıkla boşaltılabilecek olmasını da gözetmek zorundadır.<sup>125</sup> TTK madde 1143<sup>126</sup> uyarınca, kural olarak taşıyan yükün gemiye getirilmesinden, taşıyan da yükün gemiye alınmasından sorumludur.<sup>127</sup> Benzer şekilde boşaltma limanında yükün gemiden indirilerek rıhtımda teslim edilmesi taşıyanın sorumluluğu olup, rıhtımdan yükün alınması ve sonrası gönderilenin sorumluluğunda olacaktır. Yükleme ve boşaltma aşamalarında taşıyan, kendisinin veya adamlarının kusurlu hareket ve ihmallerinden sorumlu olacaktır.

### **bb) İstifte Özen Yükümlülüğü**

Yüklerin gemiye bir plan ve düzen uyarınca yerleştirilmesine yükün istif denilmektedir.<sup>128</sup> Taşıyanın özen yükümlülüğünün en önemli aşamalarından biri yükün istifidir. Taşıyan yükü usulüne ve yükün özelliklerine uygun olarak istiflemekle yükümlüdür. Yükün nitelik ve özelliklerinin istiflemeye göz önüne

<sup>123</sup> Çağa / Kender II, s.19 ; Topaloğlu, s.72 ; Sözer, Bülent, “Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Dergisi (BATİDER), 1987, Cilt 14, Sayı 2, s.97 (Bu çalışmada bundan sonra esere “Taşıma Sözleşmesi” kısaltması ile atıf yapılacaktır).

<sup>124</sup> Bkz: s.47 vd.

<sup>125</sup> Akan, Yüke Özen, s.33.

<sup>126</sup> TTK m.1143: “Sözleşme, yükleme limanı düzenlemeleri ve bunlar yoksa yerel teamül ile aksi öngörülmüş olmadıkça, eşyanın gemiye kadar taşıma gideri taşıtana, yükleme gideri ise taşıyana aittir.”

<sup>127</sup> Yükletenin kontrolü altındaki layter taşıması esnasında yükün hasarlanması sebebiyle açılan davada mahkeme taşıyanın yükün zilyetliğine sahip olmaması sebebiyle taşıyanın sorumlu tutulamayacağına hükmetmiştir. Akan, Yüke Özen, s.33.

<sup>128</sup> Kender / Çetingil / Yazıcıoğlu, s.169.



alınması önemlidir; zira aksi durumda yüke zarar gelmesinden taşıyan sorumlu olacaktır.<sup>129</sup>

Bu aşamada gösterilmesi gereken özen, yükleten tarafından taşıyana verilen bilgi ve talimatlarla doğru orantılıdır.<sup>130</sup> Basiretli ve tedbirli taşıyan yükün hasarsız taşınması için gerekli tüm önlemleri almalıdır<sup>131</sup>, ancak bazı yüklerin özel durumlarını da bilmesi beklenmemelidir. Bu doğrultuda, yükletenin taşıyana yükün özelliklerini ve özel gereksinimlerini bildirmiş olması aranacaktır.<sup>132</sup>

Prensip olarak yük geminin ambarlarında taşınmalıdır ve güvertede yük taşınması yasaktır.<sup>133</sup> Güvertede taşıma yükletenin muvafakati ile mümkün olacaktır. Ancak böylesine bir muvafakatin verilmiş olması taşıyanın yükün istifinden kaynaklanan sorumluluğunu ortadan kaldırmayacaktır. Taşıyan güvertede yükün sağlıklı bir şekilde taşınabilmesi için gerekli tüm özeni sağlamak bakımından yükümlülüğü devam edecektir.<sup>134</sup>

### **cc) Yolculuk Esnasında Özen Yükümlülüğü**

Yukarıda belirtildiği üzere, geminin başlangıçta denize, yola ve yüke elverişli olması ile taşıyanın 1141. madde kapsamındaki yükümlülüğü sona erecektir; buna karşın taşıyanın yüke özen sorumluluğu, yükün taşıyanın hakimiyetinde olduğu tüm safhalarda sürmektedir. Bu anlamda yolculuk esnasında geminin elverişliliğinin sürdürülmesi yüke özen borcu

<sup>129</sup> *The Thorsa* davasında, denize ve yüke elverişli gemide çikolata yükünün gorgonzola peyniri ile aynı yere istif edilmesi sebebiyle çikolata yükünün hasarlanması istifte özen yükümlülüğünün ihlalini oluşturmuştur ve taşıyan zarardan sorumlu tutulmuştur. Gaskell / Debattista / Swatton, s.189.

<sup>130</sup> Yükletenin malın cins ve niteliklerini taşıyana doğru olarak bildirmemesi halinde taşıyanın sorumluluk prensibi değişecektir. İleride görüleceği üzere, TTK 1186/5 uyarınca, yükletenin eşya cins ve değerini kasıtlı olarak taşıyana yanlış beyan etmesi halinde oluşabilecek zararlardan taşıyan sorumlu olmayacaktır. Bkz: s.75-78. Yükletenin cins ve değerden başka, yüke ait özellikleri kasten olmasa da beyan etmemesi, yükün doğru şekilde ambalajlanmaması ve işaretlendirilmemesi hallerinde ise TTK 1182 uyarınca taşıyanın lehine aksi iddia edilebilir bir sorumsuzluk karinesi ortaya çıkacaktır. Bkz: s.83 vd.

<sup>131</sup> *Knott v. Botany Mills* davasında kuru yük ile ıslak yükün çok yakın istiflenmesi sebebiyle oluşan zararı inceleyen Amerikan Yüksek Mahkeme'si taşıyanın özen yükümlülüğünü ihlal ettiğine karar vermiştir. Akan, Yüke Özen, s.35, dipnot 127. Kararın tam metni için bkz: <https://supreme.justia.com/cases/federal/us/179/69/case.html> (Erişim tarihi: 20.04.2018)

<sup>132</sup> Akan, Yüke Özen, s.34.

<sup>133</sup> TTK 1151 uyarınca yükün izinsiz olarak güvertede taşınmasından doğan tüm zararlara taşıyan katlanacaktır. Bkz: s.33-37.

<sup>134</sup> Akan, Yüke Özen, s.36.

kapsamındadır.<sup>135</sup> Geminin elverişsiz hale gelmesinin sebebinin ticari kusur olduğu hallerde taşıyan yüke özen borcunu yerine getirmediği için sorumluluktan kurtulamayacaktır.

#### **dd) FIO / FIOS / FIOST Klozu**

TTK 1178/1 maddesinde düzenlenen bazı yükümlülükler ve bu yükümlülüklerden doğan sorumluluklar yük ilgililerine aktarılabilir. Uygulamada sıklıkça görülen FIO / FIOS / FIOST klozları bu amaçla kullanılmaktadır<sup>136</sup> ve taşıyanın yüke özen sorumluluğu üzerinde bu klozun nasıl bir etkisi olduğunun incelenmesi büyük önem taşımaktadır.

➤ FIO (free in and out) klozu uyarınca yükün gemiye yüklenmesi ve istifleneceği alana bırakılması taşıtanın / yükletenin sorumluluğunda olacaktır. Boşaltma limanında ise taşıyan yükü çözerek gemi üzerinde gönderilene teslim edecek, gönderilen yükün boşaltma işlemlerini yapacaktır.<sup>137 138</sup>

➤ FIOS (free in, out and stowed) klozu uyarınca, FIO klozunun kapsamına istifleme de dahil olacak ve istifleme de taşıtanın / yükletenin sorumluluk alanına girecektir.<sup>139</sup>

<sup>135</sup> Çağa / Kender, s.19 ; Tetley, William, International Maritime and Admiralty Law, Editions Yvon Blais, 2002, s.82. (Bu çalışmada bundan sonra esere "IMAAL" kısaltması ile atıf yapılacaktır).

<sup>136</sup> FIO/ FIOS klozlarının uygulamada ve charterpartilerdeki etkileri hakkında detaylı bilgi için bkz: Ülgener, M. Fehmi, "FIOS Şartının Etkileri", Deniz Hukuku Dergisi, 1996, Yıl 1, Sayı 2, s.21-26. (Bu çalışmada bundan sonra esere "FIOS Şartı" kısaltması ile atıf yapılacaktır).

<sup>137</sup> Çağa / Kender II, s.12 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.440 ; Akan, Yüke Özen, s.43 ; Seven, Vural, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu, Ankara, Yetkin Yayınları, 2003, s.56, dipnot 61.

<sup>138</sup> Yargıtay, FIO şartı bulunan bir taşımada, boşaltma sırasında oluşan hasardan taşıyanın sorumlu tutulamayacağına hükmetmiştir: "25.11.1981 günlü kargo raporundaki "Palet Ambalajı kifayetsiz olduğundan tahliye sırasında dağıldı muhteviyatından yalnız 25 torba yırtık tartıldı 605 kilodur" kaydı hasar ya da noksanlığın boşaltma sırasında oluştuğunu göstermektedir. Gümrük muayene tutanağındaki 605 kilo noksanlığın nedenini açıklayan "gemiden rezerveli olarak tahliyesinden" kayı da hasarın boşaltma işlemine dayalı olduğunu göstermektedir. Mahkemece bu belgenin değişik biçimde yorumlanması doğru değildir. Konişmentodaki "Free Out" kaydının, yukarıda açıklandığı gibi, boşaltmanın gönderilenin sorumluluğu altında yapılacağı niteliğinde bir kloz olmasına göre, boşaltma sırasında oluştuğu anlaşılan hasardan taşıyıcı davalının sorumlu tutulması mümkün olamaz. Bütün bu hususlar göz önünde tutularak davanın reddine karar vermek gerekirken mahkemece yazılı biçimde hüküm kurulması doğru görülmemiş ve davalı vekilinin temyiz itirazlarının kabulü gerekmiştir." Yargıtay 11. H.D. 1983/1594 E., 1983/1772 K., 07.04.1983. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayımcılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 24.03.2018).

<sup>139</sup> Çağa / Kender II, s.12 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.440 ; Akan, Yüke Özen, s.43 ; Seven, s.56, dipnot 62.

➤ FIOST (free, in, out, stowed and trimmed) klotunda ise FIOS klotuna ek olarak geminin dengesi de gözetilmek suretiyle ince ayarın yapılarak yükün yerleştirilmesi de taşıtanın / yükletenin sorumluluğunda olacaktır.<sup>140</sup>

FIO / FIOS / FIOST klotunun mevcut olduğu taşımalarda kural olarak yükleme, boşaltma ve istif işlemleri ve bundan kaynaklanan zararlardan sorumluluk yük ilgililerine devredilmektedir.<sup>141</sup> <sup>142</sup> Ancak bu durum taşıyanın sorumluluğunun sona erdiğini göstermemektedir. Kanun'un 1091. maddesinde kaptanın yükleme, istif ve boşaltma evrelerindeki nezaret yükümlülüğü düzenlenmiştir:

*“Kaptan, yükleme ve boşaltma araçlarının kullanılma amaçlarına uygun durumda olmasına ve istifin, özel istifçiler tarafından yapılsa bile, denizcilikte geçerli olan kurallara uygun bir şekilde gerçekleştirilmesine dikkat etmek zorundadır.*

<sup>140</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.440 ; Seven, s.56, dipnot 63.

<sup>141</sup> Konişmentoda yer alan ve yükleme ve boşaltma (ve duruma göre istif) evrelerinin yük ilgisine yapılabacağına dair kayda rağmen, taşıyan tarafından yapılması halinde, taşıyan konişmentodaki bu klotu dayanarak sorumsuzluğunu iddia edemez. Yargıtay yakın tarihli bir kararında, tahliyenin fiilen taşıyan tarafından yapılması sebebiyle Free Out klotuna dayanılamayacağına hükmetmiştir: “Konişmentodaki "Free Out" klotuna rağmen şayet, geminin varış limanında buna aykırı olarak tahliyeyi taşıyıcı üstlenmiş ise, artık, taşıyan konişmentodaki "Free Out" klotuna dayanarak tahliyedeki hasardan sorumlu olmadığını ileri süremez.” Yargıtay 11. H.D. 2014/5832 E., 2014/13842 K., 16.09.2014. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>142</sup> Bununla birlikte, Anglo Sakson hukukunda, açıkça yazılmadıkça FIO / FIOS / FIOST klotlarının sadece yükleme / boşaltma / istiflemeye ilişkin masraflara dair olduğu, taşıyanın sorumluluğuna müdahale etmediği de kabul edilmektedir. Bu kapsamda sorumluluğun devrine dair açık bir ifade bulunmadıkça, sorumluluğun yük ilgisine geçtiği kabul edilemeyecektir ve ilgili klot sadece masraflara dair kabul edilecektir. Cooke, Julian / Timothy Young / Michael Ashcroft / Andrew Taylor / John D. Kimball / David Martowski / LeRoy Lambert / Michael Sturley, Voyage Charters, Informa Law, Fourth Edition, 2014, s.371.

İngiliz House of Lords Mahkemesi'nin 2004 tarihli *Jindal Iron v. Islamic Solidarity Shipping (Jordan II)* kararında, (<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=153011> – Erişim tarihi: 20.04.2018) taşımada kullanılan FIOST kaydının tek başına sadece bu aşamaların masraflarına ilişkin olduğu kabul edilmiş, ancak konişmentodaki başka bir kayıta açıkça yük ilgililerine sorumluluk yüklenmesi sebebiyle oluşan zarardan yük ilgisine sorumlu tutulabilmiştir. Mahkemeye göre, bahsedilen ikinci kayıt bulunmasa idi, sadece FIOST klotunun bulunması sorumluluğun taşıyandan yük ilgisine geçmesine yeterli sayılmayacaktı. Singapur Yüksek Mahkemesi'nin 2010 tarihli *Subiaco v. Baker Hughes (The Achilles)* kararında (<http://www.singaporelaw.sg/sglaw/laws-of-singapore/case-law/free-law/high-court-judgments/14286-subiaco-s-pte-ltd-v-baker-hughes-singapore-pte-trading-as-baker-hughes-inteq-2010-sghe-265> - Erişim tarihi: 20.04.2018) Jordan II kararına atıf yapılmıştır. Ancak bu olayda Jordan II'de yer alan ikinci klot bulunmamakta, sadece FIOS klotu bulunmaktadır. Sorumluluğun da yük ilgisine geçtiğine dair açık bir klot içermeyen bu taşımada Mahkeme klotu da yer alan “free (ücretsiz)” ifadesinin sadece bu anlamda, yani ücrete dair olduğuna karar vermiş ve yükleme ile istife dair sorumluluğun taşıyandan yük ilgisine geçmediğine hükmetmiştir.

*Kaptan, denizcilikte geçerli olan kurallar uyarınca; geminin aşırı derecede yüklenmemesine, gerekli safranın gemide bulunmasına ve geminin ambarlarının taşınacak olan eşyayı kabule ve korumaya elverişli bir şekilde donatılmış olmasına dikkat etmek zorundadır.”*

Maddede açıkça ifade edildiği üzere, kaptan, yükleme, boşaltma ve istif başkaları tarafından yapılırsa dahi, yapılan işlemlere nezaret etmeli ve bu faaliyetlerin denizcilik esaslarına uygun olup olmadığını denetlemelidir. Şayet kaptan bu yükümlülüğünü gereği gibi yerine getirmezse taşıyan, her ne kadar ilgili klotla sorumluluk yük ilgisine devredilmiş olsa da, sorumlu olmaya devam edecektir.<sup>143 144</sup> Taşıyanın bu sorumluluktan kurtulabilmesi, kaptanın tedbirli bir kaptan olarak hareket etmiş olmasına rağmen zararın engellenemediğinin ispat edilmesine bağlıdır.<sup>145</sup>

### **c) Yükün İzinsiz Olarak Başka Bir Gemiye Yüklenmesi ve Aktarılması (TTK m. 1150)**

Kanun'un 1150. maddesinde yükün taşıyan tarafından başka bir gemiye yüklenmesi durumu düzenlenmiştir. Maddenin ilk fıkrasına göre, taşıyan, taşıtanın

<sup>143</sup> Çağa / Kender II, s.137 ; Ülgener, FIOS Şartı, s.24.

<sup>144</sup> Yargıtay sözleşmeye konulan FIO ve FIOS klotlarının kaptanın nezaret yükümlülüğünü ortadan kaldırmayacağına ve taşıyanın sorumluluğunun devam edeceğine hükmetmiştir: “T.T.K.nun 1061. maddesi "taşıyan malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermekle yükümlüdür" derken yüke özen borcunun kapsamına giren faaliyetlerin ancak bir kısmını belirtmektedir. Gerçekte yükün iyi bir halde muhafazası ve gideceği yere salimen varabilmesi için gerekli bütün tedbirler buna dahildir. Sözleşmeye konulacak "fio" veya "fios" şartı ile T.T.K.nun 1061. maddesinde sayılan faaliyetlerin ve yükümlülüklerin bir kısmı ve netice olarak bunların kötü yapılmasından doğan sorumluluk yükle ilgililere aktarılabilir. Ancak böyle bir şart, kaptanın nezaret görevinin, yükleme ve boşaltma işçilerini gözetmek yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz. Somut olayda, dosyaya sunulan konişmentoda Free In/Free Out şartı yer almaktadır. Bu koşulla, yüklemenin chartererlerin boşaltmanın ise gönderilenin sorumluluğunda olduğu belirtilmiştir. Yükleme, boşaltma ve istif işlerinin yük ilgililerine bırakıldığı durumlarda dahi T.T.K.nun 975. maddesi uyarınca kaptanın yükleme ve istifin denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etmek görev ve sorumluluğu vardır. Bu durumda, yük hasarına münhasır olmak üzere yapılan hatalı istif ve boşaltmadan dolayı taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği ve müşterek kurusunun var olduğu gözetilerek, yapılacak değerlendirme sonucunda hasıl olacak kusur oranına göre bir karar verilmesi gerekirken, eksik inceleme ile yazılı şekilde karar verilmesi doğru olmamıştır.” Yargıtay 11. H.D. 2009/1558 E., 2010/7380 K., 24.06.2010. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018). Aynı yönde: “Yükleme ve istif işlerinin yük ilgisine bırakıldığı durumlarda dahi TTK.nun 975. maddesi uyarınca kaptanın yükleme ve istifin denizcilik örf ve usullerine uygun tarzda yapılmasına nezaret etmek görev ve sorumluluğu vardır. Bu durumda, yük hasarına münhasır olmak üzere yapılan hatalı istiftten dolayı taşıyanın sorumluluğunun devam ettiği ve müşterek kurusunun var olduğu gözetilerek yapılacak değerlendirme sonucunda hasıl olacak sonuç çerçevesinde bir karar verilmesi gerekirken...” Yargıtay 11. H.D. 2005/6756 E., 2010/10079 K., 10.10.2006. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>145</sup> Ülgener, FIOS Şartı, s.26 ; Akan, Yüke Özen, s.44.

iznini almadan yükü başka bir gemiye yükleyemeyecektir. Yükün kararlaştırılan gemiden farklı bir gemiye yüklenmesi veya aktarılması halinde ortaya çıkabilecek tüm zararlardan taşıyan sorumlu olacaktır. Ancak şayet yük kararlaştırılan gemi ile taşınsa idi dahi yükte zarar meydana geleceği ispatlanır ise, taşıyanın başka gemiye izinsiz yüklenmesinden doğan bir sorumluluğundan bahsedilemeyecektir.<sup>146</sup> Bununla birlikte, maddenin ikinci fıkrasındaki düzenlemeye göre, yolculuk başladıktan sonra ve tehlike anında yapılacak aktarma halinde taşıyanın aktarmadan kaynaklı sorumluluğu oluşmayacaktır. Bu durumda, her iki şartın da birlikte gerçekleşmesi halinde, yükün başka gemiye aktarımı için taşıtanın muvafakati gerekmektedir.

Yükün kararlaştırılandan başka bir gemi ile taşınması hususunda taşıtanın rızası açık ve tereddüde yer vermeyecek şekilde olmalıdır.<sup>147</sup> Taşıtan muvafakati sözleşmede yazılı olarak beyan edebileceği gibi, sonradan da verebilecektir. Ancak taşıma için konişmento düzenlenmiş ise, konişmentonun tüm nüshalarında<sup>148</sup> muvafakat yazılı olarak yer almalıdır.<sup>149 150</sup>

#### **d) Yükün İzinsiz Olarak Güvertede Taşınması (TTK m. 1151)**

Güvertede taşınan yükler, ambarda taşınan yüklere nazaran tehlikelere çok daha açık durumdadırlar ve zarar görme ihtimalleri çok daha fazladır. Bu nedenle, denizcilik teamüllerinde genel kural, taşıyanın yükü geminin ambarlarında taşınmasıdır ve yükün izinsiz olarak güvertede taşınması neticesinde yüke

<sup>146</sup> Kender / Çetingil / Yazıcıoğlu, s.163.

<sup>147</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.476 ; Tekin, s.79.

<sup>148</sup> Uygulama örneği için bkz: Conlinebooking 2000 standart konişmento, kloz 6 “Substitution of Vessel”, <https://www.bimco.org/-/media/BIMCO/Contracts-and-Clauses/Contracts/Sample-copies/Sample-copy-CONLINEBOOKING-2000.ashx> (Erişim tarihi: 20.04.2018)

<sup>149</sup> Çağa / Kender II, s.20.

<sup>150</sup> Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, yükün başka bir gemiye aktarılabileceğine dair konişmentoda yazılı kaydı kabul etmiş ancak bu durumun sadece yükün aktarımına verilmiş bir izin olduğunu, genel bir sorumsuzluk anlaşması mahiyetinde olmadığını ve taşıyanın yine de özen yükümlülüğünün devam ettiğine hükmetmiştir: “Davalı asıl taşıyıcının, BK.nun 100/2. maddesinde öngörülen biçimde ( sorumluluk sözleşmesi ) bulunduğu yolunda herhangi bir savunması da yoktur. Her ne kadar, konişmentoda, taşıyana yolculuk sırasında, malı başka bir gemiye aktarma yetkisi, tanınmışsa da, bunun sorumsuzluk sözleşmesi olarak yorumlanması olanağı yoktur. Konişmentonun anılan bölümde sorumsuzluğa ilişkin herhangi bir hüküm bulunmamaktadır. Söz konusu kayıt TTK.nun 1028. maddesinde öngörülen ve aktarma nedeniyle izinsiz yüklemeye doğacak sorumluluğu önler niteliktedir.” Yargıtay 11. H. D. 1980/1 E., 1980/133 K., 17.01.1980. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayımcılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

gelebilecek her türlü zarardan taşıyan mesul olacaktır.<sup>151</sup> TTK'nın 1151. maddesinin birinci fıkrasında yer alan genel kural gereğince taşıyanın eşyayı güvertede taşıması ve küpeşteye asması yasaklanmıştır. Buna karşın, aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca, taşıyanın yükleten ile bu konuda anlaşığı haller, güvertede taşımanın teamüle uygun olduğu durumlar<sup>152</sup> veya mevzuat gereği zorunlu olması halleri genel kuralın istisnalarını oluşturmuştur. Bu hallerde taşıyan yükü güvertede taşıyabilecektir.

Yükletenin, yükün güvertede taşınması yönünde göstereceği rıza şekle tabi değildir.<sup>153</sup> Yükleten, yükün güvertede taşınacağını bilmesine karşın buna itiraz etmeyerek veya güvertede yükün taşınacağını bildiren konişmentoyu itirazsız kabul ederek zımnen yükün güvertede taşınmasına icazet verebilecektir.<sup>154</sup> Bununla beraber, ilgili maddenin üçüncü fıkrasına göre, taşıyan yükleten ile yükün güvertede taşınması hususunda anlaşmış ise, bu durumu deniz taşıma senedine yazılı olarak kaydetmelidir. Konulacak bu kayıt, taşıyanın gönderilen ile olan ilişkisi açısından önemlidir; zira güvertede yükün taşınmasına dair bir kayıt yok ise, taşıyan yükün güvertede taşınacağına ilişkin yükleten ile aralarındaki anlaşmayı konişmentoyu iyiniyetli olarak kabul eden gönderilene karşı ileri süremeyecek ve güvertede taşıma nedeniyle yüke zarar gelmesi halinde gönderilene karşı yükte oluşan zarardan sorumlu olacaktır. Ancak taşıyan ile bu konuda (yazılı veya zımni) bir anlaşması olan taşıyan, gönderilene bu kaydı ileri süremediği için ödemek zorunda kaldığı zarar bedelini, arasındaki anlaşmaya göre taşıyana rücu edebilecektir.

<sup>151</sup> Çağa / Kender II, s.52.

<sup>152</sup> Yükün ticari teamül uyarınca güvertede taşınmasına, konteynerlerin, konteyner gemisinin güvertesinde taşınması hali örnek olarak verilebilir. Bu itibarla, konteynerlerin güvertede taşınmasının taşımacılığın mahiyetine uygun düşmesi nedeniyle, navlun sözleşmesinin tarafları arasında yükün güvertede taşınacağına dair bir anlaşma olmasa dahi, akdin ihlali söz konusu olmayacaktır. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 254, dipnot 751.

<sup>153</sup> Yükü gemiye teslim eden kişi olarak yükleten, yükün güverteye yüklenmesine eşlik etmeye, bu itibarla da güverteye yüklenmesine muvafakat etmeye yetkilidir.

<sup>154</sup> Çağa / Kender II, s.53. Anglo-sakson hukukunda ise zımni icazete izin verilmemektedir. Bu şartın sağlanması için mutlaka yolculuğun başlangıcından evvel verilen açık ve net bir izin aranmakta, sadece konişmentoda yükün güvertede taşınacağına dair kayıt bulunması dahi yeterli görülmemektedir. Tetley, William, Marine Cargo Claims, Thomson Carswell, 4th Edition, Volume I, 2008,s.1573. (Bu çalışmada bundan sonra esere "MCC" kısaltması ile atıf yapılacaktır) ; Açık ve net iznin bulunmaması halinde, güvertede taşımaya icazet verildiğine dair ispat yükü taşıyana ait olacaktır. Cooke, / Young / Ashcroft / Taylor / Kimball / Martowski / Lambert / Sturley, s.171 ; Çağa / Kender II, s.53, dipnot 206.

Yükün güvertede taşınmasının ticari teamül gereği olduğu hallerde taşıma senedine buna dair bir kayıt düşülmesine gerek olmayacaktır, buna karşın taraflar aralarında yükün ambarda taşınacağını kararlaştırmışlar ise bu halde ticari teamül malın güvertede taşınması yönünde olsa dahi yük ambarda taşınmalıdır.<sup>155 156</sup>

Yükün özelliği uyarınca ambara alınması mümkün değil ise güvertede taşınması mecbur olacaktır.<sup>157</sup> Kanun gereğince güvertede taşınması zorunlu yükler için yükleyenin muvafakati aranmayacaktır.

Yükün güvertede taşınmasına yükleten tarafından rıza gösterilmesi, taşıyanın elverişlilik ve yüke özen sorumluluklarını etkilemeyecektir.<sup>158</sup> Taşıyan güvertede taşınacak yüke de tüm aşamalarda özen göstermek, güvertede taşınacak yükü sabitlemek ve deniz ile yağmur suyundan zarar görmemesi adına gerekirse üzerini kapatmak ile yükümlü olacaktır.<sup>159</sup> Maddenin dördüncü fıkrası uyarınca, taşıyan, bu yükümlülüğünü yerine getirmez veya maddede açıklanan istisnalara aykırı olarak yükü izinsiz bir şekilde güvertede taşır ise, yükün zıya, hasar veya gecikmesinden doğan zararlardan TTK'nın 1178 ve 1179 maddelerine göre sorumlu olacaktır.<sup>160 161</sup> Taşıyanın kanuna aykırı bir şekilde yükü güvertede

<sup>155</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.472 ; Tekin, s.83.

<sup>156</sup> Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, 1958 tarihli bir kararda, ambara konulmasına karar verilmiş olan yükün güvertede taşınması ve sonradan imzalanan ve güvertede taşınmasına icazet veren tutanağın, taraflar arasındaki sözleşme hükmünü değiştirmeye yetkili olmayan kişilerce imzalanmış olması nedeniyle taşıyanın sorumlu olacağına hükmetmiştir: “Taraflar arasında tanzim edilen nakil mukavelenamesinin 10. maddesi sarahatinden üzümlerin ambara konulmasının kararlaştırıldığı anlaşılmaktadır. Deniz Ticaret Kanununun 1107. maddesi hükmü de yükletenin rızası olmadıkça malın güverteye konulamayacağını belirtmektedir. 2.3.1954 tarihli zabıt varakası her ne kadar hamulenin tamamen motora yükletilmesinden sonra tanzim kılınmış ve bu suretle malın güverteye konulduğuna İhisarlar İdaresi memurlarının da vakıf olduğu bu belgeden anlaşılmakta bulunmuş ise de; zapta imza koymuş olan bu memurlar, taraflar arasındaki akit hükümlerini değiştirmeye yetkili değildir. Kanunun ve mukavelenamenin sarıh hükümleri muvacehesinde işin örf ve adet tahkiki suretiyle haline de mahal yoktur.” Yargıtay Hukuk Genel Kurulu, 1958/38 E., 1958/37 K., 09.07.1958. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayımcılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>157</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.471.

<sup>158</sup> Yargıtay, taşınan yük ve geminin özellikleri itibarıyla taşımanın güvertede yapılmasının olağan olduğu hallerde dahi, taşıyanın yüke özen borcunun devam etmekte olduğunu ifade etmiştir: “Yükün güvertede taşınmasının geminin ve yükün özellikleri icabı mutad sayılması, bu durumda açıkça muhalefeti bildirmeyen yükletenin malın güvertede taşınmasına zımnen muvafakat etmiş addolunması taşıyanın TTK'nun 1061. maddesinden kaynaklanan yüke ihtimam gösterme yükümlülüğünü ve bu yükümlülüğe riayetsizlikten doğan sorumluluğunu bertaraf etmez.” Yargıtay 11. H. D. 1989/5487 E., 1991/401 K., 31.01.1991. Aybay, Gündüz, Deniz Ticareti Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları, İstanbul, Aybay Yayınları, 2000, s.214-217.

<sup>159</sup> Çağa / Kender II, s.53.

<sup>160</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.254.

taşıması ticari kusurunu oluşturacak ve taşıyan Kanun'da öngörülen sorumsuzluk hallerine dayanarak oluşan zarardan kurtulamayacaktır.<sup>162</sup>

Lahey Kuralları'nın 1/c maddesi uyarınca, güvertede taşınan yükler Konvansiyon kapsamında eşya olarak nitelendirilmemiştir<sup>163</sup> ve bu itibarla Lahey Kuralları hükümleri güverte yüküne uygulanmayacaktır. Hamburg Kuralları'nda ise güverte yükü eşya olarak kabul edilmiş ve Konvansiyon kapsamına alınmış olup,<sup>164</sup> 9. maddede detaylı olarak yükün güvertede taşınmasının caiz olmadığı hallerde sonuçlarının ne olacağı belirtilmiştir.<sup>165</sup> Buna göre, şartlara aykırı olarak yükün güvertede taşınması halinde taşıyan ortaya çıkabilecek tüm zararlardan sorumlu olacaktır. Rotterdam Kuralları sistemi de güvertede taşınacak yükü kapsamına dahil etmiş ve şartlarını 25. maddede düzenlemiştir. Söz konusu düzenleme ile, Hamburg Kuralları'nda güvertede yük taşınabilecek durumlar korunmuş ve bu hallere bir ekleme yapılmıştır<sup>166</sup>: yükün güvertede taşınmasına elverişli konteynerlerin içinde veya üstünde ve konteyner taşınmasına uygun olması halinde yükün güvertede taşınması mümkün olacaktır.<sup>167</sup> Haklı bir neden

<sup>161</sup> Yükün güvertede taşınmasının emredici hükümlere tabi olmadığı istisna halleri için bkz: s.110-111.

<sup>162</sup> Çağa / Kender II, s.53.

<sup>163</sup> Lahey Kuralları Madde 1/c: “«Mal» Nakliye Mukavelesinde güverteye konduğu beyan edilen ve fiilhakika bu suretle nakledilen gemi hamulesi ile canlı hayvanlar müstesna, mal, eşya, hamule ve her hangi cins emtiadır.” 14.02.1955 tarihli ve 6469 S.K.

<sup>164</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.106.

<sup>165</sup> 6102 sayılı Kanun'da da bu nedenle Hamburg Kuralları esas alınmıştır. Kanun koyucu, güvertede yük taşınmasına dair kuralın ihlali ve 1151.maddenin 1. fıkrasının açıklanan istisnalar dışında ihlal edilmesi halinde bunun müeyyidesinin belirlenmiş olmasından dolayı Hamburg Kuralları'nı esas almış olduğunu şu gerekçeyle açıklamaktadır: “Bu maddenin birinci fıkrası, 6762 sayılı Kanunun 1029 inci maddesinden, mehz Alm. TK.'nın 566 ncı paragrafının birinci fıkrası ile karşılaştırılmak ve sonraki fıkralarla uyumlaştırılmak suretiyle alınmıştır. Maddenin ikinci ilâ beşinci fıkraları 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 9 uncu maddesinden aynen alınmıştır. 1924-1968 Brüksel-Visby Sözleşmesinde ve 6762 sayılı Kanunda, eşyanın güvertede taşınmasına ilişkin yasağın ihlali halinde uygulanacak müeyyideler açıkça belirlenmemiştir. 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 9 uncu maddesi, bu ihtiyacı karşılayan çağdaş ve menfaat dengelerine uygun çözümler getirdiğinden, hükmün aynen iktibas edilmesi uygun görülmüştür.” TTK Gerekçesi, s.309.

<sup>166</sup> Rotterdam Kuralları, madde 25/1: “Eşya geminin güvertesinde ancak şu hâllerde taşınabilir: (a) Bu şekilde taşıma mevzuat gereği zorunluysa; (b) Eşyanın konteynerin içinde veya üzerinde veya güverte taşınmasına elverişli bir taşıta taşınması ve güvertenin özel olarak bu konteyner veya taşıtları taşımaya tahsis edilmiş olması; veya (c) Güverte taşınmasının taşıma sözleşmesine veya söz konusu ticari alanın örf ve âdet, teamül veya uygulamalarına uygunluk göstermesi” Süzel / Damar, s.166.

<sup>167</sup> Berlingieri, Francesco, “A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules”

[https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg\\_3/Berlingieri\\_paper\\_comparing\\_RR\\_Hamb\\_HV\\_R.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HV_R.pdf) (Erişim Tarihi: 18.03.2018)



olmadan yükün güvertede taşınması ve neticesinde yüke zarar gelmesi halinde taşıyan 17. maddede sayılan sorumsuzluk hallerine dayanamayacaktır.<sup>168</sup>

#### e) Haklı Sebep Olmaksızın Rotadan Sapma (TTK m. 1113)

Geminin izleyeceği rota navlun sözleşmesi ile belirlenebilir ve taşıyan bu rotayı takip etmekle yükümlüdür. Şayet rota sözleşme ile belirlenmemişse, taşıyan yükün varış limanına en kısa zamanda ulaşmasını sağlamalıdır. Bu amaçla izlenecek makul rota yükleme limanı ile varış limanı arasında çizilecek direkt coğrafi çizgi ile belirlenir.<sup>169</sup> Makul rota belirlenirken geleneksel olarak takip edilen yollar ve sefer güvenliği de dikkate alınmalıdır<sup>170</sup>, dolayısıyla makul rota her zaman en kısa rota olmayabilir.<sup>171</sup> Sapma, seferin rotasında yapılacak kasıtlı değişikliklerdir.

TTK'nın 1113. maddesi uyarınca, takip edilen rotadan seyrin sürdürülmesi beklenmeyen bir hal neticesinde engellenir ise, kaptan rotayı değiştirebilecektir. Kaptan bu durumda yeni bir rota belirleyebilir, hareket limanına geri dönebilir veya beklenmeyen halin sonlanmasını bekleyebilir. Bu maddede kastedilen normal seyirde beklenemeyecek ve kaptanın yol açmadığı bir olay olup<sup>172</sup>, oluşan durum hem gemiyi hem de yükü tehdit eder mahiyette olmalıdır.<sup>173</sup> Olağan dışı bir fırtına, savaş çıkması veya korsan saldırısı riski bu madde kapsamında düşünülebilecektir. Bununla beraber, şayet tehlike geminin elverişsizliğinden ileri geliyor ise<sup>174</sup>, rotadan haklı bir sapma olduğu iddia edilemeyecektir.<sup>175</sup>

Haklı bir sapmanın söz konusu olduğu hallerde taşıyanın sorumluluğu bulunmayacaktır. Buna karşılık taşıyan haklı sapma nedeni ile yolunun

<sup>168</sup> Hodges, Susan / David A. Glass, "Deck Cargo: Safely Stowed at Last or Still at Sea?", The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules, (Ed: Rhidian Thomas), 2010, Informa Law, s.258.

<sup>169</sup> Tekin, s.85.

<sup>170</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.479 ; Tekin, s.85.

<sup>171</sup> Çağa / Kender II, s.55.

<sup>172</sup> Rotanın hatalı olarak hesaplanması halinde haklı sapmadan değil, teknik kusurdan bahsedilecektir. Çağa / Kender II, s.56 ; Tekin, s.86, dipnot 90.

<sup>173</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.480.

<sup>174</sup> Örneğin, yetersiz yakıt ile yola çıkılması neticesinde yakıt ikmali için rotadan sapılması hali.

<sup>175</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.480.

uzamasından ötürü ek navlun ücreti talep edemeyecektir.<sup>176</sup> Sapmanın haklı olup olmadığını da taşıyan ispat etmektedir.<sup>177</sup>

TTK'nın 1220. maddesinde can ve mal kurtarmak veya başka bir haklı sebeple rotadan ayrılması halinde, yükte oluşabilecek zararlardan taşıyanı korumuş ve bu sebeplerle yapılan haklı sapma neticesinde taşıyan lehine bir sorumsuzluk hali düzenlenmiştir.<sup>178</sup>

Kanun'da sayılı haklı sapma nedenlerini ihtiva etmeyen her türlü rotadan sapma haksız olarak nitelendirilecek olup, taşıyan bu şekilde rotadan sapma sonucunda yüke gelen her türlü zarardan mesul olacaktır.<sup>179</sup> Taşıyanın bu sorumluluğu TTK'nın 1178. maddesine tabi olacaktır ve taşıyan, eğer rotadan sapma olmasaydı da yükte meydana gelen aynı zararın oluşacağını ispat ederek bu sorumluluktan kurtulabilecektir.<sup>180</sup> Şayet rotadan ayrılma gemi adamının sevk ve idare kusurundan kaynaklanıyor ise, bu halde taşıyan TTK 1180 uyarınca sorumluluktan kurtulabilecektir.<sup>181</sup>

---

<sup>176</sup> Çağa / Kender II, s.56.

<sup>177</sup> Çağa / Kender II, s.56.

<sup>178</sup> Taşıyanın haklı bir sebeple rotadan sapılması halinde sorumsuzluk hali için bkz: "Can veya eşya kurtarmak veya başka bir haklı sebep için rotadan sapma halinde sorumsuzluk", s. 78-83.

<sup>179</sup> Çağa / Kender II, s.56.

<sup>180</sup> Çağa / Kender II, s.56 ; Kaner, İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2. Baskı, 2014, s.82 (Bu çalışmada bundan sonra esere "Deniz Ticareti Hukuku" kısaltması ile atıf yapılacaktır) ; Sözer, Deniz Ticareti, s.485.

<sup>181</sup> Çağa / Kender II, s.56 ; Ülgener, M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri I, İstanbul, Der Yayınları, 2. Baskı, 2017, s.231. (Bu çalışmada bundan sonra esere "Çarter Sözleşmeleri" kısaltması ile atıf yapılacaktır) ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.124, dipnot 343 ; Aksi yönde: Kaner, Deniz Ticareti Hukuku, s.82. Taşıyanın sevk ve idare kusurundan sorumsuzluk hali bkz: "Sevk ve başkaca teknik yönetim sebebiyle oluşan zarardan taşıyanın sorumsuzluğu", s.47 vd.

## İKİNCİ BÖLÜM

### TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULMASI

#### § 3) TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULDUĞU HALLER

Yukarıda da belirtildiği üzere, tarih boyunca, taşıyanların kendilerinden ekonomik olarak daha güçsüz konumda olan yükle ilgili kişilere çeşitli sorumsuzluk kayıtları kabul ettirmiştir.<sup>182</sup> Sözleşmedeki taraflar arasındaki bu dengesizliğin bir sonucu olarak bu alandaki ilk düzenleme olan Harter Kanunu'nda taşıyanın belli zararlardan sorumluluğunun doğmayacağına dair hükümler konulmuştur.<sup>183</sup> Harter Kanunu ile belirlenen bu sorumsuzluk halleri, aynı Kanun'da taşıyanın ticari kusurdan doğan zararlardan sorumlu olmasına karşı, taşıyanın lehine bir taviz olarak düzenlenmiştir.<sup>184</sup> Harter Kanunu'na uygun olarak, uzlaştırıcı bir tutum izleyen Lahey Kuralları'nda da bu sorumsuzluk halleri<sup>185</sup> benimsenmiştir. Lahey Kuralları'nın 4. maddesinde belirlenen sorumsuzluk halleri önce Alman Ticaret Kanunu üzerinden 6762 sayılı ETTK'ya, oradan da 6102 sayılı TTK'ya aktarılmıştır.

Yürürlükten kalkmış olan 6762 sayılı ETTK döneminde, taşıyanın sorumsuzluk halleri “Mutlak Sorumsuzluk Halleri” ve “Muhtemel Sorumsuzluk Halleri” olarak anılmaktaydı. 6102 sayılı yeni TTK'da ise bu haller “Sorumluluktan Kurtulma Halleri” ve “Taşıyanın Kusursuzluk ve Uygun İlliyet Bağlı Karinelerinden Yararlandığı Haller” olarak düzenlenmiş olup, bu çalışmada da Kanun'un lafzına uygun olarak, bu şekilde ele alınacaklardır.

Kanun'un “Sorumluluktan Kurtulma Halleri” başlığı altında yer alan 1179. maddesinde, taşıyanın kendinin veya adamlarının kasıt ve ihmallerinden

<sup>182</sup> Bkz: “Taşıyanın sorumluluğunun tarihsel gelişimi”, s.6-8.

<sup>183</sup> 1893 yılında ABD'de kabul edilen Harter Kanunu sonrasında, 1904 yılında Avustralya, 1908 yılında Yeni Zelanda ve 1910 yılında Kanada, taşıyanın sorumsuzluk kayıtlarını sınırlandıran düzenlemeler yapmışlardır. Yetiş Şamlı, Sınırlı Sorumluluk, s.103, dipnot 1.

<sup>184</sup> Çağa / Kender II, s.156 ; Uluğ, İlknur, “Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2002, Cilt 6, Sayı: 1-2, s. 87 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.93.

<sup>185</sup> Sorumsuzluk hallerinin kökeni İngiliz “exception clauses”dir. Çağa / Kender II, s.156.

doğmayan zararlardan sorumlu tutulamayacağını belirlenmiş ve taşıyanın adamlarının kimler oldukları tanımlamıştır. Kanun'un 1180. maddesinde, "Teknik Kusur ve Yangın" halinde taşıyanın sorumlu tutulamayacağına dair kayıt, 6762 sayılı Kanun'dan farklı olarak ayrı bir madde ile düzenlenmiştir. 1181. maddede ise taşıyanın denizde can veya mal kurtarma faaliyetleri nedeniyle meydana gelebilecek zararlardan sorumsuzluğu düzenlenmiş, bu maddede öngörülen can veya mal kurtarma faaliyeti amacıyla rotadan haklı olarak sapması neticesinde yüke zarar gelmesi hali ise ayrı olarak 1220. maddede düzenlenmiştir. Taşıyanın sorumluluktan kurtulabileceği bir diğer hal ise, Kanun'un 1186/5 maddesinde düzenlenen, taşıtan veya yükleten tarafından taşınacak malın cins veya değerinin taşıyana kasten hatalı olarak bildirilmesi halidir.

Tüm bu hallerde<sup>186</sup>, Kanun gereği taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için, zararın meydana gelmesinde şahsi kusuru bulunmamalıdır.<sup>187</sup> Kendi sorumluluğunun bulunmadığı hallerde, önce sorumsuzluk haline sebep olan olayın yaşandığını, daha sonra da oluşan zarar ile olay arasındaki illiyet bağıını ispat eden taşıyan, sorumluluktan kurtulacaktır.<sup>188</sup>

<sup>186</sup> Açıklandığı üzere taşıyanın sorumluluktan kurtulmasını sağlayacak haller Lahey Kuralları ile getirilen sistem çerçevesinde düzenlenmiştir. Anglo-Sakson hukukunda ise, sözleşmede belirlenen sorumsuzluk halleri ve Lahey Kuralları'na tabi olan taşımaların dışında, prensip olarak kabul edilmiş üç adet sorumsuzluk hali vardır. Lahey Kuralları'na tabi olunmayan taşımalarda ve tarafların başkaca sorumsuzluk hali belirlemedikleri hallerde bu üç kural taşıyanın sorumluluktan kurtulmasını sağlayacaktır: Bunlar mücbir sebep (*Act of God*), savaş hali ve düşmanca hareketler (*Act of the Queen's Enemies*) ve taşınan malın kusurlarından kaynaklı (*Inherent Vice*) zararlardır. Wilson, s. 263-264 ; Tetley, IMAAL, s.44.

<sup>187</sup> Zararın taşıyanın şahsi kusuru olup olmadığının tespitinde taşıyanı temsil ve işletmesini idareye yetkili olanların kusuru taşıyanın kusuru olarak kabul edilecektir. Yazıcıoğlu, Mutlak Sorumsuzluk, s.110.

<sup>188</sup> Bununla birlikte, Yargıtay, 2008 tarihli kararında, zararın yangın nedeniyle oluşması ve geminin başlangıçta elverişli olduğuna dair belgelerin sunulmasına rağmen, taşıyanın sorumluluktan kurtulması için özen borcunu gereği gibi ifa ettiğini kanıtlaması gerektiğine hükmetmiş ve bu anlamda ispat yükünü de taşıyana yüklemiştir: "Taşıyan...yükümlü olduğu işleri azami dikkat ve özenle yapmaya zorunlu olduktan başka, ayrıca özen borcu icabı yapılması gerekli diğer bütün işleri de yapmaya mecburdur. İşte sırf bu özen borcunun gereği gibi yapılmamasından doğacak zararlardan taşıyıcı sorumlu olacaktır...Taşıyan bu özen borcunun usulü dairesinde fiilen ifa edildiğini ayrıca kanıtlamak zorundadır. Taşıyan,...ancak bu özen borcunu usulü dairesinde ifa edilmiş olduğu halde ve buna rağmen görülmemiş bir eksiklik veya hata var ise, işte ancak bu halde sorumluluktan kurtulabilecektir." Yargıtay 17. H. D. 2008/3163 E., 2008/4797 K., 23.10.2008.

Yazıcıoğlu bu kararı eleştirmiştir: "...geminin denize, yola ve yüke elverişli olduğuna dair belgeler, geminin yolculuğun başında denize, yola ve yüke elverişli olduğu hususunda karine teşkil eder. Bir uyumsuzlukta, taraflardan biri lehine belirli bir durumun varlığı ya da yokluğu hususunda karine oluşması, diğer tarafın karinenin aksini ispatla yükümlü olması demektir... Geminin elverişliliğine dair belgeler taşıyan lehine karine oluşturduğundan, ancak geminin başlangıçta elverişsiz sayılmasını gerektiren bir

## I) Taşıyana Yüklenemeyecek Sebep (TTK m. 1179)

### A) Genel Olarak

Kanun'un "Taşıyana yüklenemeyecek sebep" başlıklı 1179/1 maddesi şu şekilde düzenlenmiştir:

*“(1) Taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalinden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyan sorumlu değildir. Taşıyanın veya adamlarının kastının veya ihmalinin bu zarara sebebiyet vermediğini ispat yükü, taşıyana aittir.*

*(2) “Taşıyanın adamları” terimi, taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsar. Fiilî taşıyana ilişkin hükümler saklıdır.”*

Madde uyarınca, taşıyan, kendisinin veya adamlarının kast veya ihmalinden doğmayan zararlardan sorumlu tutulmayacaktır. 1178/1 maddesinde taşıyanın yüke özen sorumluluğunun tespiti için öngörülen “tedbirli bir taşıyan” kriteri uyarınca hareket etmeyen veya alması gereken önlemleri almayan taşıyanın bu madde uyarınca kusurlu olduğu kabul edilecektir ve aksini taşıyan kanıtlamak zorunda olacaktır. Maddenin ikinci fıkrasında, taşıyanın fiillerinden veya ihmallerinden sorumlu olacağı “taşıyanın adamlarının” kimler oldukları tanımlanmıştır.

---

eksikliğin mevcudiyeti ve zararın bu elverişsizlikten ileri geldiğinin sabit olması halinde, taşıyanın başlangıçta gemiyi elverişli halde bulundurma yükümlülüğünü gereği gibi ifa ettiğini ispat etmesi gerektiğinden söz edilebilir... Yangının sebebinin belirlenemediği ve geminin elverişlilik belgeleri ile taşıyan lehine doğan geminin denize, yola ve yüke elverişli olduğu karinesinin aksi kanıtlanmadığı hallerde, makine dairesinde elektrik kontağından çıkan yangının gemi adamlarının (teknik yada ticari) kusurundan kaynaklandığının kabulü ile taşıyanın sorumlu olmadığı sonucuna varılmalıdır. Yazıcıoğlu, Mutlak Sorumsuzluk, s.108.

Ülgener de taşıyanın geminin elverişlilik sertifikasını, klas belgelerini ve ilgili diğer resmi belgeleri sunmasının kendisi lehine bir karine yaratacağını ve kusur ispatı külfetinin yük ilgisine geçeceğini belirtmiştir. Ülgener, M. Fehmi, “Yangın Zararları Sebebi ile Yüke Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu”, <http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/18.Yanginzararlari.pdf> (Erişim tarihi: 03.02.2018), s.7. (Bu çalışmada bundan sonra esere “Yangın Zararları II” kısaltması ile atıf yapılacaktır).

## B) Taşıyanın Kusuru ve İspat Yükü

Kanun'un "tedbirli bir taşıyan" kriteri kusursuzluğun ispatı bakımından her olayda ayrıca incelenecek ve değerlendirilecektir. Buna göre taşıyanın kendi işlerinde nasıl hareket ettiği değil, aynı şartlar altında tedbirli, basiretli ve tecrübeli bir taşıyanın nasıl hareket ettiği ölçüsü kabul edilmiştir.<sup>189</sup> Taşıyanın kusur sorumluluğundan tecrübesizlik, bilgisizlik, yorgunluk, hastalık gibi sebeplerle kurtulması mümkün değildir.<sup>190</sup>

Maddeye göre, zararın kendisinin veya adamlarının kasıtlı veya ihmalkar davranışından dolayı oluşmadığını ispat edecek olan taşıyandır. Taşıyanın bu madde bakımından ispat yükü oldukça ağırdır; sorumluluktan kurtulması için yükü korumak için elinden gelen her şeyi yaptığını ve tüm önlemleri aldığını kanıtlaması yeterli değildir, önemli olan 1178/1 maddesi uyarınca "tedbirli bir taşıyanın" alması gereken önlemleri aldığını kanıtlamasıdır.<sup>191</sup>

Kanun koyucu, taşıyanın sorumluluğunun doğması için kusurunun varlığını şart koymuş ancak bu kusurun varlığını esasen karine olarak kabul etmiştir.<sup>192</sup> Bir başka deyişle, yükün taşıyanın hakimiyetinde olduğu esnada zarar görmesi halinde bu zarardan taşıyan kural olarak sorumlu tutulacaktır ancak taşıyana kendisinin veya adamlarının kusursuz olduğunu ispat ederek veya zararın meydana gelmesinde kanunen öngörülmuş bir sorumsuzluk halinin varlığını ispat ederek bu karineyi çürütme imkanı tanınmıştır.<sup>193</sup> İspat yükü taşıyana bırakıldığı için, taşıyan bu karinenin aksini ispat edemedikçe yüke gelen zarardan sorumlu olacaktır. İspat yükü kanun koyucu tarafından emredici olarak taşıyana bırakılmış olduğundan, buna aykırı özel şartlar geçersiz olacaktır.<sup>194</sup>

<sup>189</sup> Seven, s.95.

<sup>190</sup> Seven, s.95.

<sup>191</sup> Seven, s.95 ; Karan, Hakan, Law on International Carriage of Goods, Ankara, Turhan Bookstore, Third Edition, 2013, s.89.

<sup>192</sup> Seven, s.93.

<sup>193</sup> Wilson, s. 278.

<sup>194</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.493 ; Karan, s.94.

### C) Taşıyanın Adamları

Maddenin ikinci fıkrasında “taşıyanın adamları” ifadesinden ne anlaşılması gerektiği izah edilmiştir. Maddeye göre taşıyanın adamları, “*taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri*” kapsamaktadır.

Kanunun ifadesi uyarınca, gemide çalışan gemi adamları taşıyanın adamı olarak sayılacak, taşıyanın istihdam etmediği ancak navlun sözleşmesini ifasında rol alan kişiler dahi taşıyanın adamı sayılacaktır. Taşıyanın adamları ifadesi, eski Kanun’dan farklı olarak<sup>195</sup>, üst kavram olarak düzenlenmiş ve maddede sayılan tüm şahısların taşıyanın adamı sayılacağı belirtilmiştir.

Taşıyan, maddede sayılan adamlarının kusurlarından sorumludur, bu yüzden, taşıyanın sorumluluğunun doğru belirlenmesi adına taşıyanın adamlarının kimler olduğunun tespiti önem taşımaktadır. Taşıyanın adamlarının kusurları da bizzat taşıyana yüklenen özen sorumluluğuna göre ve aynı kıstaslar ile değerlendirilecek ve yapılacak bu değerlendirmede taşıyanın adamlarının bilgi ve tecrübe düzeyleri gibi şahsi niteliklerinin bir önemi olmayacaktır.<sup>196</sup>

#### a) Gemi Adamları

Gemi adamlarının kim oldukları Kanun’un 934. maddesinde sayılmıştır. Buna göre gemi adamları, kaptan, gemi zabıtları, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişilerdir. Bu kişiler genellikle donatana iş akdi ile bağlıdırlar ve donatanın aynı zamanda taşıyan olmadığı hallerde taşıyan ile aralarında akdi bir ilişki yoktur. Gemi adamının taşıyanın adamı sayılması için böylesine bir akdi ilişkiye

<sup>195</sup> 6762 sayılı ETTK’da “Taşıyan, kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından, kendi gibi mesuldür” demekle ikili bir ayrıma gidilmiş, gemi adamları taşıyanın adamları kavramına dahil edilmemiştir.

<sup>196</sup> Seven, s.160.

gerek de yoktur; 1179/2 maddesine göre gemi adamları taşıyanın adamı olarak kabul edilmiş, bunun için başkaca bir şart aranmamıştır.<sup>197</sup>

### **b) Taşıyanın İşletmesinde Çalışan Kişiler**

Taşıyanın işletmesinde çalışan kişiler, taşıyanın istihdam ettiği tüm işçilerini ifade etmektedir. Bu kişiler genel olarak taşıma işiyle ilgili istihdam edilmese veya navlun sözleşmesinin ifasında kullanılmaları dahi taşıyanın adamı sayılacaklardır.<sup>198</sup> Ancak bu kişilerin kusurlarından taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için görevleri ve yük zararı arasında dolaylı da olsa bir illiyet bağı bulunmalıdır.<sup>199</sup>

### **c) Taşıyanın Temsilcileri**

Taşıyanın kendisini temsile yetkili kişiler de taşıyanın adamları sayılacak ve taşıyan bunların kusurundan kendi kusuruymuş gibi sorumlu olacaktır. Taşıyanın temsilcilerine uygulamada sıklıkça karşılaşılan acenteler örnek gösterilebilir.

### **d) Taşıyanın İşletmesinde Çalışmayan Ancak Navlun Sözleşmesinin İfasında Rol Alan Kişiler**

Taşıyana iş akdi ile bağlı olmayan ancak navlun sözleşmesinin ifasında rol alan kişiler de taşıyanın adamı sayılacaklar ve taşıyan bunların kusurundan sorumlu olacaktır.

Bu kişiler esasen Türk Borçlar Kanunu (TBK) anlamında taşıyanın yardımcı şahıslarıdır. Kanun'un 1179/2 maddesinde açıkça yer alan bu yardımcı şahıslar da taşıyanın adamı sayılacaklardır. 6762 sayılı ETTK'nın 1062/1 maddesinde bu kişiler ifade edilmemiş olduğundan yardımcı şahıslar taşıyanın adamı olarak görülmemekte ve TTK'ya tabi olmadıkları ifade edilmekte idi. Bu nedenle, ETTK döneminde taşıyanın yardımcı şahıslarından sorumluluğu genel hükümlere tabi

<sup>197</sup> Çağa / Kender II, s. 138 ; Ülgener Sorumsuzluk s.62 ; Sözer, Taşıma Sözleşmesi, s. 121 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.76.

<sup>198</sup> Taşıyanın işletmesinde çalışan muhasebeci, idari görevli, odacı ve güvenlik görevlisi dahi taşıyanın adamı sayılacaktır. Sözer, Deniz Ticareti, s.422.

<sup>199</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.61.



olmakta ve sorumluluğun kaynağı olarak 818 sayılı Borçlar Kanunu (BK) uygulanmaktaydı.<sup>200</sup> Bir başka ifadeyle, taşıyanın adamının yol açtığı zarardan taşıyan ETTK hükümlerince sorumlu olacakken, yardımcı şahıslarının yol açtığı zarardan BK uyarınca sorumlu tutulmaktaydı.<sup>201</sup>

6102 sayılı TTK ile getirilen düzende ise bu ikili uygulama engellenmiş, taşıyanın yardımcı şahısları taşıyanın adamı olarak kabul edilmiş ve kusurlu hareketlerinden kaynaklanan zararlardan TTK 1179/2 uyarınca taşıyanın sorumlu olacağı açıkça düzenlenmiştir.<sup>202</sup>

Taşıyanın adamlarına, deniz taşımacılığında sıklıkla kullanılan bağımsız yükleme, boşaltma ve istif işçileri de kuşkusuz dahil olacaktır. Bu kişiler de taşıyanın işçisi olmasalar da, navlun sözleşmesinin ifasında rol almaktadırlar. Taşımada FIO / FIOS / FIOST klozları bulunduğu ve yükleme, boşaltma ve istifleme taşıyan tarafından değil yük ilgilileri tarafından yapıldığında, bağımsız yükleme, boşaltma ve istif işçileri de yük ilgililerinin adamı sayılacak ve taşıyana onların kusurundan dolayı bir sorumluluk kuralı olarak yüklenemeyecektir.<sup>203</sup> Buna karşın, TTK madde 1091 uyarınca kaptanın yükleme, boşaltma ve istiflemenin doğru yapılmasına sağlamak ve bu işlemlere nezaret etme yükümlülüğü devam etmekte ve bu yükümlülüğün ihlali durumu taşıyanın özen yükümlülüğünün ihlalini doğurmaktadır.<sup>204</sup>

#### e) Fiili Taşıyan

1179/2 maddesinin son cümlesinde fiili taşıyana dair hükümlerin saklı olduğu düzenlenmiştir. Fiili taşıyan, akdi taşıyanın taşımanın bir kısmını veya tamamını kendisine bıraktığı şahıstır, bir başka deyişle, akdi taşıyanın yardımcı

<sup>200</sup> Sözer, Taşıma Sözleşmesi, s.101.

<sup>201</sup> Çağa / Kender II, s.140.

<sup>202</sup> Yetiş Şanlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.79 ; Sözer'e göre, navlun sözleşmesinin ifasına katılan diğer kişiler, taşıyanın yardımcı kişileri, TBK madde 116'ya tabi olacaklardır. Yazara göre sadece bu kişilerin aynı zamanda gemi adamı veya taşıyanın adamı sıfatını haiz oldukları hallerde TTK hükümleri uygulanabilecektir. Sözer, Deniz Ticareti, s.423. Kanımca Sözer'in ifadesi 6102 sayılı Kanun'un lafzına uygun değildir.

<sup>203</sup> Akan, Yüke Özen, s.43.

<sup>204</sup> Bkz: "FIO / FIOS / FIOST Klozu", s.30-32.

şahsıdır.<sup>205</sup> Taşıyan ile bir istihdam ilişkisi yoktur ancak navlun sözleşmesinin ifasında rol almaktadır.

TTK madde 1191/1 uyarınca, akdi taşıyan her ne kadar taşıma işini fiili taşıyana bırakmış ise de, kendi sorumluluğu da devam etmektedir. Aynı madde uyarınca taşıyan fiili taşıyanın adamlarının fiil ve ihmallerinden de sorumlu olacaktır. Fiili taşıyan kavramının Hamburg Kuralları ile düzenlendiği ve kanun koyucu tarafından buradan alındığı hususuna değinilmişti.<sup>206</sup> Aynı şekilde, fiili taşıyanın adamlarının kusurundan akdi taşıyanın sorumlu olacağına dair düzenleme de Hamburg Kuralları'ndan alınmıştır.<sup>207</sup> Böylece, 6102 sayılı Kanun'da fiili taşıyanın ve adamlarının kusurundan hem fiili taşıyan hem de akdi taşıyan sorumlu tutulmuş ve zarar gören yük ilgisine her iki tarafa karşı hukuki talepte bulunma hakkı verilmesi amaçlanmıştır.<sup>208</sup> Fiili taşıyan yüke gelen zararlardan akdi taşıyanın yanında, onunla birlikte, müteselsilen sorumludur.<sup>209 210</sup> Fiili taşıyana işin kısmen veya tamamen bırakılmasına karşın fiili taşıyanın bu görevi yerine getirmemesi halinde dahi akdi taşıyanın sorumluluğu devam edecektir ve fiili taşıyanın yükü teslim almamasından dolayı oluşan zarardan akdi taşıyan sorumlu olacaktır.<sup>211</sup>

<sup>205</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.81.

<sup>206</sup> Çalışmanın ilgili bölümü için bkz: s.5.

<sup>207</sup> Hamburg Kuralları m.10/1: "Taşımanın icrası kısmen veya tamamen fiili bir taşıyana bırakıldığı takdirde, taşıyan, bunu navlun sözleşmesinin bu yolda kendisine tanıdığı bir hakkı kullanmak suretiyle yapıp yapmadığına bakılmaksızın, taşımanın tamamından işbu anlaşma hükümlerine göre mesul olmakta devam eder. Fiili taşıyanın yaptığı taşıma sebebiyle taşıyan, fiili taşıyanın ve görev sınırları içinde hareket eden müstahdem ve görevlilerinin fiil ve ihmallerinden mesuldür." Çağa, s.336.

<sup>208</sup> "1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesi ve 6762 sayılı Kanun, taşıyanın ve fiili taşıyanın sorumlulukları ve bu sorumluluklar arasındaki ilişki hakkında doğrudan bir düzenleme içermemektedir. Bu eksikliği gidermek ve yükle ilgiliye asıl taşıyan yanında fiili taşıyana karşı da dava açabilme olanağı yaratmak, bu suretle usul ekonomisine de katkı sağlayabilmek için 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 10 uncu maddesi, Tasarının 1191 inci maddesine alınmıştır." TTK Gereçesi s.328.

<sup>209</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.139.

<sup>210</sup> Fiili taşıyanın hakimiyetindeki yüke gelecek zararlardan, taşıyanın sorumlu olmayacağına dair konulabilecek sorumsuzluk kaydı için bkz: "Taşımanın Fiili Taşıyan Tarafından Gerçekleştirilen Bölümü", s.114-117.

<sup>211</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.89.

## II) Sevk ve Başkaca Teknik Yönetim Sebebiyle Oluşan Zarardan Taşıyanın Sorumsuzluğu (TTK m. 1180/1)

### A) Genel Olarak

Kanun'un 1180. maddesinin birinci fıkrasının ilk cümlesinde, yüke gelen zararın geminin sevki veya geminin başkaca teknik yönetimi nedeniyle oluştuğu hallerde taşıyanın yalnızca kendi kusurundan sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Bu düzenleme Harter Kanunu'ndan beri süre gelen, daha sonra Lahey Kuralları ile de kabul edilmiş, taşıyanın teknik kusurdan sorumlu olmayacağına dair genel kabul gören uluslararası prensibe dayalıdır.<sup>212</sup> Harter Kanunu ile nihayet ticari kusurlardan doğan zararlardan sorumlu tutulacak olan taşıyanlara, bu sorumluluğa karşılık bir taviz olarak teknik kusurdan doğan zararlardan kurtulma hali tanınmıştır.<sup>213</sup>

Harter Kanunu'ndan beri gelen teknik kusurdan sorumsuzluk halinin başlıca sebebi, taşıyanın bizzat gemide bulunmuyor olması ve üstlendiği işi kaptan ve diğer gemi adamları vasıtasıyla yaptırıyor olmasıdır.<sup>214</sup> Taşıyan bizzat gemide bulunsa da, teknik yönetime dair bilgisi olmadığı kabul edildiğinden, yine değişen bir sonuç olmayacağına inanılmıştır. Bu nedenle teknik denizcilik bilgisi ve tecrübesi gerektiren konularda prensip olarak taşıyanın sorumsuzluğu düzenlenmiştir, meğerki taşıyan yolculuğun başında gemiyi elverişli halde bulundurma borcunu yerine getirmesin.<sup>215</sup>

Her ne kadar doktrinde ifade edilen görüş bu olsa da, objektif bir inceleme yapıldığında, bu düzenlemenin temel hukuk ilkelerine uygunluğu tartışmalıdır. Zira basiretli bir tacir olan taşıyan bizzat geminin seyrini sağlamasa da, bunun için en doğru kişileri istihdam etmekle yükümlü olmalıdır. Konunun tarihsel gelişimine de bakıldığında, taşıyanların güçlü ekonomik durumları ve nüfuzları ile yük ilgililerine çok daha ağır şartlar kabul ettirdikleri düşünüldüğünde, teknik

<sup>212</sup> Yazıcıoğlu, Mutlak Sorumsuzluk, s.101, dipnot 2.

<sup>213</sup> Çağa / Kender II, s.156.

<sup>214</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.500.

<sup>215</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.500.

kusurdan sorumsuzluk kaydının, ticari kusurdan sorumlu tutulmalarına karşı bir taviz olarak tutulduğunu görmek mümkündür.

Harter Kanunu döneminde, taşıyanların bu sorumsuzluk halinin önemli bir gerekçesini iletişim sorunları oluşturmakta idi.<sup>216</sup> Uzun seferler esnasında taşıyanın gemi ile iletişim kurabilme şansının olmaması ve kaptanın tamamen kendi inisiyatifi ile hareket edecek olması taşıyanların bu sebeple sorumluluktan kurtulmalarına dair önemli bir argüman olarak yer almıştır.<sup>217</sup> Ancak günümüz şartlarında iletişim sorunlarının varlığından bahsetmek mümkün değildir.

Modern hukukta teknik kusurdan sorumsuzluk düzeni tartışılmaya başlanmıştır.<sup>218</sup> Günümüz teknolojik gelişmeleri ve modern hukuk ilkeleri, taşıyanın teknik kusurdan sorumsuzluğu ile bağdaşmamaktadır.<sup>219</sup> Taşımacılık hukukunun başka hiçbir türünde böylesine bir sorumsuzluk hali öngörülmemiştir.<sup>220</sup> Modern hukuk anlayışı ile çelişen bu sorumsuzluk kaydı nihayet 1978 Hamburg Kuralları ile kaldırılmıştır. Ancak güçlü denizci devletler hemen bu konuya tepki göstermişler ve Hamburg Kuralları'nın dünya çapında uygulanır olmasına mani olmuşlardır. Buna karşın, yerleşen bu görüş değişmemiş, 2009 tarihli Rotterdam Kuralları görüşmelerinde de aynı esaslar belirlenmiş ve taşıyanın teknik kusurdan sorumlu olmayacağına dair bir sorumsuzluk hali Rotterdam Kuralları'nda da kabul edilmemiştir.<sup>221</sup> Geline nokta, Hamburg Kuralları'nın çok kısıtlı uygulanma hali ve Rotterdam Kuralları'nın henüz yürürlüğe girmemiş olduğu göz önüne alındığında, hala baskın sistemin Lahey

<sup>216</sup> Margetson, N.J., "Some Remarks on the Allocation of the Burden of Proof Under the Rotterdam Rules as Compared to the Hague (Visby) Rules", *The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules*, (Ed: Rhidian Thomas), 2010, Informa Law, s.202.

<sup>217</sup> Mandelbaum, Samuel Robert, "Creating Uniform Worldwide Liability Standards for Sea Carriage of Goods Under the Hague, COGSA, Visby and Hamburg Conventions", *Transportation Law Journal*, 1996, Vol. 23, Issue 3, s.476 ; Kuyucu, s.103.

<sup>218</sup> Wilson, s.273 ; Tetley, eleştirilerin son yıllarda çok arttığını ve hatta Fransa gibi kıta Avrupası hukuk sisteminin var olduğu ülkelerdeki mahkemelerin teknik kusurdan sorumsuzluk hallerini dar yorumlayarak kısıtladıklarını ifade etmektedir. Tetley, MCC, s.985.

<sup>219</sup> Rusya 1967 yılında sahil nakliyatında teknik kusurdan sorumsuzluğu kaldırmıştır. Çağa / Kender II, s. 156, dipnot 614 ; Mandelbaum, s.478.

<sup>220</sup> Tetley, MCC, s.954.

<sup>221</sup> Kuyucu, s.104.

Kuralları olduğunu<sup>222</sup> ve bu nedenle taşıyanın teknik kusur sebebiyle sorumluluktan kurtulma ilkesinin geçerli olduğunu söylemek mümkündür.<sup>223</sup> Nitekim Lahey Kuralları'nı temel alan, ancak bu kurallardaki eksiklikler ile zamanının gerisinde kalmış hükümlerinin çağdaş Hamburg Kuralları'ndan yararlanarak tamamlandığını ifade eden Türk kanun koyucu<sup>224</sup> da, Hamburg Kuralları'nda kabul edilmeyen bu sorumluluktan kurtulma halini yeni TTK'ya dahil etmiştir.<sup>225</sup>

Sevk ve idare kusuruna dayanarak sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyan, kendi şahsi kusuru bulunmadığını ve adamlarının sevk ve idare kusuru ile zarar arasındaki illiyet bağımlı kanıtlayarak sorumluluktan kurtulacaktır.<sup>226</sup>

Aşağıda detaylı anlatılacağı üzere, sevk ve idare kusuru ile başkaca teknik yönetim kusurunun arasında fark olmasına karşın, bu farkın fiilen önemi yoktur. Zira hem sevk hem de teknik yönetim kusurundan doğan zarar taşıyanın sorumluluktan kurtulmasına imkan verecektir.<sup>227</sup> Bu bakımdan, sevk ve başkaca teknik yönetim kusurunu “teknik kusur” kavramı altında toplamak ve ticari kusurdan farklarını belirlemek pratikte büyük önem arz etmektedir.

<sup>222</sup> Uygulamada, halen Lahey ve Lahey / Visby Kuralları'na atıf yapıldığı standart çarterpartilerde görülmektedir, bkz: Congenbill 2016 <http://isaal.org/Documents/Congenbill2016.pdf> (Erişim tarihi: 20.04.2018).

<sup>223</sup> Taşıyanların / donatanların ve onların P/I kulüplerinin bu sorumsuzluk halinin uygulanması için çaba ve baskıları bu sonucu doğurmuştur. Tetley, MCC s.954.

<sup>224</sup> “Bu açıklamalara uygun olarak, Tasarıda, 6762 sayılı Kanunun taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri, 1979 tarihli ÖÇH Protokolü ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesi esas alınarak ve bu Sözleşme ile tam bir uyum sağlanarak yeniden düzenlenmiştir. Bu hükümlerde mevcut eksiklikler ve yoruma açık hususlar ise, on yıllık bir emeğin ürünü olan ve daha modern ilişkileri hesaba katan 1978 tarihli Hamburg Kurallarından alınmak suretiyle Tasarı tamamlanmıştır.” TTK Gerekçesi, s.323.

<sup>225</sup> Sözer, teknik kusurdan sorumsuzluğu öngören bu maddenin TTK'ya alınmasını eleştirmiştir. Yazar, Hamburg Kuralları ile kaldırılan ve günümüzde işlevi kalmamış bu sorumsuzluk halinin, Hamburg Kuralları'na paralel olarak, kabul edilmemesi gerektiğini ifade etmektedir. Sözer, Bülent, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler”, Deniz Hukuku Dergisi, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı, 2006, s321. (Bu çalışmada bundan sonra esere “TTK Tasarısı” kısaltması ile atıf yapılacaktır).

<sup>226</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.213.

<sup>227</sup> Çağa / Kender II, s.158.

## B) Teknik Kusur Kavramı

### a) Sevk Kusuru (*Errors in the Navigation of the Ship*)

#### i) Genel Olarak

Geminin sevkine ait hareketler, geminin denizde yürütülmesi, yönlendirilmesi ve seyrine (navigasyonuna) dair tüm hareketlerdir.<sup>228</sup> Yapılan manevralar, dümen kumandası, rota tayini<sup>229</sup>, hız tayini, limana giriş çıkış, radar takibi, ışıklandırma, işaret verme ve kötü hava koşullarına karşı alınan önlemler geminin sevk hareketlerine dahildir.<sup>230</sup> Uygulama açısından, geminin yanlış bir rota seçimi üzerine karaya oturması veya topuğa çarparak hasarlanması örnek olarak gösterilebilir.<sup>231 232</sup>

Sevk ve idare kusurunun değerlendirilmesinde kusurun derecesinin bir önemi yoktur. Gemi adamları gemiyi kasten kötü bir şekilde sevk ve idare etseler

<sup>228</sup> Çağa/Kender II, s.157 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.78 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.502 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.95.

<sup>229</sup> İngiliz Mahkemeleri 1999 tarihli bir kararda, yolculuğun planlanması safhasında hangi rotanın takip edileceğine karar verilmesinin de geminin sevkine dair bir eylem olduğuna karar vermiştir. Bu anlamda geminin hareket halinde olması aranmamıştır. Yazıcıoğlu, Mutlak Sorumsuzluk, s.101, dipnot 3. İngiliz Mahkemelerince verilen bir başka kararda (2000 tarihli Whistler International Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. davası - <https://publications.parliament.uk/pa/ld200001/ldjudgmt/jd001207/whist-1.htm> - erişim tarihi: 19.02.2018) aynı esas kabul edilmiş ve kaptanın rotayı seçmesinin geminin sevkine dair bir konu olduğu ve hatalı olarak seçilen rotanın yarattığı zararların da sevk kusurundan doğduğunu tespit etmiş ve taşıyanın sorumlu olmadığına hükmetmiştir. Sözer, Deniz Ticareti, s.503.

<sup>230</sup> Çağa/Kender II, s.157 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.502 ; Uluğ, s. 88 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.95.

<sup>231</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.502.

<sup>232</sup> Yargıtay, sevk hatası ile topuğa çarparak hasar almış gemideki zarardan taşıyanın sorumlu olmayacağına hükmetmiştir: “Her ne kadar aynı zamanda donatan sıfatını da taşıyan davalı taşıyıcı TTK.`nun 1061. maddesi hükmü uyarınca taşıma sırasında oluşan yükün ziyandan sorumlu ise de, bu maddeyi takip eden TTK.`nun 1062. maddesinin 2. fıkrasında zarar geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketin sonucu olduğu saptandığı takdirde taşıyanın sadece kendi kusurundan sorumlu olacağı hükme bağlanmıştır. Donatanın sorumluluğunu düzenleyen TTK.`nun 947. maddesinde de donatanın sorumluluğunun, taşıyanın sorumluluğu esasları ile eşdeğerli olduğu kabul edilmiş bulunmaktadır. Gerek bilirkişi raporunda ve gerekse bu olay nedeniyle tutulan raporlardan davalıya ait gemiye yüklenen ham petrolün su altında bulunan bir kayaya ( topuğa ) gemi teknesinin sürtünmesi sonucu oluşan yırtık nedeniyle kısmen zayı olduğunun anlaşılmasına ve bu olayın geminin sevkine ile ilgili teknik kusurdan kaynaklanmış olması karşısında davalının sorumluluğunun haksız fiil kurallarına göre değil, deniz hukuku sorumluluğu esasları uyarınca tesbit edilmesi zorunlu bulunmaktadır. O halde, TTK.`nun 947 ve 1062/2. maddeleri gereğince davalının, gemi adamlarının teknik kusurundan sorumlu tutulmaması isabetli bulunmaktadır.” Yargıtay 11. H.D. 1987/5285 E., 1988/183 K., 22.01.1988. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

dahi<sup>233</sup>, taşıyanın sorumluluğu doğmayacaktır.<sup>234</sup> Taşıyan her koşulda sadece fiilen kendi kusurlarından sorumlu olacaktır, dolayısıyla bu madde uyarınca taşıyanın sorumlu olabilmesi için sevk ve idare filini bizzat dümene geçerek ya da özellikle gemi adamlarına aksini talimat ederek gerçekleştirmesi gerekir.<sup>235</sup>

Taşıyanın sevk ve idare kusuruna ilişkin sorumluluk halinden yararlanabilmesi için, öncelikle TTK. m.1141 uyarınca geminin denize, yola ve yüke elverişli olması lazımdır. Geminin başlangıçta elverişsiz olduğunu yük ilgilisi ispat etmek zorundadır.<sup>236</sup> Şayet yolculuğun başında var olan elverişsizlik seyir kusuruna sebebiyet vermiş ise, örneğin, geminin seyrini etkileyen cihazlar yolculuk öncesinde bozuk ise veya doğru bilgileri içerir haritalar yok ise, bu durumda geminin yola elverişli olmadığı ortaya çıkacaktır ve taşıyan oluşan zararın sevk kusuru nedeniyle ortaya çıktığını beyan ederek sorumluluktan kurtulamayacaktır.<sup>237 238</sup>

<sup>233</sup> Lahey Kuralları'na 1968 Visby Protokolü ile getirilen 4/5/e maddesi uyarınca, taşıyanın kasten yaptığı davranışların yanı sıra, zararın muhtemelen oluşacağını bilerek ve umarsızca davranışlarda bulunması durumunda da 4. maddenin getirdiği korumalardan yararlanamayacağı düzenlenmiştir. Burada bahsedilmek istenen barataryadır. Baratarya, kaptan ve gemi mürettebatının kasten gemi donatana veya charterere zarar ıka edecek davranışlarda bulunması halidir. Bu davranışlar doğrudan gemiye ilişkin olabileceği gibi yüke ilişkin de olabilir. Yeni Zelanda Yüksek Mahkemesi'nin *Tasman Orient Line v. New Zealand Chine Clays Ltd. (The Tasman Pioneer)* davasında (<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=250408> - Erişim tarihi: 20.04.2018) kaptan belirlenen sürenin gerisinde olduğu için rotada olmayan bir kestirme kullanmak istemiştir. Ancak bu kestirme yolda gemi bir resife çarparak hasarlanmıştır. Bu durumu gizlemek isteyen kaptan, sahte bir gemi journalı tutmuş ve gemi adamlarının yetkililere yalan söylemesini organize etmiş ve aradan geçen zaman yükün daha da fazla zarara uğramasına yol açmıştır. Konuyu inceleyen mahkeme, her ne kadar kaptanın davranışlarının kabul edilemez olduğunu ifade etse de, bu hareketin baratarya teşkil etmediğine ve taşıyanın sevk kusurundan doğan sorumsuzluk haline dayanabileceğine hükmetmiştir. Zira kaptan bu anlamda tek başına hareket etmiştir ve gemi sahibinin ya da taşıyanın kaptanın bu davranışlarından haber yoktur. Cooke, / Young / Ashcroft / Taylor / Kimball / Martowski / Lambert / Sturley, s.1083 ; Aikens, Richard / Richard Lord / Michael Bools, Bills of Lading, New York, Informa Law, Second Edition, 2016, s.466. Türk hukuku uygulamasında da, taşıyanın zararın verileceğinden haberdar olması ancak bunu engellememesi durumunda şahsi kusurunun oluşacağını ve ilgili sorumsuzluk haline dayanamayacağını kabul etmenin Kanun'un ruhuna uygun olacağı kanaatinde olduğumuzu bu noktada belirtmek isteriz.

<sup>234</sup> Çağa/Kender II, s.157 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.76 ; Uluğ, s.88.

<sup>235</sup> Taşıyanın şahsi kusuru hakkında bkz: s.56 vd.

<sup>236</sup> Yazıcıoğlu, Mutlak Sorumsuzluk, s.104.

<sup>237</sup> Ülgener Sorumsuzluk, s.77 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.97.

<sup>238</sup> Amerikan Yüksek Mahkemesi, taşıyanın gemiyi sefere elverişli bulundurması yükümlülüğünü, tüm sorumsuzluk şartlarından yararlanmasının ön şartı olduğunu kabul etmiştir. Bunun sonucu olarak Mahkeme, elverişsizlik ile oluşan zarar arasında hiçbir illiyet bağı olmasa dahi taşıyanın sorumlu tutulacağına karar vermiştir. ABD Denizyolu ile Yük Taşınması Kanunu (US COGSA) bunu değiştirmiş ve elverişsizlik ile zarar arasında illiyet bağı kurulamıyor ise taşıyanın sorumsuzluk savunması yapabileceğini benimsemiştir. Sözer, Deniz Ticareti, s.503.

## ii) Çatma Halinde Sevk Kusurundan Doğan Zarardan Sorumluluk

TTK uyarınca iki veya daha çok geminin çarpışmasına çatma denmektedir.<sup>239</sup> Çatma, mücbir sebepten (kusursuz çatma), tek tarafın kusurundan veya iki yada daha fazla geminin kusurundan (müşterek kusurlu çatma) meydana gelebilir.<sup>240</sup> Çatmaya çoğunlukla navigasyon hataları neden olmaktadır. Navigasyon hataları da geminin sevk ve idaresine dair olduğuna göre, çatma nedeniyle yükü zarara uğrayan yük ilgilisi zararın tazmini yoluna gidip gidemeyeceği önem arz etmektedir.

Taşıyanın sorumluluğuna dair hükümler uyarınca, geminin sevk ve idaresine dair zararın oluşmasında taşıyanın şahsi kusuru bulunmadıkça ve bu zarara geminin yolculuğun başlangıcındaki elverişsizliği neden olmadıkça, taşıyan meydana gelen zararlardan sorumlu tutulamayacaktır. Kanun'un 1180. maddesinde de, yüke zararın meydana gelmesinde geminin sevki veya teknik yönetimine dair bir kusur bulunması halinde taşıyanın sorumlu tutulamayacağı emredici olarak belirlenmiş olduğundan, çatmanın navigasyon hatasından kaynaklanması halinde taşıyanın oluşan yük zararından sorumlu tutulması mümkün olmayacaktır.<sup>241</sup> Kanun'un 1289/2 maddesinde çatmanın sevk kusurundan ileri gelmesi halinde donatanın gemisinde yükü bulunan yük ilgisine karşı sorumlu tutulamayacağı da ayrıca düzenlenmiştir. Bu durumda, 1180. madde sebebiyle taşıyanın sorumlu tutulamadığı bu halde, donatan ile taşıyan farklı kişiler olsalar dahi, madde 1289/2 uyarınca donatanın da aynı sorumsuzluk halinden yararlanacağı açıkça belirtilmiş olduğundan, yük ilgisinin yükünün taşındığı geminin donatanı veya taşıyanından zararını tazmin etmesi mümkün olmayacaktır.<sup>242</sup> Bununla beraber, izah edilen 1289/2 maddesinin yer almadığı

<sup>239</sup> En azından ikinci bir gemiyi içermeyen deniz kazaları çatma olarak anılamayacaktır. Bkz: TTK m.1286 vd. hükümleri.

<sup>240</sup> Çatma çeşitleri ve oluşan zarardan sorumluluğun BK kapsamında incelenmesi hakkında detaylı bilgi için bkz: Altop, Atilla, "Çatmada Zarar", İstanbul Barosu Dergisi, İstanbul, 1984, Cilt 58, Sayı: 1-2-3, s.657-675.

<sup>241</sup> Algantürk Light, Didem, Denizde Çatma Hukuku, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2011, s.68.

<sup>242</sup> Ülgener, yük ilgisinin Kanun'un 1289. maddesinde yer alan "ortak kusur" hükmü uyarınca talepte bulunması halinde, taşıyan sevk kusuru nedeniyle sorumsuzluğunu iddia etse dahi bu maddede donatana atıf yapılmadığından, donatanın teknik kusuru ileri süremeyeceğini ve yük ilgisinin bu nedenle kendi yükünü taşıyan donatandan talepte bulunabileceğini ifade etmiştir. Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s.452.



6762 sayılı ETTK düzeninde dahi, ETTK'nın 947. maddesinin “*donatanın yükle ilgili şahıslara karşı olan mesuliyeti, taşıyanın gemi adamlarının kusurundan doğan mesuliyeti derecesindedir*” göndermesi ve taşıyanın sevk kusurundan sorumlu tutulamayacağına dair 1062. maddesi uyarınca, donatanın sorumluluğuna gidilmesi yine mümkün olmamaktaydı.<sup>243 244</sup>

Yük ilgisinin yük zararını tazmin edebilmesi için çatmaya karışan diğer gemi veya gemilerin durumu önem arz edecektir. 1289/1 maddesi uyarınca, çatma çarpışan gemilerin donatanlarının veya gemi adamlarının kusurlarından ileri gelmişse, bu gemilerin donatanları, çatma yüzünden gemide bulunan yükün uğradığı zarardan kusurlarının ağırlığı oranında sorumlu olacaktır. Kusur oranın saptanmasının mümkün olmadığı hallerde de taraflar eşit oranda sorumlu tutulmuşlardır.<sup>245</sup> Dolayısıyla, kendi yükünü taşıyan geminin taşıyan veya donatanından zararını tazmin etme imkanı olmayan yük ilgilisi, çatmada diğer gemi veya gemilerin kusurunun bulunması halinde, bu kusur oranında söz konusu

---

Buna karşılık aynı maddenin ikinci fıkrasında açıkça donatanın sevk kusuru nedeniyle meydana gelecek çatmadan doğan yük zararından sorumlu tutulamayacağı ifade edilmiş olduğundan, kanaatimizce bu durum kanun koyucu tarafından çözümlenmiştir.

<sup>243</sup> Çağa / Kender II, s.158 ; Ülgener Çarter Sözleşmeleri, s.451 ; Algantürk Light, s.68 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.96.

<sup>244</sup> Yargıtay 11. H.D. 1982/3233 E., 1982/3592 K. ve 21.09.1982 tarihli ilamında, yerel mahkemenin zayı olan yükün taşındığı geminin donatanını sorumlu tutulmasına dair kararı “...gemisi donatanı sadece taşımacı sıfatıyla değil, aynı zamanda donatan sıfatıyla da TTK'nun 1218. maddesi hükmü uyarınca çatma sırasında kendi gemisinde zayı olan yükten kusuru oranında sorumlu tutulmasında yasaya aykırılık bulunmamasına...” gerekçesi ile onamıştır. Gündüz Aybay, kararı eleştirmiş ve gemide taşınan yükün zarara uğraması halinde TTK'nın 947. maddesi uyarınca donatanın sorumlu tutulmasının mümkün olmadığını ifade etmiştir. Aybay, s.532-536.

<sup>245</sup> Bu prensibin kaynağı, 23.09.1910 tarihli Kurtarma, Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavele'nin (1910 Brüksel Sözleşmesi) 4. maddesidir. Algantürk Light, s.71. “Madde 4 - Eğer müşterek hata var ise gemilerden her birinin mesuliyeti mütakabilen yapılan hataların ağırlığıyla mütenasibdir; bununla beraber ahvale göre böyle bir nispet tayin edilemez ise veya hatalar muadili gibi görünüyorsa mesuliyet mütesaviyen taksim olunur. Gerek gemilere, gerek hamulelerine ve gerek gemide bulunan mürettebatın, yolcuların ve sair şahısların eşyalarına ve sair mallarına karşı ika olunan zararlar, üçüncü şahıslara karşı tekâfül olmaksızın, zikrolunan nispet dahilinde hatada olan gemiler tarafından çekilir.”

Konvansiyon, Türkiye tarafından 09.06.1937 tarihli, 3226 sayılı Kanun ile kabul edilmiş ve 23.06.1937 tarihli ve 3638 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. <http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3638.pdf> (Erişim Tarihi: 04.03.2018). Ancak sözleşmenin tam olarak yürürlüğe konması, araya II. Dünya Savaşı'nın girmesi sebebiyle 1955 yılını bulmuştur. 1910 Brüksel Sözleşmesi, ülkemizde 1955 yılından bu yana yürürlüktedir. Bozkurt Bozabalı, Banu, “Kurtarma Faaliyetinde Deniz Kirlenmesini Engelleyen Kurtaranın Ücret Hakkı”, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2011, Cilt 1, Sayı 1, s.182.

gemilerin donatanından tazminat talebinde bulunabilecektir.<sup>246</sup> Bu halde yük ilgilisi sadece diğer geminin kusuru oranında zararını giderebilecek, kendi yükünü barındıran taşıyanın kusuru oranına tekabül eden zararı ise talep edemeyecektir.<sup>247</sup>

İngiltere’de ve Kıta Avrupası ülkelerinde aynı sistem benimsenmekte, yük ilgilisi sadece çatmaya karışan diğer geminin donatanından, o geminin kusur oranı uyarınca zararını tazmin edebilmektedir.<sup>248</sup> Amerikan hukukunda ise tek geminin kusurlu olduğu çatmalarda sonuç aynı iken, müşterek kusurlu çatmalarda durum farklıdır: Müşterek kusurlu çatma halinde, yük ilgilisi, kusur oranından bağımsız olarak tüm zararını diğer gemiden talep edebilmektedir.<sup>249</sup> Diğer gemi donatanı da ödediği tazminatın yarısını (veya kusur oranına göre hesaplanan bölümünü) yükü taşıyan donatana rücu edebilmekte, bu şekilde sevk kusurundan sorumsuzluk hali çatma durumunda fiilen kullanılmamaktadır.<sup>250</sup> Oluşan bu durumu bertaraf etmek amacıyla “Çatmada müşterek sorumluluk (*Both to blame*)” klozu konulmakta ve yük taşıyan donatanın kusur oranına tekabül eden tazminattan yük ilgisinin sorumlu olacağı belirlenerek sevk kusurundan sorumluluk bertaraf edilmektedir.<sup>251</sup>

6102 sayılı Kanun’da da *Both to Blame* klotuna benzer bir hüküm yer almaktadır. 1289/2 maddesinin son cümlesi uyarınca, kendi donatanından tazminat alamayan yük ilgisinin, çatmaya karışan diğer gemiden, yabancı bir hukuka göre kusur oranından fazla bir tazminat alması ve diğer geminin kusurundan fazla ödediği tazminat miktarını asıl geminin donatanına rücu etmesi halinde, rücu edilen ve sorumsuzluk halinden yararlanan donatan, ödemek zorunda kalacağı tazminat miktarını yük ilgisine rücu edebilecektir. Bu madde ile, sorumsuzluk halinden yararlanan donatanın farklı bir hukuk düzeni sebebiyle

<sup>246</sup> Çağa / Kender II, s.158 ; Algantürk Light, s.69 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.96.

<sup>247</sup> Çağa / Kender II, s.158.

<sup>248</sup> Ülgener Çarter Sözleşmeleri, s.452.

<sup>249</sup> Wilson, s.267.

<sup>250</sup> Gilmore, Grant / Charles L. Black, The Law of Admiralty, The Foundation Press, 1957, s.153.

<sup>251</sup> Both to blame klozu hakkında detaylı bilgi için bkz; Wilson s.267-268 ; Gilmore / Black s.152-155 ; Ülgener, Çarter Sözleşmeleri, s.450-454. Uygulama örnekleri için bkz: Congenbill 2016, kloz 5 ; Gencon 94 Standart Çarterparti, kloz 11:

[http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Antlasmalar/Turkce/THE\\_BALTIC\\_AND\\_INTERNATIONAL\\_MARITIME\\_COUNCIL\\_UNIFROM\\_GENERAL\\_CHARTER\\_CODENAME\\_GENCON.pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Antlasmalar/Turkce/THE_BALTIC_AND_INTERNATIONAL_MARITIME_COUNCIL_UNIFROM_GENERAL_CHARTER_CODENAME_GENCON.pdf) (Erişim tarihi: 20.04.2018) ;

sorumlu tutulmasının önüne geçilmiş ve donatanın 1289/2 ilk cümlesi uyarınca kazandığı sorumsuzluk hali korunmuştur.

**b) Geminin Başkaca Teknik Yönetimine İlişkin Kusur (Teknik Yönetim Kusuru) (*Errors in the management of the ship*)**

Kanun'un lafzı ile başkaca teknik yönetime ilişkin kusur kavramı, geminin teknik ve mekanik unsurlarına dair yapılması gereken işleri ve geminin yol boyunca elverişli bir şekilde kalması için alınması gereken önlemleri kapsamaktadır.<sup>252</sup> Safra tanklarına basılan suyun çatlak bir boru sebebiyle yüke zarar vermesi<sup>253</sup>, mürettebatın yıkanma yerlerinden çıkan suyu tahliye eden borunun çatlaması neticesinde yükün ıslanması ve geminin yakıt tankının olması gerektiğinden fazla sıcak tutulması neticesinde infilak etmesi mahkemelerce teknik kusur olarak kabul edilmiştir.<sup>254</sup>

Sevk kusuruna benzer şekilde, teknik yönetim kusurunda da kusurun derecesinin bir önemi olmayacak ve gemi adamlarının kasıtlı davranışlarından dolayı zarar oluşsa dahi, taşıyan sorumlu tutulamayacağını iddia edebilecektir. Taşıyan bu madde kapsamında sadece kendi fiillerinden ve kusurlarından sorumlu tutulabilecektir.

Sevk kusuru ve başkaca teknik yönetim kusuru arasındaki bir fark zararın gerçekleştiği zamana dair ortaya çıkmaktadır. Gemi yolculuğa başladıktan ve gemi "seyir" faaliyetine geçtikten sonra sevk kusurundan bahsedilebilecek iken, teknik idare kusuru geminin limanda bulunduğu zaman dahi ortaya çıkabilecektir.<sup>255 256</sup>

<sup>252</sup> Çağa/Kender II, s. 158 ; Ülgener, Sorumsuzluk s.78 ; Yazıcıoğlu, Mutlak Sorumsuzluk, s.101 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.504.

<sup>253</sup> Yargıtay, balast tanklarının doldurulup boşaltılmasındaki kusuru teknik idare kusuru olarak tanımlamış ve taşıyanın oluşan zarardan sorumlu olmayacağını hükmetmiştir: "TTK.nun 1062/2 maddesinde "başkaca teknik idaresine ait hareketler"den maksadın geminin seyir amacıyla yapılan işlerin dışında kalan, geminin yararı gereği onun nakil ve teçhizat ve araçlarının kullanılması olmasına, gemi dengesini sağlamak için gemi adamlarının balast tanklarının ( safra ) doldurulup boşaltılmasındaki kusurun teknik idare kusuru olarak kabulü gerekmesine..." Yargıtay 11. H.D. 1991/444 E., 1991/729 K. 08.02.1991. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayımcılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>254</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.506.

<sup>255</sup> Tetley, MCC, s.957 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.97.

Teknik yönetim kusurundan dolayı zarardan mesul olmadığını iddia edecek taşıyanın öncelikle gemiyi sefere elverişli halde bulundurmuş olması gerekmektedir.<sup>257</sup> Bu ayırım önemlidir, zira başlangıçtaki bir elverişsizlik sefer sırasında teknik kusurun meydana gelmesine yol açabilecektir. Örneğin ambara çok yakın bir yerde bulunan yakıt tankının sızdırmasının bilinmesine rağmen o tanka yakıt alarak yola çıkan gemide, yakıtın yüke zarar vermesi halinde teknik kusurdan değil, başlangıçtaki elverişsizlikten bahsedilecektir.<sup>258</sup> Bu durumda, başlangıçtaki elverişsizliği iddia eden yük ilgisinin iddiasını kanıtladığı takdirde taşıyanın sorumluluktan kurtulması mümkün olmayacaktır. Buna karşın, gemideki eksikliğin yolculuk esnasında ortaya çıkması ve giderilmesi mümkün olmasına rağmen giderilmemesi durumunda başlangıçtaki elverişsizlik halinden söz edilemeyecek, zarar geminin teknik yönetiminden kaynaklanmış olacaktır.<sup>259</sup>

Değindiği üzere, sevk kusuru ile başkaca teknik yönetim kusurunun birbirinden ayrılması her zaman kolay olmayabilecektir. Ancak her iki durumda da kanun koyucu aynı sonucu emredici olarak düzenlemiş olduğundan, bunun pratikte bir önemi olmayacaktır. Önemli olan konu teknik kusur ile ticari kusurun ayırt edilmesidir.

### **C) Teknik Kusura Taşıyanın Şahsi Kusuru ile Yol Açması Hali**

#### **a) Taşıyanın Şahsi Kusuru Kavramı**

Kanun'un 1180. maddesinde taşıyanın teknik kusur nedeniyle oluşan zararlardan sadece şahsi kusuru olduğu takdirde sorumlu olacağı düzenlenmiştir. Bir başka ifadeyle, zarara sebebiyet veren teknik kusura taşıyan bizzat sebep olmuş ise, bu madde kapsamında oluşan zarardan sorumlu olmadığını iddia etme

<sup>256</sup> Doktrindeki bu görüşün aksine, İngiliz Mahkemeleri'nin geminin hangi rotayı takip edeceğinin belirlenmesindeki hatayı sevk kusuru olarak kabul eden kararı bulunmaktadır. Bkz: s.50, dipnot 229.

<sup>257</sup> Akan, Elverişli Hal, s.3.

<sup>258</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.81.

<sup>259</sup> Colinvaux, s.149 ; Çağa/Kender II, s.177 ; Yazıcıoğlu, Mutlak Sorumsuzluk, s.102 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.103.

şansı olmayacaktır. Taşıyanın tüzel kişi olduğu hallerde yetkili organın kusuru taşıyanın kusuru olarak kabul edilecektir.<sup>260</sup>

Taşıyanın şahsi kusuru araştırılırken dikkat edilmesi gereken konu, zarara yol açan eylem üzerinde taşıyanın fiilen etki ve kontrol şansına sahip olup olmadığıdır. Zarar işletmedeki bir kusurdan, yani taşıyanın adamlarının seçilmesi, eğitilmesi, yönlendirilmesi ve bunlara talimat verilmesinde yetersizlikten kaynaklanmış ise, taşıyanın kusurundan bahsedilecektir.<sup>261</sup> Taşıyanın kaptana özel bir talimat vermesi veya geminin seyrine, rotasına, hızına dair talimatlar vermesi ya da bizzat kontrolü ele alması neticesinde zararın oluşması hallerinde taşıyanın şahsi kusurundan bahsedilebilecektir.<sup>262</sup> Taşıyanın güzergah için kılavuz alınması gerekliliğine rağmen buna karşı çıkması halinde de şahsi kusurundan bahsedilebilecektir.<sup>263</sup>

#### **b) Taşıyanın Şahsi Kusurunun Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu Kapsamında İncelenmesi**

Taşıyanın şahsi kusurunun belirlenmesinde dikkate alınması gereken bir düzenleme de, taşıyanın özen yükümlülüğünü somutlaştıran düzenlemeleri barındıran Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'dur<sup>264</sup> (International Safety Management Code<sup>265</sup> - ISM Code). ISM Kodu, Uluslararası Denizcilik Örgütü'nün (IMO) 04.11.1993 tarihli kararı ile ortaya çıkan, deniz taşımacılığında seyir güvenliğinin temini ve bu yolla çevre kirliliğinin önüne geçilmesini amacıyla yürürlüğe konulan uluslararası bir düzenlemedir.<sup>266</sup> ISM kodu ile öngörülen gereklerinin yerine getirilmemesi taşıyanın şahsi kusurunun varlığını

<sup>260</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.109.

<sup>261</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.109.

<sup>262</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.503.

<sup>263</sup> Çağa / Kender II, s.157; Ülgener, Sorumsuzluk, s.76, dipnot 8 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.110.

<sup>264</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.110.

<sup>265</sup> Tam metin için bkz: <http://www.admiraltylawguide.com/conven/ismcode1993.html> (Erişim Tarihi: 04.03.2018). ISM Kodu hakkında detaylı bilgi için bkz: Gürses, Özlem, Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri, İstanbul, Arıkan, 2005.

<sup>266</sup> Güner, M. Deniz, "Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'nun Taşıyanın Sorumluluğuna Etkileri", Deniz Hukuk Dergisi, 1999, Yıl 4, Sayı 3-4, s.93 ; Şeker Öğüz, Zehra, "Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükümlülüklerine Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 2003, Cilt 61, Sayı 1-2, s.327.

ortaya koyacaktır ve bu bakımdan söz konusu olan sorumsuzluk halleri ortadan kalkacaktır.<sup>267</sup>

ISM Kodunda belirtilen şekilde Güvenli Yönetim Sisteminin oluşturulması ve uygulanması esnasında, denetleme ve talimat verme yükümlülüklerinin ihmali ve gemi adamlarının yeterli ve gerekli şekilde bilgilendirilmemiş olmaları hallerinde geminin başlangıçta elverişsiz olduğu anlaşılacaktır.<sup>268</sup> Yolculuk esnasında ISM Kodu'nun gerekliliklerinin uygulanmaması da geminin yolculuk boyunca elverişliliğinin korunmasına engel olacak, bu nedenle de taşıyanın yüke özen borcunun ihlalini doğuracaktır.<sup>269</sup> ISM Kodu'nun 4. maddesi kara ile gemi arasındaki iletişimin sağlanması adına bir yetkili kişinin belirlenmesini zorunlu tutmaktadır ve bu kişinin seçimi ile denetlenmesi hususlarındaki hata ve ihmaller de taşıyanın şahsi kusurunu oluşturacaktır.<sup>270</sup>

Taşıyan tarafından ISM Kodu çerçevesinde alınacak olan Uygunluk Belgesi (*Document of Compliance*) ve Güvenli Yönetim Sertifikası (*Safety Management Certificate*), geminin elverişli olduğu ve zararın ortaya çıkmasında taşıyanın şahsi kusurunun bulunmadığı yönünde bir karine teşkil edecektir.<sup>271</sup> Tazminat talebinde bulunacak olan yük ilgilisi bu belgelerin yarattığı karinenin aksini kanıtlamalı, belgelerin varlığına rağmen geminin başlangıçta elverişsiz olduğunu ya da taşıyanın şahsi kusurunun bulunduğunu ispat etmelidir.<sup>272</sup>

#### **D) Teknik Kusur – Ticari Kusur Ayrımı**

Ticari kusur (*commercial fault / cargo care fault*), yükün yararı için alınması gereken önlemlerin alınmamış olmasını ifade etmektedir.<sup>273</sup> Yükün yararı için alması gereken önlemleri almayan taşıyan, madde 1178/1 uyarınca yüke özen yükümlülüğünü ihlal etmiş olacak ve oluşan yük zararından sorumlu

<sup>267</sup> Tetley, MCC, s.982 ; Şeker Öğüz, s.333.

<sup>268</sup> Tetley, MCC, s.982 ; Güner, s.96 ; Şeker Öğüz, s.333.

<sup>269</sup> Güner, s.96.

<sup>270</sup> Güner, 99 ; Şeker Öğüz, 334.

<sup>271</sup> Güner, s.96.

<sup>272</sup> Şeker Öğüz, s.337.

<sup>273</sup> Çağa / Kender II, s.159 ; Kender / Çetingil / Yazıcıoğlu, s.215 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.82 ; Akan, Yüke Özen, s.69 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.98.

tutulacaktır. Taşıyanın ticari kusurdan sorumlu olacağına dair 1178 ve 1180. maddeler emredici olarak düzenlenmiştir ve bunlara aykırı olarak konulabilecek, taşıyanın ticari kusurdan sorumlu tutulmayacağına dair kayıtlar geçerli olmayacaktır.<sup>274</sup>

Teknik kusurdan doğan zararlardan sorumlu tutulamayan taşıyan, yüke gereken özeni göstermemesi ile ortaya çıkan ticari kusurunun zarara yol açtığı hallerde ise zarardan sorumlu olacaktır. Bu nedenle, teknik kusur ile ticari kusurun ayırt edilmesi çok büyük önem taşımaktadır ve bu ayırımın yapılması her zaman kolay değildir. Bu hususta önemli bir karar *Gosse Millerd v. Canadian Government Merchant Marine* davasında verilmiştir.<sup>275</sup> Davada, geminin arızalanması neticesinde ara limanda tamir edildiği esnada, gemi adamlarının kolayca ambara inip çıkabilmeleri için ambar kapaklarının açık tutulması neticesinde yükün ıslanarak zarar görmesi hususu tartışılmış ve House of Lords gemi adamlarının bu davranışının sevk kusuruna da teknik yönetim kusuruna da girmeyeceğini belirleyerek, oluşan zarardan taşıyanı sorumlu tutmuştur.<sup>276</sup>

Teknik kusur ile ticari kusur ayırımında dikkat edilmesi gereken en önemli husus alınan önlem veya yapılması gereken fiilin yükün menfaati için mi yoksa geminin menfaati için mi yapıldığıdır.<sup>277</sup> Kanun'un 1180/1 maddesinin ikinci cümlesi uyarınca, yükün menfaati için yapılan veya yapılması gereken eylemler geminin teknik yönetimine dair sayılmayacak ve oluşan kusur teknik kusur kabul edilemeyecektir.<sup>278</sup> Bu tip zararlardan da taşıyan sorumlu tutulacaktır. Belirleyici bir başka husus da, alınan önlemin etkisi değil, önlemin alınmasındaki öncelikli

<sup>274</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.493.

<sup>275</sup> Çağa / Kender II, s.158, dipnot 618.

<sup>276</sup> Eder, Bernard / Howard Bennett / Steven Berry / David Foxton / Christopher F. Smith, *Scrutton on Charterparties and Bills of Lading*, London, Sweet & Maxwell, Twenty-second Edition, 2011, s.252 ; Wilson, s.274 ; Tetley, MCC, s.958 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.505.

<sup>277</sup> Colinvaux, s.151 ; Çağa / Kender II, s.159 ; Kender / Çetingil / Yazıcıoğlu, s.216 ; Ülgener, *Sorumsuzluk*, s.82 ; Yetiş Şamlı, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s.98.

<sup>278</sup> Fransa'nın Rouen Temyiz Mahkemesinde görülen davada gemi sevk kusuru nedeniyle hasarlanmıştır. Yapılan incelemede, geminin hasarlanması sonrasında kaptanın yükleri kurtarmak için zamanında harekete geçmediği, bunun yerine kurtarma masrafı ödemek zorunda kalmamak adına çok uzun bir süre boyunca gemiyi kurtarmaya çalıştığı anlaşılmıştır. Nitekim gemi batmış ve yüklerin tamamı da zayi olmuştur. Mahkeme, kaptanın zamanında hareket ederek yükleri kurtarabileceğini ifade etmiş, kaptanın bunu yapmayarak yüke özen yükümlülüğünü ihlal ettiği gerekçesiyle olayda ticari kusur olduğuna ve taşıyanın zarardan sorumlu olacağına hükmetmiştir. Tetley, MCC, s.959.

amacın ne olduğudur.<sup>279</sup> Söz konusu zararın gemiye dair bir hizmet sonucunda mı yoksa yüke dair bir faaliyetin icrasında mı olduğu incelenmelidir.<sup>280 281</sup> Şayet önlemin alınmasındaki amaç yüke dair ise, burada ticari bir kusurun varlığından bahsedilecektir ve taşıyan sorumluluktan kurtulduğunu ileri süremeyecektir.<sup>282</sup> Önlemin alınmasındaki asıl amaç gemiye dair ise, teknik kusurun varlığından söz edilecek ve taşıyan zarardan sorumlu tutulamayacaktır.<sup>283</sup> Yüke dair alınan bir önlemin aynı zamanda geminin yararına olması, o önlemin yüke dair olduğunu<sup>284</sup> ve ticari kusura neden olacağı gerçeğini değiştirmeyecektir.<sup>285</sup>

<sup>279</sup> Ticari – teknik kusur ayrımında ABD hukukunda kullanılan kriter öncelikli amaç (*primary purpose*) kriteridir. Konu *Grace Line v. Todd Shipyards Corp.* kararında şu şekilde ifade edilmiştir: “Sevk veya teknik yönetim kusurunun gemideki yükü de tehlikeye atacağı barizdir, bu yüzden aradaki farkın anlaşılması her zaman kolay olmayabilir. Somut olaylarda uygulanacak bu testin sorunun çözümü için faydalı olduğu görülmüştür: Şayet yapılan hareketin öncelikli amacı gemiye yönelik ise sevk veya teknik idare kusurundan bahsedilecek ama eğer öncelikli amaç yükü etkiliyor ise bunun sevk veya idare kusurundan kaynaklandığı söylenemeyecektir. Teknik kusurun olup olmadığını araştırırken sonuçta oluşan veya dolaylı olarak ortaya çıkan sonuçlar ile ilgilenmiyoruz. Baktığımız konu, ihmal edilen veya hiç yerine getirilmeyen hareketin öncelikle gemiye mi yoksa başka bir şeye mi yönelik olduğudur.” Tetley, MCC, s.957.

<sup>280</sup> Çağa / Kender II, s. 159 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.79 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.98.

<sup>281</sup> Yargıtay kusurun ticari kusur olmayıp, teknik kusur sayılması için yüke değil, gemiye gösterilen özen ile ilgili olması gerektiğini belirtmiştir: “Geminin teknik idaresindeki bir kusurdan söz edebilmek için zarar, gemideki bir eksiklik yada özürden değil taşıyanın adamlarının veya gemi adamlarının kusurlu bir hareketinden ileri gelmeli ve bu kusur yüke değil, gemiye gösterilmesi gereken özene ilişkin olmalıdır. Kusurun gemiye gösterilen özenle mi yoksa, yüke gösterilmesi gerekenle mi ilgili bulunduğunu ayırt etmenin güçlüğü karşısında “gemide yük bulunmasa dahi alınması gereken tedbirlerden olup olmadığı”, “cihazların tahsis gayesi”, “Korumanın amacının yükü mi yoksa, gemiyle mi ilgili olduğu” gibi fikir ve kıstaslar kullanılmıştır” Yargıtay 11. H. D. 2007/3124 E., 2008/4960 K., 14.04.2008. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>282</sup> Wilson, s.275.

<sup>283</sup> *The Touraine* davasında gemi adamlarının banyosuna giden su borusunun temizlenmesi için kullanılan demir çubuğun boruyu çatlatması ve çatlayan borudan akan suların yüke zarar vermesini inceleyen mahkeme, borunun temizlenmesinin geminin yönetimine dair bir işlem olmasından dolayı zararın teknik kusurdan meydana geldiğine karar vermiştir. Eder / Bennett / Berry / Foxton / Smith, s.255.

<sup>284</sup> Yükün yüklenmesi, istifi, elleçlenmesi, taşınması ve boşaltılması, yükün korunması gibi faaliyetler ağırlıklı olarak yüke hizmet eden faaliyetlerdir. Gemi teçhizatının kullanılması, onarılması ve geminin elverişliliğinin devamının sağlanmasına dair faaliyetler ise geminin menfaati için yapılacak faaliyetlerdir. Çağa / Kender II, s. 159 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.99.

Et veya meyve taşınması için gerekli soğutucu tesisatın bulunmaması ticari bir kusurdur. Soğutma dolaplarının aynı zamanda gemi adamlarının kumanyaları için gerekli olması, bunun ticari kusur olduğu gerçeğini değiştirmeyecektir. Çağa / Kender II, s.159.

<sup>285</sup> Kötü istif geminin dengesini de bozmasına rağmen ticari kusurdur, zira buradaki amaç yüke yöneliktir ve önemli olan amaçtır, bu amacın dolaylı sonucunun gemiye de sirayet etmesi fark yaratmaz. Ancak geminin ara limanda bir kısım yükü boşalttıktan sonra dengeyi yeniden sağlamak için yüklerin yeniden istiflenmesindeki kusur teknik kusurdur. Buradaki amaç gemiye yöneliktir. Çağa / Kender II, s.159.

İkinci Dünya Savaşı döneminde, rotası savaş bölgesinden geçen gemide, İngilizler tarafından karartma uygulanması nedeniyle, kaptan tarafından ışıkları kesmek adına aynı zamanda ambarları havalandıran jeneratörü kapattırılmış, neticesinde yükler nemlenerek hasarlanmıştır. Mahkeme karartmanın başka şekillerde de uygulanabileceğinden bahisle, ortada bir ticari kusur olduğuna hükmetmiştir. (ABD



TTK, teknik kusur, ticari kusur ayrımının her zaman çok net olarak yapılamayacağı durumlar için bir hüküm getirmiştir. 1180. maddenin ikinci fıkrası uyarınca tereddüt halinde zararın teknik yönetimin sonucunda olmadığı kabul edilecektir. Bir başka deyişle, zararın açık ve net bir şekilde teknik yönetim sebebiyle oluştuğunun kanıtlanamadığı hallerde ticari kusurun varlığı karine olarak kabul edilecek ve taşıyan oluşan zarardan mesul olacaktır.<sup>286</sup> Bu düzenlemenin sebebi, Harter Kanunu'ndan bu yana yasalar ile taşıyanın sorumluluk sahasının genişletilmesinin hedeflenmiş olmasıdır. Kanun koyucu bu nedenle taşıyanın sorumluluktan kurtulacağına dair halin net bir şekilde kanıtlanamadığı durumlar bakımından taşıyanın zarardan sorumlu olmasını öngörmüştür.

Taşıyan lehine konulan şartların dar ve belirsiz oldukları noktada taşıyanın aleyhine yorumlanacak olması kuralı genel olarak kabul edilmiş ve Lahey Kuralları'ndan bu yana sorumsuzluk şartlarının genişletilmesi değil daraltılması hedeflenmiştir.<sup>287</sup> 6762 sayılı ETTK, Lahey Kuralları ve Kanun'un iktisap edildiği Alman Ticaret Kanunu'ndan daha ileri giderek bu düzenlemelerde yer almayan bir hükümlerle, açıkça tereddüt halinde taşıyanın sorumluluğunun kabul edileceğini belirlemiş, 6102 sayılı Kanun'da bu maddeyi aynen korumuştur.<sup>288</sup> Nitekim önce Hamburg Kuralları ve sonra Rotterdam Kuralları ile teknik kusurdan sorumsuzluk kaydının kaldırılmış olması ve modern hukukta yerinin olmadığı düşüncesi, Ticaret Kanunu'nun bu yorumunu haklı kılmaktadır.<sup>289</sup>

---

Mahkemesi'nin *Brown Williamson Tobacco Corp. v. The S.S. Anghyra* davası, 1957). Ülgener, Sorumsuzluk, s.82, dipnot 35.

<sup>286</sup> Yargıtay, zararın teknik kusurdan mı yoksa ticari kusurdan mı meydana geldiğinin net olarak anlaşılacağı hallerin taşıyan aleyhine yorumlanması gerektiğini ifade etmiştir: "...taşıyanın yükteki ziya ve hasardan sorumluluğunun asıl olduğu, yasal sorumsuzluk hallerinin sınırlarının belirlenmesinde, Yargıtay'ın da kabul ettiği gibi, sorumsuzluk koşullarının varlığının da taşıyanca kanıtlanması ve kuşku durumlarının onun aleyhine yorumlanması gerekeceği..." Yargıtay 11. H.D. 1981/3734 E., 1981/4110 K., 01.10.1981. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018) Aynı yönde: Yargıtay 11. H.D. 1982/448 E., 1982/783 K., 26.02.1982. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>287</sup> Çağa / Kender II, s. 158 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.104.

<sup>288</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.104.

<sup>289</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.105.

## **E) Uluslararası Konvansiyonlarda Teknik Kusurdan Sorumsuzluk Hali**

### **a) Lahey Kuralları Düzeni**

Lahey Kuralları'nın 4/2/a maddesi<sup>290</sup> uyarınca, taşıyanın şahsi kusuru olmadıkça teknik kusurdan doğan zararlarından sorumluluğu bulunmamaktadır. TTK'nın taşıyanın teknik kusurdan doğan zararlardan sorumlu olmayacağına dair hükümlerin kaynağı Lahey Kuralları'nın anılan maddesi olduğundan, konu Lahey Kuralları ile paralel olarak açıklanmıştır.

### **b) Hamburg Kuralları Düzeni**

Hamburg Kuralları'nda taşıyanın teknik kusurdan doğan zararlardan sorumlu olmayacağına dair sorumsuzluk hali kabul edilmemiştir. Harter Kanunu'ndan bu yana gelen teknik kusurdan sorumsuzluk ilkesi, Hamburg Kuralları ile kaldırılmıştır.

### **c) Rotterdam Kuralları Düzeni**

2009 tarihli Rotterdam Kuralları'nda da Hamburg Kuralları'nın teknik kusurdan sorumsuzluk kaydını içermeyen sistemi kabul edilmiş ve modern hukukta terk edilmiş olan bu kayıt Konvansiyon'un sorumluluktan kurtulma sebeplerini içeren 17/3 maddesinde sayılmamıştır.

## **III) Yangın Sebebiyle Sorumsuzluk Hali (TTK m. 1180/1)**

### **A) Genel Olarak**

Lahey Kuralları'nda Harter Kanunu'nun teknik kusura ilişkin sorumsuzluk haline yangın da eklenmiş<sup>291</sup> ve düzenleme bu haliyle TTK'ya temel teşkil etmiştir<sup>292</sup>. Düzenlemeye göre, taşıyan, yangının çıkmasında sadece kendi kusuru

<sup>290</sup> “2. Aşağıda zikredilen hallerden ileri gelecek kayıp ve hasarlardan nakliyecisi ve gemi mesul değildir...a) Seyrüsefer esnasında veya geminin idaresinde, kaptan, gemici, kılavuz veya nakliyecisi memurlarının hareketleri, ihmal veya hatalarından” 14.02.1955 tarihli ve 6469 S.K.

<sup>291</sup> İngiliz ve Amerikan hukuk sistemlerinden yangından doğan zararlardan sorumsuzluk halinin tarihi çok eskidir. İngiliz hukukunda ilk olarak 1786 yılında, Amerikan hukukunda ise ilk olarak 1851 yılında çıkan yasalar ile taşıyanın yangından doğan yük zararlarından sorumlu olmayacağı düzenlenmiştir. Bauer, s.65.

<sup>292</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.93.

var ise oluşan zarardan sorumlu olacaktır. Taşıyanın yangının çıkmasında şahsi kusuru olmadığı sürece<sup>293</sup>, yangına kimin sebep olduğunun hiçbir önemi olmayacaktır.<sup>294</sup> Bu sorumsuzluk hali bakımından ispat yükü taşıyanın üzerindedir, taşıyan kendi kusurunun bulunmadığını kanıtlamak zorundadır.<sup>295</sup>

Teknik kusurda olduğu gibi, yangın bakımından da kusurun derecesi ve niteliği önemli olmayacaktır. Taşıyan, gemi adamlarının kasten çıkardıkları yangından veya kasten almadıkları önleyici tedbirler neticesinde çıkan yangından doğan zararlardan dahi ilgili madde uyarınca sorumluluktan kurtulabilecektir.<sup>296</sup>

Yangın sebebiyle yüke gelen zarardan bahsedebilmek için öncelikle yangın olarak nitelendirilebilecek bir ateş veya alevin bulunması gereklidir<sup>297</sup>. Bir başka deyişle, yükün sadece kızışması ve aşırı ısınması yeterli olmayacaktır<sup>298</sup>, zira yükün kızışmasının istiflemede hata sebebiyle meydana gelmesi yani ticari kusur oluşturması da mümkündür.<sup>299</sup> Bu halde, yükün kızışma veya ısınmadan doğan zararlar ile dumandan dolayı oluşan zararlardan taşıyan sorumlu olacaktır<sup>300</sup>. Kızışma şayet yüke özen borcunun ihlalden değil de, yükün özelliğinden kaynaklanmış ise, taşıyanın TTK madde 1182 uyarınca öngörülen karinelere dayanarak sorumluluktan kurtulacağını iddia etmesi mümkün olabilecektir.<sup>301</sup>

<sup>293</sup> Wilson, s.275 ; Örneğin taşıyan geminin elektrik aksamında bozukluk olduğunu bile bile gemiyi sefere çıkartırsa kendi sorumluluğu doğacaktır. Ülgener, M. Fehmi, “Yangın Zararları Hakkında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu”, İstanbul Barosu Dergisi, 1987, Sayı 1-2-3, s.99. (Bu çalışmada bundan sonra esere “Yangın Zararları I” kısaltması ile atıf yapılacaktır).

<sup>294</sup> Tetley, MCC, s.1005 ; Aikens / Lord / Bools, s.469 ; Yazıcıoğlu, Mutlak Sorumsuzluk, s.103.

<sup>295</sup> Yargıtay 2004 tarihli kararında yangın sebebiyle sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyanın bu hali ispat etmesi gerektiğini belirtmiştir: “Zarar, yangının neticesi olduğu takdirde taşıyan yalnız kendi kusurundan mesuldür ( TTK.nun 1062/2 ) şeklindeki hukuki düzenlemeye ve buradaki kusursuzluğu kanıtlama yükümlülüğü kendisinde olan davalı taşıyanın bu yönde herhangi bir delil ibraz etmemiş bulunmasına göre davalı vekilinin yerinde görülmeyen karar düzeltme itirazının reddi gerekmiştir.” Yargıtay 11. H.D. 2004/7080 E., 2004/7685 K. 09.07.2004. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>296</sup> Yazıcıoğlu, Mutlak Sorumsuzluk, s.103.

<sup>297</sup> Çağa / Kender II, s.159 ; Ülgener, Yangın Zararları I, s.97. ; Özdemir, Turkay, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Ziya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006, s.226.

<sup>298</sup> Colinvaux, s.180 ; Tetley, MCC, s.995 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.87 ; Richardson, s.34.

<sup>299</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.87.

<sup>300</sup> Aikens / Lord / Bools, s.469. Işık altında kaldığı için rengi bozulan veya niteliği değişen üründeki zararlardan taşıyan sorumlu tutulmuş, yangın hükümleri mahkemece uygulanmamıştır. Sözer, Deniz Ticareti, s.508, dipnot 277.

<sup>301</sup> Bu konu ileride ayrıca işlenmektedir, bkz: “Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği”, s.99.

Şayet kızışma neticesinde yangın da çıkarsa, bu halde iki olayı birbirinden ayırmak mümkün olmayacak, kızışmadan da taşıyan sorumlu tutulmayacaktır.<sup>302</sup>

Taşıyanın sorumluluğu bakımından yangının geminin seyri esnasında çıkmış olması gerekli değildir. Yangın taşıyan açısından, eşyanın teslim alındığı andan, teslim edildiği ana kadar geçen sürede sorumsuzluk sebebi teşkil edecek ve bu bakımdan yangının gemide çıkması şartı aranmayacaktır.<sup>303</sup> Taşıyanın hakimiyeti altında olan yük karada olsa dahi, çıkacak yangın sebebiyle oluşacak zarardan taşıyanın sorumlu tutulamayacaktır.<sup>304</sup> Bu sorumsuzluk bakımından önemli olan yükün taşıyanın hakimiyetinde bulunmasıdır.<sup>305</sup>

Taşıyan yangın nedeniyle ortaya çıkabilecek dolaylı zararlardan da mesul olmayacaktır.<sup>306</sup> Yangının söndürülmesi faaliyetinde kullanılan su veya köpüğün yükte zarar meydana getirmesi veya duman sebebiyle<sup>307</sup> yüke zarar gelmesi hallerinde dolaylı yangın zararları oluşmakta ve taşıyan bunlara ilişkin sorumluluktan da aynı madde kapsamında kurtulmaktadır.<sup>308</sup> Aynı şekilde, yangın nedeniyle geminin ana fonksiyonlarında sorunlar ortaya çıkması (örneğin ambarın havalandırması) ve bunların yükte zarara neden olması hallerinde de taşıyanın sorumsuzluğu devam edecektir. Buna karşın, yangından zarar görmemiş yüklerin kurtarılıp güvenli başka bir yerde muhafaza edilmesi taşıyanın yüke özen sorumluluğunu doğuracağından taşıyan bu durumda sorumluluktan kurtulamayacaktır.<sup>309</sup> Yangın çıktığının fark edilmesinden sonra, henüz

<sup>302</sup> Tetley, MCC, s.996 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.508 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.106.

<sup>303</sup> Çağa / Kender II, s.159 ; Ülgener, Sorumsuzluk s.88 ; Ülgener, Yangın Zararları I, s.98 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.508 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.106.

<sup>304</sup> Wilson, s.277.

<sup>305</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.89 ; Ülgener, Yangın Zararları I, s.98.

<sup>306</sup> Çağa / Kender II, s.159 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.88 ; Ülgener, Yangın Zararları I, s.98 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.508 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.106.

<sup>307</sup> *The Diamond* davasında, un ve kepek yükünün yangından kaynaklı duman nedeniyle ve yangını söndürmek için kullanılan su nedeniyle hasarlanmasının incelendiği davada, bu durumların yangın zararlarına dahil olması sebebiyle taşıyanın sorumluluğu olmadığını hükmedilmiştir. Mandaraka - Sheppard, Aleka, Modern Maritime Law Vol II: Managing Risks and Liabilities, Informa Law, 2013, s.763.

<sup>308</sup> Aikens / Lord / Bools, s.470 ; Buna karşın bu faaliyetlerde de yüke özen sorumluluğu devam etmektedir. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.107.

<sup>309</sup> Thede, Robert H., "Statutory Limitations (Other Than Harter and Cogsa) of Carrier's Liability to Cargo - Limitation of Liability and The Fire Statute", Tulane Law Review, 1971, Vol. 45, Issue 4, s.983 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.509 ; Özdemir, s.226.

etkilenmemiş yüklere karşı alınacak önlemler yüke özen borcundandır ve henüz etkilenmeyen yüklerin kurtarılması mümkün iken bunun ihmali taşıyanın sorumluluğunu doğuracaktır.<sup>310</sup>

### **B) Yangının Sebebinin Sorumsuzluk Haline Etkileri**

Taşıyanın sorumsuzluk savunmasını yapmasının mümkün olup olmadığı, yangının çıkış nedenine göre, aşağıda ayrı başlıklar altında incelenecektir:

#### **a) Yangının Başlangıçtaki Elverişsizlik Nedeniyle Çıkması Hali**

Yangın geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden dolayı çıkmış ise, bu durumda taşıyan sorumluluktan kurtulamayacaktır. Buna karşın, eğer başlangıçtaki elverişsizlik ile çıkan yangın arasında illiyet bağı kurulamıyor ise, elverişsizliğin bir etkisi olmayacak, taşıyan yangının yol açtığı zararlardan mesul olmayacaktır.<sup>311</sup>

Geminin sefere elverişli sayılması için yeterli sayıda ve nitelikte gemi adamının bulunması ve yangına müdahale edecek gerekli teçhizatın bulunması<sup>312</sup> gerekmektedir. Elverişli bulundurma yükümlülüğü, gemi adamlarına yangın gibi olağanüstü durumlarda nasıl davranılacağına dair eğitimler vermeyi ve tatbikatlar yapmayı da içinde barındırmaktadır.<sup>313</sup> Buna karşın, yangın gibi bir durumda canının tehlike altında olduğundan korkan gemi adamlarının, yangına olması gibi müdahale edememesi halinde taşıyanın sorumlu olacağını söylemek mümkün değildir. Gereken müdahalenin yapılmaması, bu konuda o gemi adamlarının

<sup>310</sup> Tetley, MCC, s.1008 ; Richardson, s.34.

<sup>311</sup> Tekil, Fahiman, Deniz Hukuku Uluslararası Konvansiyonlar, İstanbul, 1987, s.134 ; Thede, s.987 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.507.

<sup>312</sup> *Asbestos Corp. v. Cyprien Fabien* davasında, yangının çıkması sonrasında gemide gerekli teçhizatın bulunmaması nedeniyle yangına müdahale edilememesi ve birkaç saat sonra yangının ambara sıçraması nedeniyle oluşan bu zarardan taşıyan başlangıçtaki elverişsizlik sebebiyle sorumlu tutulmuştur. Tetley, MCC, s.1008-1009.

<sup>313</sup> *The Gladiola* davasında, mürettebatın çıkan yangına nasıl müdahale edeceğini bilmemesi sebebiyle yangının söndürülememesi ve daha hızlı yayılması geminin elverişsiz olduğunun kabulüne ve taşıyanın zarardan sorumlu tutulmasına neden olmuştur. Bauer, s.67.

niteliksiz veya eğitimsiz oldukları sonucunu, aksi kanıtlanana kadar, doğurmayacaktır.<sup>314</sup>

Taşıyan, gemiyi elverişli olarak sefere çıkartmış olduğunu geminin denize elverişlilik sertifikaları ve klas sertifikaları ile kanıtlayabilecektir.<sup>315</sup> <sup>316</sup> Bu belgeler taşıyanın lehine bir karine teşkil edecektir. Bunun aksini, yani taşıyanın bizzat kusurlu olduğunu yük ilgilisi kanıtlamak zorundadır.<sup>317</sup> Yük ilgilisi, başlangıçta elverişsizlik bulunduğunu ve meydana gelen zarar ile elverişsizlik arasında illiyet bağı bulunduğunu kanıtladığı takdirde taşıyanın sorumluluğuna gidebilecektir.<sup>318</sup> Taşıyan ise bu durumda ya zararın başlangıçtaki elverişsizlikten değil, teknik kusur kapsamında geminin yönetimi esnasında meydana gelen bir kusurdan kaynaklandığını ya da tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken özeni gösterdiğini veya gösterseydi dahi başlangıçtaki elverişsizliği keşfetme ihtimali olmadığını iddia ederek sorumluluktan kurtulmaya çalışacaktır.<sup>319</sup>

#### **b) Yangının Teknik Kusur Nedeniyle Çıkması Hali**

Yangın gemi adamlarının teknik kusur teşkil edebilen hareketlerinden doğabilir. Örneğin, yangın uyarı sisteminin çalışır vaziyette tutulmaması veya kazanın fazla ısınma neticesinde patlayıp yangına sebebiyet vermesi<sup>320</sup> hallerinde teknik kusurdan bahsedilecek ve taşıyanın bizzat kusuru olmadığı sürece,

<sup>314</sup> Yazıcıoğlu, Mutlak Sorumsuzluk s.112.

<sup>315</sup> Ülgener, Yangın Zararları II, s.6 ; Akan, Elverişli Hal, s.2.

<sup>316</sup> Yargıtay, geminin elverişlilik ve klas sertifikalarının olmasının lehine bir karine yarattığını tespit etmiş ve bu nedenle yangının elverişsizlikten çıkmadığına hükmetmiştir: “davacının geminin iskele ana makinesinin sefere elverişsiz olduğunu iddia etmesine rağmen geminin denize elverişlilik belgesi ve geminin tek makina ile manevra kabiliyetinin bulunduğu ve böylece bütün klas şartlarının tamamlandığı; olayda yangının makine dairesinde yağ veya yakıtın sızdırması ile kızgın bir yüzeye damlaması veya bir kıvılcım nedeniyle çıkmış olabileceği, bunların gemi adamlarının kusuruyla da meydana gelmesinin mümkün olabileceği; ancak TTK.nun 1062/2. maddesi gereğince, taşıyanın, gemi adamlarının kusurları ile sebep oldukları yükteki yangın zararından sorumlu tutulamayacağı; davacının sigortalısı ile davalı donatan arasında akti ilişki bulunmadığından TTK.nun 947. maddesine göre gerek taşıyanın gerekse gemi adamının kusurunun ispatı da davacıya ait olup, gemi adamlarının kusuru olsa bile donatanın tazminle sorumlu olmadığı...” Yargıtay 11. H.D. 1993/6337 E., 1994/4720 K., 06.06.1994. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>317</sup> Ülgener, Yangın Zararları II, s.7.

<sup>318</sup> Colinvaux, s.106.

<sup>319</sup> Tekil, s.135 ; Ülgener, Yangın Zararları I, s.102 ; Akan, Elverişli Hal, s.2.

<sup>320</sup> Çağa / Kender II, s.160.

sorumluluğu da olmayacaktır.<sup>321</sup> Teknik kusurdan sorumluluğu olmayan taşıyan, bu kusurun neden olduğu yangından da sorumlu olmayacaktır.

### c) Yangının Taşıyanın Şahsi Kusuru Sebebiyle Çıkması Hali

Yangından dolayı oluşan bir zarardan sorumsuzluğunu iddia edecek olan taşıyan, zararın yangın sebebiyle meydana geldiğini ve yangının çıkmasında şahsi bir kusurunun bulunmadığını ispat etmekle sorumluluktan kurtulacaktır.<sup>322</sup> Şahsi kusurunun bulunmaması için taşıyanın geminin güvenliğine dair alınması gereken önlemleri ihmal etmemesi gerekmektedir. Taşıyanın tüzel kişi olması halinde, ilgili şirkette çalışan herhangi bir kişinin kusuru taşıyanın kusuru sayılmayacaktır; bu kişinin tüzel kişiyi temsilde yetkili kişi olması halinde taşıyanın şahsi kusuru olduğu kabul edilebilecektir.<sup>323</sup>

Taşıyanın şahsi sorumluluğunun tespiti için ISM Kodu'nun gerekliliklerinin de incelenmesi hususuna teknik kusura ilişkin açıklamalarda değinilmiştir.<sup>324</sup> Teknik kusurdan olduğu gibi, yangın kusuru açısından ISM Kodu'nda kriterler bulunmaktadır. Taşıyanın geminin güvenliğe dair ihmali yangına veya başka sebeple çıkan yangınla mücadelede geminin yetersiz kalmasına neden olursa, oluşan zararda şahsi kusuru olduğu kabul edilecek ve sorumsuzluk halinden yararlanamayacaktır.<sup>325</sup> ISM Kodu'nun 8. maddesi uyarınca düzenlenecek acil durum müdahalelerine hazırlık kapsamında yangına müdahale edilmesi hususu da yer almakta olup, bu konudaki aksaklıklar, taşıyanın şahsi kusurunun bulunduğu sonucuna varılmasına yol açmaktadır.<sup>326</sup> Taşıyan tarafından ISM Kodu'nun 13. maddesinde öngörülen belgelerin alınması kendi lehine aksi iddia edilebilir bir

<sup>321</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.507, dipnot 269.

<sup>322</sup> Teknik kusur ve yangından, taşıyanın sadece şahsi kusuru ile sorumlu olacağı, bir başka deyişle, adamlarının kusurlarından sorumlu tutulmayacağı sadece deniz taşımacılığında düzenlenmiştir. Kara ve hava taşımalarında benzer sorumsuzluk halleri bulunmamaktadır. Karan, s.80-81.

<sup>323</sup> *Lennards's Carrying Co. v. Asiatic Petroleum Ltd.* davasında gemide çıkan yangın sebebiyle yüke gelen zarardan taşıyan sorumlu tutulamayacağını iddia etmiştir. Taşıyan geminin yönetimini bir şirkete devretmiş ve bu şirketin genel müdürünün geminin kazanının kötü durumda olduğunu bildiği veya bilmesi gerektiğinden dolayı geminin başlangıçta elverişsiz olduğuna hükmedilmiştir. Wilson, s.276; Tetley, MCC, s.1005 ; Gilmore / Black, s.139.

<sup>324</sup> Bkz: "Taşıyanın Şahsi Kusurunun Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu Kapsamında İncelenmesi", s.57-58.

<sup>325</sup> Tetley, MCC, s.1028 ; Güner, s.98 ; Şeker Öğüz, s.335.

<sup>326</sup> Şeker Öğüz, s.336.

karine yaratacak, yük ilgilisi de taşıyanı sorumlu tutabilmek için bu karineyi çürütmeye çalışarak, belgelere rağmen taşıyanın şahsi kusurunun bulunduğunu ispat edecektir.<sup>327</sup>

#### **d) Yangının Ticari Kusur Nedeniyle Çıkması Hali**

Yangının gemi adamlarının yüke gerektiği gibi özen göstermemesinden kaynaklandığı takdirde (örneğin ambarda kibrit yakılması, sigara içilmesi vb.) taşıyanın sorumluluğu bulunmayacaktır.<sup>328</sup> Doktrinde, ticari kusur halinde yangın zararlarından taşıyanın sorumlu olması gerektiğini iddia eden azınlık bir görüş<sup>329</sup> bulunsa da; Çağa, Kender ve Ülgener'in de dahil olduğu çoğunluğa göre; bu şekilde bir yorumun yangın zararlarından taşıyanın sorumsuz olacağına dair kuralın işlevsiz hale gelmesine neden olacaktır, zira bu kuralın amacı zaten ticari kusur ile meydana gelen zararlardan taşıyanı sorumluluktan kurtarmaktır ve aksinin kabulü açıkça kanuna aykırı bir yorum olacaktır.<sup>330</sup>

#### **e) Yangının Yüke Has Özelliklerden Dolayı Çıkması Hali**

Bu durum, çalışmanın ilerleyen bölümlerinde detaylı olarak açıklanacağı üzere, TTK'nın 1182/1/f bendi uyarınca, taşıyanın kusursuzluğuna dair (aksi ispat edilebilir) bir karine oluşturacaktır.<sup>331</sup>

### **C) Uluslararası Konvansiyonlarda Taşıyanın Yangından Sorumluluğu**

#### **a) Lahey Kuralları Düzeni**

Lahey Kuralları'nın 4/2/b maddesi<sup>332</sup> uyarınca, taşıyanın şahsi kusuru olmadıkça yangın zararlarından sorumluluğu bulunmamaktadır. TTK'nın taşıyanın

<sup>327</sup> Şeker Ögüz, s.337.

<sup>328</sup> Çağa / Kender II, s.160 ; Ülgener Sorumsuzluk, s.92 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.108.

<sup>329</sup> Wüstendörfer'in görüşleri için bkz: Çağa / Kender II, s.160 ; Ülgener Sorumsuzluk, s.92.

<sup>330</sup> Çağa / Kender II, s.160 ; Ülgener Sorumsuzluk s.92.

<sup>331</sup> Bkz: "Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği", s.99.

<sup>332</sup> "2. Aşağıda zikredilen hallerden ileri gelecek kayıp ve hasarlardan nakliyeciyi ve gemi mesul değildir... b) Nakliyecinin hata veya ihmali yüzünden ileri gelmemiş olmak üzere bir yangından" 14.02.1955 tarihli ve 6469 S.K. İlgili maddenin orijinal metninde ise bir fark bulunmaktadır. Konvansiyon metninde 4/2/b maddesi "Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier" şeklinde olup, tercümede sadece "actual fault" yani şahsi kusur kavramının alındığı, buna karşın "privity" teriminin çevrilmediği görülmektedir. Privity, taşıyanın bu fiile iştirak etmesini ifade etmektedir. Ancak doktrinde, bu ifadenin



yangından doğan zararlardan sorumluluktan kurtulacağına dair hükümlerin kaynağı Lahey Kuralları'nın anılan maddesi olduğundan, konu Lahey Kuralları ile paralel olarak açıklanmıştır.

### **b) Hamburg Kuralları Düzeni**

1978 tarihli Hamburg Kuralları'nda teknik kusurdan taşıyanın sorumsuzluğuna dair düzenin terk edildiğinden bahsedilmiştir.<sup>333</sup> Yangından doğan zararlar açısından taşıyanın sorumluluktan kurtulması Hamburg Kuralları açısından da mümkün olmasına karşın, bu sorumsuzluk hali Lahey düzeninden ve dolayısıyla TTK sisteminden farklı bir şekilde düzenlenmiştir.<sup>334</sup>

Hamburg Kuralları'nın 5/4 maddesinde, Lahey sisteminden farklı olarak, yangının çıkmasında kendi kusuru haricinde gemi adamlarının da kusuru olmadığı durumlarda yangın zararlarından sorumlu tutulmayacaktır. Anılan madde ile taşıyanın yangından sorumluluğu genişletilmiş ve kendi emrinde çalışan gemi adamlarının da kusurlarından sorumlu tutulmuştur. Buna karşılık bir taviz olarak da kanun koyucu ispat yükünü yük ilgisine yüklemiştir.<sup>335</sup> Tazminat talep eden taraf, zararın yangından doğduğunu ve yangına taşıyan ya da gemi adamlarının kusurlu davranışları ile neden olduklarını veya yangını söndürmek ve sonuçlarını önlemek için kendilerinden beklenen makul önlem ve tedbirleri almadıklarını kanıtlayacaktır.<sup>336</sup> Maddeye göre yangının çıkmasında taşıyan ve gemi adamlarının kusuru olmasa dahi, söndürme faaliyetlerinde ve yangının sonuçlarının önlenmesi için gerekli özenin ve beklenen makul davranışın sergilenmemesi halinde, taşıyan yangın zararlarından sorumlu olacaktır.<sup>337</sup>

---

taşıyanın yangın çıkarıldığını bilmesi ve buna göz yumması halini kapsadığı, dolayısıyla da taşıyanın bizzat kusuru olmasa da bilip buna rağmen engel olmaması hali de yangın sorumsuzluk halinden yararlanmasını engelleyeceği ifade edilmektedir.

<sup>333</sup> Çalışmanın ilgili bölümü için bkz: s.12.

<sup>334</sup> Sözer, TTK tasarısında yangından sorumsuzluk halinin Hamburg Kuralları'na paralel olarak düzenlenmiş olması gerektiği yönünde TTK'yı eleştirmektedir. Sözer, TTK Tasarısı, s.321.

<sup>335</sup> Ülgener, Yangın Zararları I, s.101 ; Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.103 ; Özdemir, s.227.

<sup>336</sup> Hamburg Kuralları'nda ispat yükünün tersine çevrilmesinin öngörüldüğü, bir başka deyişle, taşıyanın kusursuzluğunu ispat etmesi yerine yük ilgisinin taşıyanın kusurunu ispat etmesinin düzenlendiği tek hal budur. Eder / Bennett / Berry / Foxton / Smith, s.249.

<sup>337</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.103.

Her ne kadar yangın zararları hususunda taşıyanın sorumluluk alanının genişletilmesi modern denizcilik hukuku açısından olumlu bir düzenleme ise de, ispat yükünün yük ilgisine yüklenmesi bu düzenlemenin önemini azaltmaktadır. Zira, yük ilgilisi açısından bu durumu ispat etmek çok zordur.<sup>338</sup> Doktrinde ispat yükünün bu şekilde yer değiştirmesinin, pratikte yangın zararları açısından taşıyanın sorumsuzluğunun devam etmesi sonucunu doğurduğu gerekçesiyle eleştirilmektedir.<sup>339</sup> Bununla beraber Hamburg Kuralları 5/4/b maddesinde yük ilgisinin ispatı kolaylaştırması adına bilirkişi raporu düzenlenmesi öngörülmüştür.

### c) Rotterdam Kuralları Düzeni

2009 tarihli Rotterdam Kuralları'nda ise, yangın hali sorumsuzluk sebebi olarak korunmuş ancak Lahey ve TTK düzenine göre alanı daraltılmıştır. Rotterdam Kuralları'nın 17/3/f maddesinde "gemide yangın" denmiş ve bu düzenleme ile karada meydana gelen yangından taşıyanın sorumlu olması amaçlanmış<sup>340</sup>, yüklemmeden önce veya boşaltmadan sonra meydana gelen yangından taşıyan sorumlu tutulmuştur.<sup>341</sup> Ayrıca, madde içeriğinde açıkça yazılmış olmasa dahi, taşıyanın veya adamlarının kusur ve ihmallerinden çıkan yangından taşıyan sorumlu tutulacaktır.<sup>342</sup> Lahey Kuralları'nda sadece şahsi kusurundan sorumlu olan taşıyan, Rotterdam Kuralları çerçevesinde (Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi) adamlarının kusur ve ihmalleri ile çıkmasına neden oldukları yangından doğan zararlara dair sorumluluktan kurtulamayacaktır.

<sup>338</sup> Birçok devlet, ispat yükünün taşıyan lehine yer değiştirmesinin pratikte taşıyanın sorumsuzluğu anlamına geleceği nedeniyle düzenlemeye itiraz etmiştir. Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları s.103, dipnot 290.

<sup>339</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.104.

<sup>340</sup> Baatz, Yvonne / Charles Debattista / Flippo Lorenzon / Andrew Serdy / Hilton Staniland / Michael Tsimplis, *The Rotterdam Rules: A Practical Annotation*, London, Informa, 2009, s.55. Yangının yükün taşındığı gemide çıkması gerekmektedir, başka bir gemide çıkıp yüke sirayet etmiş bir yangın bu madde kapsamında olmayacaktır ; Von Ziegler, Alexander, "The Liability of the Contracting Carrier", *Texas International Law Journal*, 2009, Vol.44, Issue 3, s.343.

<sup>341</sup> Kuyucu, s.93 ; Kara, s.193.

<sup>342</sup> Thomas, Rhidian, "An Appraisal of the Liability Regime Established Under the New UN Convention", *The Journal of International Maritime Law*, 2008, Vol. 14, Issue 6, s.505 ; Kuyucu, s.93 ; Kara, s.193.

#### IV) Denizde Can veya Eşya Kurtarma Sebebiyle Sorumsuzluk (TTK m. 1181)

Kanun'un 1181. maddesi şu şeklide düzenlenmiştir: *“Taşıyan, müşterek avarya hâli hariç, denizde can ve<sup>343</sup> eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Teşebbüs, sadece eşya kurtarmaya yönelikse, aynı zamanda makul bir hareket tarzı oluşturması gerekir.”* 6762 sayılı ETTK'nın 1063/1 maddesinin 6. fıkrasında bu hal taşıyan lehine karine oluşturan hallerden (muhtemel sorumsuzluk halleri) biri olarak düzenlenmiş iken, 6102 sayılı TTK'da taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu hallerden biri olarak düzenlenmiştir. Kanun koyucu bu maddeyi Hamburg Kuralları'nın 5/6 maddesinde uygun olarak ayrı bir maddede düzenlemiş ve bu anlamda Lahey Kuralları'nın sisteminden ayrılmıştır.<sup>344</sup>

##### A) Denizde Can Kurtarma Nedeniyle Sorumsuzluk Hali

Maddede açıkça belirtildiği üzere, denizde can kurtarma durumu neticesinde ortaya çıkabilecek hasar veya gecikmeden doğan zarardan taşıyan sorumlu tutulamayacaktır. Metinde kurtarma teşebbüsünün de açıkça yazılması, zarara neden olan kurtarma hareketinin başarılı olmasa da aynı sonucu doğuracağını göstermektedir. Bu anlamda teşebbüsün faydalı bir netice doğurması kanun koyucu tarafından aranmamıştır.<sup>345</sup> Teşebbüs nedeniyle oluşan zararlar, bizzat

<sup>343</sup> Kanun'un 1181.maddesinde “can ve eşya” ifadesi yer alsa da, maddenin amacı ve genel mantık düşünüldüğünde bu bağlacın “veya” olmasının amaçlandığı sonucuna varılmaktadır. Zira hükmün devamında yer alan “sadece eşya” ifadesi de aynı sonucu desteklemektedir. Nitekim maddenin alındığı Hamburg Kuralları'nın 5/6 maddesinde de “veya” bağlacı kullanılmıştır: “Taşıyan, müşterek avarya hali hariç, denizde can kurtarmak için alınan tedbirlerden veya eşya kurtarmak için alınan makul tedbirlerden ileri gelen ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeden mesul değildir.” Çağa, s.333. Bu nedenle ilgili madde “can veya eşya” kurtarmak olarak anılacak ve izah edilecektir.

<sup>344</sup> “Daha önce 6762 sayılı Kanununun 1063 üncü maddesi ile 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin 4 üncü maddesinin ikinci fıkrasında hükme bağlanan taşıyanın sorumlu olmayacağı bu hal, 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 5 inci maddesinin altıncı fıkrasındaki anlatıma uygun olarak ayrı bir maddede düzenlenmiştir.” TTK Gerekçesi, s. 325-326.

<sup>345</sup> Ülgener Sorumsuzluk, s.135 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.113.

kurtarma teşebbüsü faaliyetlerinin yanı sıra, kurtarma amacıyla rotadan sapmasından da doğmaktadır.<sup>346</sup>

4922 sayılı Denizde Can ve Mal Koruma Hakkında Kanun'un 14. maddesinde de kaptanın kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcularını tehlikeye atmadan, denizde can kurtarma ödevi yüklenmiştir.<sup>347</sup> 4922 sayılı Kanun'un anılan maddesinin kaynağı 1910 tarihli Kurtarma, Denizde Yardım ve Kurtarma İşlerine Mütedair Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkında Mukavele'dir (1910 Brüksel Sözleşmesi). Sözleşmenin 11. maddesi uyarınca kaptan, kendi gemisi, mürettebatı ve yolcuları için ciddi bir tehlike yaratmadığı sürece can kurtarmak için elinden gelen yardımı yapmak zorundadır. Aynı maddeye göre donatan, kaptanın bu hareketinden dolayı oluşabilecek bir zarardan mesul olmayacaktır.<sup>348</sup>

1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi'nin (The International Convention on Salvage) 10/1 maddesi de, kaptana denizde can kurtarmak için sorumluluk yüklemiş ve kendi gemisi ve yolcularına ciddi bir tehlike yaratmayacağı sürece bu sorumluluğun yerine getirilmemesi halinde kaptanın cezalandırılmasını öngörmüştür.<sup>349</sup>

## **B) Denizde Mal Kurtarma Nedeniyle Sorumsuzluk Hali**

Maddenin ikinci cümlesinde teşebbüsün eşyaya yönelik olması halinde kurtarma hareketinin “makul” olması gerektiği belirtilmiştir. İnsan hayatı

<sup>346</sup> Sapma nedeniyle oluşan zarara ilişkin sorumluluktan kurtulma haline dair ayrı bir başlık altında inceleme yapılmıştır. Bkz: “Can veya eşya kurtarmak veya başka bir haklı sebep için rotadan sapma halinde sorumsuzluk”, s.78-83.

<sup>347</sup> 4922 sayılı Kanun, madde 14: ”Her kaptan, denizde, can tehlikesine uğramış olarak rastgeldiği kimselere, düşman bile olsa, kendi gemisini, gemi adamlarını ve yolcusunu ciddi bir tehlikeye atmaksızın elinden gelen her yardımı yapmakla ödevlidir.” Aynı Kanun’un 24. maddesi, bu yükümlülüğü yerine getirmeyen kaptanın Türk Ceza Kanunu’nun “Yardım veya bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmemesi” başlıklı 98. maddesi uyarınca cezalandırılmasını öngörmektedir.

<sup>348</sup> 3226 sayılı Deniz yardım ve kurtarma işlerine ve deniz müsademelerine mütedair bazı kaidelerin tevhidi hakkındaki 23 Eylül 1910 tarihli iki beynelmilel mukaveleye iltihaka dair kanun, madde 11: “Denizde hayatı tehlikeye maruz bulunan her şahsa, velev düşman bile olsa her kaptan, kendi gemisi, mürettebatı, yolcuları için ciddî bir tehlikeyi mucib olmayacak derecede elinden gelen muaveneti ifaya mecburdur. Gemi sahibi, geçen hükme muhalif hareketlerden dolayı mesul değildir.”

<sup>349</sup> 1989 tarihli Sözleşme Türkiye açısından Haziran 2015’te yürürlüğe girmiştir. Sözleşme ve Türk Hukuku’na etkilerine dair detaylı bilgi için bkz: Buğra, Ayşegül, “Thoughts on the Salvage Convention 1989 and Turkish Law”, The Turkish Commercial Law Review, 2015, Vol. I, Issue I, s.73-80 ; Demir, İsmail, 1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma, Ankara, Turhan Kitabevi, 2010.

tehlikede ise bu ölçüt aranmamış, doğru bir yaklaşım ile her türlü teşebbüs madde kapsamına alınmıştır.<sup>350</sup> Eşyaya yönelik kurtarma faaliyetinin makul bir teşebbüs olup olmadığı her somut olayda ayrıca incelenmelidir. Kurtarma faaliyeti için yapılan hareketin kurtarılmak istenen eşya ile orantılı olması gerekmektedir. Aranılan bu orantının temelini de kurtarma teşebbüsünün gemi ve yük üzerinde yarattığı risk oluşturmaktadır.<sup>351</sup>

Hamburg Kuralları'nda getirilen makul olma kriterinin<sup>352</sup>, kurtarma yardım ücretini alabilmek adına yük ilgililerinin aleyhinde hareketler yapılmaması, ticari gaye ile kötüye kullanılmaması amacıyla getirildiği kabul edilmektedir.<sup>353</sup> Buna karşın, makul olma kriterinin belirsizliği nedeniyle taşıyanın oluşabilecek zararlar açısından kendi yük ilgisine karşı sorumlu olma riskini almamak adına kurtarma faaliyetlerinden imtina etmesine neden olabileceği ve hareketin makul olup olmadığının ispat etmenin zorluğu yönünde bu düzenleme eleştirilmektedir.<sup>354</sup> Olayın aciliyeti içerisinde her zaman kurtarma faaliyetinin makul bir durum olup olmadığına karar verebilmek güçtür, ancak somut olayın değerlendirilmesinde bu koşullar göz önüne alınacaktır.

Taşıyan oluşan zararın can kurtarma, makul nitelikte eşya kurtarması veya kurtarma teşebbüsü nedeniyle oluştuğunu kanıtlayarak sorumluluktan kurtulacaktır. Tazminat talep eden yük ilgilisi kurtarma faaliyeti ile zarar arasındaki illiyet bağıını çürüterek taşıyanı sorumlu tutmaya çalışacaktır.

<sup>350</sup> Kanun koyucu, TTK'nın gerekçesinde şu şekilde ifade etmiştir: "Can kurtarmaya yönelik bir teşebbüste onun makul olup olmadığı önem taşımaksızın bundan doğan zararlardan taşıyan sorumlu tutulamaz. Buna karşılık, taşıyanın, bir ücret karşılığında yaptığı mal kurtarma teşebbüsünden doğan zararı tazmin etme yükümlülüğü bu teşebbüsün makul bir hareket teşkil etmesi şartına bağlanmıştır" TTK Gerekçesi s.326.

<sup>351</sup> Aikens / Lord / Bools, s.478 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.115.

<sup>352</sup> Hamburg Kuralları, 5/6: "Taşıyan müşterek avaryaya hali hariç, denizde can kurtarmak için alınan tedbirlerden veya eşya kurtarmak için alınan *makul (reasonable)* tedbirlerden ileri gelen zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden mesul değildir." Çağa, s.333.

<sup>353</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.113 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.115 ; Özdemir, s.228.

<sup>354</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.113 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu,s.115.

## **C) Uluslararası Konvansiyonlarda Denizde Can veya Eşya Kurtarma Sebebiyle Sorumsuzluk Hali**

### **a) Lahey Kuralları Düzeni**

Lahey Kuralları'nın 4/2/1 maddesi<sup>355</sup> uyarınca, denizde can veya mal kurtarılması ve buna teşebbüs edilmesinden doğacak zararlardan taşıyan sorumlu olmayacaktır. Lahey Kuralları'nda taşıyanın sorumsuzluk hallerini ifade eden 4. maddesinde sayılan bu hal, TTK'da ayrı bir madde olarak düzenlenmiş ve Hamburg Kuralları'nın makul olma kriteri eklenmiştir. Bu nedenle, TTK düzeninin aksine, Lahey Kuralları uygulaması bakımından, alınan önlem veya yapılan fiilin makul olması beklenmeyecektir.

### **b) Hamburg Kuralları Düzeni**

Lahey Kuralları'nda yer alan bu sorumsuzluk hali, Hamburg Kuralları'nın 5/6 maddesinde<sup>356</sup> düzenlenmiştir. İlgili madde, Lahey Kuralları'ndaki halinden daha detaylandırılmış ve neticede kapsamı daraltılmıştır. Düzenleme uyarınca eşya kurtarma faaliyeti veya teşebbüsü açısından bu hareketin makul olup olmadığı araştırılacaktır. Maddede Lahey Kuralları'ndan farklı olarak ayrıca müşterek avarya hali de istisna tutulmuştur.

### **c) Rotterdam Kuralları Düzeni**

Rotterdam Kuralları'nın 17/3/l ve 17/3/m maddelerinde<sup>357</sup> taşıyanın denizde can veya mal kurtarması veya buna teşebbüsü nedeniyle oluşacak zararlardan sorumlu tutulmayacağına dair düzenleme yapılmıştır. Anılan düzenleme Hamburg Kuralları'nın 5/6 maddesindeki düzenlemeye paralel olarak yapılmış, can

<sup>355</sup> “2. Aşağıda zikredilen hallerden ileri gelecek kayıp ve hasarlardan nakliyecisi ve gemi mesul değildir...l) Denizde can veya mal kurtarılması veya buna teşebbüsten” 14.02.1955 tarihli ve 6469 S.K.

<sup>356</sup> Bkz: dipnot 352.

<sup>357</sup> Rotterdam Kuralları madde 17/3: “Taşıyan...aşağıda yazılı olay veya hâllerin zıya, hasar veya gecikmeye sebep olduğunu veya katkıda bulunduğunu ispat ederse...sorumluluğundan kurtulur... l) Denizde can kurtarma veya kurtarma teşebbüsü...m) Denizde eşya kurtarma veya kurtarma teşebbüsü için alınan makul önlemler” Süzel / Damar, s.162-163.

kurtarmak için yapılan hareketlerden farklı olarak eşya kurtarmak için alınan önlemlerin makul olması gerektiği bu Konvansiyonda da kabul edilmiştir.<sup>358</sup>

### **V) Eşyanın Cins veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi Halinde Sorumsuzluk (TTK m. 1186/5)**

Kanun'un 1186. maddesinin beşinci fıkrası uyarınca, yükleten, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, eşyanın uğradığı zıya veya hasar nedeniyle sorumlu olmayacaktır.<sup>359</sup> İlgili maddede, açıkça taşıyanın zıya veya hasara ilişkin sorumluluktan kurtulabileceği düzenlenmiş, gecikme zararlarına dair bir ifade kullanılmamıştır. 6762 sayılı ETTK'da bu sorumsuzluk halinin kapsamı "her türlü mesuliyet" iken, 6102 sayılı Kanun'da kanun koyucu özellikle sadece zıya ve hasar kavramlarını zikretmekle gecikme zararlarını maddenin dışında tutmuştur.<sup>360</sup>

#### **A) Düzenlemenin Amacı**

Lahey Kuralları'ndan gelen bu düzenlemenin iki amacı vardır. Bunlardan ilki, taşıyanı koruma amacıdır. Eşyanın değerinin olduğundan daha az gösterilmesi halinde, navlun bedelinin değere göre belirlendiği durumlarda taşıyan olması gerektiğinden daha düşük bir bedel ile taşımayı gerçekleştirmiş olabilir.<sup>361</sup> Bu halde taşıyan bilgisi dışında büyük bir sorumluluk altına da girebilecektir.<sup>362</sup>

<sup>358</sup> Baatz / Debattista / Lorenzon / Serdy / Staniland / Tsimplis, s.59.

<sup>359</sup> Bu düzenlemenin kökeni Lahey Kuralları'nın 4/5 maddesidir. İlgili fıkranın 4.cümlesi şu şekildedir: "Eğer hamule sahibi malın mahiyeti ve değeri hakkında konişmentoda kasti olarak yanlış beyanda bulunmuş ise, malların kaybı veya hasara uğraması halinde ne nakliyecisi ve ne de gemi hiçbir zaman mesul tutulmazlar." Bu düzenleme ETTK'nın 1064/1 fıkrasında aynen kabul edilmiştir: "Taşıyan veya yükleten, malın cins veya kıymetinin konişmentoda yanlış gösterilmesine bilerek sebep olmuşsa, taşıyan, her türlü mesuliyetten kurtulur." Hem mehz Lahey Kuralları'nda hem ETTK'da yanlış beyanın konişmento üzerinde yer alması şartı bulunmuşken, TTK'da bu şart kaldırılmıştır. Ayrıca, ETTK'da hem taşıyan hem de yükletenin eylemi düzenlenmiş iken, TTK'da sadece yükleten düzenlenmiştir. Taşıyan ile yükletenin farklı kişiler oldukları durumlarda, sadece yükletenin kasten verdiği gerçeğe aykırı beyanlar taşıyanın sorumsuzluğu sonucunu doğuracak, yükleten sıfatını haiz olmayan taşıyanın vereceği aynı beyanlar ise bu hüküm kapsamına girmeyecektir.

<sup>360</sup> Mehz Lahey Kuralları'nda gecikme zararlarının düzenlenmemiş olması bu duruma sebebiyet vermiş olsa da, maddenin amacı düşünüldüğünde gecikme zararlarının madde kapsamı dışında bırakılmasının bir çelişki yarattığı söylenebilecektir. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.136.

<sup>361</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.153.

<sup>362</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.128.

Malın bedeli fazla gösterildiği takdirde ise muhtemel bir zıya veya hasar durumunda taşıyanın sorumluluğu olması gerekenden fazla olacaktır.<sup>363</sup>

Düzenleme ile aynı zamanda kötünietli bir davranışa yaptırım uygulanması hedeflenmiştir. Yükletenin dürüstlük kuralına aykırı böylesine bir davranışına karşı kanun koyucu ciddi bir yaptırım düzenleyerek caydırıcı olmasını amaçlamıştır.<sup>364</sup>

### **B) Taşıyanın Sorumsuzluk Halinden Yararlanmasının Şartları**

Taşıyanın ilgili madde kapsamında sorumluluktan kurtulabilmesi için, yükleten tarafından verilen gerçeğe aykırı bilginin malın cinsi veya kıymetine dair olması zorunludur. Bu bağlamda, eşyaya dair başka özelliklerin, markasının veya miktarının gerçeğe aykırı olarak beyan edilmesi bu madde kapsamında değerlendirilemeyecektir.<sup>365</sup>

Yükletenin gerçeğe aykırı beyanı kasten vermiş olması zorunludur. Yükletenin ağır kusurlu olması dahi taşıyanın bu madde kapsamında sorumluluğunu bertaraf edebilmesi için yeterli olmayacaktır.<sup>366</sup> Taşıyan şayet verilen bilginin gerçeğe aykırı olduğunu biliyor ise bu sorumsuzluk halinden yararlanamayacaktır. Bu durumda kanun koyucunun amacı olan taşıyanın gerçeğe aykırı beyandan korunmasının bir anlamı kalmayacaktır.<sup>367</sup> Buna karşın taşıyanın beyanın doğru olmadığını gerçekten bilmesi gerekmektedir, özen sorumluluğu sebebiyle veya basiretli tacir olarak “bilmesi gerektiğinden” bahisle taşıyanın sorumsuzluk halinden yararlanamayacağı iddia edilemez.<sup>368</sup> Zira bu durum objektif iyiniyet kuralına aykırılık teşkil edecektir.<sup>369</sup>

Taşıyanın ilgili maddeden yararlanması için mutlaka bir zarara uğramış olması gerekmediği gibi, oluşan zarar ile gerçeğe aykırı beyan arasında illiyet bağı

<sup>363</sup> Çağa / Kender II, s.174.

<sup>364</sup> Çağa / Kender II, s.175 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.153.

<sup>365</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.130.

<sup>366</sup> Çağa / Kender II, s.174 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.156.

<sup>367</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.156.

<sup>368</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.134.

<sup>369</sup> Çağa / Kender II, s. 175.



da aranmayacaktır.<sup>370</sup> Buna karşın, beyan edilen değer ile gerçek değer arasında çok cüzi bir fark olması halinde taşıyanın bu sorumsuzluk halinden yararlanamayacağı, aksinin dürüstlük kuralına aykırı olacağı doktrinde kabul edilmektedir.<sup>371</sup> Benzer şekilde, somut olaydaki gerçeğe aykırı beyan nedeniyle taşıyanın herhangi bir şekilde zarara uğraması mümkün değil ise 1186/5 hükmünün uygulanmaması gerektiği kabul edilmektedir.<sup>372</sup>

İlgili madde kapsamında taşıyan sadece yükletene karşı değil, iyiniyetli konişmento hamilleri dahil yükü ilgili tüm üçüncü şahıslara karşı sorumsuzluk halini ileri sürebilecektir.<sup>373</sup> Ancak belirtildiği üzere, taşıyanın sorumsuzluğu sadece zıya ve hasarı kapsayacak olup, gerçeğe aykırı beyan nedeniyle ortaya çıkabilecek gecikme zararlarından taşıyan yük ilgililerine karşı sorumlu olmaya devam edecektir.

Kanunda düzenlenen bu sorumsuzluk halinden yararlanmak isteyen taşıyan, hem malın cins veya kıymetine dair verilen beyanın yanlış olduğunu, hem de yükleten tarafından bu beyanın kasıtlı olarak verildiğini kanıtlamak zorundadır. Yükleten ise sorumsuzluk halini engellemek için gerçeğe aykırı beyandan taşıyanın bilgisi bulunduğunu ve taşıyanın iyiniyetli hareket etmediğini kanıtlamaya çalışacaktır.<sup>374</sup>

### **C) Uluslararası Konvansiyonlarda Eşyanın Cins veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirimi Sebebiyle Sorumsuzluk Hali**

TTK'daki bu düzenlemenin kaynağı Lahey Kuralları'nın 4/5 maddesinin son bendidir<sup>375</sup>. TTK düzeni aksine, Lahey Kuralları'nda gerçeğe aykırı beyanın

<sup>370</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.156.

<sup>371</sup> Çağa / Kender II, s.175 ; Ülgener Sorumsuzluk, s.156 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.132.

<sup>372</sup> Ülgener, Sorumsuzluk s.156. Aksi yönde görüş: Yetiş Şamlı, TTK 1186/5 maddesinin taşıyanın gerçeğe aykırı beyandan dolayı bir zarara uğrayıp uğramaması halinden tamamen bağımsız olarak düzenlenmiş olduğundan taşıyanın ne şekilde etkilendiğinin bir önemi olmadığını düşünmektedir. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.132.

<sup>373</sup> Çağa / Kender II, s.174 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.157 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.136.

<sup>374</sup> Çağa / Kender II, s.175 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.158.

<sup>375</sup> Lahey Kuralları 4/5: "Eğer hamule sahibi malın mahiyeti ve değeri hakkında konişmentoda kasti olarak yanlış beyanda bulunmuş ise, malların kaybı veya hasara uğraması halinde ne nakliyecisi ve ne de gemi hiçbir zaman mesul tutulmazlar." 14.02.1955 tarihli ve 6469 S.K.

konişmento üzerinde olması aranmıştır. İlgili maddede yükün zıya ve hasarı hali düzenlenmiş, gecikme zararları düzenleme dışında tutulmuştur.

Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda ise bu sorumsuzluk hali düzenlenmemiştir.

## **VI) Can veya Eşya Kurtarmak veya Başka Bir Haklı Sebep İçin Rotadan Sapma Halinde Sorumsuzluk (TTK m. 1220)**

Birinci bölümde taşıyanın belirlenen rotayı takip etme yükümlülüğünden bahsedilmiş ve belirlenen rotadan haksız sapma durumunda meydana gelebilecek tüm zararlardan taşıyanın mesul olacağı belirtilmiş idi<sup>376</sup>. Kanun'un 1220. maddesi, Lahey Kuralları ile de uyumlu olarak<sup>377</sup>, denizde can veya<sup>378</sup> mal kurtarılması amacıyla rotadan sapma halini bir istisna olarak kabul etmiş ve bu sebeple sapma halinden doğan zararlardan taşıyanın sorumsuz olacağı düzenlenmiştir. Ayrıca maddenin kapsamı can veya mal kurtarma faaliyetinden genişletilerek tüm haklı sebepleri kapsayacak şekilde düzenlenmiştir.

### **A) Can Kurtarmak için Rotadan Sapma**

TTK'nın 1220. maddesine göre kaptan denizde can kurtarmak için rotadan sapabilecektir ve bu amaçla rotadan sapma durumunda doğacak zararlardan taşıyan sorumlu tutulamayacaktır.

### **B) Mal Kurtarmak için Rotadan Sapma**

TTK'nın 1181. maddesi uyarınca mal kurtarma veya buna teşebbüsten dolayı taşıyanın sorumlu tutulmaması için mal kurtarma fiilinin "makul olması"

<sup>376</sup> Bkz: "Haklı Sebep Olmaksızın Rotadan Sapma", s.37-38.

<sup>377</sup> Bu maddenin kökeni Lahey Kuralları'nın 4/4 maddesidir: "Denizde can ve mal kurtarmak üzere yapılacak her hangi bir rota değişikliği ve mâkul sebeplere istinat edecek bir rota değişikliği, işbu Sözleşmeyi veya Nakliye Mukavelesini ihlâl mahiyetinde telâkki edilmeyecek ve nakliyeci, bu yüzden ileri gelecek hiçbir kayıp veya hasardan mesul tutulmayacaktır." 14.02.1955 tarihli ve 6469 S.K.

<sup>378</sup> Kanun'un 1220.maddesinde "can ve eşya kurtarmak" ifadesi yer alsa da, maddenin amacı ve mülga 6762 sayılı ETTK'da yer alan "Kaptanın denizde can veya mal kurtarmak maksadıyla..." ifadesi göz önüne alındığında, bu bağlacın "veya" olmasının amaçlandığı sonucuna varılmaktadır. Bu nedenle ilgili madde "can veya eşya kurtarmak" olarak anılacak ve izah edilecektir.

beklenmiştir. Buna karşın 1220. maddede makul olma koşulu aranmamış<sup>379</sup>, dolayısıyla mal kurtarma amacıyla rotadan sapan taşıyana daha geniş kapsamlı bir koruma sağlanmıştır.<sup>380</sup> Yani, mal kurtarmak amacıyla rotadan sapan taşıyanın bu sapmasının haklı olup olmadığının değerlendirilmesi esnasında, kurtarılması planlanan malın yarattığı risk bakımından makul bir hareket tarzı olup olmadığı incelenmeyecek iken; zarar kurtarma amacıyla sapma yüzünden değil, bizzat kurtarma faaliyeti veya buna teşebbüsten ortaya çıkarsa, söz konusu malın kurtarılmasının makul olup olmadığı araştırılacaktır.

### C) Başka Bir Haklı Sebep için Rotadan Sapma

1220. maddenin birinci fıkrasında can veya mal haricinde “diğer bir haklı sebep” şartı öngörülmüştür. Kanun’un ifadesi çok açık değildir ve her somut olayda yorumlanması gerekecektir.<sup>381</sup> Bu anlamda navlun sözleşmesi ile tamamen ters düşen ve yük ilgisinin menfaatini tehlikeye atacak bir sapma haklı sebep ile yapılmış sayılamayacaktır.<sup>382</sup> Yolculuğun amacının tehlikeye girmesine neden olan bir sapmanın veya sebebi sözleşmenin kurulmasından önce bilinen ya da yolculuk ile ilişkili bir sebebi olmayan bir sapmanın<sup>383</sup> haklı sapma oluşturduğu düşünülemeyecektir.<sup>384</sup> Örneğin, müteakip bir taşıma için yakıt alınması amacıyla rotadan sapılması haksız bir sapmayı teşkil edecektir.<sup>385</sup> Taşıyanın kusuru ile

<sup>379</sup> Bunun sebebi, iki maddenin farklı sistemlerden alınmasıdır. TTK 1181 hükmü “makul olma” kriteri belirleyen Hamburg Kuralları’nın 5/6 maddesinden; TTK 1220 hükmü ise Lahey Kuralları’nın 4/4 maddesinden alınmıştır. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.119.

<sup>380</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.119.

<sup>381</sup> Lahey Kuralları’ndan gelen “diğer haklı sebep” (*any reasonable deviation*) ifadesinin yorumu İngiliz Hukukunda da sorun teşkil etmiştir. İngiltere Temyiz Mahkemesi haklı sapmayı tanımlayarak, bir yük ilgisinin karşı çıkmayacağı halleri kapsadığını ifade etmiştir. Buna rağmen, sadece geminin çıkarı için yapılan bir sapmanın haklı olup olmadığı yönünde tartışmalar devam etmiştir. Lord Atkin konuyu daha geniş olarak inceleyerek, sapmanın haklı olması için belli bir tarafın çıkarını korumak zorunda olmadığını, olayın şartlarına göre sadece geminin çıkarına olduğu gözükken bir sapmanın da haklı sayılabileceğini ifade etmiştir. Wilson, s.208.

<sup>382</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.482.

<sup>383</sup> *Stag Line v. Foscolo Mango & Co.* davasında, Swansea’den İstanbul’a yolculuk eden bir geminin, İngiltere’nin St. Ives limanında iki adet mühendisi indirmek için rotadan hafifçe sapmasında sonra yola devam ettiği sırada gemi karaya oturmuş ve yük zayı olmuştur. House of Lords, yapılan sapmanın haksız olduğunu ve Lahey Kuralları’nın getirdiği sorumsuzluk halinden taşıyanın yararlanamayacağına hükmetmiştir. Wilson, s.208.

<sup>384</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.122.

<sup>385</sup> Çağa / Kender II, s.55 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.122.

neden olduğu bir sapma da haklı olarak değerlendirilmeyecektir.<sup>386</sup> Buna karşın, geminin tehlike altında olması sebebiyle<sup>387</sup>, hasta veya yaralanmış bir kişinin tedavisinin sağlanması nedeniyle<sup>388</sup>, istifi bozulan yüklerin düzeltilmesi veya geminin arızalı bir teçhizatının değiştirilmesi amaçlarıyla yapılan sapmalar Kanun'un ruhuna uygun ve haklı sebeple yapılmış sapmalar olacaktır.<sup>389</sup> Haklı sapma ve haksız sapmaya dair açıklamalar yukarıda yapıldığı için, tekrara düşmemek amacıyla burada yinelenmeyecektir.

Uygulamada, sözleşme ve konişmentolara taşıyana sapma yetkisi veren klozlar konulmaktadır.<sup>390</sup> Haklı sebeple rotadan sapma halinin düzenlendiği 1220. madde TTK'da sayılan emredici hükümlerden biri değildir. Bununla birlikte, taşıyanın sapmaya dair sorumluluğunu daraltan veya kaldıran kayıtların Kanun'un 1243. maddesinin uygulama alanına girmesi halinde geçerliliği bulunmayacaktır.<sup>391</sup> Bu maddenin kapsamında kalmayan hallerde ise bu klozların dar olarak yorumlanması gereklidir.<sup>392</sup> <sup>393</sup> Böylesi bir kloz, taşıyana yolculuğun

<sup>386</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.121.

<sup>387</sup> *The Teutonia* davasında, mahkeme kaptanın Prusya ile Fransa arasında savaş çıkacağına dair endişesi ile Dunkirk yerine Dover'a sapmasını haklı bulmuştur. Mahkeme kararında kaptanın yolculuk esnasında aldığı güvenilir bir bilgi ile, gerek korsan gerekse buzdağı gibi ciddi bir tehlike ile karşılaşacağını öğrenmesi halinde, tehlikeyi bertaraf etmek amacıyla tedbirli bir kaptanın alması kabul edilebilecek tüm önlemleri alabileceğini açıklamıştır. Todd, Paul, Principles of the Carriage of Goods by Sea, Routledge, 2016, s.74.

<sup>388</sup> Wilson, s.208.

<sup>389</sup> Çağa / Kender II, s.55 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.482 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.122.

<sup>390</sup> Bkz: Gencon 94 Standart Çarterparti, kloz 3, "Deviation Clause". Çarterpartie konulacak böylesi bir klozun geçerliliği, bir başka deyişle, konişmentoda bulunmayan bir şartın sadece çarterpartide bulunmasının yeterli kabul edilip edilmeyeceği tartışma konusudur. Zira gönderilen çarterpartinin tarafı değildir ve ona karşı bilgisi dışında klozlar uygulanabilecektir. Türk kanun koyucu, yeni TTK'da 1237. madde hükmünü getirmiştir. Buna göre; "*Konışmentoda, yolculuk çarteri sözleşmesine gönderme varsa, konişmento devredilirken çarter partinin bir suretinin de yeni hamile ibraz edilmesi gerekir. Bu takdirde çarter partide yer alan hükümler, nitelikleri elverdiği ölçüde konişmento hamiline karşı da ileri sürülebilir*". Kanun koyucu, çarterpartideki klozun geçerliliğini, konişmento ile birlikte bir nüshasının yeni hamile ibraz edilmesi şartına bağlamıştır. Ancak bu durumda çarterpartide yer alan sapma (*deviation*) klozu ve benzeri diğer klozlar konişmento hamiline karşı uygulanabilecektir. Konu hakkında detaylı bilgi için bkz: Damar, Duygu, "Konışmentodan Çarter Partie Yapılan Atıfla Tahkim Anlaşmasının Kurulması Meslesi ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'ndaki Hükümün Değerlendirilmesi", İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 2006, Cilt 64, Sayı 2, s.247-272.

<sup>391</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.123.

<sup>392</sup> Çağa / Kender II, s.56 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.123.

<sup>393</sup> *Glynn v. Margetson & Co.* Davasında, House of Lords, Malaga'dan Liverpool'a yapılan bir taşımanın gecikmesi nedeniyle portakal yükünün hasarlanması sebebiyle açılan davada, konişmentoya konulmuş ve geminin İspanya'daki tüm limanlarda "dilediği herhangi bir neden ile" rotadan sapmaya yetkili olduğunu ifade eden klozu incelemiştir. Malaga'dan yola çıkan geminin, Liverpool güzergahının tam tersi yöndeki

amacı dışında farklı amaçlar izleme yetkisi vermeyecek ve sadece yolculuğu amacıyla örtüşen<sup>394</sup> konularda sınırlı bir özgürlük tanıyacaktır.<sup>395</sup>

#### **D) TTK m. 1181 ile TTK m. 1220 Bağlantısı**

Esasen, TTK 1220’de düzenlenen bu sorumsuzluk hali, yukarıda (IV) numaralı başlıkta incelenen denizde can veya mal kurtarma halinde taşıyanın sorumluluktan kurtulmasına dair 1181. maddeye paralellik teşkil etmekte, hatta bir anlamda tamamlamaktadır. TTK 1181’de kurtarma veya kurtarma teşebbüsüne dair hareketlerden doğan zararlar söz konusu edilmiş iken, TTK 1220’de, 1181’e dayanan kurtarma fiilini gerçekleştirmek amacıyla rotadan sapılması hali düzenlenmiştir. Bu halde, yüke zarar, kurtarma amacıyla sapmadan sonra ancak kurtarma faaliyetinden önce meydana geldi ise taşıyan TTK 1220 uyarınca sorumluluktan kurtulduğunu iddia edecek iken, sapmadan sonra ve kurtarma faaliyetleri nedeniyle meydana gelirse taşıyan bu sefer TTK 1181 uyarınca öngörülen sorumsuzluk halinden yararlanacaktır. Netice itibariyle her iki durumda da taşıyanın sorumluluktan kurtulacağı sonucuna ulaşılabileceği için, zararın hangi aşamada doğduğunun bir önemi olmayacaktır. Aradaki farkın önem arz edeceği tek hal eşya kurtarmak için yapılan hareket olacaktır; zira açıklandığı üzere, 1181. maddede eşya kurtarması için yapılacak hareketin makul olması aranmışken, 1220. maddede eşya kurtarmak için haklı nedenle sapma yapılması halinde hareketin makul olup olmadığı aranmamaktadır.

#### **E) Sapmanın Sonuçları**

Kanun’un 1220. maddesi hükmü gereği, can veya eşya kurtarmak veya başka bir haklı sebep için rotadan haklı sapma neticesinde meydana gelebilecek zararlardan taşıyan sorumlu tutulamayacaktır.<sup>396</sup> Buna karşın teknik kusur ihtiva

---

Burriana Limanı’na uğraması nedeniyle yükün geciktiği tespit edildiğinden, mahkeme bu klotun geçerli olmayacağını kabul etmiştir. Todd, s.75.

<sup>394</sup> Örneğin, yakıt almak için rota üzerindeki bir ara limana uğranması.(Yakıt azlığından taşıyana yüklenebilecek bir kusur olmadığı hallerde) Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.124, dipnot 341.

<sup>395</sup> Çağa / Kender II, s.56 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.124.

<sup>396</sup> Yüke gelen zararın sapmadan kaynaklanması gerekmektedir. Örneğin can kurtarma amacıyla rotadan sapılması esnasında, gemideki yükün havalandırılmasının unutulması, TTK 1220 hükmüne girmeyecek,

etmeyen<sup>397</sup> bir haksız sapma durumunda, bu nedenle meydana gelecek tüm zararlardan taşıyan sorumlu olacaktır.<sup>398</sup> Haksız sapma halinde meydana gelecek zararlardan taşıyanın sorumluluğu TTK 1178/1 uyarınca yüke özen borcunun ihlalini oluşturacak ve yüke özen yükümlülüğünün ihlaline dair hükümler gereğince taşıyanın sorumluluğu belirlenecektir.

Sapmadan sonra, yolculuğun tüm rizikosunun taşıyan üzerinde olacağına ve taşıyanın bu aşamadan sonra teknik kusur veya mücbir sebepten gelecek zararlardan dahi mesul olacağına dair doktrinde kabul edilen bir görüş mevcuttur.<sup>399</sup> Ancak bu görüş eleştirilmiş, yalnızca taşıyanın sapma ile arasında illiyet bağı olan zararlardan sorumlu tutulması gerektiği belirtilmiştir.<sup>400 401</sup>

## **F) Uluslararası Konvansiyonlarda Denizde Can veya Eşya Kurtarmak veya Başka Bir Haklı Sebep İçin Rotadan Sapma Halinde Sorumsuzluk**

### **a) Lahey Kuralları Düzeni**

TTK'nın 1220. maddesinde yer alan hükmün kökeni Lahey Kuralları'nın 4/4 maddesidir<sup>402</sup>. Maddenin içeriğinde ne ETTK döneminde, ne de 6102 sayılı

---

taşıyanın yüke özen yükümlülüğünün ihlalini oluşturacaktır. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 124, dipnot 342.

<sup>397</sup> Navigasyon hatası ile, istemeden, sapma gerçekleşmesi halinde, teknik kusurdan sorumsuzluk hali devreye girecek, sapmanın sonuçları oluşmayacaktır. Aikens / Lord / Boole, s.482.

<sup>398</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.124.

<sup>399</sup> Çağa / Kender II, s.56 ; Seven, s.112. Anglo-Sakson hukukunda da bu görüş kabul edilmiş, ancak sapmadan kaynaklı sözleşmeye aykırılık hali sonrasında yük ilgisinin fesih hakkını kullanmayarak navlun sözleşmesini sürdürmesi halinde, taşıyanın yeniden istisna sorumsuzluk hallerine dayanabileceği ifade edilmiştir. Wilson, s.24 ; Thede, s.972.

<sup>400</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.127.

<sup>401</sup> Yargıtay, rotadan haksız olarak sapan geminin sonrasında teknik kusur nedeniyle batması sebebiyle görülen davada, taşıyanın öncesindeki haksız sapmaya rağmen teknik kusurdan doğan zarardan sorumlu tutulmayacağına hükmetmiştir: "Gemi; denize ve yola elverişli bir halde Silivri'den Zonguldak'a hareket etmiş, kaptan haklı bir sebep olmaksızın rotadan ayrılarak Kefken Adasına uğramış, sevk ve idaresindeki kusuru nedeni ile geminin batmasına sebebiyet vermiştir. Olayın geminin sevk ve idaresinden doğduğu, taşıyanın herhangi bir kusuru bulunmadığı anlaşıldığından TTK.nun 1062 inci maddesinin ikinci fıkrasına göre taşıyanın sorumluluğu bahis konusu değildir." Yargıtay 11. H. D. 1978/2366 E., 1978/2953 K., 05.06.1978. Eriş, Gönen, Gerekçeli - Adliye Komisyonu Raporlu - Madde Açıklamalı - En Son İçtihatlı Türk Ticaret Kanunu, Üçüncü Cilt, Ankara, Seçkin Kitabevi, 1990, s.488.

<sup>402</sup> Lahey Kuralları madde 4/4: "Denizde can ve mal kurtarmak üzere yapılacak her hangi bir rota değişikliği ve mâkul sebeplere istinat edecek bir rota değişikliği, işbu Sözleşmeyi veya Nakliye Mukavelesini ihlâl mahiyetinde telâkki edilmeyecek ve nakliyeciyi, bu yüzden ileri gelecek hiçbir kayıp veya hasardan mesul tutulmayacaktır" 14.02.1955 tarihli ve 6469 S.K.

Kanun'un 1220. maddesinde bir değişikliğe gidilmemiş olduğundan, TTK düzenine dair yapılan açıklamalar Lahey Kuralları ile paraleldir.

### **b) Hamburg Kuralları Düzeni**

Hamburg Kuralları'nda sapmaya ilişkin özel bir düzenleme yapılmamıştır. Doktrinde, Hamburg Kuralları'nın 5/6 maddesinde düzenlenen can ve mal kurtarmak için alınan tedbirler ifadesinin sapmaya dair hükümleri de kapsadığı ifade edilmektedir.<sup>403</sup> Can ve mal kurtarmak amacıyla sapma dışındaki haklı sapma halleri ise Konvansiyon çerçevesinde genel sorumluluk hükümlerine tabi olacaktır. Taşıyan sapmanın neden olduğu sonucu önlemek için kendisinden beklenebilecek tüm önlemleri aldığını kanıtlayarak sorumluluktan kurtulmaya çalışacaktır.<sup>404</sup>

### **c) Rotterdam Kuralları Düzeni**

Rotadan sapmaya ilişkin kural, Rotterdam Kuralları'nda taşıyanın sorumluluğuna dair bölümde değil, Konvansiyonun 24. maddesinde<sup>405</sup> yer bulmuştur. Maddeye göre, sapmanın haksız olup olmadığı uygulanacak milli hukuka göre belirlenecektir ve sapma sorumluluğun sınırlandırılma hakkını düzenleyen 61. madde hükümleri haricinde Konvansiyon uyarınca taşıyanın hukuki durumunu etkilemeyecektir.<sup>406</sup>

## **§ 4) TAŞIYANIN KUSURSUZLUK VE UYGUN İLLİYET BAĞI KARİNELERİNDEN YARARLANDIĞI HALLER**

### **I) Genel Olarak**

Yükte meydana gelen zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağına dair Kanun'da sayılan haller "Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Haller" başlığı

<sup>403</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.112.

<sup>404</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.116.

<sup>405</sup> Rotterdam Kuralları madde 24: "Rotadan sapma, uygulanacak hukuk uyarınca taşıyanın borçlarının ifa edilmemesi sonucunu doğuruyorsa, 61'inci madde hükmü saklı kalmak kaydıyla, sırf sapmanın kendisi taşıyan veya denizde ifa edeni, bu Sözleşme'de düzenlenen herhangi bir savunma veya sınırdan mahrum bırakmaz." Süzel / Damar, s.166.

<sup>406</sup> Kuyucu, s.114 ; Kara, s.188 ; Günay s.150.

altında incelenmiş idi. Belirtildiği üzere, taşıyan, her maddede belirtilen durumun gerçekleştiğini, gerçekleşmesinde şahsen sorumluluğu olmadığını (örneğin yangın çıktığını ve bu yangından kendisinin sorumlu olmadığını) ve gerçekleşen olay ile zarar arasındaki illiyet bağına ispat etmekle sorumluluktan kurtulmaktadır. Bununla beraber, kanun koyucu Kanun'un 1182. maddesinde bazı özel haller belirlemiş ve bunlardan biri veya birkaçının var olması halini taşıyanın kusursuz sayılacağına dair aksi ispat edilebilir bir karine olarak kabul etmiştir.<sup>407</sup>

Kanun'un 1182. maddesinin birinci fıkrasında öngörülen ve aşağıda detaylı olarak ele alınacak sekiz halden bir veya birkaçının varlığı halinde, taşıyan, yükte meydana gelen zıya, hasar veya gecikmenin meydana gelmesinden<sup>408</sup> kural olarak kusursuz olduğu kabul edilecek ve taşıyanın kusurlu olduğuna dair ispat yükü yük ilgisine geçecektir. Başka bir deyişle, taşıyan sayılı hallerden bir veya birkaçının vuku bulunduğunu ve bu halin zarara neden olmuş olabileceğini kanıtlamak ile sorumluluktan kurtulacak ve aksini yük ilgisini ispat etmek zorunda kalacaktır.

Madde sayılan sebeplerden biri veya birkaçının varlığı, taşıyanın kusursuz olduğuna dair bir karine yaratmaktadır. Her ne kadar pratikte taşıyanın kusursuz kabul edilmesinden bahsedilse de, aslında düzenlemede amaç taşıyanın doğrudan sorumluluktan kurtulmasını sağlamak değil, ortaya çıkan olayda kusurunun bulunmadığını kabul ederek ispat yükünü karşı tarafa yüklemektir.<sup>409 410</sup> Diğer sorumsuzluk hallerinde kusurunun bulunmadığını taşıyan kanıtlamak zorunda iken, bu hallerde taşıyanın kusurunun bulunduğunu yük ilgisini kanıtlayacaktır.

<sup>407</sup> Taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu hallerde olduğu gibi, taşıyanın kusursuz sayılacağına dair karinelerin de kaynağı İngiliz Hukuku'nun "exception clauses"larıdır. Çağa / Kender II, s.160.

<sup>408</sup> 6762 sayılı ETTK'nın 1063. maddesi uyarınca, taşıyan sorumsuzluk karinesinden sadece zıya veya hasardan meydana gelen zarar söz konusu olduğunda yararlanabiliyordu. Çağa/Kender II, s.161. 6102 sayılı Kanun ile zıya ve hasar ile birlikte gecikmeden kaynaklı zararlar da aynı uygulamaya tabi olmuştur.

<sup>409</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.221.

<sup>410</sup> ETTK'da "taşıyan...mesul değildir" ifadesi yer alırken, bu madde TTK'ya "taşıyan...kusursuz sayılır" olarak aktarılmıştır. Sözer bu değişikliği eleştirmektedir. Yazara göre, amaç taşıyanın borçtan kurtulması değildir. Borç doğacaktır ancak taşıyan bundan sorumlu tutulamayacaktır. Sözer, Deniz Ticareti, s.513.



Taşıyan, 1182. madde uyarınca sorumluluktan kurtulmak için ilgili maddede sayılan sekiz halden birinin gerçekleştiğini kanıtlayacaktır<sup>411</sup>, ancak gerçekleşen bu halden dolayı yükün zarara uğradığını da kanıtlamak zorunda değildir. Oluşan zararın söz konusu hallerden bir veya birkaçından dolayı *meydana gelmiş olmasının muhtemel olduğunu*<sup>412</sup> ispat etmesi sorumluluktan kurtulması için yeterli olacaktır.<sup>413</sup> Başka bir deyişle, taşıyanın maddede sayılan hallerden birine dayanarak sorumluluktan kurtulması için belirtilen hallerden biri ile zarar arasında uygun illiyet bağıını ispat etmesine gerek yoktur; zira kanun koyucu illiyet bağıının varlığını karine olarak kabul etmiştir.<sup>414</sup> Belirlenen haller, taşıyan ve adamlarının kusurundan meydana gelmeyen ve genel hayat tecrübelerine göre tesadüfi sayılacak durumları içermektedir.<sup>415</sup>

Maddede sayılan hallerden birinin gerçekleştiğini ve bu hal veya hallerden dolayı yükteki zararın oluşmuş olma ihtimalinin bulunduğunu kanıtlayan taşıyanın sorumsuzluk halinden yararlanmasını engellemek isteyen yük ilgilisi, zararın aşağıdaki hallerden birinden ileri geldiğini ispat etmek zorundadır:

- i) Zararın taşıyan tarafından ispat edilen özel hallerden dolayı meydana gelmesinin mümkün olmadığını,
- ii) Zararın ispat edilen olaydan değil, taşıyanın sorumlu olduğu bir nedenden meydana geldiğini,

<sup>411</sup> Vuku ettiği iddia edilen olayın sağlam delillerle ispat edilmesi lazımdır, olayın gerçekleşmiş olduğuna dair bir karine yoktur, bunu taşıyan ispat etmek zorundadır. Sözer, Deniz Ticareti, s.518, dipnot 318.

<sup>412</sup> Bu nedenle bu özel haller doktrinde sıklıkla “Muhtemel Sorumsuzluk Halleri” olarak belirtilmekte ise de, çalışmamızda 6102 sayılı TTK’nın lafzına uygun olarak “Taşıyanın Kusursuzluk ve Uygun İlliyet Bağından Yararlandığı Haller” olarak anılacaktır.

<sup>413</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.512.

<sup>414</sup> Bu durum kanun koyucu tarafından TTK’nın gerekçesinde şu şekilde ifade edilmiştir: “Tasarının 1179 uncu maddesinde sorumluluktan kurtulabilmesi için taşıyanın zararın sebebini ve bu sebebin gerçekleşmesinde gerek kendisinin, gerek adamlarının kusurunun bulunmadığını ispat etmesi şart koşulduğu halde bu maddede yazılı hallerde aksi ispatlanmadıkça taşıyanın ve adamlarının kusurunun olmadığı ve zarar ile sebep arasında uygun illiyet bağıının bulunduğu varsayılmaktadır.” TTK Gerekçesi, s.326.

<sup>415</sup> Çağa / Kender II, s.161.

iii) Zararın ispat edilen olaydan dolayı meydana gelmekle beraber, zararın meydana gelmesinde taşıyanın da kusuru (başlangıçtaki elverişsizlik, ticari kusur, taşıyanın şahsi kusuru) bulunduğunu ispat edecektir.<sup>416</sup>

İlk olarak Lahey Kuralları'nda yapılan bu düzenleme öncelikle 6762 sayılı ETTK'ya<sup>417</sup>, oradan da bazı değişiklikler ile birlikte 6102 sayılı TTK'ya aktarılmıştır. 1182. maddede sayılan haller *numerus clausus* prensibine tabidir; bu hallere başkaca haller eklenemez ve bu haller daha geniş yorumlanamaz.<sup>418</sup>

Hamburg Kuralları düzeninde taşıyanın sorumluluğuna dair ispat yükünü değiştiren bu listeye yer verilmemiştir. Rotterdam Kuralları'nda ise, genel olarak kabul gören ve alışılan düzenden çıkmanın uygulamada belirsizliklere neden olacağı endişesi ile, en yaygın sorumluluk sistemi olan Lahey sistemin belirlediği bu haller genel olarak düzenlenmiştir.<sup>419</sup>

## II) Taşıyanın Kusursuzluk Ve Uygun İlliyet Bağından Yararlandığı Haller

### A) Deniz veya Geminin İşletilmesine Elverişli Diğer Suların Tehlike ve Kazaları

1182/1 maddesinin (a) bendine göre, zarar, deniz veya gemi işletilmesine elverişli diğer suların tehlikelerinden, kısaca deniz tehlikelerinden, kaynaklanmış ise taşıyanın kural olarak kusursuz olduğu kabul edilecektir. Taşıyan zıya, hasar veya gecikme zararının deniz tehlikelerinden meydana gelmiş olabileceğinin muhtemel olduğunu ispat etmekle kusursuz sayılacak, taşıyanın lehine oluşan bu

<sup>416</sup> Çağa / Kender II, s.162.

<sup>417</sup> Lahey Kuralları'nda taşıyanın sorumluluktan kurtulacağı haller ve işbu başlık altında işlediğimiz taşıyan lehine karine teşkil eden haller aynı maddede (4/2) düzenlenmiştir. Bunlar karşın, üye devletlerin Lahey Kuralları'nı iç hukuka değiştirerek almaları mümkün olduğundan, Alman kanun koyucu ticaret kanununda bu şekilde bir ikili ayrıma gitmeyi tercih etmiştir. Türk Hukukuna Lahey Kuralları Alman Ticaret Kanunu'ndan iktisap yolu ile geçtiğinden, 6762 sayılı Kanun'da da Lahey Kurallarından farklı olarak Alman Kanunu'ndaki düzenleme esas alınmıştır. Ülgener, Sorumsuzluk, s.95.

<sup>418</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.95 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.513.

<sup>419</sup> Kara, s.190.

karinenin aksini; yani zararın oluşmasında taşıyanın kusurlu olduğunu ise yük ilgilisi ispat etmek zorunda olacaktır.<sup>420</sup>

Deniz tehlikelerine en tipik örnekler, fırtına<sup>421</sup>, siste çatma<sup>422</sup> ve geminin karaya oturması verilebilir<sup>423</sup>. Deniz tehlikelerinin olağanüstü olması şart değildir; söz konusu seferin yapıldığı güzergah ve mevsimde “normal olarak beklenebilecek” tehlikelerden daha şiddetli<sup>424</sup> ve öngörülemez<sup>425</sup> nitelikte olmaları

<sup>420</sup> Yargıtay 1989 tarihli kararında taşıyan lehine oluşan karinenin aksinin yük ilgilisi tarafından ispat edilememesi sebebiyle taşıyanın sorumluluktan kurtulacağına hükmetmiştir: “Mahkemece...TTK'nın 1063. maddesi gereğince taşıyan lehine oluşan karinenin aksinin davacı tarafından ispat edilemediği... geminin çok şiddetli hava şartlarına maruz kalması ve hasarın da bu şekilde meydana gelmesi nedeniyle olayda taşıyanın sorumluluğu bulunmadığı sonucuna varılarak, davanın reddine karar verilmiştir... usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA ... karar verildi.” Yargıtay 11. H. D. 1988/6525 E., 1989/3753 K., 19.06.1989. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>421</sup> Yargıtay şiddetli fırtına halini sorumsuzluk sebebi olarak kabul etmiştir: “Mahkemece, iddia, savunma ve toplanan kanıtlar ve benimsenen bilirkişi raporu doğrultusunda, gemi kaptanının deniz protestosunda geminin dokuz şiddetinde rüzgara maruz kaldığının belirtildiği, meteorolojik bulguların deniz protestosunu teyit ettiği, taşıyanın TTK'nun 1063/1'inci maddesi hükmü gereğince hasardan sorumlu tutulamayacağı...gereğince, davanın reddine karar verilmiştir... usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA...oybirliğiyle karar verildi.” Yargıtay 11. H. D. 2004/633 E., 2004/9859 K., 14.10.2004. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>422</sup> Wilson, s.266.

<sup>423</sup> Çatma veya karaya oturma hali sevk veya idare kusurundan kaynaklanmamalıdır. Akan, Yüke Özen, s.84. Zira bu halde, taşıyan TTK 1180 uyarınca sorumluluktan kurtulacaktır.

<sup>424</sup> Yargıtay, deniz tehlikesinin olağan koşullardan şiddetli olması gerektiğini belirterek, beklenebilecek şiddetteki bir fırtınayı deniz tehlikesi olarak kabul etmemiştir: “...somut olaya dönülecek olunursa, geminin en fazla 5-6 şiddetindeki deniz koşullarından battığı anlaşılmaktadır. Bu şiddette ki deniz koşullarının mücbir sebep teşkil edecek koşullar olmadığı ortadadır” Yargıtay 11. H. D. 2000/8805 E., 2001/438 K., 25.01.2001. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018). Güzergahta fırtına olduğuna dair meteoroloji raporlarının dikkate alınmaması ve yükün ( tarafların anlaşması uyarınca) güverteye yüklenmesi neticesinde, fırtına ve yüksek dalgalar sebebiyle hasarlanmasına dair bir davayı inceleyen Yargıtay, meteoroloji raporlarına rağmen, somut olaydaki derecede şiddetli bir fırtınanın ve yüksek denizlerin beklenilemez olduğunu ve güvertede taşınan yüke yapılan laşingin usulüne göre yapılsaydı dahi bu hava şartlarında söküleceğinden bahisle, taşıyanın 1063/1 uyarınca hasardan sorumlu olmayacağına karar vermiştir. Yargıtay 11. H. D. 1992/7258 E., 1993/7737 K. 25.11.1993. Akan, Yüke Özen, s.87, dipnot 330.

<sup>425</sup> Deniz tehlikesinin öngörülemez nitelikte olmasının gerekip gerekmediği yönünde tartışmalar vardır. Amerikan Hukukunda, özellikle gelişen teknoloji uyarınca şartların değiştiği ve çoğu fırtına ve deniz tehlikesinin kolayca öngörülebildiği vurgulanmış, bu yüzden taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için tehlikenin öngörülemez olması gerektiği ifade edilmiştir. Apostolakopoulos, Harry, “Navigating in Perilous Waters: Examining the Peril of the Sea Exception to Carrier's Liability under COGSA for Cargo Loss Resulting from Severe Weather Conditions”, South Texas Law Review, 2000, Vol. 41, Issue 4, s.1452-1455 ; Tetley, MCC, s.1038 ; Katsivela, Marel, “Overview of Ocean Carrier Liability Exceptions Under the Rotterdam Rules and the Hague-Hague/Visby Rules”, Revue Generale de Droit, 2010, Vol. 40, Issue 2, s.431-432. İngiliz hukukunda ise tehlikenin şiddetli ve öngörülemez olması aranmamaktadır. Colinvaux, s.166 ; Wilson, s.266; Tetley, MCC, s.1040 ; Katsivela, s.432-433. Türk doktrininde öngörülemezlik şartı genel olarak kabul görmektedir. Akan, Yüke Özen, s.85 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.97. Yetiş Şamlı'ya göre ise, deniz tehlikesinin değerlendirilmesinde “öngörülemezlik” kriteri ele alınmamalıdır. Yazara göre, zarar ister öngörülür ister öngörülemez bir hadiseden meydana gelsin, önemli

gerekmektedir.<sup>426</sup> Somut olayın değerlendirilmesinde tehlikenin vuku bulduğu yer çok önemlidir; zira bir bölgede tehlike olarak kabul edilecek olay, bir başka noktada ‘olağan’ kabul edilebilecektir.<sup>427</sup> Benzer şekilde tehlikenin meydana geldiği zaman da incelenmelidir; kuzey yarımkürede kış aylarında meydana gelecek şiddetli bir fırtına beklenebilir iken, aynı fırtınanın yazın ortasında meydana gelmesi beklenmeyecektir.<sup>428</sup> Dolayısıyla, deniz tehlikesinin taşıyan lehine kusursuzluk karinesi oluşturup oluşturmayacağı her somut olay bakımından nispi şekilde değerlendirilecektir.

Doktrinde deniz tehlikesinin tesadüfi bir nitelikte olması gerektiği ifade edilmektedir.<sup>429</sup> Ancak bununla ifade edilmek istenen dünya üzerinde ilk kez vuku bulması değil, öngörülemez olmasıdır. Şayet somut olaydaki deniz tehlikesinin vuku bulabileceği taşıyan tarafından tahmin edilebilecek bir durum ise<sup>430</sup>, bu halde taşıyanın bu bentten yararlanması mümkün olmayacaktır.<sup>431</sup> Bu madde kapsamında taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için, seferin başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli olan bir geminin taşıdığı mallara zarar verebilecek mahiyette bir deniz tehlikesi mevcut olmalı ve oluşan zararın<sup>432</sup> gemi adamlarının

---

olan husus taşıyanın yükü bu hadisenin sonuçlarından korumak için gerekli özeni gösterip göstermediğidir. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.222, dipnot 652.

<sup>426</sup> Çağa / Kender II, s.161, dipnot 627 ; Ülgener, Sorumsuzluk s.97 ; Akan, Yüke Özen, s.85.

<sup>427</sup> Great Lakes'deki bir fırtına o bölge için olağandışı olduğu için deniz tehlikesi olarak adlandırılabilir iken, aynı şiddette fırtına Kuzey Atlantikte doğal olduğundan deniz tehlikesi olarak kabul edilmeyecektir. Akan, Yüke Özen, s.84. ; Beufort ölçeğine göre 9 şiddetinde bir fırtına Marmara Denizinde beklenmez iken, Hint Okyanusunda normal kabul edilebilecektir. Ülgener, Sorumsuzluk, s.99, dipnot 12. ; *The Tilia Gorthon* davasında, mahkeme Beufort ölçeğine göre 10 derecelik fırtınalara deniz taşımacılığında genel olarak çok rastlanmadığını kabul etse de, yola çıkılan mevsimde Atlantik Okyanusu'nda bu tip fırtınaların vuku bulabileceğinin öngörülmesi gerektiği ve geminin bu şartlara dayanıklı olması gerektiği ifade edilmiş, fırtına nedeniyle zayı olan yükten taşıyan sorumlu tutulmuştur. Aikens / Lord / Bools, s.471-472. ; Özdemir, s.226.

<sup>428</sup> Atlantik Okyanusunda Haziran ayında gerçekleşen bir fırtına deniz tehlikesi olarak kabul edilirken, aynı fırtına Şubat ayında ortaya çıkarsa bu deniz tehlikesi olarak kabul edilmez. Akan, Yüke Özen, s.84.

<sup>429</sup> Ülgener, Sorumsuzluk s.112.

<sup>430</sup> Fransız Temyiz Mahkemesi, kaptanın güzergahta 10 şiddetinde fırtına olduğunu bildiği ve bilerek bu riski aldığı anlaşıldığı bir davada taşıyanı zarardan sorumlu tutulmuştur. Tetley, MCC, s.1071.

<sup>431</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.514.

<sup>432</sup> Oluşan zararın dolaylı bir zarar da olması mümkündür. Örneğin, fırtına nedeniyle ambara deniz suyu girmesi neticesinde yükün ıslanması direkt bir zarar iken, ıslanan bu yükün koku yayması ve bu kokunun başka bir yüke zarar vermesi halinde de deniz tehlikelerinin yol açtığı dolaylı bir zararın varlığı ve taşıyanın sorumluluktan kurtulacağı kabul edilmelidir. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.222, dipnot 652.

almaları beklenen herhangi bir tedbir ile<sup>433</sup> engellenmesi mümkün olmamalıdır.<sup>434</sup>

<sup>435</sup> Tabii ki, şayet gemi başlangıçta elverişsiz durumda ise taşıyan kusursuzluğunu iddia edemeyecektir.<sup>436</sup> <sup>437</sup> Ancak oluşan zarar ile başlangıçtaki elverişsizlik arasında illiyet bağı kurulamıyor ise, taşıyanın zarardan elverişsizlik nedeniyle sorumlu olması da mümkün olmayacaktır. Bu nedenle her somut olayda geminin başlangıçtaki elverişlilik durumunun incelenmesi büyük önem taşımaktadır.<sup>438</sup>

Deniz tehlikelerinin denizin fiziksel özelliklerinden ileri gelmesi gereklidir.<sup>439</sup> <sup>440</sup> Bu bağlamda, yükleme, boşaltma gibi işlemlerde ortaya çıkan

<sup>433</sup> Örneğin yağmur suyu veya güneş tesiri sebebiyle oluşan zararlardan bu madde kapsamında kusursuzluk iddia edilmesi mümkün değildir. Çağa / Kender II, s.161, dipnot 628.

<sup>434</sup> Wilson s.266 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.97.

<sup>435</sup> Yargıtay zararın taşıyan ve adamlarının alması beklenecek tedbirler ile önlenemeyecek olması sebebiyle taşıyanın sorumluluktan kurtulacağına hükmetmiştir. Yerel mahkemece, “Batmanın deniz tehlikesinden ileri geldiği ifadeleri yukarıda açıklanan şahitlerin yekdiğerini tamamlayan beyanları ve ekspertiz raporları mündericacı ile anlaşılmıştır. Geminin denize elverişli olduğu ve bütün teknik şartları haiz bulunduğu, mübrez denize elverişlilik belgesi ile anlaşılmıştır...geminin aldığı yara rıhtım inşa edilirken kalan sivri demir ve süngerleşmiş sivri taşlara civardan geçen gemilerin meydana getirdikleri dalgaların tesiri ile çarpması sonucunda battığı, rıhtımdaki bu sivrilikler suyun içinde olduğundan dışarıdan görülmesinin mümkün olmadığı, dalgaların tesiri ile geminin havaya kalkarak dipte bulunan sivri demir veya kayalara çarpmak suretiyle geminin yara aldığı ve buradan içeri giren sularla çok kısa bir zaman içinde battığı, olay sırasında motorun içinde nöbetçi bir gemi adamı bırakılmış olsa dahi batmanın önüne geçilemeyeceği, geminin rıhtımda bağlanma şeklinde dahi hata olmadığı...” gerekçesiyle davanın reddine dair verilen karar, Yargıtay 11. H. D.’nin 1976/2985 E., 1976/2981 K. ve 03.06.1976 tarihli kararı ile onanmıştır. Aybay, s. 289-302 ; “Yükün nemlenmesinin sebebinin deniz tehlikeleri olarak kabulü için bunun engellenmesi için alınması gereken tüm tedbirlerin alınmış olduğunun kanıtlanması gerekmektedir.” *Wessels v. The Asturias* davası, Gilmore / Black, s.140.

<sup>436</sup> Aikens / Lord / Boole, s.471.

<sup>437</sup> Yargıtay, taşıyanın lehine düzenlenen sorumsuzluk karinesinden yararlanabilmesi için olağan deniz koşullarına dayanıklı ve elverişli bir geminin var olması gerektiğine hükmetmiştir: “TTK.nun 817/1. maddesinde geminin, denize ve yola elverişli sayılabilmesi için "anormal olanlar hariç" bütün tehlikelere karşı koyabilecek vasıfta olmasının aradığına göre, anormal tehlikenin mücbir sebep anlamında kullanıldığının kabulü gerekir. Taşıyana, geminin denize ve yola elverişli ve ambarlarının yükü kabule, taşımaya elverişli tutma mükellefiyeti getiren TTK.nun 1019. maddesi hükümleri de birlikte değerlendirildiğinde, taşıyanın özen borcunun daha ağırlaştırılmış olduğu görülmektedir. Yine, hatalı istifin de yol açacağı elverişsizlikten taşıyanın sorumlu olacağı nazara alındığında, taşıyanın gemiyi mücbir sebep teşkil etmeyen deniz koşullarına uygun denize elverişli halde bulundurması, aldığı yükün özelliklerin uygun istifleme yapması ve yine, o sefere mahsus diğer alınması gerekli tedbirleri de alması zorunludur” Yargıtay 11. H. D. 2000/8805 E., 2001/438 K., 25.01.2001. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>438</sup> Yargıtay başlangıçtaki elverişlilik durumu araştırılmadan hüküm kurulmasını doğru bulmamış kararı bozmuştur: “Dava konusu olayda uyuşmazlık geminin batmasının elverişsiz hava koşullarından mı yoksa geminin yola ve yüke elverişli olmamasından mı ileri geldiği noktasında toplandığından mahkemece aralarında uzak yol kaptanı bir bilirkişinin yer aldığı bilirkişi kurulundan rapor alınarak oluşacak uygun sonuç çerçevesinde bir karar vermek gerekirken değinilen konuda teknik uzmanlığı bulunmayan hukukçu bilirkişiden alınan rapora göre karar verilmesi doğru olmamış, kararın davacı yararına bozulması gerekmiştir.” Yargıtay 11. H. D. 2009/9538 E., 2011/2397 K., 07.03.2011. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>439</sup> Eder / Bennett / Berry / Foxton / Smith, s.239 ; Colinvaux, s.165 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.98.

sorunlar denize has risklerden ileri gelmedikleri sürece bu madde kapsamında alınamayacaktır.<sup>441</sup>

Denizin kendine has özelliklerinden meydana gelmeyen, yıldırım düşmesi veya don olayı gibi tehlikeler açıklanan nedenle bu madde kapsamına girmeyecek ancak bu gibi haller mücbir sebep oluşturabilecektir.<sup>442</sup> Mücbir sebep, doktrinde, “*borçlunun borcu ihlal etmesine mutlak olarak kaçınılmaz şekilde sebep olan harici bir olaydır*” şeklinde tanımlanmıştır.<sup>443</sup> Bu sebepler bir dış gücün eseri olacaktır ve vuku bulmasında insan faktörü yer almayacaktır.<sup>444</sup> Deniz tehlikeleri ile aynı şekilde mücbir sebeplerin de öngörülemez nitelikte olması ve vuku buldukları yer ve zamana göre her somut olayda ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir. Denize has özelliklerden doğmayan bu engellenemez ve öngörülemez haller Türk hukuk sistemine göre genel hükümlere tabi olacaktır<sup>445</sup>; zira madde 1182/1’de sayılı haller arasında mücbir sebep bulunmamaktadır ve *numerus clausus* prensibine dayalı bu madde genişletilemeyecektir.<sup>446</sup> TBK uyarınca, mücbir sebebin varlığı halinde kusur ile zarar arasındaki illiyet bağı kesilecek, bu nedenle de borçlu sorumluluktan kurtulacaktır.<sup>447</sup>

<sup>440</sup> Ülgener’e göre, deniz yüzeyinde veya altında bulunabilecek gemi enkazları, balık sürüleri, buzdağı gibi engeller de kural olarak deniz tehlikesi olarak kabul edilebilecektir. Pervanesi balınaya çarparak hasarlanan bir geminin geri dönmesini mahkeme deniz tehlikesi olarak nitelendirmiştir. Yazara göre, başta radar olmak üzere teknolojik gelişmeler sayesinde rotadaki tüm engeller rahatlıkla tespit edilebildiği için, günümüzde bu gibi tehlikeler deniz tehlikesi olarak kabul edilmemelidir. Ancak radarın yanlış okunmasından dolayı tespit edilmeyen bir engele çarpılması halinde geminin sevk ve idaresindeki kusurdan bahsedilecek ve başlangıçta elverişsizlik bulunmadığı hallerde taşıyanın sorumluluğuna gidilemeyecektir. Ülgener Sorumsuzluk, s. 104, dipnotlar 32-33.

<sup>441</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.98 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.514.

<sup>442</sup> Wilson, s.266.

<sup>443</sup> Oğuzman, Kemal / Turgut Öz, Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt I, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 15. Baskı, 2017, s.408.

<sup>444</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.99.

<sup>445</sup> İngiliz ve Amerikan hukukunda ise deniz tehlikeleri ve mücbir sebepler birbirlerinden bağımsız iki ayrı sorumsuzluk hali olarak düzenlenmiştir. Ülgener, Sorumsuzluk, s.100.

<sup>446</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.100.

<sup>447</sup> Eren, Fikret, Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi, Ankara, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları No. 361, 1975, s.184 Olayda kusur bulunmaması halinde ise sorumluluk doğmayacağından, borçlunun mücbir sebebe dayanmasına gerek olmayacaktır.

## **B) Harp Olayları, Karışıklık ve Ayaklanmalar, Kamu Düşmanlarının Hareketleri, Yetkili Makamların Emirleri veya Karantina Sınırlamaları**

1182/1 maddesinin (b) bendi uyarınca, yüke gelen zarar, harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamalarından doğmuş ise, taşıyanın kural olarak kusursuz olduğu kabul edilecektir. Madde kapsamına giren farklı durumlar ele alınarak hangi hallerde taşıyanın kusursuz olacağını incelenecektir:

### **a) Harp Olayları**

Harp olaylarından kasıt, usulen resmi bir savaş ilanı olmasa dahi, meydana gelen her türlü silahlı çatışmadır.<sup>448</sup> Her ne kadar kural olarak çatışmanın egemen iki veya daha çok devletin arasında olması gerekirse de, devlet niteliğinde olmayan organize toplulukların davranışları ve iç savaş hali de bu bent kapsamına girecektir.<sup>449</sup>

Bu hal kapsamında düşünülmesi için oluşan zararın direkt veya dolaylı olarak savaş tehlikelerinden doğması gerekmektedir. Savaş faaliyetleri sebebiyle, geminin batması, hasarlanması gibi durumlar doğrudan zararlar iken, savaştan kaçmak amacıyla başka bir limana sığınılması ve bu limanda yüke gelebilecek hasar veya sığınmadan doğan gecikmeler savaş halinin dolaylı bir zararı olarak kabul edilecektir.<sup>450</sup> İngiliz Mahkemelerinin *Rickards v. Forrestal* davasında, taşıyanın bu halden yararlanması için bizzat savaşın gerçekleştiği yerde olması dahi aranmamıştır. İkinci Dünya Savaşının patlak verdiği anda tarafsız bir bölgede bulunan bir Alman gemisi, Alman hükümetinin talimatı ile tarafsız limana yanaşmış ve yükü gönderilene teslim etmemiştir. Görülen davada, gemi bizzat savaş bölgesinde bulunmuyorsa da, savaş sebebiyle kendisine talimat verilmesi

<sup>448</sup> Çağa / Kender II, s.161, dipnot 629 ; Katsivela, s.438.

<sup>449</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.117 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.515 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.223, dipnot 653.

<sup>450</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.120.

sebebiyle taşıyanın geç teslimden doğan zararlardan sorumlu tutulamayacağı ifade edilmiştir.<sup>451</sup>

Navlun sözleşmesinde taraflar savaş olan bir bölgede yükleme veya boşaltma limanı belirler veya rota bir savaş bölgesinden geçer şekilde düzenlenir ise, meydana gelebilecek zararlardan taşıyan sorumlu tutulamayacaktır. Şayet savaş hali, yolculuk başlangıcından sonra ortaya çıkarsa da taşıyanın alabileceği bir tedbirden bahsedilemeyeceği için yine aynı sonuç doğacaktır.<sup>452</sup> Buna karşın, taşıyan savaşın risklerini bilerek ve kendi inisiyatifi ile hareket ediyorsa kusursuzluk karinesinden yararlanması mümkün olmayacaktır.<sup>453</sup>

### **b) Karışıklık ve Ayaklanmalar**

Karışıklık ve ayaklanmalar hali ile terör olayları ve azımsanamayacak sayıda insanın toplumsal düzen ve huzuru bozacak mahiyetteki hareketleri ifade edilmektedir.<sup>454</sup>

### **c) Kamu Düşmanlarının Hareketleri**

Kamu düşmanlarının hareketlerine en önemli örnek deniz korsanlarının faaliyetleridir.<sup>455</sup> <sup>456</sup> Bununla beraber, günlük basit hırsızlık halini aşan, toplu yağmalama hareketleri de bu kapsamda düşünülebilecektir.<sup>457</sup>

### **d) Yetkili Makamların Emirleri**

Yetkili makamların emirleri halinden, gemi veya yüke el konulması, müsadere edilmesi<sup>458</sup> veya taşınmasının, ülkeye giriş veya çıkışının yasaklanmış

<sup>451</sup> Wilson, s.269.

<sup>452</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.119.

<sup>453</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.515.

<sup>454</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.515 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.223, dipnot 654.

<sup>455</sup> Tetley, MCC, s.1089 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.118 ; Akan, Yüke Özen, s.90 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumsuzluğu, s.224, dipnot 655.

<sup>456</sup> İngiliz hukukunda deniz korsanlarının faaliyetleri TTK 1182/1/a uyarınca deniz tehlikeleri kapsamında değerlendirilmiştir. Türk-Alman Hukukunda ise, kamu düşmanlarının hareketleri olarak ortaya çıkmakta ise de, meydana gelen netice itibariyle bir değişiklik yoktur. Ülgener, Sorumsuzluk, s.119.

<sup>457</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.118.

<sup>458</sup> Yüke el konulması veya müsadere edilmesi riskini taşıyanın bilmemesi gerekmektedir, şayet taşıyan bu riski bilerek hareket etmiş ise bu kusursuzluk halinde yararlanamayacaktır. Tetley, MCC, s.1087.



olduğu haller anlaşılmaktadır.<sup>459</sup> Dikkat edilmesi gereken konu, bu bent kapsamındaki hallerin kamu hukukundan doğduğu ve özel hukuk ilişkileri sebebiyle yetkili makamlarca verilebilecek emirlerin dahil edilmeyeceğidir. Özel hukuk ilişkileri sebebiyle yetkili makamlarca verilen emirlerin etkisi 1182. maddenin (e) bendinde düzenlenmiş olup, ileride ele alınacaktır. Devlet tarafından yetkilendirilmemiş, resmi olmayan şahıs ve kuruluşların kararları bu bent kapsamına girmeyecektir.<sup>460</sup>

Taşıyan bu halden doğan dolaylı zararlardan da sorumlu tutulamayacağını iddia edebilecektir.<sup>461</sup> Örneğin, geminin müsadere riskinden kaçarak başka bir limanda yükünü boşaltması halinde, bu limanda meydana gelen veya bu sebepten doğan gecikmeden kaynaklı zararlar da bu bent kapsamında olacaktır.<sup>462 463</sup> Ancak, taşıyanın bir ticari kusur veya ihmali sebebiyle yetkili makamlar tarafından bir önlem alınırca, taşıyanın ilgili madde uyarınca sorumluluktan kurtulması mümkün değildir.<sup>464</sup>

#### e) Karantina Sınırlamaları

Karantina sınırlamaları bulaşıcı hastalıklara karşı alınan önlemleri ifade eder.<sup>465</sup> Bu önlemler yük hakkında olabileceği gibi, gemi, yolcu veya gemi

<sup>459</sup> Gilmore / Black, s.142 ; Ülgener, Sorumsuzluk, s.120 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.515.

<sup>460</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.121 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.515.

<sup>461</sup> Bununla beraber, geminin başlangıçta elverişli olmasına dair genel kural halen geçerlidir. *Monarch S.S. v. Karlsamms Oljefabriker* davasında, ikinci dünya savaşı esnasında İngiliz Hükümetinin emri ile rota değiştirmek zorunda kalan gemi yükte oluşan zararın bu sebeple oluştuğunu iddia ederek zarardan sorumlu olmadığını iddia etmiştir. Ancak yapılan araştırmada, geminin denize elverişsiz olarak yola çıkmış olduğu için gerekli hızda seyredemediği, normal bir hızda seyir etseydi savaşa dair kısıtlama ve hükümetin emrinden önce varma limanına ulaşabileceği anlaşıldığından taşıyan zarardan sorumlu tutulmuştur. Sözer, Deniz Ticareti, s.510, dipnot 288.

<sup>462</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.515, dipnot 305.

<sup>463</sup> İngiltere'den Japonya'ya yapılan bir sefer esnasında Çin ile Japonya arasında savaş çıkması nedeniyle, gemi Çin yetkililerince müsadere riskinden kurtulmak için yükünü tarafsız Hong Kong Limanına boşaltmış ve mahkemece bu olayda müsadere tehdidi nedeniyle taşıyanın sorumluluğunun bulunmadığı kabul edilmiştir. Ülgener, Sorumsuzluk, s.121, dipnot 94.

<sup>464</sup> Yüke özen gösterilmemesi sebebiyle, yükte meydana gelen kimyasal sızıntı nedeniyle geminin girişinin yasaklanması halinde, sızıntıya taşıyanın sebep olması nedeniyle TTK 1182/2 uyarınca taşıyanın bu sorumsuzluk halinden yararlanması mümkün olmayacaktır. Topaloğlu, s.85.

<sup>465</sup> İngiltere'den Arjantin'e sığır yükü taşınması esnasında, Arjantin tarafından bulaşıcı hastalıkların görüldüğü ülkelerden gelen canlı hayvanların ülkeye girişini yasaklayan bir kararname yürürlüğe girmiştir ve bunun yüzünden gemi yükünü Uruguay'da tahliye etmek zorunda kalmıştır. Mahkeme bu durumda taşıyanın sorumluluğunun olmadığına karar vermiştir. Colinvaux, s.176 ; Akan, Yüke Özen, s.90, dipnot 341. İngiliz Hukukunda, karantina sınırlamaları ayrı bir sorumsuzluk hali olarak öngörülmemiş, konu

adamları hakkında da olabilir.<sup>466</sup> Karantina uygulanmasına taşıyan şahsi bir kusuru ile neden olmuşsa kusursuz olduğunu iddia edemeyecektir.<sup>467</sup>

### C) Mahkemelerin El Koyma Kararları

Kanun'un 1182/1 maddesinin (e) bendi uyarınca; yüke gelen zarar, mahkemelerin yük veya gemiye ilişkin verdikleri el koyma kararlarından kaynaklandığı hallerde kural olarak taşıyan kusursuz kabul edilecektir. Yukarıda bahsedildiği üzere, bu bent kapsamındaki kararlar özel hukuk ilişkilerinden kaynaklanmakta olup, resmi mercilerin verecekleri kamu hukukundan doğan müsadere ve el koyma kararları bu bent kapsamında değerlendirilemeyecektir.<sup>468</sup>

Gemiye ilişkin mahkemelerin el koyma kararları üç şekilde cereyan edebilecektir: i) Gemiye ihtiyati haciz konulması, ii) Gemiye icrai haciz konulması ve iii) Gemiye ihtiyati tedbir konulması.<sup>469</sup> Maddeye göre bu hallerde yüke gelebilecek zararlardan taşıyan sorumlu olmayacaktır, ancak diğer hallerde de olduğu gibi, bu yaptırıma kendi kusuru ile taşıyan sebep olmuş<sup>470</sup> ise kusursuz kabul edilmesi mümkün olmayacaktır.<sup>471</sup>

### D) Grev, Lokavt veya Diğer Çalışma Engelleri

Maddenin (d) bendi uyarınca, yükte meydana gelen zarar, grev, lokavt veya diğer çalışma engellerinden doğmuş ise taşıyan kural olarak kusursuz kabul edilecektir. Grev<sup>472</sup> ve lokavt<sup>473</sup> durumları kanunlarda açıkça düzenlenmiştir, buna

---

“yetkili makamların emri” başlığının altında yer almıştır. Bunun neticesinde anılan karar da bu gerekçeyle (*Restraints of Princes*) verilmiş olsa da, Türk hukuku uygulamasında, bu karar içeriğinin karantina kısıtlaması nedeniyle verdiğinin kabulü gerekecektir. Ancak her iki hal de maddenin aynı bendinde düzenlendiğinden ve aynı sonuç öngördüğünden, bu farkın pratikte bir önemi yoktur.

<sup>466</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.121.

<sup>467</sup> Gilmore / Black, s.142, dipnot 78.

<sup>468</sup> Gilmore / Black, s.143.

<sup>469</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.123.

<sup>470</sup> Taşıyan yapılan haciz veya tedbir işlemine süresinde itiraz etmemiş ise veya teminat yatırarak geminin kurtulmasını sağlamamış ise kusurlu olarak kabul edilebilecektir. Ülgener, Sorumsuzluk, s.124.

<sup>471</sup> Topaloğlu, s.90 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.224, dipnot 658.

<sup>472</sup> Grev: “İşçilerin, topluca çalışmamak suretiyle işyerinde faaliyeti durdurmak veya işin niteliğine göre önemli ölçüde aksatmak amacıyla, aralarında anlaşarak veya bir kuruluşun aynı amaçla topluca çalışmaması için verdiği karara uyarak işi bırakmalarına grev denir.” 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu, madde 58/1.

karşılık diğer çalışma engellerinin neler olabileceği incelenmelidir. Diğer çalışma engelleri kavramına, gemi adamlarının hastalık sebebiyle bir süre çalışmaması ve mürettebatın savaş riski nedeniyle sefere çıkmayı reddetmesi gibi durumlar örnek olarak gösterilebilir.<sup>474</sup> Bununla birlikte, çalışma engelleri kavramı her somut olayda incelenip yorumlanmalıdır.<sup>475</sup>

Grev, lokavt veya diğer çalışma engellerinin ortaya çıkmasında veya devam etmesinde taşıyanın kusuru var ise bu bentten yararlanması mümkün olmayacaktır. Örneğin grev taşıyan tarafından teşvik edilmiş ise veya engellenmesi ve sonlandırılması mümkün olmasına rağmen bu yapılmamışsa taşıyan kusursuz olduğunu iddia edemeyecektir.<sup>476</sup> Grevin oluşan zarar ile arasındaki illiyet bağının kurulamadığı hallerde de taşıyanın sorumluluğu devam edecektir.<sup>477</sup>

#### **E) Yükleten, Taşıtan ve Eşyanın Maliki ile Bunların Temsilcilerinin ve Adamlarının Fiil veya İhmalleri**

Maddenin (e) fıkrasına göre, yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilci ve adamlarının fiil veya ihmallerinden doğan zararlardan taşıyan sorumlu tutulmayacaktır.<sup>478</sup> Bu bent kapsamına, yükleme ve istifin yükleten veya taşıtan tarafından gerçekleştirilmesi halinde, bundan kaynaklanan zararlar gireceği gibi, bu kişilerin yükün nitelikleri hakkında vereceği yanıltıcı beyanlar da bu bent kapsamında değerlendirilecektir.<sup>479</sup>

<sup>473</sup> Lokavt: “İşyerinde faaliyetin tamamen durmasına neden olacak tarzda, işveren veya işveren vekili tarafından kendi kararıyla veya bir kuruluşun verdiği karara uyarak, işçilerin topluca işten uzaklaştırılmasına lokavt denir.” 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu, madde 59/1.

<sup>474</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.128 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.516.

<sup>475</sup> Gemi adamlarının kolera korkusundan dolayı çalışmayı reddetmeleri mahkemece taşıyanın sorumluluğunu kaldıran bir olay olarak kabul edilmemiştir. Ülgener, Sorumsuzluk, s.127, dipnot 104.

<sup>476</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.129 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.224, dipnot 659.

<sup>477</sup> *General Foods Corp. v. USA* davasında, 26 gün süren grev esnasında yük nem sebebiyle hasara uğramış, ancak yükün nemlenmesine grevin değil, yolculuk esnasında ambarın yeterli şekilde havalandırılmamış olmasının yol açtığına anlaşılması neticesinde taşıyanın zarardan sorumlu olduğuna karar verilmiştir. Tetley, MCC, s.1083.

<sup>478</sup> 6762 sayılı ETTK’da yükleten, yük sahibi ve bunların temsilcilerinin fiil ve ihmalleri düzenlenmiş iken, 6102 sayılı Kanun ile fıkra taşıtan eklenmiş ve aynı zamanda sorumluların adamları da düzenlemeye dahil edilmiş ve madde kapsamı genişletilmiştir.

<sup>479</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.225, dipnot 660.

TTK'nın 1186/5 maddesi uyarınca, eşyanın cins veya değerinin taşıyana kasıtlı olarak yanlış bildirilmesinin taşıyan lehine bir sorumsuzluk hali oluşturacağı hususu yukarıda incelenmiş idi.<sup>480</sup> 1182/1/e bendinde ise, eşyanın cins, kıymet ve özelliklerinin yanlış bildirilmesi hali önceki maddeden farklı olarak kasta dayalı değildir. 1186/5 maddesi çok daha kısıtlı bir halde düzenlenmiş, yükleten tarafından verilen, sadece yükün cins ve kıymetine dair kasıtlı bir beyan aranmıştır. İnceleme konusu bent ise daha geniş bir kusursuzluk hali öngörmekte, sadece yükleten değil, taşıtan ve bunların temsilci ve adamlarının tüm fiil ve ihmalleri bu bent kapsamına girmektedir. Kısa zamanda bozulabilecek bir malın (örneğin et yükü) beyan edilmemesi ve soğutucularda taşınmasının gerekliliği taşıyana belirtilmemiş veya belli dönemlerde havalandırılması gereken yükün bu özelliği taşıyana bildirilmemiş ise, taşıyanın kusursuz olduğu kabul edilecektir.<sup>481</sup>

Yükleme ve istif işlemleri taşımanın cinsine göre taşıtan veya yükleten tarafından gerçekleştiriliyor ve zarar da bu işlemlerden kaynaklanıyor ise, bu bent kapsamında taşıyanın kusurunun bulunduğu söylenemeyecektir. Bununla beraber, yükleme ve istifin taşıtan veya yükleten tarafından yapıldığı hallerde dahi, kaptanın nezaret yükümlülüğünün bulunduğu ve bunun ihmalinin taşıyanın sorumluluktan kurtulması engelleyeceği de unutulmamalıdır.<sup>482</sup>

#### **F) Hacim veya Tartı İtibarıyla Kendiliğinden Eksilme veya Eşyanın Gizli Ayıpları ya da Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği**

Maddenin (f) bendine göre taşınan eşyanın kendiliğinden eksilmesi, gizli ayıp ihtiva etmesi ve kendine özgü nitelikleri sebebiyle zarara uğraması hallerinde taşıyan kusursuz kabul edilecektir. Bu haller aşağıda ayrıntılı olarak incelenecektir:

<sup>480</sup> Bkz: "Eşyanın cins veya değerinin kasten yanlış bildirilmesi halinde sorumsuzluk", s.75-78.

<sup>481</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.132.

<sup>482</sup> FIO/ FIOS/ FIOST klozlarının etkisi ve kaptanın nezaret yükümlülüğünün devam ettiğine dair bkz: s.30-32.

### a) Hacim veya Tartı İtibariyle Yükün Kendiliğinden Eksilmesi

Yükün, herhangi bir dış etkenden etkilenmeksizin, tamamen kendi niteliği sebebiyle eksilmesi hususuna fire denir.<sup>483</sup> Yükün tamamen kendi özelliği nedeniyle<sup>484</sup> ve dış etkenlerden bağımsız olarak buharlaşması, akması ve kurumması gibi durumlar fireyi teşkil edecektir.<sup>485</sup> Bununla birlikte, yükün kendiliğinden eksilme niteliğinde olmayan bazı kayıpları da fire kapsamına alınmıştır. Kural olarak özen yükümlülüğü uyarınca önüne geçilmesi mümkün olan eksilmeler fire olarak kabul edilmeyecektir, ancak uygulamada bazı yüklerde (örneğin tahıl) yükleme ve boşaltma safhalarında kaçınılmaz olarak dökülme ve saçılmalar meydana gelmekte ve yüksek miktardaki torbalı yüklerde yırtılmaların önüne geçilememektedir.<sup>486</sup>

Bazı yüklerde meydana gelen kaçınılmaz sızma ve buharlaşma sebebiyle sabit fire oranları tespit edilmiştir. Ülgener, petrol ve yan ürünlerine dair

<sup>483</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.137.

<sup>484</sup> Yargıtay, yükün cinsi itibariyle kendiliğinden eksilecek mallardan olmayan yüklerdeki eksilmenin fire olarak kabul edilemeyeceğine hükmetmiştir: “Davalı taşıyıcı hiçbir rezerv kaydı bulunmayan konşimento düzenlemek suretiyle davacı şirkete sigortalı bulunan 9900 ton gübreyi teslim aldığı ve boşaltma sırasında bu gübreyi 396 torba olarak 19800 kg.nı eksik teslim ettiği anlaşılmıştır. Ne var ki bu eksiklik tutarı, dökme ve torbalı mallar için uluslararası uygulamada öngörülen teamül uyarınca %2 fire sınırının altında kabul edilerek mahkemece dava red edilmiştir. Ancak konşimentoda taşınan gübre için herhangi bir rezerv kaydı yoktur. Ayrıca taşınan gübre, doğal yapısı ve niteliği gereği kendiliğinden eksilen bir mal da değildir. Bu gübrenin naylon torba içinde olması ve torbaların sayılması olanağı bulunması nedeniyle firenin kabul edilmesi düşünülemez.” Yargıtay 11. H. D. 1985/1289 E., 1985/1567 K., 21.03.1985. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

Aynı yönde: “Oysa torbalar içinde taşınan çimento TTK.nun 1063/f-7 maddesinde sayılan hacim veya tartı itibariyle kendiliğinden eksilen yahut malın kendisine has tabii cins ve mahiyetinden ziyana uğrayan emtiadan bulunmamaktadır.” Yargıtay 11. H.D. 1984/2559 E., 1984/2851 K., 15.05.1984. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

Aynı yönde: Yerel mahkemece “...bilirkişi raporuna göre noksan teslim olunan çimentoların akıcı bir madde olup kağıt torbalar içinde taşınması halinde, yükleme, boşaltma istifleme sırasında zayıf verebileceğinin muhakkak olduğu ve zayıf miktarı % 2'yi geçmediğinden tazminat istenemeyeceği” gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiş, verilen bu karar ise Yargıtay tarafından “...torba içerisinde bulunan çimento bu haliyle ve bu ambalaj şekliyle maddede sayılan cinsten eksilmeye tabii emtiadan da bulunmamaktadır. Kaldı ki malların kötü ambalajlandığı hususu da davalı tarafından ispat edilmemiştir. Bu durumda taşınan çimentoların gemide taşıma sırasında kağıt torbaları yırtılmak suretiyle akarak zayıf olduğu anlaşıldığına ve TTK.nun 1061. maddesi gereğince taşıyıcının taşıma esnasında malın telef olması için gerekli tedbiri almak görevi bulunduğu göre noksan teslim olunan maldan sorumlu tutulması gerekir.” gerekçesi ile bozulmuştur. Yargıtay 11. H.D. 1983/2645 E., 1983/2811 K., 30.05.1983. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>485</sup> “Firenin hasardan farkı, hasar daha çok arızı bir nitelik taşıdığı halde, firenin mutad ve tabii bir noksanlık olmasıdır.” Yargıtay 11. H. D. 1996/3755 E., 1996/7980 K., 14.11.1996. Aybay, s.284.

<sup>486</sup> Ünán, Samim, “Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin 14.11.1996 Gün Ve E. 1996/3755 K. 1996/1980 Sayılı “Fire” Konusundaki Kararı Hakkında Değerlendirme”, Deniz Hukuku Dergisi, 1997, Yıl 2, Sayı 1, s.73 ; Çağa / Kender II s.161, dipnot 631.

taşımalarda %5 oranında firenin kabul edilebilir olduğunu<sup>487</sup>, dökme yüklerle torba içinde taşınan yüklerde ise bu oranın %2 olarak kabul edilmesi gerektiğini belirtmektedir<sup>488</sup>. Uygulamada da Yargıtay'ın bu oranları dikkate alarak fire konusunda değerlendirme yaptığı birçok kararda görülmektedir.<sup>489</sup>

Taşıyan lehine karine oluşturan diğer hallerde olduğu üzere, taşıyanın ticari kusuru bulunduğu haller ile başlangıçta elverişsizlik hali bulunan durumlarda taşıyanın fire savunması ile zarardan sorumlu tutulmaması mümkün olmayacaktır.<sup>490</sup> Zira normalde cinsi nedeniyle buharlaşarak fire veren bir yükün, başlangıçtaki bir elverişsizlikten dolayı ambara su girmesi ile ıslanması halinde, fire ile zarar arasında illiyet bağı kurulamayacaktır.<sup>491</sup> Taşıyanın yüke özen ve dikkat yükümlülüğünü göstermemiş olmasından kaynaklanan fire veya eksilme mevcut ise, taşıyanın bu bende dayanması mümkün olmayacaktır.<sup>492</sup> Buna karşın, taşıyanın kusuru sebebiyle kısmen hasarlanan bir yükün aynı zamanda fire sebebiyle eksilmesi söz konusu ise, firenin yüzdesine denk gelecek tutarın oluşan zararın tazmini esnasında mahsup edilmesi uygun olacaktır.<sup>493</sup>

### **b) Eşyanın Gizli Ayıpları**

Yükün haricen muayene edilmesi ile görülmeyen ayıpları gizli ayıp teşkil edecek ve bu gizli ayıplar nedeniyle meydana gelen zararlardan taşıyanın kusuru

<sup>487</sup> Ünan, petrol yükü için bu oranın kabul edilebilir firenin çok üzerinde olduğunu, binde 5 oranının kabul edilmesi gerektiği yönünde Ülgener'i eleştirmektedir. Ünan, s.73.

<sup>488</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.138 ; Ünan, Yargıtay tarafından da benimsenen %2'lik fire oranının çok yüksek olduğunu düşünmektedir. Yazara göre, Alman Kanununda öngörüldüğü gibi, fire %1'i aşmayan zararlar için kabul edilmelidir. Ünan, s.73-76.

<sup>489</sup> Yargıtay %2 oranında fireyi uygun bulmuştur: "Mahkemece, bilirkişi raporuna dayanılarak söz konusu yükün gemi ile taşınması sırasında % 2 fire vereceğinin teamülden olduğu, buna göre noksan çıkan miktarın bu fire payı içerisinde kaldığı, davacının talep hakkı bulunmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir... usul ve kanuna uygun bulunan hükmün ONANMASINA... karar verildi." Yargıtay 11. H.D. 1985/5116 E., 1985/5262 K., 14.10.1985. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>490</sup> Buğday yükünün hasarlandığı bir taşıma neticesiyle görülen davada, davalı yükün fırtına nedeniyle hasarlandığını ve dökme yük olduğundan %5 fire payı olacağını iddia etmiş, mahkeme ise davalının yüke gerekli özeni göstermediğini belirleyerek, %2 fire payı düşüldükten sonra zararın ödenmesi gerektiğine hükmetmiştir. Buna karşılık Yargıtay, oluşan zararın teknik kusur veya yükün cins ve özelliğinden doğmadığı ve tamamen davalının ticari kusurundan ileri geldiğini tespit ederek, %2 fire payı düşülmeden hüküm kurulması gerektiğine hükmetmiştir. Yargıtay 11. H. D. 1996/3755 E., 1996/7980 K., 14.11.1996. Aybay, s.282-286.

<sup>491</sup> Ünan, s.76.

<sup>492</sup> Aikens / Lord / Bools, s.479.

<sup>493</sup> Ünan, s.76.

olmadığı kabul edilecektir. Bu ayıplar yükün taşıyana teslim sırasında mevcut olan ve taşıma esnasında zarara sebebiyet veren ayıplardır.<sup>494</sup> Taşıyan tarafından gerekli özen gösterilse idi tespit edilebilecek olan ayıplar gizli ayıp olarak kabul edilmeyecektir.<sup>495</sup>

### c) Eşyanın Kendisine Özgü Doğal Cins ve Niteliği

Taşıma esnasında bazı yükler, kendilerine has özellikler nedeniyle zıya veya hasara uğrayabilirler. Yükün içinden çürümesi, hassas bir yükün çatlaması, demir yükünün paslanması bu duruma verilebilecek örneklerdendir.<sup>496</sup> Bu hallerde taşıyanın bir önlem alması mümkün değildir. Buna karşın, yükün özel durumuna alınabilecek önlemin var olması ve bilinmesi halinde taşıyan kusurlu olacaktır. Örneğin, sıcağa dayanıklı olmadığı bilinen ve bildirilen yükün soğuk hava deposunda muhafaza edilmemesinden dolayı erimesi veya bozulması halinde taşıyan zararlardan sorumlu olacaktır.<sup>497</sup>

### G) Ambalajın Yetersizliği

1182/1 maddesinin (g) bendi uyarınca, zarar, malın ambalajsız<sup>498</sup> veya malın cinsi itibarıyla yetersiz bir ambalajda taşıyana teslim edilmesinden doğduğu takdirde, taşıyanın bu zararın oluşmasında kusurunun bulunmadığı kabul edilmektedir.<sup>499</sup> Ambalajın niteliği incelenirken, genel ticaret teamüllerine göre değil, denizciliğin özel koşullarına elverişli olup olmadığı incelenmelidir.<sup>500</sup>

<sup>494</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.225, dipnot 662.

<sup>495</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.139 ; Akan, Yüke Özen, s.100.

<sup>496</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.140.

<sup>497</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.140.

<sup>498</sup> Yetiş Şamlı'ya göre bu bent halinden bahsedebilmek için ambalajlı bir yük söz konusu olmalıdır. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.226, dipnot 664. Ülgener ve Sözer'e göre ise, gerekli olmasına karşın ambalajın hiç bulunmaması da bu bent kapsamına girmektedir. Ülgener, Sorumsuzluk, s.132 ; Sözer, Deniz Ticareti, s.517.

<sup>499</sup> 6762 sayılı ETTK'dan farklı olarak ambalajın yetersizliği hali, 6102 sayılı Kanun'da ayrı bir karine hali olarak düzenlenmiştir. ETTK'da madde 1063/1 maddesinin 5.bendinde yer alan "Yükletenin veya yükün sahibiyle acentasının veya mümessilinin hareket veya ihmallerinden" kapsamında olduğu kabul edilmekteydi.

<sup>500</sup> Çağa / Kender II, s.161, dipnot 630.

Taşıyan oluşan zararın ambalajın yetersizliğinden kaynaklanmış olabileceğini ispat ederek sorumluluktan kurtulabilecektir.<sup>501</sup>

Taşıyan, ambalajın gözle görünür bir şekilde yetersiz olduğu hallerde, yüke özen borcu kapsamında bu bende dayanamayacak, gözle görülmesi mümkün olmayan eksik ve yetersizlik hallerinde bu kusursuzluk haline başvurabilecektir.<sup>502</sup> Gözle görülür, bariz bir eksiklik var ise, taşıyanın TTK madde 1239/1 uyarınca bu eksikliği koniştirmentoya kaydetmesi beklenmektedir.<sup>503</sup> Şayet koniştirmentoda bir kayıt yok ise, gözle görülür ambalaj eksikliklerinden doğacak zararlardan taşıyan sorumlu olacaktır.<sup>504 505</sup> Taşıyan, 1239/3 maddesine göre, kayıt koymadığı bu hallerde yükteki bir eksikliğin zarara yola açtığını iyiniyetli gönderilene karşı ileri süremeyecektir. Yetersiz ambalajlı yükün bu durumun tespitinden sonra önlem alınmayarak başka yüklerin de zarar görmesine neden olunması halinde, bu zararlardan da taşıyan sorumlu tutulacaktır.<sup>506</sup>

<sup>501</sup> Zararın ambalaj yetersizliğinden meydana gelmiş olabileceğinin ispatı gerekmektedir: "...noksanlığın tahliye sırasında veya gümrük antrepolarındaki manipülasyonlardan yahut ambalaj kifayetsizliğinden meydana geldiği kanıtlanamadığı gibi..." Yargıtay 11. H. D. 1982/4266 E., 1982/5451 K., 17.12.1982. Eriş, s.474. Bu kararı inceleyen Ülgener, kararda geçen "meydana geldiği" ifadesinin "meydana gelebileceği" şeklinde anlaşılması gerektiğini belirterek kararı eleştirmiştir. Ülgener, Sorumsuzluk, s.132, dipnot 115.

<sup>502</sup> *Copco Steel v. S.S. Alwaki* davasında, paketsiz halde teslim edilen 245 balya çelik malzemenin yüklenmesinde koniştirmentoya kayıt koymayan ve temiz (*clean bill of lading*) koniştirmento düzenleyen taşıyanın, dıştaki görünen çeliklerde oluşan zarardan sorumlu olduğuna ancak balyaların iç kısmında kalıp, gözükmeyen çelik malzemede oluşan zarardan sorumlu olmayacağına karar verilmiştir. Tetley, MCC, s.1193-1194.

Clean Bill of Lading (Temiz Koniştirmento): Yükün ve paketlenmesinin uygun ve hasarsız olarak alındığının kabul edildiği, hiçbir kayıt bulunmayan koniştirmentodur. Mitchelhill, Alan, Bills of Lading Law and Practice, Springer-Science+ Business Media, B. V., 1990, s.48 ; Karan, s.86.

<sup>503</sup> Wilson, s.273.

<sup>504</sup> Tetley, MCC, s.1187 ; Aikens / Lord / Bools, s.479 ; Ülgener Sorumsuzluk, s.132. Aksi görüş: Wilson, taşıyanın bu durumu fark etmesinin tek başına sorumluluk rejimini değiştirmeyeceğini, yükletenin kendisine ait yükümlülüğü bu şekilde taşıyana devredemeyeceğini ifade etmektedir. Wilson, s.272 ; Tekil'e göre, koniştirmentoya çekince konulmaması taşıyanın bu sorumsuzluk haline dayanmasını engellemeyecektir. Ancak taşıyanın ispat güçleşmiş olacaktır; zira ispat külfeti yük ilgisine geçmeyecek ve taşıyanda kalacaktır. Tekil, s.136-137.

<sup>505</sup> *Silver v. Ocean Steamship Corp* davasında, Çin'den donmuş halde alınan yumurtaların boşaltma limanında hasarlı olduğu görülmüş ancak koniştirmentoda yetersiz ambalaj olduğu yönünde bir kayıt olmadığından (*clean bill of lading*) taşıyanın bu sorumsuzluk haline dayanması mümkün olmamıştır. Wilson, s.272.

<sup>506</sup> Ülgener Sorumsuzluk, s.133.



## H) İşaretlerin Yetersizliği

Kanun'un 1182/1 maddesinde düzenlenmiş son hal, (h) bendinde düzenlenen işaretlerin yetersizliği halidir.<sup>507</sup> Buna göre, taşıyana teslim edilen yük üzerinde bulunan işaretlerin yolculuk süresince dış faktörlerden etkilenmeyecek şekilde konulmuş olması lazımdır. Boşaltma limanında yüklerin doğru ve hızlı bir şekilde tesliminin yapılması için bu önemli bir husustur. İşaretlerin doğru bir şekilde konulmaması ve yolculuk esnasında silinmesi halinde, boşaltma limanında meydana gelebilecek, yükün karışması veya kaybolması<sup>508</sup> gibi durumlardan doğan zararlardan taşıyan sorumlu olmayacaktır.<sup>509</sup> Ülgener, işaretlerin hiç bulunmaması veya yanlış konulması hallerinde, taşıyan oluşacak zararlardan sorumlu olacağını; zira konişmento ile yüklerin kayıtlarının doğru bir şekilde tutulmasında taşıyanın sorumluluğu bulunduğunu ifade etmektedir.<sup>510</sup> Yükün teslimi anında, işaretlerdeki yetersizlik bariz olmamalıdır.<sup>511</sup> Bu halde, taşıyan konişmentoya hiçbir kayıt koymaz ise, bir başka deyişle, temiz konişmento düzenler ise, işaretlerdeki yetersizliğin haricen belli olmadığını ispat etmesi şartıyla bu bende dayanabilecektir.<sup>512</sup> Aksi takdirde, temiz konişmento düzenlediği için yüke gelen zarardan sorumlu tutulacaktır.

## Ş 5) SEBEPLERİN BİRLEŞMESİ (TAŞIYANIN KISMİ SORUMLULUĞU)

Yüke gelen zararın oluşmasında, taşıyan veya adamlarının kusur veya ihmali yanında, başka bir sebebin de rol oynaması halinde, sorumluluğun ne şekilde belirleneceği TTK'nın 1183. maddesinde düzenlenmiştir:

*“Taşıyanın veya adamlarının kusurunun diğer bir sebeple birlikte zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye yol açması hâlinde, taşıyan, zıya, hasar veya*

<sup>507</sup> 6762 sayılı ETTK'dan farklı olarak işaretlerin yetersizliği hali, 6102 sayılı Kanun'da ayrı bir karine hali olarak düzenlenmiştir. ETTK'da madde 1063/1 maddesinin 5.bendinde yer alan “Yükletenin veya yükün sahibiyle acentasının veya mümessilinin hareket veya ihmallerinden” kapsamında olduğu kabul edilmekteydi.

<sup>508</sup> Yükün işaretlerin yetersizliği sebebiyle başka bir limanda boşaltılması halinde taşıyanın kusuru bulunmadığı kabul edilecektir. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.227, dipnot 665.

<sup>509</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.134.

<sup>510</sup> Ülgener, Sorumsuzluk, s.134.

<sup>511</sup> Richardson, s.39.

<sup>512</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.227, dipnot 665.

*teslimdeki gecikmenin sadece belirtilen kusura bağlanabilen kısmından sorumludur. Böyle bir kısmi sorumluluk için bu hâllerin söz konusu kusura bağlanamayacak kısmının taşıyanca ispatı gerekir.”*

Düzenleme uyarınca, zararın oluşmasında kendi veya adamlarının kusuru haricinde bir başka faktör de etken olmuş ise, taşıyan, sadece kendi veya adamlarının kusuru oranında sorumlu olacaktır. Aynı madde uyarınca, kendinin veya adamlarının kusurunun bulunmadığı olayı ve bu olay ile zarar arasındaki illiyet bağına taşıyan ispat etmek zorundadır.

Bu düzenlemenin kaynağı Hamburg Kuralları'nın 5/7 maddesidir<sup>513</sup>. Hamburg Kuralları'nda yer alan bu maddenin amacı, taşıyanın kusuru oranında sorumlu olabileceğini belirlemek değildir; zira taşıyanın sorumluluğu kusur karinesine dayanmakta olduğu için, kusuru bulunmayan bir zarardan sorumlu tutulması mümkün değildir.<sup>514</sup> Düzenlemenin amacı, taşıyan veya adamlarının kusurlarının bulunmadığı diğer sebebin varlığının ve bu sebebin oluşan zarara etkisinin ispatı usulünün belirtilmesidir.<sup>515</sup>

TTK'nın 1183. maddesinde düzenlenen bu hal 6762 sayılı ETTK'da düzenlenmemiştir. Ancak, bu eksiklik taşıyanın kusuru oranında sorumlu olacak olması durumunu değiştirmemektedir, zira hem 6102 hem 6762 sayılı kanun düzenlerinde, taşıyanın zarardan sorumlu tutulabilmesi için kendisinin veya adamlarının kusuru olması kural olarak şart olup, kusurun da varlığı karine olarak kabul edilmiştir.<sup>516</sup> Dolayısıyla, 6102 sayılı Kanun'da 1183. madde düzenlenmemiş olsa idi dahi, bu prensip değişmeyecekti ve taşıyan kendi veya adamlarının kusuru bulunmayan hallerden sorumlu tutulamayacaktı. Buna karşın, 1183. maddenin eklenmesinin amacı ve asıl faydası, taşıyanın kusuru bulunmayan halin meydana geldiğinin ve bu halin de zarara sebebiyet verdiğinin kimin

<sup>513</sup> Hamburg Kuralları, madde 5/7: “Zıya hasar veya teslimdeki gecikmeye taşıyan, müstahdem veya görevlilerinin kusur veya ihmali ile başka bir sebep birlikte yol açmışsa, taşıyan, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden söz konusu kusur veya ihmalden ileri geldiği nisbette mesuldür; şu şartla ki, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin bu kusur veya ihmalden neşet etmemiş olan kısmını ispat etsin.” Çağa, s.333.

<sup>514</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.101.

<sup>515</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.101.

<sup>516</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.68.

tarafından kanıtlanacağı noktasında ortaya çıkacaktır.<sup>517</sup> 6762 sayılı ETTK düzeninde bu konuda bir açıklık bulunmamaktadır. Bu nedenle, 1183. maddenin sonunda yer alan, “*Böyle bir kısmi sorumluluk için bu hâllerin söz konusu kusura bağlanamayacak kısmının taşıyanca ispatı gerekir*” ifadesi taşıyana düşen bu ispat külfetini açık ve kesin olarak belirlemede olduğundan önem taşımaktadır.<sup>518</sup> Düzenleme uyarınca, taşıyanın veya adamlarının kusuru ile birlikte, başkaca bir sebebin daha bulunması ve bu sebebin de zarara neden olması halinde, kendisine atfedilebilecek kusur bulunmayan bu sebebe dair ispat külfeti taşıyan üzerinde olacaktır.<sup>519</sup>

Rotterdam Kuralları’nda ise farklı bir düzenleme yapılmıştır. 17/6 maddesinde benzer bir hüküm yer almakta, ancak bu hükümde ispat yüküne dair hiçbir düzenleme bulunmamaktadır: “*Taşıyan bu madde kapsamında sorumluluğunun belirli bir kısmından kurtulduğu takdirde, ziya, hasar veya gecikmenin, bu madde kapsamında kendisine sorumluluk atfedilen olay veya hâllerin sebebiyet verdiği ilgili kısımdan sorumlu olacaktır.*” Maddede, taşıyanın kendi veya adamlarının kusuru olduğu hallerde sorumlu olacağına dair kural belirtilmiş ancak taşıyana atfedilemeyecek bir olayın meydana gelmesi halinde buna dair ispat yükünün kimin üzerinde olduğu düzenlenmemiştir.<sup>520</sup> Rotterdam Kuralları’nın 17/6 maddesi, aynı maddede sayılan hallerin uygulanmasında taşıyanın kısmi sorumluluğunun doğacağını belirlemede, ancak farklı sebeplerin varlığı halinde sorumluluğun taraflar arasında nasıl paylaşılacağına dair bir kural öngörmemektedir.<sup>521</sup> Bu sebeple, uygulamada uyuşmazlığı inceleyen

<sup>517</sup> Maddenin gerekçesinde ise hükmün asıl amacı olan ispat külfetinden bahsedilmemiştir: “6762 sayılı Kanunda ve 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinde bulunmayan bu hükme, milletlerarası sahada yeknesak bir uygulama oluşturabilmek amacıyla 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 5 inci maddesinin yedinci fıkrasında yer verilmiştir. Her ne kadar Kıta Avrupası hukukunda, sebeplerin birleşmesi halinde tazminata hükmedilip hükmedilemeyeceği, hükmedilebilecekse bunun miktarı “uygun illiyet bağı teorisi”nden hareketle tayin edilmekte ise de, 1978 tarihli Hamburg Kurallarında yer alan bu hükmün Tasarıya alınması uygun görülmüştür.” TTK Gerekçesi, s.326.

<sup>518</sup> Yetiş Şanlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.68.

<sup>519</sup> Anglo-Amerikan hukukunda da taşıyana aynı ispat külfeti yüklenmiş olup, taşıyanca ispat külfeti yerine getirilemez veya zararın bölünmesi mümkün olmaz ise, taşıyan zararın tamamından sorumlu olacaktır. Yetiş Şanlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 68, dipnot 172.

<sup>520</sup> Kuyucu, s.108.

<sup>521</sup> Kuyucu, s.109.

mahkeme kusur oranı ile tazminat sorumluluğu esaslarını somut olaya göre kendisi belirleyecektir.<sup>522</sup>

## § 6) SÖZLEŞME DIŞI TALEPLER

6762 sayılı ETTK düzeninde taşıyanın deniz ticareti hukuku kapsamında, navlun sözleşmesinden doğan sorumluluk ve sorumsuzluk halleri düzenlenmiştir. Bunların dışında kalan hallerde kural olarak genel kanun hükmündeki BK uygulama alanı bulmaktaydı.<sup>523</sup> Buna göre, taşıyanın sorumluluktan kurtulacağına dair hükümler açısından, yük ilgisinin talebini haksız fiile dayandırması halinde, bu sorumsuzluk hallerinin uygulanıp uygulanmayacağına dair bir hüküm ne mehz Lahey Kuralları'nda ne de Kanun'un iktisap edildiği Alman Ticaret Kanunu'nda yer alamamaktaydı.<sup>524</sup> Bu durumu gidermek adına düzenleme Visby Protokolü'nün 4bis maddesi<sup>525</sup> ile getirilmiş<sup>526</sup> ve bu hüküm Hamburg Kuralları'nın 7. maddesinde<sup>527</sup> de yer almıştır.

Kanun koyucu, 6102 sayılı TTK düzenlemesinde, Visby Protokolü ve Hamburg Kuralları'nın bu düzenlemesini göz önüne alarak, sözleşmesel ve sözleşme dışı sorumlulukların birleşmesi halinde, haksız fiil nedeniyle genel hükümlere gidilmek suretiyle deniz ticareti hukukunun belirlediği sorumsuzluk prensiplerinin dışına çıkılmasını engellemek amacıyla<sup>528</sup> 1190/1 maddesi

<sup>522</sup> Asariotis, Regina, "Loss Due to a Combination of Causes: Burden of Proof and Commercial Risk Allocation", A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, (Ed: Ridian Thomas), Lawtext Publishing, 2009, s.156 ; Kuyucu, s.108.

<sup>523</sup> Kaner, ETTK'yi eleştirmiş, taşıyana zarar nedeniyle açılacak davanın hukuki sebebi ne olursa olsun taşıyanın sorumluluktan kurtulmasını ve sorumluluğunu sınırlamasını sağlayan hallerin geçerli olduğuna dair ETTK'ya ek bir hüküm getirilmesi gerektiğini ifade etmiştir. Nitekim Kaner'in yazısından 15 yıl sonra yürürlüğe giren TTK'da bu hüküm getirilmiştir. Kaner, İnci Deniz, "Navlun Mukaveleleri", 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul, 1997, s.306.

<sup>524</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.137.

<sup>525</sup> "The defences and limits of liability provided for in these Rules shall apply in any action against the carrier in respect of loss or damage to goods covered by a contract of carriage whether the action be founded in contract or in tort." Visby Protokolü, 4 bis /1.

<sup>526</sup> Mitchelhill, s.16.

<sup>527</sup> Hamburg Kuralları m. 7/1: "İşbu anlaşmada öngörülen mesuliyetsizlik halleri ve mesuliyet sınırları navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi yüzünden taşıyan aleyhine akde, haksız fiile veya diğer bir hukuki sebebe dayanılarak açılacak bütün davalara uygulanır." Çağa, s.334.

<sup>528</sup> TTK Gereğesinde 1190. maddenin Visby Protokolü ve Hamburg Kuralları'ndan alındığı kanun koyucu tarafından izah edilmiştir: "Madde, 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesinin 4bis maddesinin birinci ilâ üçüncü fıkralarından alınmıştır; 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 7 nci maddesi de benzer bir düzenleme ihtiva etmektedir. Amaç, akdî ve akit dışı sorumlulukların birleşmesi halinde, taşıyanın haksız

hükümünü getirmiştir. Madde uyarınca, sorumluluktan kurtulma halleri ile sorumluluğun sınırlandırılmasını öngören haller, zıya, hasar ve gecikmeden doğan zararlar nedeniyle taşıyan aleyhinde, haksız fiil dahil, açılacak tüm davalarda taşıyanın lehine uygulanabilecektir.

Benzer şekilde, Lahey Kuralları ve ETTK sisteminde, taşıyanın adamlarına karşı yöneltilen taleplere yönelik bir hüküm de bulunmuyordu. Kanun koyucu bu boşluğu da yine Visby Protokolü ve Hamburg Kuralları'nın aynı maddelerinden alınan düzenleme ile 1190/2 maddesi ile düzenlemiş ve anılan düzenlemelere uygun şekilde, taşıyanın adamlarından<sup>529</sup> birinin aleyhine açılan davada, görev ve yetkisi içerisinde hareket etmiş olan<sup>530</sup> taşıyanın adamının, taşıyan ile aynı sorumluluktan kurtulma hallerinden yararlanabileceğini düzenlemiştir. Bu düzenleme ile taşıyanın adamlarının, taşıyan ile aynı sorumluluk düzeninde olması amaçlanmıştır.<sup>531</sup>

## **§ 7) TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNA DAİR EMREDİCİ OLMAYAN HÜKÜMLER UYARINCA TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULMASI**

Taşıyanın sorumluluğuna dair ilk sınırlandırmaları barındıran Harter Kanunu ve devamında gelen uluslararası anlaşmaların amacı, taşıyanın sorumluluğunu emredici olarak düzenleyip, güçlü taşıyanların bunların aleyhine kabul ettirebilecekleri sayısız sorumsuzluk kaydını engellemek olmuştur. TTK sisteminde de taşıyanın sorumluluğuna dair hükümler emredici olarak düzenlenmiştir. Bununla beraber kanun koyucu, hükümlerin emrediciliğine istisnalar da getirmiştir. Böylece, taşıyanın bazı hallerde navlun sözleşmesi ya da

---

fiil sorumluluğu hükümleri uyarınca sorumluluğuna gidilerek, deniz ticaretinin ihtiyaçları çerçevesinde taşıyanın ve adamlarının sorumluluğunu tamamen veya kısmen kaldıran hükümlerin dolanılmasını engellemektir.” TTK Gerekesi, s.327.

<sup>529</sup> Visby Protokolünde, söz konusu taşıyanın adamının bağımsız akitlerle çalışan olmaması (such servant or agent not being an independent contractor) şartı getirilmiş iken, Hamburg Kuralları ve TTK'da bu istisnaya yer verilmemiştir. Bu nedenle, bağımsız istifçiler gibi bağımsız çalışanların da bu hükümden yararlanabileceği anlaşılmaktadır. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 139.

<sup>530</sup> “Görev ve yetkisi içerisinde hareket etmiş olma” koşulu Visby Protokolünde yer almamaktadır, Hamburg Kuralları 7/2 ile getirilmiştir: “...görevi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmesi şartıyla...”

<sup>531</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.140.

konişmentoya sorumluluğunu daraltan veya kaldıran hükümler koyabilmekte ve sorumluluğunu bertaraf edebilmektedir.

### I) Emredici Hükümler

6102 sayılı TTK'nın 1243. maddesinde emredici olan hükümler belirtilmiştir.<sup>532</sup> Konumuzla bağlantılı olan emredici hükümler şu şekildedir:<sup>533</sup>

- Geminin denize, yola ve yüke elverişliliğine dair 1141. madde,
- Başka gemiye yükleme ve aktarma yasağına dair 1150. madde,
- Yükün güverteye yüklenmesi sebebiyle oluşan sorumluluğa dair 1151. madde,
- Taşıyanın yüke özen borcundan doğan sorumluluğuna dair 1178. madde,
- Taşıyanın sorumluluktan kurtulmasına ilişkin ispat külfetine dair 1179. madde,
- Taşıyanın sorumsuzluk halini düzenleyen 1180. madde,
- Taşıyanın denizde can veya mal kurtarmasından doğacak sorumluluğa dair 1181. madde,
- Taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağından yararlandığı hallerine dair 1182. madde,
- Taşıyanın sebeplerin birleşmesinden doğan kısmi sorumluluğuna dair 1183. madde,
- Sözleşme dışı taleplere dair 1190. madde,
- Fiili taşıyanın sorumluluğuna dair 1191. madde,

<sup>532</sup> 6762 sayılı mülga Ticaret Kanunu'nun ilgili 1116. maddesi uyarınca; 1) Geminin denize, yola ve yüke elverişliliğine dair 1019. madde; 2) Taşıtan ile yükletenin, taşınan eşyanın ölçü, sayı ve tartısı ile markaları hakkında taşıyana karşı doğru beyanda bulunmaması halinde, taşıyanın taşıtan ve yükleten dışındaki kişilere karşı olan yükümlülüklerinin saklı tutulmasına dair 1023/2 madde; 3) Yüke özen borcunun ihlaline dair 1061. madde; 4) Mutlak sorumsuzluk hallerine dair 1062. madde; 5) Muhtemel sorumsuzluk hallerine dair 1063. madde; 6) Zarar ihbarına dair 1066. madde; 7) Hak düşürücü süreye dair 1067. madde; 8) Konişmentonun karine teşkil etmesine dair 1110. madde; 9) Sorumluluğun üst sınırına dair 1114. madde hükümleri emredicidir. 6102 sayılı Kanun'da bu liste korunmuş ancak kapsamı oldukça genişletilmiştir.

<sup>533</sup> Sayılanlar haricinde, yükün incelenmesine dair 1184. madde, yükteki zıya veya hasarın bildirimine dair 1185. madde, taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına dair 1186. madde, taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına dair 1187. madde, hak düşürücü süreye dair 1188. madde, hak düşürücü süre itirazından yararlanma hakkının kaybına dair 1189. madde hükümleri de emredici niteliktedir.

- Fiili taşıyanın sorumsuzluk şartına dair 1192. madde, hükümleri emredici niteliktedir.

6762 sayılı ETTK'da taşıyanın adamı veya gemi adamı olmayan yardımcı şahısların eylemlerinden sorumluluk genel hükümlere tabi olduğundan, buna dair sorumsuzluk anlaşmaları da yine genel hükümlere tabi olarak kurulabilmekteydi. Buna karşın, 6102 sayılı TTK'nın 1179/2 maddesi ile yardımcı şahısların da taşıyanın adamı kabul edilmesi ile TTK hükümlerine tabi olması ve bu maddenin de emredici olarak düzenlenmesinden dolayı, bu şahısların eylemlerinden doğan zararlara dair sorumluluğu sınırlayan veya kaldıran anlaşmalar yapılması artık mümkün olmayacaktır.<sup>534</sup> Benzer şekilde, gecikmeden kaynaklı zararlar da ETTK'da düzenlenmediğinden, genel hükümler çerçevesinde sınırlandırılması veya kaldırılması mümkün iken<sup>535</sup>, 6102 sayılı TTK ile gecikme zararları da emredici olarak düzenlendiğinden, bu şekilde bir düzenlemenin yapılması mümkün değildir.<sup>536</sup>

## II) Emredici Hükümlere Aykırı Düzenlemeler

Taşıyanın sorumluluğuna dair, yukarıda belirtilen hükümler emredici olup, özel anlaşmalar ile bunlarda yer alan sorumluluk hallerinin sınırlandırılması veya kaldırılması mümkün değildir. Bu kuralı ihlal eder şekilde konulan kayıt ve şartlar geçersiz olacaktır, ancak Kanun'un 1243. maddesinin üçüncü fıkrası uyarınca, geçersiz kayıt ve şartları ihtiva eden navlun sözleşmesi, konişmento veya deniz taşıma senedinin diğer hükümleri etkilenmeyecek, geçerliliklerini sürdürecektir.

<sup>534</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.248.

<sup>535</sup> ETTK düzeninde gecikme zararlarından sorumluluğun emredici olup olmadığı hususunda Çağa / Kender gecikmenin hangi sebepten ileri geldiğine bakılması gerektiğini ifade etmektedir. Yazarlara göre, gecikme elverişsizlikten kaynaklanıyorsa (örneğin, geminin dümeninde arıza olması ve yolculuğun başında gerekli özen gösterilmediği için fark edilmemesi) taşıyanın sorumluluğu ETTK 1019'a dayanak ve bu nedenle emredici olacaktır. Buna karşın, gecikme zararı, yükün zıyı veya hasarı şeklinde olmakla beraber, ETTK 1061 ve devamı hükümlerine tabi değil ise (örneğin yükün taşıyanın muvafakati olmadan başka gemi ile taşınması) veya gönderilenin malın fiyatının değişmesi yada taahhüdünü zamanında ifa edememesi sebeplerinden ileri gelirse, genel hükümlere tabi olacak ve BK'nın emredici hükümleri incelenerek konu çözülebilecektir. Çağa / Kender II, s.193.

<sup>536</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.248.

Aynı maddenin ikinci fıkrası uyarınca, sigortadan doğan hak ve alacakların taşıyana devredilmesi veya taşıyana buna benzer menfaatler sağlanması ve kanunlarla düzenlenmiş bulunan ispat yükünün taşıyan lehine tersine çevrilmesi sonucunu doğuran bütün kayıt ve şartlar da bu hükme tabidir.

Maddenin dördüncü fıkrası uyarınca, taşıyanın borçlarını ve sorumluluğunu genişleten veya ağırlaştırılan kayıt ve şartlar geçerli olacaktır. Bir başka deyişle, yük ilgilisi aleyhine taşıyanın sorumluluğunu daraltan hükümler geçersiz olacak, ancak yük ilgisinin lehine taşıyanın sorumluluğunu genişleten hükümler ise geçerli sayılacaktır.<sup>537</sup> Bu bakımdan madde 1243'te sayılan hükümler taşıyanın aleyhinde emredici niteliktedir.<sup>538</sup>

### III) Emredici Hükümlerin İstisnaları

Kanun'un 1244, 1245 ve 1192. maddeleri ile, bazı hallerde emredici hükümlerin taşıyan lehine değiştirilmesine izin verilmiştir. Böylelikle, taşıyan navlun sözleşmesine veya konişmentoya koyacağı kayıtlar ile bu haller bakımından sorumluluktan kurtulabilecektir. Bahsedilen haller şunlardır:

- a) Navlun sözleşmesinin canlı hayvanlara veya 1151 inci maddenin üçüncü fıkrasının birinci cümlesi uyarınca denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı yazılı olup da fiilen böyle taşınan eşyaya ilişkin bulunması (TTK m. 1244/1/a)
- b) Mutat ticari taşıma işlerinden olmamakla beraber ticaretin olağan akışı içinde yapılan eşya taşımaya ilişkin bulunup da eşyanın özel nitelikleri veya taşımanın özel şartlarının haklı gösterdiği anlaşmalar (TTK m. 1244/1/b)
- c) Taşıyana, eşyanın yüklenmesinden önce ve boşaltılmasından sonra düşen yükümlülükler (TTK m. 1244/1/c)
- d) Müşterek avaryaya ilişkin kayıtlar (TTK m. 1244/2)<sup>539</sup>

<sup>537</sup> 6762 sayılı ETTK'nun 1116. maddesinde sorumluluğu genişleten şartların konişmentoya yazılması zorunlu tutulmuş iken, 6102 sayılı TTK böyle bir zorunluluk düzenlememiştir.

<sup>538</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.251.

<sup>539</sup> Bu hallerin (a-d) kökeni Lahey Kuralları'dır. TTK 1244/1/a maddesinde düzenlenen canlı hayvan ve güverte yükü, Lahey Kuralları madde 1/c uyarınca konvansiyonun kapsamı dışındadır. (b) bendinde düzenlenen olağan ticari taşıma işlerinden olmayan taşımalar Lahey Kuralları madde 6 ile, c bendinde yer alan, yüklemmeden önce ve boşaltmadan sonraki haller Lahey Kuralları madde 7 ile, 1244/2 maddesinde



- e) Yolculuk çarteri sözleşmeleri (TTK m. 1245)
- f) Taşımanın fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi halinde akdi taşıyanın sorumlu olmayacağına dair kayıtlar (TTK m. 1192)

### **a) Canlı Hayvan Yüğü ve Güverte Yüğü (TTK m. 1244/1/a)**

#### **i) Canlı Hayvan Yüğü**

Canlı hayvan yükünün taşınması için diğer yüklere nazaran daha fazla ve farklı önlemler alınması gerekmekte olup, özel uzmanlık gerektiren bu hallerin taşıyan tarafından bilindiğinin kabulü mümkün değildir.<sup>540</sup>

Canlı hayvan yüğü, getirdiği risklerin çok olması sebebiyle her zaman diğer yükler ile farklı düzenlemelere tabi olmuştur.<sup>541</sup> Harter Kanunu'nda kanunun canlı hayvan yüklerine uygulanmayacağı özel bir madde ile düzenlenmiştir.<sup>542</sup> Lahey Kuralları'nın 1/c maddesi açıkça canlı hayvan yükünü konvansiyon kapsamı dışında bırakmıştır.<sup>543</sup> Hamburg Kuralları'nda canlı hayvan yüğü, yük olarak tanımlanarak konvansiyona dahil edilmiş, ancak yükün özel koşullarından dolayı, 5/5 maddesinde taşıyanın sorumluluktan kurtulması düzenlenmiştir.<sup>544</sup> Rotterdam Kuralları'nda ise, 81. maddede canlı hayvan yüğü taşımalarında Konvansiyon hükümlerinin emredici olmadığı belirlenmiş ve canlı hayvan yükünün taşınması halinde taşıyanın sorumluluğu bakımından sözleşme serbestisi kabul edilmiştir.<sup>545</sup> Bu düzenlemeye uygun olarak, TTK'da da taşıyanın canlı hayvan yükünü taşınması halinde emredici kurallardan uzaklaşarak, özel sorumsuzluk halleri düzenleme imkanı tanınmıştır. Böylelikle taşıyanın navlun sözleşmesi ya da konişmentoya canlı hayvan yüğü taşımalarına dair sorumluluğunu daraltan veya kaldıran kayıtlar koyabilecek ve sorumluluktan kurtulabilecektir.

---

düzenlenen müşterek avarya için de Lahey Kuralları madde 5 ile konvansiyon hükümlerinin aksine anlaşmalara izin verilmiştir. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.251, dipnot 744.

<sup>540</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.253.

<sup>541</sup> Canlı hayvan yükünün büyükbaş hayvan olması veya istirdiye gibi bir hayvan olması ve taşımanın şeklinin (kafeste veya açıkta) bir önemi yoktur. Çağa / Kender II, s.197.

<sup>542</sup> Sözer, Deniz Ticareti, s.497.

<sup>543</sup> Lahey Kuralları Madde 1/c: “«Mal» Nakliye Mukavelesinde güverteye konduğu beyan edilen ve fiilhakika bu suretle nakledilen gemi hamulesi ile canlı hayvanlar müstesna, mal, eşya, hamule ve her hangi cins emtiadır.” 14.02.1955 tarihli ve 6469 S.K..

<sup>544</sup> Konuya dair detaylı açıklama için bkz: s.121.

<sup>545</sup> Thomas, s.509-510.

## ii) Güverte Yüğü

Yükün izinsiz olarak güvertede taşınması TTK'nın 1151. maddesi ile yasaklanmıştır.<sup>546</sup> Maddeye göre, taşıyan, eşyayı ancak yükleten ile arasındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygunsuz ya da mevzuat gereğı zorunluysa güvertede taşıyabilecektir.

Güvertede taşınacak yüke dair özel bir düzenleme yapılmasının sebebi, bu yüklerin ambarda taşınacak yüklere nazaran tehlikeye ve zarar görmeye çok daha açık olmasıdır.<sup>547</sup> Bu durumun sebebi yüke has özellikler değil, o yükün güvertede taşınıyor olmasından gelmektedir.<sup>548</sup> Taşıyanın maddede belirtilen haller dışında, kendi kararı ile, yükü bu tehlikeye maruz bırakması kabul edilemeyeceğinden, Kanun'un 1151. maddesi emredici olarak düzenlenmiştir.

Emredici hükümlerin istisnalarını belirten 1244. maddenin 1/a bendine göre, 1151/3 maddesinde öngörüldüğü şekilde, taraflar arasında yükün güvertede taşınması yönünde anlaşma yapılmış ve bu anlaşma deniz taşıma senedine kayıt olarak düşülmüş ise, taşıyanın sorumluluğunu daraltan veya kaldıran anlaşmaların yapılması mümkün olacaktır. Bir başka deyişle, taşıyan bu halde güvertede taşınacak yüke gelen zarardan sorumlu olmayacağına dair bir kaydı konişmentoya dercettiğı takdirde, bu kayıt geçerli olacak ve taşıyan sorumluluktan kurtulacaktır.

Bununla birlikte, 1244/1/a bendinde, sadece tarafların anlaşması ve bunun 1151/3 uyarınca taşıma senedinde belirtilmesi hali düzenlenmiş olduğundan, 1151/2 maddesinde yükün güvertede taşınmasına icazet veren diğer hallerde (ticari teamül olması ve mevzuat gereğı zorunlu olması halleri) hükmün emrediciliğı devam etmektedir ve taşıyanın sorumluluğunu daraltan veya kaldıran anlaşmalar geçersizdir.<sup>549</sup>

<sup>546</sup> Bkz: "Yükün İzinsiz Olarak Güvertede Taşınması", s.33-37.

<sup>547</sup> Çağa / Kender II, s.197 ; Seven, s.173.

<sup>548</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğı, s.254.

<sup>549</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğı, s.255. Örneğın ticari teamül gereğı güvertede taşınan konteyner yüklerine gelebilecek zararlardan taşıyanın sorumlu tutulamayacağına dair konişmento veya navlun sözleşmesine eklenen kayıt geçerli olmayacaktır.

Güvertede taşınması için anlaşılmış ve bu husus taşıma senedine yazılmış olduğu halde, yükün fiilen güvertede değil, ambarda taşınması halinde taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlere tabi olacaktır; istisnanın geçerli olması için yükün fiilen güvertede taşınması gerekmektedir.<sup>550</sup> Yükün yolculuk esnasında güverteden ambara alınması halinde, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler yolculuğun başlangıcından itibaren emredici olarak kabul edilecektir. Yükün bir bölümünün ambarda, bir bölümünün güvertede taşınması halinde ise, ambarda taşınan bölüm için sorumluluk emredici hükümlere tabi olacaktır.<sup>551</sup>

**b) Olağan Ticari Taşıma İşlerinden Olmayan Taşımalar (TTK m. 1244/1/b)**

Kanun'un 1244/1/b bendi uyarınca, olağan ticari taşıma işlerinden olmamakla beraber, ticaretin olağan akışı içinde yapılan eşya taşımalarına ilişkin bulunup da eşyanın özel nitelikleri veya taşımanın özel şartlarının haklı gösterdiği anlaşmalar, taşıma senedinin bu anlaşmaları ve "emre değildir" kaydını içermesi halinde, taşıyanın sorumluluğu emredici nitelikte sayılmayacaktır. Maddeye göre, emredici hükümlerin kapsamından çıkması için, taşımanın olağan ticari bir taşıma işi olmaması yeterli olmamakta, yükün özel niteliklerinin veya taşımanın özel şartlarının da bunu haklı göstermesi gerekmektedir.

Yükün özel niteliklerinin özel hükümleri haklı göstereceği hallere, müze eşyası, yüksek değerli sanat eserleri ve nükleer atık taşınması örnek olarak verilebilir.<sup>552</sup> Taşımanın özel şartlarının bu düzenlemeyi haklı kıldığı hallere ise örnek olarak, kutuplara seyahat edecek heyetin eşyalarının taşınması verilebilir.<sup>553</sup>

Son olarak taşıma senedinin "emre değildir" kaydını içermesi şartı aranmıştır.<sup>554</sup> Çağa ve Kender'e göre, konişmento zaten "emre" kaydını içermedikçe kıymetli evrak hükmünde olmadığından bu şarta gerek yoktur.<sup>555</sup>

<sup>550</sup> Çağa / Kender II, s.197 ; Seven, s.173 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.255.

<sup>551</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.256.

<sup>552</sup> Çağa / Kender II, s.199 ; Seven, s.174 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 257.

<sup>553</sup> Çağa / Kender II, s.199 ; Seven, s. 174.

<sup>554</sup> Bu şart Lahey Kuralları'nın 6. maddesinden aynen alınmıştır. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.257, dipnot 757.

Bu istisna hükmünün pratikteki öneminin çok sınırlı olması sebebiyle ve Lahey Kuralları'nı iç hukuka alırken değiştirilmesi mümkün olduğundan, İtalya, Fransa, İsviçre ve Rusya gibi bazı ülkeler bu hükme kendi kanunlarında yer vermemişleridir.<sup>556</sup>

### c) Yüklemeden Önceki ve Boşaltmadan Sonraki Safha (TTK m. 1244/1/c)

TTK düzenine göre, taşıyan, yükün teslimünden teslimine kadar geçen süredeki zararlardan sorumludur.<sup>557</sup> Bir başka deyişle, Kanun'un 1178. maddesi uyarınca, taşıyan, yükün teslimi sonrası ve yüklenmesinden önce ve boşaltılmasından sonra ancak tesliminden önce yüke gelebilecek zararlardan sorumlu olacaktır. Kanun'un 1244/1/c bendi ile taşıyanın yüklemeden önce ve boşaltmadan sonra meydana gelebilecek zararlara ilişkin (bir diğer deyişle 'kara zararlarından'<sup>558</sup>) sorumluluğunu daraltan veya kaldıran anlaşmalar geçerli kabul edilmiştir.<sup>559</sup> Bunun nedeni, taşıyanın yüklerin karada bulunduğu sürede yükü her zaman koruma imkanının bulunmamasıdır.<sup>560</sup>

Kanun'un bu düzenlemesi ile taşıma süreci üçe bölünmüş; yükleme öncesi dönem ve boşaltma sonrası dönemlerdeki sorumluluk kayıtlarının emredici olarak

<sup>555</sup> Çağa / Kender II, s.199. Seven ise bu hükmün amacının konişmentonun ciro yoluyla tedavül edilmesini engellemek ve böylece konişmentoyu devralan hamilin anlaşmadan haberdar olmasını sağlamak olduğunu belirtmektedir. Seven, s. 175.

<sup>556</sup> Çağa / Kender II, s.199 ; Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 258.

<sup>557</sup> Mehaç Lahey Kuralları'nda ise sorumluluk yüklemenin başlamasından boşaltmanın tamamlandığı an ile sınırlandırılmıştır. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.258.

<sup>558</sup> Yetiş Şamlı, kara zararları terimini yetersiz bulmaktadır. Yazara göre zararın layterde meydana gelmesi halinde kara zararı olduğu söylenemeyeceğine göre, 'kara ve layter zararları' terimini kullanmak daha doğrudur. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.259, dipnot 764. Yükün layterle alınması veya rıhtıma layterle götürülmesi kararlaştırılmış ya da ticari teamül ise, yüklemenin başladığı an yükün laytere yüklenmesi ve boşaltmanın bittiği an bakımından gemiden laytere boşaltılması anı esas alınacaktır. Bununla beraber, yükün rıhtımdan alınıp, rıhtıma boşaltılması kararlaştırılmış ise layterde geçen sürede de taşıyanın sorumluluğu emredici olmaya devam edecektir. Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.260 ; Seven s.176.

<sup>559</sup> Yargıtay, yükün gemiden tahliyesinden sonra meydana gelen yük hasarına ilişkin bir davada, taşıyanın kara zararları ile ilgili konişmentoya koyduğu sorumsuzluk kaydının emredici hükümleri düzenleyen ETTK'nın 1116 ve 1117. maddelerine aykırı bulunmuş ve geçerli kabul etmiştir: "Hasarın yükün gemiden tahliyesinden sonra gümrük sahası içerisinde gerçekleşmiş bulunduğu anlaşılmasına göre, gümrük alanı içerisinde meydana gelen zarardan davalı taşıyıcı sorumlu tutulamayacağı gibi, taşıyıcı somut olayda konişmentoya kara zararları ile ilgili olarak sorumsuzluk şartı koymuş olup, bu kayıt TTK'nun 1116 ve 1117/2. maddelerine aykırılık teşkil etmediğinden geçerlidir." Yargıtay 11. H. D. 2003/10275 E., 2004/4427 K., 26.04.2004. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

<sup>560</sup> Seven, s. 175.

uygulanmayacağı, buna karşın yüklemenin başladığı an ile boşaltmanın tamamlandığı an<sup>561</sup> arasındaki sorumluluk kurallarının ise emredici olacakları düzenlenmiştir.<sup>562</sup>

Taşıyanın yükleme öncesi ve boşaltma sonrasındaki zararlardan sorumlu olmayacağına dair yapılan bir anlaşmada, zararın asıl taşıma evresinde değil, yükleme öncesi veya boşaltma sonrasında, karada (veya layterde) gerçekleştiğini taşıyan kanıtlamak zorundadır.<sup>563</sup> Taşıyanın kara ve layter zararlarından sorumlu olmayacağına dair koyacağı kayıtlar geçerli olacak, bu itibarla taşıyan kara ve layterde meydana gelen zararlar bakımından sorumluluktan kurtulabilecektir.

#### **d) Müşterek Avaryaya İlişkin Kayıtlar (TTK m. 1244/2)**

Kanun'un 1244/2 maddesi ile konişmentoya müşterek avaryaya ilişkin kayıtların konulabileceği ve emredici hükümlerin düzenlendiği 1243. maddenin buna aykırılık teşkil etmeyeceği düzenlenmiştir.

Doktrinde bu hüküm, söz konusu kayıtların konişmentoya konulması gerekliliğinin bulunması yönünde eleştirilmiştir.<sup>564</sup> Yetiş Şamlı'ya göre, sadece konişmentolu taşımalara uygulanan Lahey Kuralları'ndan alınmış olması sebebiyle bu ifade TTK'ya geçmiştir ve aynı maddede yer alan güverte eşyasından sorumluluk ve olağan olmayan ticari taşımalardan doğan sorumluluğa dair şartlarda "konişmento" değil, "taşıma senedi"nin yer alması çelişki yaratmaktadır. Yazara göre 1244/2 maddesindeki konişmento ifadesinde de taşıma senedi anlaşılmalıdır.<sup>565</sup>

Taşıma senedine konulacak müşterek avaryaya ilişkin taşıyanın sorumluluğunu daraltan veya kaldıran hallerin geçerli olması için müşterek avaryanın kanuni şartlarının gerçekleşmiş olması gereklidir. Şartların

<sup>561</sup> FIO / FIOS/ FIOST kaydının bulunduğu ve yükleme, istif ve boşaltma faaliyetlerinin de fiilen yük ilgilisi tarafından yapıldığı hallerde, taşıyanın sorumluluğu yüklemekten sonra başlayacak ve boşaltmanın başladığı an sona erecektir FIO / FIOS/ FIOST kaydı için bkz: s.30-32.

<sup>562</sup> Çağa / Kender II, s.197 ; Seven, s. 175.

<sup>563</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 260.

<sup>564</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.261.

<sup>565</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.261.

gerçekleşmesi halinde, taşıyanın sorumluluğunu bertaraf edici kayıtlar koyması mümkün olacak ve taşıyan sorumluluktan kurtulabilecektir. Bu şartlar gerçekleşmediği halde, yükte meydana gelecek zararın müşterek avarya hükümleri uyarınca paylaştırılacağına dair anlaşmalar geçersiz olacaktır.<sup>566</sup>

#### **e) Yolculuk Çarteri Sözleşmeleri (TTK m. 1245)**

Kanun'un 1245. maddesinde yolculuk çarteri<sup>567</sup> sözleşmelerine emredici hükümleri belirleyen 1243. madde hükümlerinin uygulanmayacağı düzenlenmiştir.<sup>568</sup> Buna karşın, aynı maddenin ikinci cümlesi uyarınca, yolculuk çarteri sözleşmesine dayalı bir konişmento düzenlendiği takdirde, taşıtan dışındaki konişmento hamilleri ile taşıyan arasındaki hukuki ilişki emredici hükümlere tabi olacaktır. Bir başka ifadeyle, anılan madde uyarınca konişmento düzenlenmeyen halleri ve konişmento düzenlenen hallerde taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkiyi düzenleyen sorumluluk kuralları emredici sayılmayacak ve bu sorumluluğu daraltan ya da kaldıran kayıtlar konulabilecektir.<sup>569</sup> Böylelikle taşıyan, taşıtan ile olan ilişkisi bakımından sorumluluğunu daraltan ya da kaldıran şartlar koyabilecek ve sorumluluktan kurtulabilecektir.

#### **f) Taşımanın Fiili Taşıyan Tarafından Gerçekleştirilen Bölümü (TTK m. 1192)**

Taşımanın tamamen veya kısmen fiili taşıyana bırakılması halinde, Kanun'un 1191. maddesi uyarınca, taşıyan (akdi taşıyan) taşımanın tamamından

<sup>566</sup> Seven, s.176.

<sup>567</sup> Yolculuk çarteri, taşıyanın, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini, navlun ücreti karşılığında taşıtana tahsis ettiği taşıma türüdür. (TTK m.1138/1)

<sup>568</sup> 6762 sayılı ETTK'da "çarter sözleşmesi" olarak daha geniş düzenlenmiş olan madde, 6102 sayılı TTK'da "yolculuk çarteri" olarak düzenlenmiştir. Zaman çarterine dair hükümler, navlun sözleşmesinin kapsamı dışında, ayrı bir bölümde (TTK m.1131 vd.) düzenlenmiştir.

<sup>569</sup> Yargıtay, 1999 tarihli bir kararında, taşıyan ile taşıtan arasındaki ilişkide konişmento düzenlenmiş olması halinde, ETTK'nın 1118. maddesi uyarınca emredicilik hali olmadığından taşıyan ile taşıtan arasındaki özel şartları ihtiva eden navlun sözleşmesine bakılması gerektiğine hükmetmiştir: "Taşıtan aynı zamanda gönderilen durumunda ise ve taraflar arasında taşıma sözleşmesi düzenlendikten sonra bir de konişmento düzenlenirse ve bu iki düzenleme arasında değişik hükümler var ise böyle bir durumda TTK'nun 1118'nci maddesi hükmü de dikkate alınarak, taraflar arasındaki ilişki aynı yasanın 1110 /son fıkra hükmü uyarınca taşıma sözleşmesi hükümlerine göre çözümlenmesi gerekecektir." Yargıtay 11. H. D. 1998/8975 E., 1999/3722 K., 06.05.1999. Kazancı Elektronik ve Basılı Yayıncılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası (Erişim tarihi 13.02.2018).

sorumlu kalmaya devam edecektir. TTK'nın 1243/1/a bendi uyarınca bu hüküm emredici niteliktedir. 1191. maddenin ikinci fıkrası uyarınca fiili taşıyanın sorumluluğu, Kanun'un taşıyanın sorumluluğuna dair hükümlerine tabi olacaktır; bir başka deyişle, kural olarak taşıma işinin icrası kısmen veya tamamen fiili taşıyana bırakıldığı dönemde, hem taşıyan (akdi taşıyan) hem de fiili taşıyan TTK hükümlerince oluşabilecek zararlardan sorumlu olacaklardır.

Kanun koyucu bir başka emredici hüküm ile, fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilen taşıma bölümü için, akdi taşıyanın sorumluluğunu daraltan veya kaldıran kayıtların konulabileceğini düzenlemiştir. Kanun'un 1192. maddesi ile, taşımanın belirli bir kısmının taşıyandan başka bir kişi tarafından gerçekleştirilmesi halinde sözleşmeye, taşımanın ilgili bölümünde yükün fiili taşıyanın hakimiyetinde olduğu esnada meydana gelecek zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden doğan zararlardan akdi taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin şart konabilmesi sağlanmış ve emredici olan 1191. maddeye bir istisna hali getirilmiştir.<sup>570</sup>

1192. maddede öngörülen bu istisna halinin geçerli olabilmesi için, aşağıdaki şartların yerine gelmesi gerekmektedir:

1) Zıyan, hasarın ve teslimdeki gecikmenin yük fiili taşıyanın hakimiyetinde iken meydana gelmesi gereklidir<sup>571</sup> ve bunun gerçekleştiğinin ispatı da 1192/1 son cümlesi uyarınca akdi taşıyana aittir.<sup>572</sup> Yükün fiili taşıyan tarafından belli bir aşamada taşınacağı konusunda anlaşılması ve akdi taşıyan bu döneme dair sorumsuzluk kaydını koymuş olsa dahi, şayet yük fiili taşıyanın hakimiyetine geçmeden bir zarar oluşmuş ise bu madde kapsamında değerlendirilmesi mümkün olmayacak ve taşıyanın yük fiili taşıyanın

---

<sup>570</sup> 6762 sayılı ETTK döneminde taşıyanın yardımcı şahsı sayılan fiili taşıyan Kanun kapsamında olmadığından, taşıyanın sorumsuzluğuna dair kayıtlar BK'ya tabi idi. 6102 sayılı TTK'nın 1192 maddesi ile konuyu Ticaret Kanunu kapsamında almış ve TBK'nın sorumsuzluk hallerinin işletilmesi gerekliliğini kaldırmıştır. Kula Değirmenci, s.409.

<sup>571</sup> Kula Değirmenci, s.411.

<sup>572</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.130.

hakimiyetine geçmeden de sorumlu tutulamayacağına dair koyabileceği kayıtlar geçersiz olacaktır.<sup>573</sup>

2) Navlun sözleşmesine, belirlenen bölümde taşınan eşyanın fiili taşıyanın hakimiyetinde olması sebebiyle, taşıyanın sorumlu olmayacağına dair kayıt konulması gerekmektedir. Bu halin navlun sözleşmesinde öngörülmüş ve düzenlenmiş olması ve taşımanın hangi bölümünün fiili taşıyan tarafından gerçekleştirileceği hususunun navlun sözleşmesinde açıkça yazılması gereklidir.<sup>574</sup> Aynı zamanda maddede sadece “taşımanın belirli bir kısmının” fiili taşıyanca icra edilmesinden bahsedildiğinden dolayı, taşımanın tamamının fiili taşıyan tarafından gerçekleşmesi halinde, akdi taşıyanın sorumsuzluk kaydı koyması mümkün olmayacak ve 1191. madde hükmünün emrediciliği devam edecektir.<sup>575</sup>

3) Yük ilgisinin zararın tazmini için yetkili Türk mahkemelerinde fiili taşıyan aleyhinde hukuki haklarını kullanabilir olması gerekmektedir.<sup>576</sup> Hükmün alındığı Hamburg Kuralları'nın 11. maddesi hükmüne paralel olarak düzenlenen bu şartın amacı, 1192. maddede yer alan sorumsuzluk şartının işletilmesi sonrasında yük ilgisinin dava hakkının ortadan kaybolmasının engellenmesidir.<sup>577</sup>

4) Fiili taşıyana dair bilgilerin navlun sözleşmesinde yer alması veya en geç yükün fiili taşıyana teslimi esnasında gönderilene bildirilmesi gerekmektedir. Kanun'un 1192/2 maddesine göre, taşıyanın sorumluluğu sınırlayan veya ortadan kaldıran şartın geçerliği, fiili taşıyanın adı, unvanı ve işyeri adresinin navlun sözleşmesinden açıkça anlaşılmasına bağlıdır. Şayet navlun sözleşmesinin yapılması esnasında taşımayı gerçekleştirecek olan fiili taşıyan belli değilse de,

<sup>573</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.263.

<sup>574</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.262 ; Kula Değirmenci, s.411.

<sup>575</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.263. Wilson aksi görüştedir; yazara göre belli bir bölüm ifadesinin yolculuğun tamamı için uygulanması ve taşıyanın yolculuğun tamamını devrettiği bir fiili taşıyanın varlığı halinde de sorumluluğuna dair istisnayı kullanması mümkündür. Wilson, s.226.

<sup>576</sup> Bu madde ile kast edilen mahkemenin gönderilen lehine karar vermesi ya da kararın icra edilebilirliği değil, TTK uyarınca yetkili mahkemelerde fiili taşıyanın dava edilebilmesidir. Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.129.

<sup>577</sup> Kula Değirmenci, s.412.



taşıyan, belli olduğu anda ve en geç yükün fiili taşıyana teslimi anında gönderilene fiili taşıyanın adını, unvanını ve işyeri adresini bildirmekle yükümlüdür. Bu bildirim yapılmaması halinde konulan sorumsuzluk şartı geçersiz olacaktır. Ancak bu halde dahi, taşımanın belli bir bölümünün fiili taşıyan tarafından gerçekleştirileceği hususunda tarafların navlun sözleşmesinde anlaşmış olması gerekmektedir.<sup>578</sup> Akdi taşıyanın sorumsuzluk kaydının geçerli olmasının, fiili taşıyanın belirli ve gönderilen tarafından bilinir olması ve bu fiili taşıyana yetkili mahkemelerde dava açabilmesi şartlarına bağlanmış olması ile, kanun koyucu tarafından gönderilenin uğradığı zarara dair tazminat talebini fiili taşıyana yöneltebilmesi imkanının sağlanması ve bu sorumsuzluk kaydı nedeniyle zarar gören gönderilenin tazmin talebinin imkansız olmaması amaçlanmıştır.

Kanun'un 1192. maddesinde düzenlenen bu sorumsuzluk şartının kökeni Hamburg Kuralları'nın 11. maddesidir.<sup>579</sup> Maddenin birinci ve üçüncü fıkraları doğrudan Hamburg Kuralları'nın 11. maddesinden alınmıştır.<sup>580</sup> Söz konusu hükümde gönderilenin fiili taşıyana yetkili mahkemede dava açabilmesi hususu belirtilmiş, ancak TTK madde 1192'de öngörülen 2. fıkra hükmü ile TTK düzeninde bu husus daha açık bir şekilde yer almış ve gönderilenin her zaman fiili taşıyanı tanınması sağlanmıştır. Böylece Hamburg Kuralları'nda yer alan bir eksiklik giderilmiştir.<sup>581</sup>

<sup>578</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.264.

<sup>579</sup> Hamburg Kuralları madde 11: "1) Bir navlun sözleşmesinde mukavele konusu taşımanın belirli bir kısmının taşıyandan başka ve ismen zikrolunan bir şahıs tarafından yerine getirileceği açıkça öngörülmüş olursa sözleşmeye 10. Maddenin I. paragrafı saklı kalmak üzere, taşımanın söz konusu bölümünde ve eşya fiili taşıyanın muhafazası altında iken vuku bulan bir olayın yol açtığı zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden taşıyanın mesul olmayacağına dair hüküm konabilir. Şu kadar ki, böyle bir mesuliyeti sınırlayan veya ortadan kaldıran anlaşmalar, 21. Maddenin I. veya II. paragrafı uyarınca yetkili olan mahkemede fiili taşıyan aleyhine takibat yapılamadığı takdirde hükümsüzdür. Zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin böyle bir olaydan ileri geldiğini ispat, taşıyana düşer. 2) Fiili taşıyan, eşya muhafazası altında iken vuku bulan bir olaydan neşet eden zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden 10. maddenin II. paragrafı uyarınca mesuldür." Çağa, s.337.

<sup>580</sup> "Birinci ve üçüncü fıkralar, 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 11 inci maddesinden alınmıştır. İkinci fıkra, yükü ilgilinin maruz kaldığı zarar dolayısıyla kendisinden tazminat talep edebileceği kişiyi belirleyebilmesine katkıda bulunabilmek ve 1978 tarihli Hamburg Kurallarını tamamlayabilmek için getirilmiş yeni bir hükümdür." TTK Gereçesi, s.328.

<sup>581</sup> Yetiş Şamlı, Taşıyanın Sorumluluğu, s.265.

## ÜÇÜNCÜ BÖLÜM

### ULUSLARARASI KONVANSİYONLARDA ÖNGÖRÜLEN ANCAK TÜRK TİCARET KANUNU SİSTEMİNDE YER ALMAYAN HALLER

#### § 8) LAHEY / HAMBURG / ROTTERDAM KURALLARI'NDA DÜZENLENEN ANCAK TÜRK TİCARET KANUNU'NDA YER ALMAYAN SORUMSUZLUK HALLERİ

##### D) Lahey Kuralları

##### A) Genel Olarak

Lahey Kuralları, Türkiye tarafından kabul edilerek iç hukuka aktarılmış olduğundan ve 6762 sayılı ETTK'nun iktisap edildiği Alman Ticaret Kanunu'na dayanak teşkil ettiğinden, 6102 sayılı TTK düzeninin de temelini oluşturmaktadır. Bununla beraber, özellikle Alman Ticaret Kanunu'nun bazı hususları değiştirerek kendi iç hukukuna alması ve 6762 sayılı ETTK'nın da bu hususları aynen iktisap etmesi sebebiyle, taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen maddelerde de bazı farklılıklar bulunmaktadır.

Lahey Kuralları'nın 4/2 maddesinde sayılan haller, TTK'da farklı şekilde yer bulmuşlardır. Lahey Kuralları'ndaki düzenin aksine, Türk kanun koyucu tek bir madde altında tüm halleri düzenlememiş, dört farklı madde altında düzenlemiştir. Buna göre Lahey Kuralları'nın 4/2 maddesinde yer alan (q) bendi<sup>582</sup> TTK 1179'da "Taşıyana Yüklenemeyecek Sebep" başlığı ile ayrı bir maddede yer almıştır. Lahey Kuralları'nın 4/2 maddesinde yer alan (a)<sup>583</sup> ve

<sup>582</sup> İç hukuka alınırken (q) yerine (r) kullanılmıştır: "r) Nakliyecinin, nakliyecisi acente ve memurlarının ihmali veya teseyyüplerinden ileri gelmeyen diğer sebeplerden; ancak bu gibi hallerde; mesuliyetsizliği ispat etmek bu istisnadan faydalanan şahsa düşecektir Bu şahıs kayıp veya hasarın meydana gelmesinde kendisi, nakliyecisi veya nakliyecisi acentesi veyahut memurlarının, hiçbir rolü olmadığını ispatla mükelleftir." 14.02.1955 tarihli ve 6469 S.K.

<sup>583</sup> "a) Seyrüsefer esnasında veya geminin idaresinde, kaptan, gemici, kılavuz veya nakliyecisi memurlarının hareketleri, ihmali veya hatalarından" 14.02.1955 tarihli ve 6469 S.K.

(b)<sup>584</sup> bentleri “Teknik Kusur ve Yangın” başlıklı TTK’nın 1180. maddesinde yer almıştır. Lahey Kuralları’nın 4/2 maddesi, (l)<sup>585</sup> bendinde yer alan hal, TTK’nın “Denizde Kurtarma” başlıklı 1181. maddesinde düzenlenmiştir. TTK’da “Taşıyanın Kusursuzluk ve Uygun İlliyet Bağı Karinelerinden Yararlandığı Haller” başlıklı 1182. maddesinde ise, Lahey Kuralları’nın 4/2 maddesinin diğer bentlerinde (c, e, f, g, h, i, j, k, n, m, o ve p bentleri)<sup>586</sup> belirlenen haller düzenlenmiştir.

## **B) Lahey Kurallarında Öngörülüp TTK’ya Alınmayan Sorumsuzluk Halleri**

### **➤ Mücbir Sebep**

Lahey Kuralları’nın 4/2 maddesinde yer alan sorumsuzluk sebepleri, TTK’da farklı hükümlerde düzenlenmiştir. Bunun tek istisnası ise, 4/2 maddesinin (d) bendinde<sup>587</sup> yer alan mücbir sebeptir. TTK düzeninde mücbir sebep, taşıyanın sorumsuz olduğu veya uygun illiyet bağından yararlanacağı hallerden biri olarak düzenlenmemiştir. Bu nedenle mücbir sebebe ilişkin genel hükümler uygulanacaktır. TBK uyarınca, mücbir sebep uygun illiyet bağına keseceğinden, borçlu sorumluluktan kurtulacaktır. Dolayısıyla, mücbir sebebin TTK kapsamında bir sorumsuzluk hali olarak öngörülmemiş olması uygulamada taşıyanın

<sup>584</sup> “b) Nakliyecinin hata veya ihmali yüzünden ileri gelmemiş olmak üzere bir yangından” 14.02.1955 tarihli ve 6469 S.K.

<sup>585</sup> “l) Denizde can veya mal kurtarılması veya buna teşebbüs” 14.02.1955 tarihli ve 6469 S.K.

<sup>586</sup> İlgili bentlerin 14.02.1955 tarihli ve 6469 S.K. çevirisi ve 6102 S.K. karşılıkları verilmiştir:

c) Denizde veya seyrüsefere elverişli diğer sulardaki muhatara, tehlike veya kazalardan (TTK 1182/1/a).

e) Harp dolayısıyla vukuagelen hallerden (TTK 1182/1/b).

f) Amme düşmanlarının hareketlerinden (TTK 1182/1/b).

g) Prens, yetkili makam veya halk tarafından yapılacak tevkif veya cebir, veya adli makamlarca yapılacak el koyma hareketlerinden (TTK 1182/1/c).

h) Karantina tehdidatından (TTK 1182/1/b).

i) Yükleticinin veya mal sahibi ile acentesinin veya mümessilinin hareket veya ihmallerinden (TTK 1182/1/e).

j) Her ne sebeple olursa olsun, işlerin, grev, lokavt veya tasfiyeler sebebiyle kısmen veya tamamen tatil edilmesinden (TTK 1182/1/d).

k) Karışıklık veya isyan hareketlerinden (TTK 1182/1/b).

m) Hacım veya ağırlığın fire vermesinden veya gizli bir özürden, malın kendisine has bir mahiyet ve özründen vukuagelecek kayıp veya hasardan (TTK 1182/1/f).

n) Ambalaj kifayetsizliğinden (TTK 1182/1/g).

o) Markaların kifayetsizliği veya fenalığından (TTK 1182/1/h).

p) Makul bir dikkat ve itinaya rağmen gözden kaçan gizli özürlerden (TTK 1182/1/f).

<sup>587</sup> d) Arzi ve semavi afetlerden. 14.02.1955 tarihli ve 6469 S.K.

sorumluğunun doğması bakımından bir farklılık yaratmayacaktır; bununla beraber zarara yalnızca mücbir sebebin sebep olması durumunda, taşıyan, TTK m. 1179 uyarınca herhangi bir kusurunun bulunmadığını ispat ederek de sorumluluktan kurtulabilecektir.

## **II) Hamburg Kuralları**

### **A) Genel Olarak**

Hamburg Kuralları, taşıyanın sorumluluk sistemine dair Lahey Kuralları'ndan çok farklı bir düzenleme getirmiş ve taşıyanın sorumluluk sahasını genişletmiştir. Genel kural olarak, Hamburg Kuralları'nın 5/1 maddesinde, taşıyanın yük hakimiyeti altındayken zıya veya hasara uğraması veya tesliminin gecikmesi hallerinde meydana gelen zarardan sorumlu olacağı düzenlenmiştir.<sup>588</sup> Taşıyan, zarara sebebiyet veren olayı önlemek için alması gereken tüm makul önemleri aldığı kanıtlayarak sorumluluktan kurtulabilecektir.<sup>589</sup>

Hamburg Kuralları'nda, Lahey Kuralları'dan farklı olarak, taşıyanın sorumluluktan kurtulacağı haller, yani genel sorumluluk kuralının istisnaları liste halinde sayılmamıştır. Kusur ilkesi muhafaza edildiğinden, pratikte listede yer alan hallerin olmamasının bir önemi olmadığı ifade edilmektedir.<sup>590</sup> Bununla beraber, taşıyanın sorumluluktan kurtulmasına dair üç özel hal kabul edilmiştir. Bunlar yangın, canlı hayvan yükü, ve can ve mal kurtarmak için alınan tedbirlerdir.

Hamburg Kuralları'nın sorumluluk sistemine dair getirdiği en önemli yenilik sevk ve teknik idare kusurundan sorumsuzluğu öngören istisna halinin kabul edilmemiş olmasıdır. TTK 1180'de yer alan yangın hali ise bu sistemde de sorumsuzluk hali olarak kabul edilmiştir.<sup>591</sup> TTK sisteminde yer alan bir diğer özel hal ise denizde can ve mal kurtarmak için alınan tedbirlerdir. Hamburg

---

<sup>588</sup> Aynı zamanda, elverişlilik ve yüke özen borcu da farklı sorumluluk sebepleri olarak düzenlenmemiştir. Luddeke, Christof, Marine Claims, LLP Ltd., Second Edition, 1996, s.55.

<sup>589</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.102.

<sup>590</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.73-74.

<sup>591</sup> Sevk ve teknik idare kusuru için bkz: s.47 vd.

Kuralları'nda düzenlenen 5/6 maddesi hem denizden can ve mal kurtarmak için yapılan faaliyetleri, hem de bu amaçla rotadan sapılmasını kapsamaktadır.<sup>592</sup>

## **B) Hamburg Kurallarında Öngörülüp TTK'ya Alınmayan Sorumsuzluk Halleri**

### **➤ Canlı Hayvan Yüğü**

Canlı hayvan yüğü diğer eşyalardan farklı riskler barındırmaktadır. Bu nedenle, Lahey Kuralları'nda canlı hayvan yüğü eşya<sup>593</sup> kavramına dahil edilmemiştir.<sup>594</sup> Hamburg Kuralları'nın 5/5 maddesi uyarınca, taşıyan canlı hayvan yüğü taşımalarından meydana gelecek özel tehlikelerden doğan zıya, hasar veya gecikme zararlarından sorumlu tutulamayacaktır. Taşıyan, gönderenin canlı hayvan yüküne dair verdiği özel talimatlara uygun hareket ettiğini<sup>595</sup> ve oluşan zararın canlı hayvan yükünün özel tehlikelerinden meydana gelmiş olabileceğini ispat ederse, zıya, hasar veya gecikmenin bu nedenle meydana geldiği kabul edilecektir.<sup>596</sup> Bu hal mutlak bir sorumsuzluk hali teşkil etmemekte, taşıyanın lehine bir karine oluşturmaktadır. Taşıyan bu nedenle zararın oluşmasının canlı hayvan yükünün özel tehlikelerinden ileri gelmiş olabileceğini ispat etmekle yetinecek ve bu halde ispat yükü karşı tarafa geçecektir. Zarar gören taraf, zararın taşıyan veya adamlarının kusurundan meydana geldiğini ispat etmekle yükümlü olacaktır.<sup>597</sup> TTK'da ise, taşıyan canlı hayvan yüğü taşımalarında emredici kurallara aykırı olarak sorumluluğunu kaldıran kayıtlar koyarak sorumluluktan kurtulabilecektir.<sup>598</sup>

<sup>592</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.112.

<sup>593</sup> Bkz: dipnot 543.

<sup>594</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.104.

<sup>595</sup> Şayet, gönderen canlı hayvan yüküne dair özel bir talimat vermemiş ise, taşıyanın canlı hayvan yüküne özel bir özen göstermesi beklenmeyecektir. Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.105.

<sup>596</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.105.

<sup>597</sup> Yazıcıoğlu, Hamburg Kuralları, s.105.

<sup>598</sup> Canlı hayvan yüğü taşımalarının emredici kurallara tabi olmayacağına dair bkz: s.109.

### III) Rotterdam Kuralları

#### A) Genel Olarak

Rotterdam Kuralları'nda yükün taşıyanın hakimiyetinde olduğu sürenin genişletildiğinden bahsedilmiştir. Bununla birlikte, karma taşımaların Konvansiyona kapsamına alınması ile “kapıdan kapıya (*door-to-door*)” prensibi benimsenmiş ve deniz taşımasının dışındaki taşıma evreleri de taşıyanın sorumluluk sahasına dahil edilmiştir.<sup>599</sup>

Rotterdam Kuralları'nda da, Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi ve modern denizcilik hukukunun günümüz şartları uyarınca değişmesi sebebiyle, sevk ve idare kusurundan sorumsuzluğu öngören düzenlemeyi kabul etmemiştir. Hamburg Kuralları'nın aksine, Rotterdam Kuralları'nın 17/3 maddesi ile taşıyanın sorumluluğunun istisnasını oluşturan haller liste olarak sıralanmış ve Lahey Kuralları ile yıllardır uygulamada olan tarz korunmuştur.<sup>600</sup> Listede belirtilen on beş halden birinin yükteki zıya, hasar veya gecikmeye neden olduğunu ispat eden taşıyan sorumluluktan kurtulacaktır.<sup>601</sup> Bu listede yer alan hallerin bazıları Lahey Kuralları'ndan gelmekte ve dolayısıyla TTK'da yer almakta olup, bazıları ise Rotterdam Kuralları ile getirilmiş ve TTK düzeninde yer almayan hallerdir.

17/3 maddesinin (f)<sup>602</sup> fıkrasında yer alan yangın halinin kapsamı daraltılmış, sadece gemide meydana gelen yangınları kapsayacak şekilde düzenlenmiştir. Denizde can kurtarmak için alınan tüm ve mal kurtarmak için alınan makul önlemler de (l)<sup>603</sup> ve (m)<sup>604</sup> bentlerinde düzenlenmiş olup, bu

<sup>599</sup> Ülgener, Liability, s.142 ; Kuyucu Meriç, s.55.

<sup>600</sup> Listenin Konvansiyona dahil edilip edilmeyeceği hususu hazırlık çalışmalarında tartışılmıştır. Bugüne kadar oturmuş olan ve birçok emsal karara sahip olan sistemin bozulmaması bir avantaj olarak görülmüş ve Rotterdam Kuralları'nı kabul edecek devletlerin sayısını artıracığı düşünülmüştür. Sadece mahkemeler ve avukatlar için değil, uygulamadaki tüm aktörler (taşıyan, taşıtan vb.) için aynı düzenin korunmasının daha avantajlı olduğu ve tarafların aşına olduğu kurallar kullanılarak uyumsuzlukların mahkeme dışında çözümünün de mümkün olması hedeflenmiştir. Von Ziegler, s. 342. Listenin korunmasına dair UNCITRAL konferanslarındaki tartışmalar ve Rotterdam Kuralları'nın tasarısında listedeki hallerin değerlendirilmesi için bkz: Berlingieri, Francesco, “Basis of Liability and Exclusions of Liability”, Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly, 2002, s.336-349.

<sup>601</sup> Baatz / Debattista / Lorenzon / Serdy / Staniland / Tsimplis, s.48 ; Margetson, s.209.

<sup>602</sup> Rotterdam Kuralları, 17/3: “(f) Gemide yangın” Süzel / Damar, s.163.

<sup>603</sup> Rotterdam Kuralları, 17/3: “(l) Denizde can kurtarma veya kurtarma teşebbüsü” Süzel / Damar, s.163.

düzenlemelerin karşılığı TTK'nın 1181 ve 1220. maddelerinde yer almaktadır. Aynı maddenin (b), (c), (d), (e), (g), (h), (i), (j) ve (k) bentlerinde düzenlenen haller ise TTK'nın 1182. maddesi uyarınca, taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağından yararlandığı hallerde düzenlenmiştir.<sup>605</sup>

Her ne kadar mevcut düzenin bozulmaması amacıyla Lahey Kuralları'nın alışılmış liste halindeki sorumsuzluk halleri muhafaza edilmiş olsa da, teknik kusurdan sorumsuzluk gibi modern hukukta tartışılan bir hükmün çıkartılması ve eklenen hükümler ile sorumsuzluk halinin uygun bir şekilde modernize edildiğini söylemek mümkündür. Buna rağmen gelinen noktada Rotterdam Kuralları'nın yürürlüğe girmesi de çok muhtemel gözükmemektedir.

## **B) Rotterdam Kurallarında Öngörülüp TTK'ya Alınmayan Sorumsuzluk Halleri**

### **➤ Mücbir Sebep**

Lahey Kuralları'nın 4/2/d maddesine uygun olarak, Rotterdam Kuralları'nın 17/3/a maddesinde mücbir sebep, taşıyanın sorumluluktan kurtulacağı hallerden biri olarak sayılmıştır. TTK düzeninde mücbir sebep, taşıyanın sorumsuz olduğu

<sup>604</sup> Rotterdam Kuralları, 17/3: “(m) Denizde eşya kurtarma veya kurtarma teşebbüsü için alınan makul önlemler” Süzel / Damar, s.163.

<sup>605</sup> İlgili bentlerin çevirisi ve 6102 S.K. karşılıkları verilmiştir:

(b) Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları (TTK 1182/1/a).

(c) Savaş, düşmanlık, silahlı çatışma, korsanlık, terörizm, halk ayaklanması ve iç savaş (TTK 1182/1/b).

(d) Karantina kısıtlamaları; hükümetler, kamu otoriteleri, yöneticiler veya diğer kişiler tarafından öngörülmemiş, taşıyana veya 18'inci maddede geçen kişilere atfedilemeyen alıkoyma, ihtiyati haciz veya el koyma da dâhil her türlü müdahale ve engeller (TTK 1182/1/b, c).

(e) Grev, lokavt, iş durdurma veya diğer çalışma engelleri (TTK 1182/1/d).

(g) Gerekli özenin gösterilmesine rağmen keşfedilemeyen sonraki ayıplar (TTK 1182/1/f).

(h) Taşıtan, yükleten veya tasarruf edenin veya 33 veya 34'üncü maddeler uyarınca taşıtanın veya yükletenin hareketlerinden sorumlu olduğu diğer kişilerin fiil veya ihmalleri (TTK 1182/1/e).

(i) Taşıyan veya ifa eden söz konusu işlemi taşıtan, yükleten veya gönderilen hesabına gerçekleştirmediği sürece, 13'üncü maddenin 2'nci fıkrası kapsamında yapılan anlaşmaya uygun olarak gerçekleştirilen yükleme, elden geçirme, istif veya boşaltma (TTK 1182/1/e).

(j) Eşyanın gizli ayıpları veya kendisine özgü cins ve niteliğinden kaynaklanan hacimde veya ağırlıkta fire veya herhangi bir diğer zıya veya hasar (TTK 1182/1/f).

(k) Taşıyan tarafından veya onun hesabına gerçekleştirilmemiş ambalajlama veya işaretlemedeki yetersizlik veya bozukluklar; (TTK 1182/1/g, h).

veya uygun illiyet bağından yararlanacağı hallerden biri olarak düzenlenmemiş olduğundan, mücbir sebebe ilişkin genel hükümler uygulanacaktır.<sup>606</sup>

### ➤ Çevre Zararları

Rotterdam Kuralları'nın 17/3 maddesinin (n)<sup>607</sup> fıkrası uyarınca, çevre zararını önlemek için alınan makul önlemler neticesinde ortaya çıkacak zararlardan taşıyan sorumlu olmayacaktır. Fıkra kapsamında taşıyan sorumluluktan kurtulması için, çevre zararını önleme fiilinin başarıya ulaşması aranmamış, buna teşebbüs dahi açıkça madde kapsamına dahil edilmiştir.

Bu sorumluluktan kurtulma hali ilk kez Rotterdam Kuralları'nda düzenlenmiş olup, diğer konvansiyon düzenlerinde yer almamaktadır.<sup>608 609</sup> Düzenlemenin amacı, çevreye karşı gelişen duyarlılık ve bilincin artmasına paralel olarak, çevrenin korunmasını teşvik etmektir. Yüke zarar gelmesinden ve sorumluluğunun doğmasından endişe eden taşıyan çevre zararının önlenmesi için gerekli olan eylemi gerçekleştirmekten çekinebilecektir ve Konvansiyon ile bu çekincenin giderilmesi hedeflenmiş ve çevrenin korunması teşvik edilmiştir.

İlgili maddede, denizde meydana gelecek çevre zararlarından bahsedilmemektedir, bu nedenle karada, yükleme veya boşaltma sırasında meydana gelebilecek çevre zararları da bu madde kapsamında değerlendirilmelidir.<sup>610</sup> Benzer şekilde “çevre” ifadesinin kapsamı da açıkça belli olmadığından, sadece deniz çevresini değil, hava, kara ve deniz çevrelerini kapsadığı kabul edilecektir.<sup>611</sup>

<sup>606</sup> Mücbir sebebe dair açıklamalar için bkz: s. 119-120.

<sup>607</sup> Rotterdam Kuralları, 17/3: “(n) Çevre zararını önleme veya önleme teşebbüsü için alınan makul önlemler” Süzel / Damar, s.163.

<sup>608</sup> Baatz / Debattista / Lorenzon / Serdy / Staniland / Tsimplis, s.60 ; Kuyucu, s.100.

<sup>609</sup> 1989 tarihli Uluslararası Kurtarma Sözleşmesi (The International Convention on Salvage) deniz kirliliğinin önlenmesi faaliyetlerini teşvik etmekte ve ayrıca mükafatlandırmaktadır. Konvansiyonun 13. maddesinin 1. fıkrasının (b) bendi uyarınca, çevre zararlarının önlenmesi veya sınırlandırılması çabası, kurtarma ücretin belirlenirken dikkate alınacak kriterler arasında sayılmıştır. Kuyucu, s.100 ; Kara, s.198, dipnot 237 ; Selek, Nazlı, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nda Denizde Kurtarma Hizmetleri, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2015, s.67. Detaylı bilgi için ayrıca bkz: dipnot 349.

<sup>610</sup> Baatz / Debattista / Lorenzon / Serdy / Staniland / Tsimplis, s.61 ; Kuyucu, s.101.

<sup>611</sup> Baatz / Debattista / Lorenzon / Serdy / Staniland / Tsimplis, s.61 ; Kuyucu, s.102 ; Kara, s.199.



Maddede, denizde mal kurtarma hali ile benzer bir düzenlemeye gidilerek alınacak önlemin “makul” olması gerektiği belirtilmiştir. Somut olayın şartlarında alınan önlemin makul olup olmadığı araştırılacak ve gemideki mürettebat veya yükü makul olma sınırını aşan bir biçimde tehlikeye atılmış olması halinde, taşıyan bu maddeden yararlanamayacaktır.

### ➤ Taşıyana Tanınan Özel Yetkiler

Rotterdam Kuralları'nın 17/3 maddesinin (o)<sup>612</sup> fıkrasına göre, taşıyana Konvansiyonun 15 ve 16. maddeleri ile tanınan hakların kullanılması halinde, bundan dolayı oluşacak zarardan taşıyan sorumlu tutulamayacaktır.<sup>613</sup> Bu fıkra düzenlemesi de Rotterdam Kuralları ile getirilmiş yeni bir istisna olup, diğer konvansiyonlarda yer almamaktadır.

#### • Madde 15 – Tehlike doğurabilecek eşyalar

Rotterdam Kuralları'nın 15. maddesi uyarınca, taşıyan, kişilere, yüklere veya çevreye zarar verme ihtimali bulunan veya taşıma süresince zararlı hale gelme ihtimali bulunan yükü teslim almaktan veya yüklemekten kaçınabileceği gibi, gerekli gördüğü takdirde eşyayı boşaltmak, imha etmek veya zararsız hale getirmek gibi başkaca benzer makul tedbirleri alabilecektir. Böyle bir yükün varlığı halinde, 17/3 maddesinin (o) fıkrası uyarınca, taşıyanın yükü imha etmesi veya zararsız hale getirmek için alacağı makul önlemlerin oluşturduğu zararlardan sorumluluğu bulunmayacaktır.

#### • Madde 16 – Eşyanın deniz yolculuğu sırasında feda edilmesi

Konvansiyon'un 16. maddesi uyarınca, taşıyan, yolculuk esnasında, yolculuğun güvenliğini sağlamak ve yolcular ile diğer yükleri tehlikeden korumak

<sup>612</sup> Rotterdam Kuralları, 17/3: “(o) Taşıyanın, 15 ve 16'ncı maddeler uyarınca kendisine tanınan yetkilere uygun eylemleri” Süzel / Damar, s.163.

<sup>613</sup> Baatz / Debattista / Lorenzon / Serdy / Staniland / Tsimplis, s.62 ; Girvin, Stephen, “The Right of the Carrier to Exclude and Limit Liability”, A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, (Ed: Ridian Thomas), 2009, Lawtext Publishing, s.126.

amacıyla yükü feda edebilecektir. Yükün feda edilmesinin kaçınılan tehlike göz önüne alınarak makul bir hareket tarzı oluşturması gerekmektedir.

Konvansiyon'un 15. maddesi tehlikeli eşyanın gemiye yüklenmesi esnasında taşıyanın alabileceği önlemleri tarif etmekte iken, 16. madde yolculuk esnasında tehlikeli eşyanın feda edilmesini düzenlemektedir. Her iki istisnada da yükün reddine veya feda edilmesine yol açacak hareketin, önlenilmesi istenen tehlike yanında makul bir hareket olması aranmıştır.<sup>614</sup>



---

<sup>614</sup> Yükün gerçekten bir tehlike yaratacağına dair güçlü emareler olmalıdır, buna göre alınacak önlemin makul olmasına dikkat edilecektir. Stevens, Frank, "Duties of Shippers and Dangerous Cargoes", The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules, (Ed: Rhidian Thomas), 2010, Informa Law, s.234 ; Katsivela, s.462-463.

## SONUÇ

Sanayi devrimi ile birlikte, 19. yüzyıldan itibaren ticaret hacmi tüm dünyada çok hızlı bir gelişim göstermiş ve ticaret ülke sınırlarını aşan bir hale gelmiştir. Yaşanan teknolojik gelişmeler ile coğrafi sınırlar şeffaflaşmış ve küreselleşen ticaret ile taşımacılık sektörü de gelişmiştir. Taşımacılık sektörünün en eski ve önemli halkasını oluşturan deniz yolu taşımacılığı geliştikçe, uluslararası taşımaların hacmi arttıkça, uygulamada yeknesaklığın sağlanması amacıyla çalışmalar yapılmaya başlanmıştır.

Uluslararası alanda deniz yolu ile taşımanın genel esaslarının belirlenmesi yönündeki çalışmaların önemli bir sebebini taşıyanın sorumluluk kurallarının düzenlenmesi ihtiyacı oluşturmuştur. Çalışmamızın ilk bölümünde, taşıyanın sorumluluğuna dair tarihsel gelişim, genel kural ve kavramlar, çok ayrıntıya girmeden izah edilmiş ve ikinci bölümde ele alınan sorumsuzluk halleri ile bütünlük oluşturması hedeflenmiştir.

1800'lü yıllarda, taşıma hacminin artmaya başlamasını takiben, taşıyanlar çok güçlenmiş ve kendilerinden ekonomik olarak daha güçsüz olan yük ilgililerine çok ağır şartlar kabul ettirmişlerdir. Taşıyanların sorumluluk alanının çok dar olduğu bu düzene karşı 1893 tarihli Harter Kanunu ilk düzenleme olmuştur. Harter Kanunu ile taşıyanın sorumluluğu belli haller bakımından emredici olarak düzenlenmiş, buna karşılık bir taviz niteliğinde taşıyanın sorumsuzluk halleri de düzenlenmiştir. Harter Kanunu'nun etkisiyle uluslararası alanda ilk düzenleme 1924 yılında kabul edilen Lahey Kuralları ile yapılmıştır. Bunu sırasıyla 1978 yılında Hamburg Kuralları ve 2009 yılında Rotterdam Kuralları izlemiştir.

Harter Kanunu ile benimsenen ve Lahey Kuralları ile de kabul edilmiş olan, taşıyanın teknik kusurdan sorumlu olmayacağına dair özel sorumsuzluk hali, 6102 sayılı TTK'da da korunmuştur. Kanımca, günümüz teknolojik gelişmeleri ve modern denizcilik hukuku ilkeleri göz önüne alındığında, taşıyanın teknik kusurdan sorumlu tutulmayacağına dair bu sorumsuzluk halinin geçerliliğini yitirmiş ve güncelliğini kaybetmiştir. Buna karşın Türk kanun koyucu da,

uluslararası düzene uygun bir düzenleme yapma ihtiyacı içinde olduğundan, Lahey Kuralları ile sistemimize giren bu sorumsuzluk halini aynen kabul etmiştir. Çalışmada da vurgulandığı üzere, kanun koyucu sık sık güncelliğini yitirmiş düzenlemeleri daha güncel olan Hamburg Kuralları ile desteklemiş ise de, bu çaba Kanun'un genelinde farklı sorumluluk sistemlerinin yer almasına ve bazı düzenlemelerde tutarsızlık yaşanmasına neden olmuştur.

Çalışmanın ikinci bölümünde, taşıyana tanınan sorumsuzluk halleri ve TTK'nın lafzı ile, taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinesinden yararlandığı haller detaylı olarak incelenmiştir. Kanun'un 1179/1 maddesinde taşıyanın kendi ile adamlarının kast veya ihmallerinden doğmayan hallerden ortaya çıkan zararlardan sorumlu olmayacağı belirlenmiştir. Lahey Kuralları'nın 4/2/q bendinde yer alan bu hal genel sorumluluk kuralı olarak belirlenmiş, devam eden maddelerde taşıyanın istisna olan sorumsuzluk halleri izah edilmiştir. Taşıyanın TTK çerçevesinde yararlandığı sorumluluktan kurtulma halleri beş başlık altında düzenlenmiştir. Bu haller, 1) teknik kusurdan sorumsuzluk, 2) yangından sorumsuzluk, 3) denizde can veya eşya kurtarma sebebiyle sorumsuzluk, 4) eşyanın cins ve değerinin kasten yanlış bildirilmesi halinde sorumsuzluk ve 5) can veya eşya kurtarmak veya başka bir haklı sebep için rotadan sapma halinde sorumsuzluktur.

Sorumluluk hallerinin ilk ikisi olan teknik kusurdan ve yangından sorumsuzluk hali Kanun'un 1180/1 maddesinde birlikte düzenlenmiştir. Kanun koyucu takip eden 1181. maddede can veya eşya kurtarma sebebiyle sorumsuzluk halini düzenlemiş ancak bu amaçla rotadan sapılmasından doğan zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağına dair kuralı ayrı bir maddede, 1220. maddede düzenlemiştir. 1220. maddenin kapsamı can veya eşya kurtarmak amacından daha geniş tutularak haklı sebeple rotadan sapılması hali de düzenlenmiştir. Yükleten tarafından taşınacak eşyanın cins veya değerinin kasıtlı olarak yanlış beyan edilmesi hali ise Kanun'un 1186/5 maddesinde yer alan bir diğer sorumsuzluk halidir. Bu hallerin tamamının kaynağı Lahey Kuralları'dır. Taşıyan bu sorumsuzluk hallerinde yararlanmak için, ilgili maddelerde belirtilen olayın

gerçekleştiğini, olayın gerçekleşmesinde şahsen sorumluluğunun bulunmadığını ve gerçekleşen olay ile zarar arasındaki illiyet bağıını ispat etmekle sorumluluktan kurtulmaktadır.

Kanun'un 1182. maddesinde ise sekiz adet farklı hal öngörülmüştür. ETTK döneminde taşıyanın “muhtemel sorumsuzluk halleri” olarak anılan bu şartlar, yeni kanunda taşıyanın kusursuz kabul edileceği ve lehine oluşan uygun illiyet bağından yararlanacağı haller olarak düzenlenmiştir. Maddede düzenlenen sekiz halden birinin veya birkaçının gerçekleşmesi halinde, taşıyan, bu hal veya hallerin gerçekleştiğini ispat edecek ve oluşan zararın bu hallerden meydana gelmiş olabileceğini kanıtlayarak kusursuz sayılacaktır. Bu durumda taşıyanın lehine kusursuzluk karinesi oluşacak ve ispat yükü yük ilgisine geçecektir. Yük ilgilisi tarafından; i) zararın taşıyan tarafından ispat edilen özel hallerden dolayı meydana gelmesinin mümkün olmadığı, ii) zararın ispat edilen olaydan değil, taşıyanın sorumlu olduğu bir nedenden meydana geldiği veya iii) zararın ispat edilen olaydan dolayı meydana gelmekle beraber, zararın meydana gelmesinde taşıyanın da kusuru bulunduğu ispat edilirse taşıyan zarardan sorumlu tutulabilecektir. İlgili maddede sayılan hallerin de kaynağını Lahey Kuralları oluşturmaktadır.

Çalışmanın son bölümünde ise, bu alandaki uluslararası konvansiyonlar olan Lahey, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda öngörülen, ancak TTK kapsamına alınmayan haller incelenmiştir.

Deniz ticareti hukukunun uluslararası bir hukuk alanı olması ve pratikte birbirine tamamen zıt kayıtlar içeren yerel hukuk düzenlerinin böylesi bir alanda sorun teşkil edeceği açıktır. Ancak modern denizcilik kayıtları içeren Hamburg Kuralları'nın kullanım alanının çok sınırlı kalmasının ve Rotterdam Kuralları'nın halen gerekli sayıda devletin taraf olmaması sonucu yürürlüğe girmemesinin ana sebebi, deniz yolu ile eşya taşınmasında lider olan ülkelerde mukim güçlü taşıyanların gelişen hukuk sistemine rağmen 1800lü yıllarda kendilerine getirilen ve çok daha geniş bir sorumsuzluk kalkanı sağlayan teknik kusurdan sorumsuzluk gibi bir hakkı kaybetmek istememeleridir. Kanımca, taşıyanın sorumluluk sistemi açısından Lahey Kuralları'nı model alan ve 4. maddesinde sıralanan sorumsuzluk

hallerini, bazı farklılık ve eklemeler ile içeren 2009 tarihli Rotterdam Kuralları'nın uygulanması, geçmişten gelen hukuk sisteminin alışkanlık ve teamüllerine karşı gelecek bir düzen olmayacaktır. Hamburg Kuralları'nın aksine, alışılan detaylı sorumsuzluk sistemini içeren Rotterdam Kuralları'nın en radikal değişimi günümüzde çokça eleştirilen ve izah edildiği üzere modern hukuka uygun olmayan teknik kusurdan sorumsuzluğu öngören halin kaldırılmış olmasıdır. Her ne kadar taşıyanın sorumluluğu Lahey sistemine göre genişletilmiş olsa da, günümüz şartlarına uygun bir değişiklik olduğundan, taşıyanlar da hakkaniyet gereği buna katlanmalıdır. Rotterdam Kuralları'nın gelecekte hakim bir düzen haline gelmesi durumunda, kaçınılmaz olarak Türk kanun koyucu da 6102 sayılı TTK'yı bu şekilde tadil etmek durumunda kalacaktır. Günümüzde çokça kullanılan karma (multimodal) taşımaların da düzenlenmiş olması ve çevre zararlarının engellenmesine dair düzenlemeler içermesi de Rotterdam Kuralları'nın güncel ve gerekli olduğunu göstermektedir.

**KAYNAKÇA**

- Aikens, Richard / Richard Lord / Michael Bools, **Bills of Lading**, New York, Informa Law, Second Edition, 2016.
- Akan, Pınar, **Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Adalet Yayınevi, 2007. (Yüke Özen).
- Akan, Pınar, “**Taşıyanın Gemiye Sefere Elverişli Halde Bulundurma Yükümlülüğü**”, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul, Beta, 2000, s.1-12. (Elverişli Hal).
- Aksoy, Sami, **Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı**, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2015.
- Algantürk Light, Didem, **Denizde Çatma Hukuku**, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2011.
- Altop, Atilla, “**Çatmada Zarar**”, İstanbul Barosu Dergisi, İstanbul, 1984, Cilt 58, Sayı: 1-2-3, s.657-675.
- Apostolakopoulos, Harry, “**Navigating in Perilous Waters: Examining the Peril of the Sea Exception to Carrier's Liability under COGSA for Cargo Loss Resulting from Severe Weather Conditions**”, South Texas Law Review, 2000, Vol. 41, Issue 4, s.1439-1456.
- Asariotis, Regina, “**Loss Due to a Combination of Causes: Burden of Proof and Commercial Risk Allocation**”, A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, (Ed: Ridian Thomas), Lawtext Publishing, 2009, s.138-168.
- Atamer, Kerim, **Deniz Ticareti Hukuku - Cilt I**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2017.

Aybay, Gündüz, **Deniz Ticareti Hukuku ile İlgili Notlandırılmış Yargıtay Kararları**, İstanbul, Aybay Yayınları, 2000.

Baatz, Yvonne / Charles Debattista / Flippo Lorenzon / Andrew Serdy / Hilton Staniland / Michael Tsimplis, **The Rotterdam Rules: A Practical Annotation**, London, Informa, 2009.

Bauer, R. Glenn, “**Conflicting Liability Regimes: Hague-Visby v. Hamburg Rules - A Case by Case Analysis**”, Journal of Maritime Law and Commerce, 1993, Vol. 24, No. 1, s.53-74.

Berlingieri, Francesco, “**Basis of Liability and Exclusions of Liability**”, Lloyd’s Maritime and Commercial Law Quarterly, 2002, s.336-349.

Bozkurt Bozabalı, Banu, “**Kurtarma Faaliyetinde Deniz Kirlenmesini Engelleyen Kurtarmanın Ücret Hakkı**”, Süleyman Demirel Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, 2011, Cilt 1, Sayı 1, s.169-191.

Buğra, Ayşegül, “**Thoughts on the Salvage Convention 1989 and Turkish Law**”, The Turkish Commercial Law Review, 2015, Vol. I, Issue I, s.73-80.

Colinvaux, Raoul (Ed.), **Carver’s Carriage by Sea**, Volume I, Sweet & Maxwell, Thirteenth Edition, 1982.

Cooke, Julian / Timothy Young / Michael Ashcroft / Andrew Taylor, / John D. Kimball / David Martowski / LeRoy Lambert / Michael Sturley, **Voyage Charters**, Informa Law, Fourth Edition, 2014.

Çağa, Tahir, “**Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Anlaşması, 1978**”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Dergisi (BATİDER), 1979, Cilt 10, Sayı 2, s.323-352.



- Çağa, Tahir / Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I, Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 16. Baskı, 2010 (Çağa / Kender I).
- Çağa, Tahir / Rayegan Kender, **Deniz Ticareti Hukuku II, Navlun Sözleşmesi**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 10. Baskı, 2010 (Çağa / Kender II).
- Çetingil, Ergon A. / Rayegan Kender / Samim Ünan / Emine Yazıcıoğlu, “**TTK Tasarısı’nın “Deniz Ticareti” Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında**”, Deniz Hukuku Dergisi, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı, 2006, s.1-295.
- Demir, İsmail, **1989 Londra Konvansiyonu Çerçevesinde Kurtarma**, Ankara, Turhan Kitabevi, 2010.
- Damar, Duygu, “**Konişmentodan Çarter Partiye Yapılan Atıfla Tahkim Anlaşmasının Kurulması Meslesi ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’ndaki Hükümün Değerlendirilmesi**”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 2006, Cilt 64, Sayı 2, s.247-272.
- Eder, Bernard / Howard Bennett / Steven Berry / David Foxton / Christopher F. Smith, **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading**, London, Sweet & Maxwell, Twenty-second Edition, 2011.
- Eren, Fikret, **Sorumluluk Hukuku Açısından Uygun İlliyet Bağı Teorisi**, Ankara, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Yayınları No. 361, 1975.
- Eriş, Gönen, **Gerekçeli - Adliye Komisyonu Raporlu - Madde Açıklamalı - En Son İctihatlı Türk Ticaret Kanunu**, Üçüncü Cilt, Ankara, Seçkin Kitabevi, 1990.
- Gaskell, NJJ / C. Debattista / RJ Swatton, **Chorley & Giles’ Shipping Law**, Pitman, Eighth Edition, 1992.

Gilmore, Grant / Charles L. Black, **The Law of Admiralty**, The Foundation Press, 1957.

Girvin, Stephen, “**The Right of the Carrier to Exclude and Limit Liability**”, A New Convention for the Carriage of Goods by Sea - The Rotterdam Rules An Analysis of the UN Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea, (Ed: Ridian Thomas), 2009, Lawtext Publishing, s. 111-137.

Günay, Barış, **Hazırlık Çalışmalarının Işığında Lahey / Visby Kuralları**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2013.

Güner, M. Deniz, “**Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu’nun Taşıyanın Sorumluluğuna Etkileri**”, Deniz Hukuk Dergisi, 1999, Yıl 4, Sayı 3-4, s.93-101.

Gürses, Özlem, **Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunun (ISM Code) Taşıyan ve Donatanın Sorumluluğuna Etkileri**, İstanbul, Arıkan, 2005.

Hodges, Susan / David A. Glass, “**Deck Cargo: Safely Stowed at Last or Still at Sea?**”, The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules, (Ed: Rhidian Thomas), 2010, Informa Law, s.237-270.

Karan, Hakan, **Law on International Carriage of Goods**, Ankara, Turhan Bookstore, Third Edition, 2013.

Kaner, İnci Deniz, **Deniz Ticareti Hukuku II**, İstanbul, Filiz Kitabevi, 2. Baskı, 2014. (Deniz Ticareti Hukuku).

Kaner, İnci Deniz, “**Navlun Mukaveleleri**”, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul, 1997, s.306-307.

Kara, Hacı, **Rotterdam Kuralları’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar veya Gecikmeden Kaynaklanan Zararlardan Sorumluluğu**, İstanbul, Legal Yayıncılık, 2014.

Katsivela, Marel, “**Overview of Ocean Carrier Liability Exceptions Under the Rotterdam Rules and the Hague-Hague/Visby Rules**”, *Revue Generale de Droit*, 2010, Vol. 40, Issue 2, s.413-466.

Kender, Rayegan / Ergon Çetingil / Emine Yazıcıoğlu, **Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler Cilt I**, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 14. Baskı, 2017.

Kula Değirmenci, Nil, “**Taşıyanın “Fiili Taşıyanın Hata ve İhmallerinden” Doğan Sorumluluğu ile Yararlanabileceği Sorumsuzluk Şartı**”, *İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası*, 2015, Cilt 73, Sayı 1, s.389-420.

Kurt, Fatma / Burcu Çelikçapa / Dilek Bektaşoğlu / Feyzi Erçin / Ali Akkiprik / Serra Ünsal, “**Konişmentoya Müteallik Bazı Kaiderlerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme’nin Çevirisi**”, *Gündüz Aybay Armağanı*, Aybay Yayıncılık, İstanbul, 2004, s.203-215.

Kuyucu, Gülfer, “**Rotterdam Kuralları’nda Taşıyanın Sorumluluğu**”, *Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, 2010.

Kuyucu Meriç, Gülfer, “**Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları ile Karşılaştırmalı olarak Rotterdam Kuralları Bakımından Taşıyanın Sorumlu Tutulduğu Safha**”, *Deniz Hukuku ve Uygulama Araştırma Merkezi (DEHUKAM) Deniz Hukuku Dergisi*, 2018, İstanbul, Cilt 1, Sayı 1, Legal Yayınevi, s.49-75.

Luddeke, Christof, **Marine Claims**, LLP Ltd., Second Edition, 1996.

Mandaraka - Sheppard, Aleka, **Modern Maritime Law Vol II: Managing Risks and Liabilities**, Third Edition, Informa Law, 2013.

Mandelbaum, Samuel Robert, “**Creating Uniform Worldwide Liability Standards for Sea Carriage of Goods Under the Hague, COGSA,**

**Visby and Hamburg Conventions**”, Transportation Law Journal, 1996, Vol. 23, Issue 3.

Margetson, N.J., “**Some Remarks on the Allocation of the Burden of Proof Under the Rotterdam Rules as Compared to the Hague (Visby) Rules**”, The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules, (Ed: Rhidian Thomas), 2010, Informa Law, s.191-213.

Mitchelhill, Alan, **Bills of Lading Law and Practice**, Springer-Science+ Business Media, B. V., 1990.

Oğuzman, Kemal / Turgut Öz, **Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Cilt I**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 15. Baskı, 2017.

Özdemir, Turkey, **Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu)**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2006.

Richardson, John, **The Hague and Hague-Visby Rules**, LLP Publishing, 1998.

Selek, Nazlı, **6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nda Denizde Kurtarma Hizmetleri**, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2015.

Seven, Vural, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluğu**, Ankara, Yetkin Yayınları, 2003.

Sözer, Bülent, **Deniz Ticareti Hukuku - I**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 4. Baskı, 2017 (Deniz Ticareti).

Sözer, Bülent, “**Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler**”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Dergisi (BATİDER), 1987, Cilt 14, Sayı 2, s.85-163 (Taşıma Sözleşmesi).

Sözer, Bülent, “**Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nın Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler**”, Deniz

Hukuku Dergisi, Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, Özel Sayı, 2006, s.301-335. (TTK Tasarısı).

Stevens, Frank, “**Duties of Shippers and Dangerous Cargoes**”, The Carriage of Goods by Sea Under the Rotterdam Rules, (Ed: Rhidian Thomas), 2010, Informa Law, s.215-236.

Süzel, Cüneyt, **Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten**, İstanbul, On İki Levha Yayınları, 2014.

Süzel, Cüneyt / Duygu Damar, “**Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Eşyanın Milletlerarası Taşınması Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Sözleşmesi**”, Banka ve Ticaret Hukuku Araştırma Enstitüsü Dergisi (BATİDER), 2010, Cilt 26, Sayı 2, s149-240.

Şeker Öğüz, Zehra, “**Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yüklerle İlgilere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi**”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 2003, Cilt 61, Sayı 1-2, s.327-337.

Tekil, Fahiman, **Deniz Hukuku Uluslararası Konvansiyonlar**, İstanbul, 1987.

Tekin, Safa Murat, **Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu**, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2017.

Tetley, William, **International Maritime and Admiralty Law**, Editions Yvon Blais, 2002 (IMAAL).

Tetley, William, **Marine Cargo Claims**, Thomson Carswell, 4th Edition, Volume I, 2008 (MCC).

Thede, Robert H., “**Statutory Limitations (Other Than Harter and Cogsa) of Carrier's Liability to Cargo - Limitation of Liability and The Fire Statute**”, Tulane Law Review, 1971, Vol. 45, Issue 4, s.959-987.

Thomas, Rhidian, “**An Appraisal of the Liability Regime Established Under the New UN Convention**”, The Journal of International Maritime Law, 2008, Vol. 14, Issue 6, s.496-511.

Topaloğlu, Mustafa, **Deniz Ticaret Hukuku Pratik alışmaları**, İstanbul, Vedat Kitapçılık, 2. baskı, 2017.

Todd, Paul, **Principles of the Carriage of Goods by Sea**, Routledge, 2016.

Uluğ, İlknur, “**Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Halleri**”, Gazi Üniversitesi Hukuk Fakóltesi Dergisi, 2002, Cilt 6, Sayı: 1-2.

Ülgener, M. Fehmi, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri**, İstanbul, Der Yayınları, 1991 (Sorumsuzluk).

Ülgener, M. Fehmi, **Çarter Sözlşmeleri I**, İstanbul, Der Yayınları, 2. Baskı, 2017 (Çarter Sözlşmeleri).

Ülgener, M. Fehmi, “**Yangın Zararları Hakkında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluğu**”, İstanbul Barosu Dergisi, 1987, Sayı 1-2-3, s. 96-105 (Yangın Zararları I).

Ülgener, M. Fehmi, “**Obligations and Liabilities of the Carrier**”, The United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly By Sea: An Appraisal of the Rotterdam Rules (Ed. Meltem Deniz Güner Özbek), 2011, Springer, s.139-153. (Liabilities).

Ülgener, M. Fehmi, “**FIOS Şartının Etkileri**”, Deniz Hukuku Dergisi, 1996, Yıl 1, Sayı 2, s.21-26. (FIOS Şartı).

Ünan, Samim, “**Yargıtay 11. Hukuk Dairesi’nin 14.11.1996 Gün Ve E. 1996/3755 K. 1996/1980 Sayılı “Fire” Konusundaki Kararı Hakkında Değerlendirme**”, Deniz Hukuku Dergisi, 1997, Yıl 2, Sayı 1, s.71-76.

Von Ziegler, Alexander, “**The Liability of the Contracting Carrier**”, Texas International Law Journal, 2009, Vol.44, Issue 3, s. 329-348.

Wilson, John F., **Carriage of Goods By Sea**, Pearson Longman, 7th Edition, 2010.

Yazıcıoğlu, Emine, **Hamburg Kuralları'na Göre Taşıyanın Sorumluluğu**, İstanbul, Beta Yayınları, 2000 (Hamburg Kuralları).

Yazıcıoğlu, Emine, “**Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri**”, Deniz Hukuku Dergisi, 2011, Yıl: 11, Sayı: 1-4, s. 99-113 (Mutlak Sorumsuzluk).

Yazıcıoğlu, Emine, “**Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk**”, Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni, 2002, Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan, Yıl 22, Sayı 2, s.1039-1055. (Geç Teslim).

Yetiş Şamlı, Kübra, **6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu**, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2. Baskı, 2013 (Taşıyanın Sorumluluğu).

Yetiş Şamlı, Kübra, **Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı**, İstanbul, On İki Levha Yayıncılık, 2008 (Sınırlı Sorumluluk).

Yetiş Şamlı, Kübra, “**Lahey-Lahey/Visby, Hamburg ve Rotterdam Kuralları'nda Sefere Elverişlilik**”, İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası, 2013, Cilt 71, Sayı 2, s.479-496 (Elverişlilik).

### **Elektronik Kaynakça**

[https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg\\_3/Berlingieri\\_paper\\_comparing\\_RR\\_Hamb\\_HVR.pdf](https://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/Berlingieri_paper_comparing_RR_Hamb_HVR.pdf), Berlingieri, Francesco, “**A Comparative Analysis of the Hague-Visby Rules, The Hamburg Rules and The Rotterdam Rules**”, (Erişim Tarihi: 18.03.2018).

<http://www.ulgener.com/files/upload/files/articles/turkish/18.Yanginzararlari.pdf>, Ülgener, M. Fehmi, “**Yangın Zararları Sebebi ile Yüke Gelen Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu**” (Yangın Zararları II), (Erişim Tarihi: 03.02.2018).

<https://www.mgm.gov.tr/FILES/genel/makale/beaufort.pdf>, “**Beufort Ölçeği**”, (Erişim Tarihi: 07.02.2018) .

[https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR\\_KARARLAR/kanuntbmmc037/kanuntbmmc037/kanuntbmmc03706469.pdf](https://www.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc037/kanuntbmmc037/kanuntbmmc03706469.pdf), “**Gemi sahiplerinin mesuliyetlerinin tahdidi ve konşimentoya mütaallik bazı kaidelerin tevhide hakkındaki 25 Ağustos 1924 tarihli ve deniz ticaret vasıtalarının rehni ve imtiyazı ve Devlet gemilerinin muafiyetleri ile alâkalı bazı kaidelerin tevhide hakkındaki 1926 tarihli Milletlerarası 4 Sözleşmeye katılmamız hakkında Kanun**”, (Erişim Tarihi: 05.02.2018).

[http://www.kpiclub.or.kr/board/data/file/Library\\_01/2039258253\\_zJAcBYNT\\_Harter\\_act\\_1893.pdf](http://www.kpiclub.or.kr/board/data/file/Library_01/2039258253_zJAcBYNT_Harter_act_1893.pdf), “**Harter Kanunu Orijinal Metin**”, (Erişim Tarihi: 12.03.2018).

**Kazancı Elektronik ve Basılı Yayımcılık A.Ş. Elektronik Bilgi Bankası.**

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/haguerules1924.html> , “**Lahey Kuralları Orijinal Metin**”, (Erişim Tarihi: 05.02.2018).

<http://www.comitemaritime.org/Uploads/Yearbooks/Yearbook+1998.pdf> , “**Lahey Kuralları'nı İmzalayan Devletlerin Tam Listesi**”, (Erişim Tarihi: 05.02.2018).

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/3638.pdf>, “**23.06.1937 tarihli ve 3638 sayılı Resmi Gazete**”, (Erişim Tarihi: 04.03.2018).

<http://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/8937.pdf> , “**22.02.1955 tarihli ve 8937 sayılı Resmi Gazete**”, (Erişim tarihi: 05.02.2018).

[http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg\\_3/CTCRotterdamRulesE.pdf](http://www.uncitral.org/pdf/english/workinggroups/wg_3/CTCRotterdamRulesE.pdf) , “**Rotterdam Kuralları Orijinal Metin**”, (Erişim Tarihi: 03.02.2018).



[http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral\\_texts/transport\\_goods/rotterdam\\_status.html](http://www.uncitral.org/uncitral/en/uncitral_texts/transport_goods/rotterdam_status.html), “**Rotterdam Kuralları’nı İmzalamış Devletler**”, (Erişim Tarihi: 03.02.2018).

<http://www.basbakanlik.gov.tr/docs/kkgm/kanuntasarilari/TURK%20TICARET/madde%20gerekce.doc>, “**Türk Ticaret Kanunu Gerekçesi**”, (Erişim Tarihi: 06.02.2018).

<http://www.admiraltylawguide.com/conven/ismcode1993.html>, “**Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (ISM CODE) Tam Metin**”, (Erişim Tarihi: 04.03.2018).

<https://publications.parliament.uk/pa/ld200001/ldjudgmt/jd001207/whist-1.htm>, “**Whistler International Ltd. v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd. davası**”, (Erişim Tarihi: 19.02.2018).

<https://scc-csc.lexum.com/scc-csc/scc-csc/en/item/4921/index.do>, “**Charles Goodfellow Lumber Sales Ltd. v. Verreault davası**”, (Erişim Tarihi: 20.04.2018).

<https://supreme.justia.com/cases/federal/us/179/69/case.html>, “**Knott v. Botany Mills davası**”, (Erişim Tarihi: 20.04.2018).

[http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Antlasmalar/Turkce/THE\\_BALTIC\\_AND\\_INTERNATIONAL\\_MARITIME\\_COUNCIL\\_UNIFROM\\_GENERAL\\_CHARTER\\_CODENAME\\_GENCON.pdf](http://www.denizticaretodasi.org.tr/Shared%20Documents/Antlasmalar/Turkce/THE_BALTIC_AND_INTERNATIONAL_MARITIME_COUNCIL_UNIFROM_GENERAL_CHARTER_CODENAME_GENCON.pdf), “**Gencon 94 Standart Çarterparti**”, (Erişim Tarihi: 20.04.2018).

<http://isaal.org/Documents/Congenbill2016.pdf>, “**Congenbill 2016**”, (Erişim Tarihi: 20.04.2018).

<https://www.bimco.org/-/media/BIMCO/Contracts-and-Clauses/Contracts/Sample-copies/Sample-copy-CONLINEBOOKING-2000.ashx>, “**Conlinebooking 2000**”, (Erişim Tarihi: 20.04.2018).

<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=153011>, “**Jindal Iron v. Islamic Solidarity Shipping (Jordan II) kararı**”, (Erişim tarihi: 20.04.2018)

<http://www.singaporelaw.sg/sglaw/laws-of-singapore/case-law/free-law/high-court-judgments/14286-subiac0-s-pte-ltd-v-baker-hughes-singapore-pte-trading-as-baker-hughes-inteq-2010-sghc-265>, “**Subiaco v. Baker Hughes (The Achilles) kararı**”, (Erişim Tarihi: 20.04.2018)

<https://www.i-law.com/ilaw/doc/view.htm?id=250408>, “**Tasman Orient Line v. New Zealand Chine Clays Ltd. (The Tasman Pioneer) davası**”, (Erişim Tarihi: 20.04.2018)

