

T.C.

BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ

**6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU'NA  
GÖRE DENİZ TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYANIN  
EŞYANIN ZİYAL, HASARI YA DA GEÇ  
TESLİMİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU**

Yüksek Lisans Tezi

**ŞAFAK TÜRKEN**

**İSTANBUL, 2018**



**T.C.**

**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**

**ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI**

**6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU'NA GÖRE  
DENİZ TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYANIN EŞYANIN  
ZİYAI, HASARI YA DA GEÇ TESLİMİNDEN  
DOĞAN SORUMLULUĞU**

**Yüksek Lisans Tezi**

**ŞAFAK TÜRKEN**

**Tez Danışmanı: Dr. Kerem ERTAN**

**İSTANBUL, 2018**

**T.C.**  
**BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ**  
**ÖZEL HUKUK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI**

**Tezin Adı:** 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Taşımacılığında Taşıyanın Eşyanın Zıyayı, Hasarı ya da Geç Tesliminden Doğan Sorumluluğu

**Öğrencinin Adı Soyadı:** Şafak Türken

**Tez Savunma Tarihi:** 21.05.2018

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Sosyal Bilimler Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

**Doç. Dr. Burak KÜNTAY**  
**Enstitü Müdürü**  
**İmza**

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylıyorum.

**Program Koordinatörü**  
**İmza**

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

**Jüri Üyeleri**

Tez Danışmanı  
Dr. Kerem ERTAN

Üye  
Dr. Öğr. Üyesi Seda Öktem ÇEVİK

Üye  
Dr. Öğr. Üyesi Evrim AKGÜN

**İmzalar**

  
-----  
  
-----  
  
-----

## ÖNSÖZ

Bu yüksek lisans tezi Bahçeşehir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü bünyesinde Dr. Kerem Ertan danışmanlığında hazırlanmış; Dr. Kerem Ertan, Doç. Dr. Seda Öktem Çevik ve Dr. Öğr. Üyesi Evrim Akgün'ün oluşturduğu jüri önünde savunulmuş, oybirliği ile kabul edilmiştir.

Çalışmamızda deniz taşımacılığında taşıyanın eşyanın zıyaı, hasarı ya da geç tesliminden doğan sorumluluğu konusu 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu uyarınca incelenmiştir. Ancak, bunu yaparken mümkün oldukça 6762 sayılı Eski Türk Ticaret Kanunu ile konuya ilişkin uluslararası konvansiyonların ilgili hükümlerine de yer verilmeye çalışılmıştır.

Çalışma kapsamında taşıyanın eşyanın zıyaı, hasarı ya da geç tesliminden doğan sorumluluğu bakımından zararın belirlenmesi, sorumluluğun sınırlandırılması ve sorumluluktan kurtulma halleri de ele alınmıştır.

Konu seçiminden, çalışmanın son halinin hazırlanmasına dek şahsıma yol göstererek, yardımcı olan tez danışmanım Sayın Dr. Kerem Ertan'a ve tez savunmamda jüri üyesi olmayı kabul ederek nezaket gösteren, Sayın Doç. Dr. Seda Öktem Çevik ile Sayın Dr. Öğr. Üyesi Evrim Akgün'e şükranlarımı sunarım.

Hayatım boyunca olduğu gibi, bu çalışmanın hazırlanması sürecinde de her zaman yanımda olan annem Gülün Türken, babam Hüsnü Çetin Türken ve ablam Başak Türken'e minnettar olduğumu belirtmek isterim. Ayrıca, çalışma sürecimin tüm aşamalarında destek ve yardımını esirgemeyerek, daima yanımda olan Ezgi Yıldırım'a teşekkür ederim.

İstanbul, 2018

Şafak Türken

## ÖZET

### 6102 SAYILI TÜRK TİCARET KANUNU'NA GÖRE DENİZ TAŞIMACILIĞINDA TAŞIYANIN EŞYANIN ZIYAI, HASARI YA DA GEÇ TESLİMİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞU

Şafak Türken

SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ ÖZEL HUKUK YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

Tez Danışmanı: Dr. Kerem Ertan

Mayıs 2018

Çalışmamızda deniz taşımacılığında taşıyanın eşyanın zıyayı, hasarı ya da geç tesliminden doğan sorumluluğu 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde ele alınmıştır. Konunun anlatımında 6762 sayılı Eski Türk Ticaret Kanunu'nda ve konuya ilişkin uluslararası metinlerde yer alan düzenlemelere de başvurulmuştur. Böylece, Türk Ticaret Kanunu ile Eski Türk Ticaret Kanunu ve uluslararası metinler arasındaki benzer ve birbirinden ayrılan noktaların ortaya konulması amaçlanmıştır.

Çalışmamızda taşıyanın sorumluluğu kavramının tarihsel gelişimi, konuya ilişkin uluslararası konvansiyonlar ve Türk Ticaret Kanunu'nda yer alan düzenlemeler; navlun sözleşmesinin tanımı, tarafları, yükle ilgili kişiler, sözleşmenin unsurları, hukuki niteliği, kurulması ve türleri; taşıyanın eşyanın zıyayı, hasarı ya da geç tesliminden doğan sorumluluğunun şartları ve hukuki niteliği; taşıyanın sorumlu olduğu zararın belirlenmesi, sorumluluğun sınırlandırılması ve taşıyanın sorumluluktan kurtulması; tazminat talebinin ileri sürülmesi; taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen emredici hükümler ve uygulanmadığı haller; sorumsuzluk anlaşmaları konuları incelenmiştir.

**Anahtar Kelimeler:** Taşıyanın Sorumluluğu, Eşyanın Zıyayı, Eşyanın Hasarı, Eşyanın Geç Teslimi, Sorumluluğun Sınırlandırılması

## ABSTRACT

THE CARRIER'S LIABILITY IN MARITIME TRANSPORTATION, ARISING FROM LOSS, DAMAGE OF THE GOODS OR DELAY IN DELIVERY IN ACCORDANCE WITH THE TURKISH COMMERCIAL CODE, NO. 6102

Şafak Türken

INSTITUTE OF SOCIAL SCIENCES PRIVATE LAW MASTER PROGRAM

Thesis Advisor: PhD. Kerem Ertan

May 2018

In this thesis, the carrier's liability in maritime transportation, arising from loss, damage of the goods or delay in delivery is discussed within the frame of Turkish Commercial Code, No. 6102. In the explanation of the issue, it is referred to the regulations about the subject matter in the Former Turkish Commercial Code No. 6762 and international texts. Thus, it is aimed to reveal similarities and differences between Turkish Commercial Code, No. 6102 and Former Turkish Commercial Code No. 6762, also international texts.

In this thesis, the historical background of carrier's liability, international conventions about the subject matter and the regulations in the Turkish Commercial Code; the definition, parties, cargo interests, elements, legal character, establishment and types of freight contract; requirements and legal character of carrier's liability from loss, damage of the goods or delay in delivery; determination of the damage that the carrier is responsible for, limitation of liability and exemptions from liability; claim for damages; the mandatory rules on carrier's liability and their exceptions; nonliability agreements are examined.

**Key Words:** Carrier's Liability, Loss of the Goods, Damage of the Goods, Delay in Delivery of the Goods, Limitation of Liability

## İÇİNDEKİLER

ÖNSÖZ.....	i
ÖZET.....	iv
ABSTRACT .....	v
İÇİNDEKİLER .....	vi
KISALTMALAR .....	xi
GİRİŞ .....	1
1. BÖLÜM: TAŞIYANIN SORUMLULUĞU KAVRAMININ ULUSLARARASI KONVANSİYONLAR VE TÜRK TİCARET HUKUKU BAKIMINDAN TARİHSEL GELİŞİMİ.....	3
1.1. ULUSLARARASI KONVANSİYONLAR BAKIMINDAN .....	3
1.2. TÜRK TİCARET HUKUKU BAKIMINDAN .....	8
2. BÖLÜM: NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TANIMI, TARAFLARI VE YÜKLE İLGİLİ KİŞİLER, SÖZLEŞMENİN UNSURLARI, HUKUKİ NİTELİĞİ, KURULMASI VE TÜRLERİ .....	12
2.1. TANIMI, TARAFLARI VE YÜKLE İLGİLİ KİŞİLER, SÖZLEŞMENİN UNSURLARI.....	12
2.1.1. Tanımı .....	12
2.1.2. Tarafları Ve Yükle İlgili Kişiler .....	12
2.1.2.1. Taşıyan.....	12
2.1.2.2. Taşıtan.....	14
2.1.2.3. Yükle ilgili kişiler .....	14
2.1.2.3.1. Yükleten.....	14
2.1.2.3.2. Gönderilen.....	16
2.1.3. Unsurları.....	17
2.1.3.1. Eşya taşımanın üstlenilmesi .....	17
2.1.3.2. Deniz yolu ile taşıma yapılması.....	19
2.1.3.3. Taşımanın gemi ile yapılması .....	20
2.1.3.4. Taşıyanın eşyanın zilyetliğini elde etmiş olması.....	23
2.1.3.5. Taşımanın ücret karşılığında yapılması .....	24
2.2. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN HUKUKİ NİTELİĞİ VE KURULMASI .....	25
2.2.1. Hukuki Niteliği .....	25
2.2.2. Kurulması .....	27

2.3. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TÜRLERİ.....	28
2.3.1. Genel Olarak .....	28
2.3.2. Çarter Sözleşmeleri.....	30
2.3.2.1. Yolculuk çarteri .....	30
2.3.2.2. Tam çarter sözleşmeleri .....	31
2.3.2.3. Kısmi çarter sözleşmeleri.....	31
2.3.2.4. Zaman çarteri.....	32
2.3.3. Kırkambar Sözleşmesi.....	35
3. BÖLÜM: TAŞIYANIN EŞYANIN ZİYAI, HASARI YA DA GEÇ TESLİMİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI VE HUKUKİ NİTELİĞİ.....	37
3.1. SORUMLULUĞUN ŞARTLARI .....	37
3.1.1. Genel Olarak .....	37
3.1.2. Eşyanın Zıyayı, Hasara Uğraması Ya Da Geç Teslim Edilmesi Nedeniyle Zarar Meydana Gelmesi.....	39
3.1.2.1. Eşyanın zıyayı.....	39
3.1.2.2. Eşyanın hasara uğraması.....	43
3.1.2.3. Eşyanın geç teslim edilmesi.....	44
3.1.2.4. Zarar kavramı.....	51
3.1.3. Zarara Sebep Olan Olayın Eşya Taşıyanın Hakimiyetindeyken Meydana Gelmesi.....	53
3.1.4. Taşıyanın Kusursuzluğunu İspatlayamaması.....	61
3.2. SORUMLULUĞUN HUKUKİ NİTELİĞİ.....	68
3.3. TAŞIYANIN ÜÇÜNCÜ KİŞİLERİN EYLEMLERİNDEN SORUMLU OLMASI .....	70
3.3.1. Taşıyanın Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişiler .....	70
3.3.1.1. Genel olarak .....	70
3.3.1.2. Taşımada kullanılan geminin adamları.....	71
3.3.1.3. Taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan kişiler.....	72
3.3.1.4. Taşıyanın kendisini temsile yetkili kıldığı kişiler ile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişiler .....	72
3.3.1.5. Fiili Taşıyan ve Adamları.....	73
3.3.2. Sorumluluğun Şartları.....	77
3.3.2.1. Taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kişinin kusurlu olması.....	77
3.3.2.2. Zararın görev nedeniyle meydana gelmiş olması .....	77

<b>4. BÖLÜM: TAŞIYANIN SORUMLU OLDUĞU ZARARIN BELİRLENMESİ, SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI VE TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULMASI.....</b>	<b>79</b>
<b>4.1. TAŞIYANIN SORUMLU OLDUĞU ZARARIN BELİRLENMESİ VE SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI .....</b>	<b>79</b>
<b>4.1.1. Taşıyanın Sorumlu Olduğu Zararın Belirlenmesi .....</b>	<b>79</b>
<b>4.1.1.1. Eşyanın ziyayı veya hasara uğraması hallerinde taşıyanın sorumlu olduğu zararın belirlenmesi .....</b>	<b>79</b>
<b>4.1.1.2. Eşyanın geç teslimi halinde taşıyanın sorumlu olduğu zararın belirlenmesi.....</b>	<b>84</b>
<b>4.1.2. Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması.....</b>	<b>85</b>
<b>4.1.2.1. Genel olarak .....</b>	<b>85</b>
<b>4.1.2.2. Sorumluluğun Üst Sınırı .....</b>	<b>88</b>
<b>4.1.2.2.1. Eşyanın ziyayı veya hasara uğraması halinde sorumluluğun üst sınırı.....</b>	<b>88</b>
<b>4.1.2.2.2. Eşyanın geç teslimi halinde sorumluluğun üst sınırı.....</b>	<b>92</b>
<b>4.1.2.2.3. Üst sınırın hesaplanması .....</b>	<b>94</b>
<b>4.1.2.2.3.1. Koli veya ünite başına ya da brüt ağırlık üzerinden hesaplanması.....</b>	<b>94</b>
<b>4.1.2.2.3.2. Konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gereğine konmuş eşyalar.....</b>	<b>98</b>
<b>4.1.2.2.3.3. Kanunda yer alan hesap birimi: özel çekme hakkı.....</b>	<b>101</b>
<b>4.1.2.3. Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına neden olan haller.....</b>	<b>104</b>
<b>4.1.2.3.1. Genel olarak .....</b>	<b>104</b>
<b>4.1.2.3.2. Pervastızca hareket .....</b>	<b>106</b>
<b>4.1.2.3.3. Taşıyanın şahsi kusuru.....</b>	<b>114</b>
<b>4.2. TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULMASI .....</b>	<b>117</b>
<b>4.2.1. Genel Olarak .....</b>	<b>117</b>
<b>4.2.2. Teknik Kusur ve Yangın .....</b>	<b>118</b>
<b>4.2.2.1. Genel olarak .....</b>	<b>118</b>
<b>4.2.2.2. Teknik kusur .....</b>	<b>119</b>
<b>4.2.2.3. Yangın.....</b>	<b>126</b>
<b>4.2.2.4. Taşıyanın şahsi kusuru.....</b>	<b>129</b>
<b>4.2.3. Denizde Kurtarma .....</b>	<b>131</b>
<b>4.2.4. Rotadan Sapma .....</b>	<b>133</b>

4.2.5.	Eşyanın Cins Veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi.....	138
4.2.6.	Taşıyanın Kusursuzluk Ve İlliyet Bağı Karinelerinden Yararlanması.....	142
4.2.6.1.	Genel olarak .....	142
4.2.6.2.	Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları.....	147
4.2.6.3.	Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları ....	148
4.2.6.4.	Mahkemelerin el koyma kararları .....	149
4.2.6.5.	Grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri.....	150
4.2.6.6.	Yükletenin, taşıtanın veya eşyanın malikinin veya bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri .....	151
4.2.6.7.	Hacim veya tartı itibariyle kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği .....	153
4.2.6.8.	Ambalajın yetersizliği.....	155
4.2.6.9.	İşaretlerin yetersizliği .....	156
4.2.7.	Sözleşme Dışı İstemler .....	156
5.	BÖLÜM: TAZMİNAT TALEBİNİN İLERİ SÜRÜLMESİ.....	160
5.1.	TAZMİNAT TALEP ETME HAKKINA SAHİP OLAN ŞAHISLAR ...	160
5.2.	İNCELEME VE BİLDİRİM .....	161
5.2.1.	Genel Olarak .....	161
5.2.2.	İnceleme .....	163
5.2.3.	Bildirim .....	165
5.2.3.1.	Genel olarak .....	165
5.2.3.2.	Bildirim külfetinin yerine getirilmemesinin sonuçları .....	171
5.2.3.3.	Bildirim zamanında yapılmasının ispat yüküne etkisi.....	174
5.3.	İSPAT YÜKÜ .....	175
5.3.1.	Genel olarak.....	175
5.3.2.	Tazminat Talebinde Bulunan Bakımından İspat Yükü .....	179
5.3.3.	Taşıyan Bakımından İspat Yükü.....	180
5.3.4.	Bildirim Külfetinin Yerine Getirilmemesi .....	181
5.3.5.	Sorumluluğun Sınırlandırılması Ve Sorumluluktan Kurtulma Durumlarında İspat Yükü.....	183
5.4.	TAZMİNAT TALEBİ İÇİN SÜRE .....	186
6.	BÖLÜM: TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNU DÜZENLEYEN EMREDİCİ HÜKÜMLER VE UYGULANMADIĞI HALLER .....	193

<b>6.1. GENEL OLARAK .....</b>	<b>193</b>
<b>6.2. EMREDİCİ HÜKÜMLER VE EMREDİCİ HÜKÜMLERE AYKIRILIK.....</b>	<b>193</b>
<b>6.3. EMREDİCİ HÜKÜMLERİN UYGULANMADIĞI HALLER.....</b>	<b>194</b>
<b>6.3.1. Genel Olarak .....</b>	<b>194</b>
<b>6.3.2. Canlı Hayvanlar .....</b>	<b>195</b>
<b>6.3.3. Güverte Yüğü .....</b>	<b>196</b>
<b>6.3.4. Olağan Ticari Taşıma İşlerinden Olmayan Taşımlar.....</b>	<b>199</b>
<b>6.3.5. Yüklemeden Önceki Ve Boşaltmadan Sonraki Safha .....</b>	<b>201</b>
<b>6.3.6. Müşterek Avaryaya İlişkin Kayıtlar .....</b>	<b>202</b>
<b>6.3.7. Taşımanın Fiili Taşıyan Tarafından Gerçekleştirilen Bölümü.....</b>	<b>203</b>
<b>6.4. SORUMSUZLUK ANLAŞMALARI .....</b>	<b>204</b>
<b>SONUÇ.....</b>	<b>207</b>
<b>KAYNAKÇA .....</b>	<b>210</b>
<b>ÖZGEÇMİŞ.....</b>	<b>224</b>

## KISALTMALAR

a.g.e.	: adı geçen eser
ADHGB	: Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch von 1861 (1861 tarihli Genel Alman Ticaret Kanunu)
BATİDER	: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi
bkz.	: bakınız
C.	: Cilt
c.	: cümle
CMI	: Comite Maritime International (Uluslararası Denizcilik Komitesi)
çev.	: Çeviren
DenizHD	: Deniz Hukuku Dergisi
DEÜHFD	: Dokuz Eylül Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
dp.	: Dipnot
E.	: Esas
E.T.	: Erişim Tarihi
ed.	: edition (Baskı)
et al.	: et alii (ve diğerleri)
ETA	: Estimated Time of Arrival (Tahmini varış zamanı)
ETTK	: 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu
f.	: fıkra
FIO	: Free in and out
FIOS	: Free in and out Stowed
FIOST	: Free in and out Stowed and Trimmed
H.D.	: Hukuk Dairesi

HGB	: Handelsgesetzbuch (Alman Ticaret Kanunu)
HMK	: 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu
ILA	: International Law Association (Uluslararası Hukuk Birliği)
ISM Code	: International Safety Management Code (Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu)
İKÜHFD	: İstanbul Kültür Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi
İÜHFM	: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası
K.	: Karar
m.	: madde
MHB	: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni
MÖHUK	: 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun
MÜHF-HAD	: Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi
ÖÇH	: Özel Çekme Hakkı
RG	: Resmi Gazete
s.	: sayfa
S.	: Sayı
SDR	: Special Drawing Right (Özel Çekme Hakkı)
SenTİSK	: 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu
ss.	: sayfadan sayfaya
T.C.	: Türkiye Cumhuriyeti
TL	: Türk lirası
TMK	: 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu
TTK	: 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu

UNCITRAL : United Nations Commission on International Trade Law (Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu)

vb. : ve benzeri

vd. : ve devamı

Vol. : Volume (Cilt)

Y. : Yıl

Yarg. : Yargıtay



## GİRİŞ

Dünya ticaret hacminin artışına bağlı olarak deniz taşımacılığı önem kazanmış, teknolojik gelişmeler sayesinde deniz taşımacılığında yük kapasitesinin artışı ve deniz taşımacılığı ile hemen her türden yükün büyük ölçeklerde ve oldukça uzak mesafelere taşınabilir olması bu taşımacılık türünün sahip olduğu önemi muhafaza etmesini sağlamıştır.

Ne var ki, bu denli gelişmiş bir faaliyet ağında pek çok ihtilafın meydana gelmesi de kaçınılmazdır. Üstelik işin doğası gereği söz konusu ihtilaflar genellikle mali bakımdan ihtilafın taraflarını oldukça zor durumda bırakabilecek büyüklüklere ulaşmaktadır.

Bu bakımdan, yükü taşıyan tarafın çeşitli sebeplerle meydana gelen zararlardan sınırsız olarak sorumlu tutulması kadar, hiçbir şekilde sorumlu tutulmaması da ticari hayat için sarsıcı sonuçlar doğurabilecektir. Zira taşıyanın sorumluluğunun genişletilmesi taşıma faaliyetinin riskini arttıracaktır. Ancak, taşıyanın sorumluluğunun daraltılması da yük taşıyacak olanlar için riskin artması anlamına gelecektir. Her hâlükarda, konunun doğru bir dengeye oturtulamaması ticari hayatı olumsuz etkileyecektir. Bu nedenle, taşıyanın sorumluluğu ve bu sorumluluğun sınırlandırılması konusu her daim tartışma konusu olmuş ve olmaya devam edecektir.

Biz de çalışmamızda, deniz taşımacılığında taşıyanın sorumluluğu konusunu eşyanın zıyaı, hasarı ya da geç teslimi bakımından 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu ile getirilen düzenlemeler çerçevesinde inceleyeceğiz. Bunu yaparken, mümkün oldukça 6762 sayılı (Eski) Türk Ticaret Kanunu ile konuyu düzenleyen uluslararası andlaşmalara da yer vermeye özen göstereceğiz. Bu uluslararası andlaşmaların çalışmamız içerisinde yer verdiğimiz hükümlerinin İngilizce metinlerine de dipnot kısmında yer vereceğiz.

Çalışmamızda öncelikle, konunun tarihsel gelişimine ve konuya ilişkin yasal düzenlemelere değineceğiz. Ardından, konunun anlaşılmasını kolaylaştıracağına inandığımız için navlun sözleşmesine ilişkin genel açıklamalara yer vereceğiz.

Daha sonra, taşıyanın eşyanın zıyaı, hasarı ya da geç tesliminden doğan sorumluluğunun şartlarına ve sorumluluğun hukuki niteliğine ilişkin açıklamalara yer verecek ve çalışmamızın dördüncü bölümünde taşıyanın sorumlu olduğu zararın

belirlenmesi, sorumluluğun sınırlandırılması ve taşıyanın sorumluluktan kurtulması hakkında incelemelerde bulunacağız.

Çalışmamızın beşinci bölümünde tazminat talebinin ileri sürülmesine ilişkin açıklamalara yer verecek ve ardından altıncı bölümde taşıyanın sorumluluğunu düzenleyen emredici hükümler ile bu hükümlerin uygulanmadığı istisnai halleri inceleyeceğiz. Nihayetinde, sorumsuzluk anlaşmalarına ilişkin açıklamalarda bulunarak çalışmamızı sonlandıracağız.



# 1. BÖLÜM: TAŞIYANIN SORUMLULUĞU KAVRAMININ ULUSLARARASI KONVANSİYONLAR VE TÜRK TİCARET HUKUKU BAKIMINDAN TARİHSEL GELİŞİMİ

## 1.1. ULUSLARARASI KONVANSİYONLAR BAKIMINDAN

Tarihsel olarak bakıldığında 19. yüzyılda dünya ticaretinin geliştiği ve buna bağlı olarak büyük miktardaki yüklerin uzun mesafelerle taşınması gerekliliği doğduğu görülmektedir. Bunun bir sonucu olarak, deniz taşımacılığı da gelişmiş ve deniz taşımacılığı ile taşınan yük miktarı artış göstermiştir. Bu nedenle, taşıma sırasında çeşitli tehlikelere açık halde olan yük miktarı ve değeri ile tehlikelerin meydana gelmesi sonucu doğan zararın miktarı yükselmiştir<sup>1</sup>.

Ekonomik açıdan daha güçlü durumda olan donatanlar, yükte meydana gelen zarara yük ilgililerinin katlanmasına neden olacak şekilde konişmento ve çarter partilere sorumsuzluk kayıtları koymayı tercih etmişlerdir. Donatanların emredici nitelikte bir sorumlulukları da söz konusu olmadığından, bu durum yük ilgililerinin yükte meydana gelen zararı tazmin ettirmelerini güç kılmıştır. Hatta 19. yüzyılın sonları ile 20. yüzyılın başlarında taşıyanların sorumlu tutulabildiği haller yok denecek kadar azalmış durumdadır<sup>2</sup>.

İşte 1893 tarihli “*Harter Act*” ile<sup>3</sup> taşıyanın sorumluluğuna dair emredici hükümler getiren ve yukarıda bahsi geçen sorumsuzluk kayıtlarını sınırlandıran ilk metin Amerika

---

<sup>1</sup> KENDER, Rayegân/ ÇETİNGİL, Ergon/ YAZICIOĞLU, Emine, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, C. 1, 14. baskı, İstanbul 2016, s. 203; YETİŞ ŞAMLI, Kübra, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, 2. baskı, İstanbul 2013, s. 2; YETİŞ ŞAMLI, Kübra, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul 2008, s. 103.

<sup>2</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 203; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 2; ÜLGNER, M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi, 2. baskı, İstanbul 2017, s. 78.

<sup>3</sup> Esasen sözleşme özgürlüğü çerçevesinde taşıyanların ve gemi sahiplerinin sorumluluklarını geniş bir ölçekte ortadan kaldıran sözleşmeler yapmalarına izin veren Birleşik Krallık, Fransa ve Norveç gibi ülkelerin aksine, Amerika Birleşik Devletleri’nde taraflar arasında taşıyanların ya da gemi sahiplerinin sorumluluğunu ortadan kaldırma anlaşma ya da klozlarla ilişkin sözleşme özgürlüğü yargı kararlarıyla daraltılmaktaydı. Harter Act’ın kabulü ile, taşıyanların ve gemi sahiplerinin kendilerini sorumluluktan muaf tuttıkları anlaşma ve klozların yasal olarak önüne geçilmesi sağlanmıştır. İlaveten belirtmek gerekir ki, bu dönemde sözleşme özgürlüğüne öncelik tanıyan ülkelerde de herhangi bir zorunluluk olmamasına karşın, yükün ziyayı ya da hasarı nedeniyle ileri sürülen makul taleplerin ödenmesi yönünde bir eğilim vardır. Bkz. COLE, Sanford D., The Carriage of Goods By Sea Act, 1924: With an Explanation of The Hague Rules and Full Notes, 4th ed., London, 1937, s. 13-14. Ayrıca sorumsuzluk kayıtlarının tarihçesi hakkında bkz. a.g.e., s. 8 vd. Harter Act ve Lahey Kuralları’na varana kadar geçen süreçte, 19. yüzyıldaki yasal duruma

Birleşik Devletleri'nde yürürlüğe girmiştir<sup>4</sup>. Böylece, taraflar arasında hem menfaatlerin hem de hak ve sorumlulukların dengelenmesi amaçlanarak, yükün taşınması aşamasında meydana gelebilecek zararlara ilişkin riskin paylaşılması yönünde önemli bir adım atılmıştır<sup>5</sup>.

Amerika Birleşik Devletleri'nin bu atılımının ardından diğer denizci devletlerde de benzeri bir düzenleme getirilmesi için çalışmalar yürütülmüştür<sup>6</sup>. Hatta “*Harter Act*” Yeni Zelanda<sup>7</sup>, Avustralya<sup>8</sup> ve Kanada<sup>9</sup> kanunlarına da kaynaklık etmiştir<sup>10</sup>. Bu yönelimin bir sonucu olarak, Uluslararası Hukuk Birliği<sup>11</sup> tarafından düzenlenen ve 1921 yılında Lahey'de gerçekleşen kongrede, sorumsuzluk kayıtlarının sınırlandırılması amacıyla tavsiye niteliğinde yani bağlayıcılığı olmayan, birörnek kurallar kabul edilmiştir<sup>12</sup>.

---

ilişkin genel bir değerlendirme için bkz. FLETCHER, Eric G. M., *The Carrier's Liability*, London 1932, s. 221 vd.

<sup>4</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 203; KENDER, Rayegân / ÇETİNGİL, Ergon, *Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler*, 12. baskı, İstanbul 2010, s. 140; YAZICIOĞLU, Emine, *Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey / Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak*, İstanbul 2000, s. 1; SÖZER, Bülent, *Deniz Ticareti Hukuku: Gemi-Donatan-Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku'nda Sorumluluk Rejimi*, 2. baskı, İstanbul 2012, s. 624; SEVEN, Vural, *Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu*, Ankara 2003, s. 32; OKAY, Sami, *Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri*, C. II, 2. baskı, İstanbul 1971, s. 170; ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegân, *Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Sözleşmesi*, C. II, 10. baskı, İstanbul 2010, s. 135; ÜLGENER, Fehmi, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, İstanbul 1991, s. 32; ÇAĞA, Tahir, “*Enternasyonal Deniz Hususi Hukuku Alanında Yeni Bazı Gelişmeler*”, BATİDER, C. 9, S. 2, Y. 1977, s. 314; AKINCI, Sami, *Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri*, İstanbul 1968, s. 89; TEKİL, Fahiman, *Deniz Hukuku*, 6. baskı, İstanbul 2001, s. 210; KENDER, Rayegân, “*Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu*”, *Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar*, Ankara 1984, s. 76; SÜZEL, Cüneyt, *Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten*, İstanbul 2014, s. 12; CUMALIOĞLU, Emre, *Kırkambar Sözleşmesi*, Ankara 2011, s. 5-6; GÜDEN, Faysal, *Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri*, İstanbul 2017, s. 8; ATEŞ, Ebru, *Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen “Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu'nun” Türk Hukukuna Etkisi (1924 Lahey Kuralları)*, İstanbul 2008, s. 5; TEKİN, Safa Murat, *Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu*, İstanbul 2017, s. 10; PAMUK, Nihal, “*Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi*”, *Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi*, T.C. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı, İstanbul 2011, s. 4.

<sup>5</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 32; YETİŞ ŞAMLI, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 3; AKINCI, s. 89; TETLEY, William, *Maritime Liens and Claims*, Montreal 1989, s. 313.

<sup>6</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 203; OKAY, *Navlun Mukaveleleri*, s. 171.

<sup>7</sup> *Shipping and Seaman Act 1903*.

<sup>8</sup> *Sea Carriage of Goods Act 1904*.

<sup>9</sup> *Water Carriage of Goods Act 1910*.

<sup>10</sup> OKAY, *Navlun Mukaveleleri*, s. 171; AKINCI, s. 89; SEVEN, Yüke Özen, s. 32; ATEŞ, s. 5; ÇAĞA, *Enternasyonal Deniz Hukuku*, s. 315; SÜZEL, s. 13; GÜNAY, M. Barış, *Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey / Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak)*, Ankara 2013, s. 27; COLE, s. 15.

<sup>11</sup> *International Law Association – ILA*.

<sup>12</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 203; OKAY, *Navlun Mukaveleleri*, s. 171; ÜLGENER, *Sorumluluk*, s. 33; ATAMER, Kerim, *Deniz Ticareti Hukuku*, C. 1, İstanbul 2017, s. 166; YETİŞ ŞAMLI,

Bu kurallar donatanlara yönelik tavsiyeler niteliği taşıdığından istenilen sonuç elde edilememiştir<sup>13</sup>. Ancak; 1922 ve 1923 yıllarında Brüksel’de düzenlenen iki uluslararası konferansta, 1921 tarihli birörnek kurallarda bazı değişiklikler yapılmış<sup>14</sup> ve 1924 yılında yine Brüksel’de düzenlenen bir diplomatik konferans ile metnin son hali kabul edilmiştir. Böylece, birörnek kuralların çeşitli değişikliklere uğradıktan sonra bir uluslararası konvansiyon halini alması sağlanmıştır<sup>15</sup>.

Konvansiyonun tam adı “*Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme*” olmasına karşın, gerek uygulamada gerekse akademik alanda farklı şekillerde anıldığı görülmektedir. Öncelikle, sözleşme Brüksel’de gerçekleştirilen konferansta kabul edildiğinden “*Brüksel Sözleşmesi*” olarak anılmaktadır. Öte yandan; sözleşmenin kaynağı olan 1921 tarihli birörnek kurallar Hollanda’nın Lahey şehrinde gerçekleşen bir konferansta kabul edilmiş olup, şehrin Flamanca adı Den Haag’dır. Bu isimden yola çıkılarak, 1921 tarihli kurallar İngilizce’de “*The Hague Rules*”, Almanca’da “*Die Haager Regeln*” ve Fransızca’da “*Le Regles de La Haye*” olarak adlandırılmaktadır. Dilimizde ise, bu ifadelerin “*Haag Kuralları*” ya da “*Lahey Kuralları*” şeklinde kullanıldığı görülmektedir<sup>16</sup>.

Ancak kimi kaynaklarda Lahey Kuralları deyimi ile doğrudan 1924 tarihinde kabul edilmiş olan Brüksel Sözleşmesine atıf yapılmaktadır. Çalışmamızda da bu doğrultuda, “*Lahey Kuralları*” denildiğinde, esasen 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi’ne atıf yapmış olduğumuzu peşinen belirtmek isteriz. 1921 tarihli Lahey Kuralları’na atıf yapılmak istendiğinde bu açık olarak belirtilecektir.

---

Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s. 104; SEVEN, Yüke Özen, s. 33; CUMALIOĞLU, s. 6; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 2; PAMUK, s. 5; ÖZDEMİR, Turkey, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul 2006, s. 65. Ayrıca ILA Lahey Konferansı öncesindeki duruma dair değerlendirmeler için bkz. GÜNAY, s. 25-29.

<sup>13</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 203-204; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s. 104; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 33; SEVEN, Yüke Özen, s. 33; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 2; ATEŞ, s. 6; PAMUK, s. 5.

<sup>14</sup> Bu süreçte yürütülen çalışmalar ve hazırlanan çeşitli taslak metinler hakkında daha detaylı bilgi için bkz. SÜZEL, s. 18 vd.

<sup>15</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 204; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 171-172; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 2; ATAMER, Cilt I, s. 167; SEVEN, Yüke Özen, s. 33; SÜZEL, s. 24; CUMALIOĞLU, s. 7.

<sup>16</sup> ATAMER, Cilt I, s. 168.

6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun (TTK)<sup>17</sup> gerekçesinde ise, “1924 tarihli *Brüksel Sözleşmesi*” deyiminin kullanıldığı görülmektedir.

Konvansiyon çok sayıda devlet tarafından tasdik edilmiş ya da içerdiği hükümler iç hukuklara aktarılmıştır. Ne var ki, Konvansiyon iç hukuklara aktarılırken değişikliklere uğramış ve bunun sonucunda denizde eşya taşıma hukukunda istendiği gibi bir birlik yakalanamamış, ancak benzerlik sağlanabilmiştir<sup>18</sup>.

Bunun yanı sıra, Konvansiyon ilerleyen yıllarda ekonominin ve tekniğin gerisinde kalmaya başlamış, bu nedenle de değişen şartlara uygun olarak tadil edilmesi gerekliliği doğmuştur<sup>19</sup>.

Comite Maritime International (CMI) öncülüğünde yürütülen çalışmalar sonucu<sup>20</sup>, 1968 yılında kabul edilerek, 1977 yılında yürürlüğe giren ve protokolün taslağının tamamlandığı İsveç'in Visby adasına istinaden “*Visby Kuralları*” olarak anılacak olan “*Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.08.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol*” ve yine 1979 yılında imzalanarak, 1984 yılında yürürlüğe giren ve sorumluluk sınırının belirlenmesinde hesap birimi olarak Özel Çekme Hakkı'nı (ÖÇH)<sup>21</sup> kabul eden, “*SDR Protokolü*” olarak da anılan Ek Protokol<sup>22</sup> ile bu tadil gerekliliği giderilmeye çalışılmıştır<sup>23</sup>.

Çalışmamızda Visby Kuralları ve SDR Protokolü ile değişikliğe uğramış olan Lahey Kuralları'na atıf yapmak için, kısaca “*Lahey/Visby Kuralları*” deyimine başvuracağız. Öte yandan, TTK'nın gerekçesine bakıldığında çeşitli hükümlerin kaynağına ilişkin olarak sıklıkla “*1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesi*” şeklinde atıf yapıldığı görülmektedir. Bununla ifade edilmek istenen, Viby Protokolü ile değişikliğe uğramış Lahey Kuralları'dır (yani TTK'nın gerekçesinde de başvurulan deyişle 1924

<sup>17</sup> RG: 14.02.2011 / 27846.

<sup>18</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 203-204; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 7; CUMALIOĞLU, s. 7; ÖZDEMİR, Eşya Taşıma, s. 65.

<sup>19</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 204; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 2-3; SEVEN, Yüke Özen, s. 35; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 6.

<sup>20</sup> Bu çalışmalar hakkında daha detaylı bilgi için bkz. ÇAĞA, Enternasyonal Deniz Hukuku, s. 315-316; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 3; MOORE, John C., “*The Hamburg Rules*” Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 10, No. 1 October 1978, s. 3; SÜZEL, s. 25 vd.

<sup>21</sup> Special Drawing Right – SDR.

<sup>22</sup> Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules relating to Bills of Lading as modified by the Amending Protocol of 23rd February 1968.

<sup>23</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 204; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 6-8; ATAMER, Cilt I, s. 171.

tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Visby Protokolü ile değiştirilmiş halidir). Yine gerekçede Özel Çekme Hakkı'na ilişkin ek protokol ile değiştirilmiş Lahey Kuralları'na ise "1979 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesi" olarak atıf yapılmaktadır. Oysa biz çalışmamızda karışıklıktan kaçınmak amacı ile bu deyim yerine; 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin, 1968 tarihli Brüksel Sözleşmesi ve SDR Protokolü ile değişikliğe uğramış haline atıf yapmak için Lahey/Visby Kuralları deyimine başvurmayı tercih etmekteyiz. Yalnızca 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi ya da bu sözleşmenin 1968 tarihli Visby Kuralları veya 1979 tarihli SDR Protokolü ile değiştirilmiş hallerine atıf yapılmak istendiğinde ise bu durum açık olarak belirtilecektir.

Visby Kuralları ile daha çok sorumluluk sınırlarına ilişkin değişiklikler getirilmiş ve bu nedenle istenen ölçüde bir yenilik sağlanamamıştır<sup>24</sup>. Öte taraftan, Visby Kuralları, uluslararası alanda yeterince ilgi görmemiş ve Lahey Kuralları'na taraf olan tüm devletler tarafından da kabul edilmemiştir<sup>25</sup>.

1978 yılında Birleşmiş Milletler Ticaret ve Kalkınma Örgütü<sup>26</sup> ile Birleşmiş Milletler Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu'nun<sup>27</sup> öncülüğünde<sup>28</sup> Hamburg'da gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı'nda kabul edilen ve "Hamburg Kuralları" olarak anılacak olan, "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi"<sup>29</sup> ile Lahey/Visby Kuralları'na göre taşıyanın sorumluluğu genişletilmiş, mutlak ve muhtemel sorumsuzluk halleri kaldırılmış, bir yıllık hak düşürücü süre yerine iki yıllık zamanaşımı süresi öngörülmüştür<sup>30</sup>. Üstelik Lahey Kuralları'nın aksine, Hamburg Kuralları'nda karine olarak taşıyanın kusurlu olduğu kabul edilmiştir. Genel

---

<sup>24</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 3-4; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 7. Aksi görüş: MOORE, Visby Protokolü ile getirilen düzenlemelerin Lahey Kuralları'nın tadilini gerektiren tüm ticari ihtiyaçları karşıladığını belirtmektedir. Bkz. MOORE, s. 4.

<sup>25</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 204; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 8; ATAMER, Cilt I, s. 173; SÜZEL, s. 30.

<sup>26</sup> United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD.

<sup>27</sup> United Nations Commission on International Trade Law – UNCITRAL.

<sup>28</sup> Bu kurumların konvansiyonun hazırlanması ve kabulü sürecinde yürüttükleri çalışmalar hakkında daha detaylı bilgi için bkz. ÇAĞA, Enternasyonal Deniz Hukuku, s. 316-317; ÇAĞA, Tahir, "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı, 1978", BATİDER, C. 10, S. 2, Y. 1979, s. 323-324; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 5-6; SÜZEL, s. 30 vd.

<sup>29</sup> The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea.

<sup>30</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 204-205; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 9; SEVEN, Yüke Özen, s. 38-39; CUMALIOĞLU, s. 9.

olarak, Hamburg Kuralları'nın yükü ilgilileri korumaya dönük bir düzenleme olduğu anlaşılmaktadır<sup>31</sup>.

Gerek sorumluluğun bu şekilde genişletilmesi nedeniyle katılımın düşük kalmış olması, gerekse 21. yüzyılın farklılaşan ihtiyaçlarının vâir olması sonucunda bu kurallarda da birtakım değişiklikler yapılması gerekliliği baş göstermiştir<sup>32</sup>.

Bunun yanı sıra; bir yanda Visby Kuralları ve SDR Protokolü ile değişikliğe uğramış Lahey Kuralları, diğer yanda Hamburg Kuralları olmak üzere deniz yolu ile eşya taşınmasına ilişkin iki farklı rejimin ortaya çıkmış olması da yeni bir düzenleme getirilmesi yönünde bir eğilime neden olmuştur<sup>33</sup>.

Bu nedenlerle, Uluslararası Ticaret Hukuku Komisyonu, Birleşmiş Milletler Genel Kurulu tarafından bir konvansiyon hazırlamak üzere yeniden yetkilendirilmiştir<sup>34</sup>. Böylece, “*Rotterdam Kuralları*” olarak anılacak olan “*Kısmen veya Tamamen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmeleri Hakkında Birleşmiş Milletler Anlaşması*”<sup>35</sup> ortaya çıkmış ve 2009 yılında Rotterdam’da kabul edilmiştir<sup>36</sup>.

Rotterdam Kuralları ile kısmen deniz yolu ile gerçekleştirilen yani karma nitelikteki taşımalar da andlaşma kapsamına alınmış ve taşıyanın sorumluluk süresi, taşıyanın yükümlülükleri, taşıyanın taşıma sırasında meydana gelen zararlardan kaynaklanan sorumluluğu ve bu sorumluluktan kurtulması gibi hususlar düzenlenmiştir<sup>37</sup>. Esasen Rotterdam Kuralları’na geniş katılımın sağlanması amacıyla Lahey ve Hamburg Kuralları arasında bir sistem benimsenmek istenmiştir<sup>38</sup>.

## 1.2. TÜRK TİCARET HUKUKU BAKIMINDAN

Konuyu Türk Ticaret Hukuku bakımından ele alırsak, öncelikle deniz ticaret hukukunun ülkemizdeki gelişiminden bahsetmek gerekir. Ülkemizde deniz ticareti

<sup>31</sup> ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 80.

<sup>32</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 204-205; ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 78.

<sup>33</sup> ATAMER, Cilt I, s. 173.

<sup>34</sup> Rotterdam Kuralları'nın hazırlık sürecinde yürütülen çalışmalar hakkında daha detaylı açıklamalar için bkz. SÜZEL, s. 35 vd.; GÜNAY, s. 35-38.

<sup>35</sup> United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea.

<sup>36</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 205; ATAMER, Cilt I, s. 173-174; PAMUK, s. 77.

<sup>37</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 206.

<sup>38</sup> ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 78. Rotterdam Kuralları'nın ihdas edilmiş amacı hakkında daha detaylı bir inceleme için bkz. PAMUK, s. 11 vd.

hukukuna ilişkin olarak düzenlenen ilk kanun 1864 tarihli “*Kanunname-i Hümayun-u Ticaret-i Bahriye*” olup, bu kanun esasen 1807 tarihli Fransız Ticaret Kanunu’nun deniz ticaretine ilişkin ikinci kitabının bir tercümesinden ibarettir<sup>39</sup>.

Bu kanun zaman içinde meydana gelen gelişmeler karşısında ihtiyaçları karşılamak bakımından yeterli gelmemeye başladığından, Cumhuriyet döneminde gerçekleştirilen hukuk reformu ile Alman Ticaret Kanunu’nun deniz ticaretine ilişkin bölümleri tercüme edilmiş ve bu şekilde hazırlanan 1140 sayılı Deniz Ticaret Kanunu, Ticaret Kanunu’nun ikinci kitabı olarak, 21.11.1929 tarihinde yürürlüğe girmiştir<sup>40</sup>.

Yine zamanla bu kanun da denizcilikte meydana gelen güncel gelişmeler karşısında yetersiz kalmaya başlamış, üstelik uluslararası alanda konuya ilişkin çeşitli andlaşmalar da düzenlenmiş ve bu hususların hukukumuzda aktarılması ihtiyacı duyulmaya başlandığından; deniz hukukundaki uluslararası gelişmelere uygun hale getirilmiş olan Alman Deniz Ticareti Kanunu’nun hükümleri örnek alınarak, yapılan bir revizyon ile 29.06.1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu’nun (ETTK)<sup>41</sup> 816. maddesi ile başlayan dördüncü kitabı hazırlanmış ve ETTK 01.01.1957 tarihinde yürürlüğe girmiştir<sup>42</sup>.

Yukarıda da belirttiğimiz gibi, ETTK’nın “*Deniz Ticareti*”ne ayrılan 4. kitabının hazırlanmasında da esasen Alman Ticaret Kanunu’nda deniz ticaretine ilişkin olarak yer alan hükümler dayanak alınmıştır. Fakat, Alman Ticaret Kanunu’nun denizde taşıma işlerine ilişkin hükümlerini 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi’ne uygun olarak değiştiren 1937 tarihli Kanun (*Gesetz zur Änderung von Vorschriften des HGB’s über das Seerecht vom 1937*) da nazara alınmış, böylece eşya taşıma sözleşmeleri bakımından Türk hukuku ile Anglo-Sakson hukuku arasında bağ kurulmuş olmakla birlikte, teknik ve ekonomik duruma göre bir yenilik sağlanmıştır<sup>43</sup>.

<sup>39</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 5; CAN, Mertol, Deniz Ticareti Hukuku, C. 1, 2. baskı, Ankara 2003, s. 6; SEVEN, Yüke Özen, s. 39; GÜDEN, s. 12.

<sup>40</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 5; CAN, s. 6; SEVEN, Yüke Özen, s. 39; GÜDEN, s. 12; AKINCI, s. 93.

<sup>41</sup> RG: 09.07.1956/ 9353.

<sup>42</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 5; CAN, s. 6; SEVEN, Yüke Özen, s. 40; GÜDEN, s. 13; AKINCI, s. 93.

<sup>43</sup> CAN, s. 7. Yazar bunun yanı sıra, 6762 sayılı Kanun’un ilgili hükümlerinin dayanağına dair birtakım haklı eleştiriler de getirmektedir. Şöyle ki; “... *kabul etmek gerekir ki, Ticaret Kanunu’nun deniz ticaretine ilişkin hükümlerinin bir çoğu, ilk buharlı geminin işlemesinin üzerinden sadece 50 yıl geçtikten sonra hazırlanmış olan ve daha ziyade yelkenli gemilerin devrinin özelliklerini taşıyan 1861 tarihli Umumi Alman*

Ardından, hem ETTK’da yer alan hükümlerin güncel ihtiyaçlara göre uyarlanması hem de uluslararası alanda düzenlenen andlaşmaların iç hukuka aktarılması amacıyla reform çalışmaları başlatılmış olup, 13.01.2011 tarih ve 6102 sayılı TTK, 14.02.2011 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanmış ve 01.07.2012 tarihinde yürürlüğe girerek ETTK’nın yerini almıştır<sup>44</sup>.

Ülkemiz açısından yukarıda bahsi geçen uluslararası andlaşmalar çerçevesinde bir değerlendirme yapmamız gerekirse; Türkiye Lahey Kuralları’nı onaylamış<sup>45</sup> ve yine konvansiyonun temel prensiplerini de 1937 tarihli Kanun ile değişik 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu’ndan (HGB)<sup>46</sup> iktibas ederek ETTK’ya aktarmıştır<sup>47</sup>. Diğer yandan, Visby ve Hamburg Kuralları Türkiye tarafından onaylanmamış ve 6102 sayılı TTK’nın kabulüne dek iç hukukumuzda aktarılmamıştır<sup>48</sup>. Rotterdam Kuralları ise, TTK tasarısının hazırlanmakta olduğu süreçte henüz imzalanmamış olduğundan, andlaşmanın konu ile ilgili hükümleri TTK’da yer almamaktadır<sup>49</sup>.

Esasen TTK’nın taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri Lahey/Visby Kuralları’na dayanmaktadır. Ancak, Hamburg Kuralları ile getirilen değişiklikler de göz ardı edilmemiştir. Bu husus, TTK’nın gerekçesinde taşıyanın sorumluluğu ve haklarına ilişkin m. 1178 ile m. 1192 hükümlerine dair yer verilen genel açıklamalar kısmında açıkça vurgulanmıştır. Şöyle ki, “...Tasarıda, 6762 sayılı Kanun’un taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri, 1979 tarihli ÖÇH Protokolü ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesi esas alınarak ve bu Sözleşme ile tam bir uyum sağlanarak yeniden düzenlenmiştir. Bu hükümlerde mevcut eksiklikler ve yorumla açık hususlar ise, on yıllık

---

*Ticaret Kanunu’nun isdar olunduğu zamana aittir” ifadeleri ile esasen yenilik getirmek ve uluslararası hukuki gelişmeleri yakalamak amacı ile düzenlenen 6762 sayılı Kanun’un deniz ticaretine ilişkin hükümlerinin dayanağı olan düzenlemenin kendisinin güncel olmaktan uzak olduğunu belirtmektedir. Bkz. CAN, s. 7.*

<sup>44</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 5-6; GÜDEN, s. 13. Ayrıca, 6102 sayılı TTK’nın hazırlık ve kabul sürecine ilişkin açıklamalar için bkz. ATAMER, Kerim, “Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca ‘Zarar Sigortaları’na Giriş”, BATİDER, C. 27, S. 1, Y. 2011, s. 28-32.

<sup>45</sup> 14.02.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun (RG: 22.02.1955/ 8936).

<sup>46</sup> Alman kanun koyucusunun, Lahey Kuralları’nı kuralların imza protokolünde tanınmış seçeneklerden biri olan “ulusal mevzuata uygun bir biçimde iktibas etme” yolunu tercih ederek ulusal mevzuata aktardığı ve bu nedenle HGB’ye aktarılan kuralların bazı değişikliklere uğradığı belirtilmektedir. Almanya’nın Lahey Kuralları’na katılma ve bu kuralları ulusal hukukuna iktibas etme sürecine ilişkin daha detaylı açıklamalar için bkz. ATAMER, Kerim, “Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi”, DenizHD Gündüz Aybay’ın Anısına Armağan, S. 1-4, Y. 5, 2002, s. 74-75.

<sup>47</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 5.

<sup>48</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 7-9; Aynı yönde: SÜZEL, s. 46.

<sup>49</sup> SÜZEL, s. 47; GÜNAY, s. 22.

*bir emeğin ürünü olan ve daha modern ilişkileri hesaba katan 1978 tarihli Hamburg Kuralları'ndan alınmak suretiyle Tasarı tamamlanmıştır” ifadelerine yer verilen gerekçede uluslararası andlaşmalar bağlamında gelinen durum net olarak izah edilmektedir.*



## 2. BÖLÜM: NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TANIMI, TARAFLARI VE YÜKLE İLGİLİ KİŞİLER, SÖZLEŞMENİN UNSURLARI, HUKUKİ NİTELİĞİ, KURULMASI VE TÜRLERİ

### 2.1. TANIMI, TARAFLARI VE YÜKLE İLGİLİ KİŞİLER, SÖZLEŞMENİN UNSURLARI

#### 2.1.1. Tanımı

TTK'nın "*Deniz Ticareti*" başlıklı beşinci kitabının "*Deniz Ticareti Sözleşmeleri*" başlıklı dördüncü kısmının "*Navlun Sözleşmesi*" başlıklı üçüncü bölümünde yer alan m. 1138 hükmünde navlun sözleşmesi taşıyanın bir eşyayı navlun karşılığında denizde taşımayı üstlendiği sözleşme olarak nitelendirilmiştir<sup>50</sup>.

Bu çerçevede, asli edim borcunun eşya taşıma olmadığı bir sözleşmede gemi kullanılsa dahi, bu sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilmesi mümkün değildir. Geminin petrol arama işlerinde kullanılması amacıyla yapılan bir sözleşme bu duruma örnek olarak gösterilebilir<sup>51</sup>.

#### 2.1.2. Tarafları Ve Yükle İlgili Kişiler

##### 2.1.2.1. Taşıyan

TTK m. 1138'den yola çıkarak taşıyan<sup>52</sup> kavramını bir eşyayı navlun karşılığında deniz yoluyla taşımayı üstlenen kimse olarak ifade edebiliriz.

Bir kimsenin navlun sözleşmesi ile deniz yoluyla eşya taşıma taahhüdünde bulunması taşıyan olarak nitelendirilmesi için yeterli olup, donatan ya da gemi işletme

---

<sup>50</sup> TTK m. 1138 hükmü "*Taşıyan, navlun karşılığında; a) Yolculuk charteri sözleşmesinde eşyayı, geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek; b) Kırkambar sözleşmesinde ayırt edilmiş eşyayı, denizde taşımayı üstlenir*" şeklindedir.

<sup>51</sup> TOPALOĞLU, Mustafa, *Deniz Ticaret Hukuku Pratik Çalışmaları*, İstanbul 2016, s. 68.

<sup>52</sup> *Carrier*.

müteahhidi olması gibi bir zorunluluk yoktur<sup>53</sup>. Ancak, taşıyanın geminin donatanı ya da gemi işletme müteahhidi olması mümkündür<sup>54</sup>.

Öte yandan, eşyanın taşınması değil de taşınmasının sağlanması taahhüt edilirse TTK m. 917'ye göre taşıma komisyonculuğu sözleşmesi kurulmuş demektir ve bu durumda taahhütte bulunan kimseye taşıyan değil, komisyoncu denilmesi gerekir<sup>55</sup>. Ancak, TTK'da belirli hallerde komisyoncunun taşıyan sayılacağı da düzenlenmiştir (TTK m. 921,926).

Taşıma taahhüdünde bulunan taşıyan, gemi işleten bir başka kimse ile sözleşme akdederek, onun aracılığıyla da bu taahhüdünü yerine getirme imkanına sahiptir. Bu durumda, taşıtana karşı taşıma taahhüdünde bulunan kimse alt taşıyan; taşımayı fiilen yerine getiren kimse ise asıl taşıyan sıfatını alır<sup>56</sup>. Taşıyan bir gerçek kişi olabileceği gibi, tüzel kişi olması da mümkündür<sup>57</sup>.

Taşıyan kavramının kapsamında fiili taşıyan kavramına da değinmek gerekir. Esasen deniz yoluyla eşya taşınmasına ilişkin hükümler bakımından TTK'da fiili taşıyan kavramının tanımına yer verilmemiştir. Ancak deniz yoluyla yolcu taşımalarına ilişkin TTK m. 1248/ f. 2 hükmünde “*Fiili taşıyan, taşıyandan farklı bir kişi olup, bir geminin maliki, kiracısı veya işleteni olarak, taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen gerçekleştiren kişi*” şeklinde bir tanımlama yapılmıştır. Aşağıda taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kişileri incelerken bu kavram üzerinde daha detaylı olarak durulacaktır<sup>58</sup>.

---

<sup>53</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 156; CUMALIOĞLU, s. 71-73; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 15; AKINCI, s. 34, 36; SEVEN, Yüke Özen, s. 88; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 38; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 3; SUNAL ERGUVAN, Sevgi, Denizyolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun), İstanbul 2007, s. 26-27.

<sup>54</sup> SÖZER, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku – Giriş – Gemi - Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, C.1, 4. baskı, İstanbul 2017, s. 326; AKINCI, s. 34; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 107; SUNAL ERGUVAN, s. 26-27.

<sup>55</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 15; AKINCI, s. 34; GÜDEN, s. 17.

<sup>56</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 16.

<sup>57</sup> GÜDEN, s. 17.

<sup>58</sup> Bkz. 3.3.1.5

### 2.1.2.2. Taşıtan

Taşıtan<sup>59</sup>, navlun sözleşmesinin diğer tarafı olup; adına ve hesabına navlun sözleşmesi akdedilen ve taşıyanın deniz yolu ile eşya taşınması karşılığında ona navlun ödemeyi üstlenen kimsedir<sup>60</sup>.

Taşıyanla navlun sözleşmesini yapan kimsenin sözleşmeyi kendi adına fakat başkası hesabına akdetmiş olması durumunda, hesabına sözleşme yapılan kimse taşıtan sıfatını kazanmaz ve taşıtan sıfatı sözleşmeyi kendi adına akdeden kimseye ait olur. Bunun yanı sıra, sözleşmeyi akdeden kimse, bunu başkası nam ve hesabına yaptığı takdirde nam ve hesabına hareket edilen kişi taşıtan olur<sup>61</sup>.

Taşıtan, taşınan yükün maliki olmak zorunda değildir. Bu sıfatı alması için sözleşmeyi yapmış olması yeterli olup, başkasına ait bir yükün taşınması için taşıyanla sözleşme akdetmiş olması mümkündür<sup>62</sup>. Bunun yanı sıra, taşıtanın gerçek kişi ya da tüzel kişi olması mümkündür<sup>63</sup>.

### 2.1.2.3. Yükle ilgili kişiler

#### 2.1.2.3.1. Yükleten

Öncelikle belirtmek gerekir ki, yükleten<sup>64</sup> ile taşıtanın aynı kimse olması mümkündür. Zira yükleten, navlun sözleşmesi gereği taşıyanın taşıyacağı yükü gemiye getiren ya da taşıyana teslim eden kimsedir<sup>65</sup>. Eğer yükleten taşıtan dışında bir kimse ise,

---

<sup>59</sup> *Contracting shipper.*

<sup>60</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 157; CUMALIOĞLU, s. 74; GÜDEN, s. 18; KANER, İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II “Navlun Sözleşmeleri”, 2. baskı, İstanbul 2014, s. 4; SÖZER, Cilt I, s. 327; TEKİN, s. 32; BOZKURT, Tamer, Ticaret Hukuku – Cilt V: Deniz Ticareti Hukuku - Deniz İcra Hukuku ile Birlikte - Kara Taşıma Hukuku, 8. baskı, İstanbul 2016, s. 113; SUNAL ERGUVAN, s. 28; KARAN, Hakan, Law On International Carriage of Goods, 3rd ed., Ankara 2013, s. 57.

<sup>61</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 4.

<sup>62</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 157; CUMALIOĞLU, s. 74; AKSOY, Sami, Taşıma Hukukunda Fiili Taşıyıcı, İstanbul 2015, s. 27; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 10; AKINCI, s. 2; TEKİN, s. 32; BOZKURT, s. 113; SUNAL ERGUVAN, s. 28; KARAN, Carriage of Goods, s. 57.

<sup>63</sup> AKINCI, s. 37.

<sup>64</sup> *Actual shipper.*

<sup>65</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 157; SÖZER, Cilt I, s. 328; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 3-4; CUMALIOĞLU, s. 76; AKSOY, s. 27; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 5; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 24; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 16; AKINCI, s. 37-38; TEKİL, s. 223; TEKİN, s. 32; BOZKURT, s. 114; DOĞRUCU, Muhittin, “Navlun Sözleşmesinde Gönderilenin Yükü Teslim Almaması”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s. 540; SUNAL ERGUVAN, s. 28; KARAN, Carriage of Goods, s. 57. Ayrıca, “yükleten” kavramının Anglo-Sakson hukuk sistemindeki durumu ile kavramın ortaya çıkışına ilişkin olarak bkz. SİLAHTAROĞLU, Elvin Kerime, “Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi Yükleten”,

taşıyana karşı taşıtanın temsilcisi durumundadır. Ancak yükleten sıradan bir temsilci olmayıp, TTK'da kendisine yer yer bazı hak ve yetkiler verilmiştir<sup>66</sup>. Her ne kadar navlun sözleşmesinden yükleten lehine bir hak doğmasa da, yükteki zilyetliği nedeniyle taşıyana karşı birtakım haklara sahip olması öngörülmüştür<sup>67</sup>.

Örneğin, TTK m. 1151/ f. 2 uyarınca taşıyan yükü ancak yükletenle anlaşığı takdirde güvertede taşıyabilecektir. Yine TTK m. 1228 uyarınca yükletenin, konişmento tanzim edilmesini isteyebilmesi de bu duruma örnek olarak gösterilebilir.

Yükleten ile taşıtan arasındaki iç ilişkinin alım-satım, komisyon, vekalet, alt taşıma gibi sözleşmelere dayanması da söz konusu olabilir<sup>68</sup>.

İngilizce'de taşıtan (*gönderen*) ve yükleteni ifade eden tek bir kavram bulunmaktadır. Bu kavram, "*shipper*"dır. Örnek vermek gerekirse, Hamburg Kuralları m. 1/ f. 3 hükmünde<sup>69</sup> "*shipper*" kavramına başvurularak, taşıyan ile taşıma sözleşmesi yapan kişi de eşyayı taşıyana fiilen teslim eden kişi de bu kavramın kapsamına dahil edilmiştir. Bu durumda, "*shipper*"ın hangi sıfatla hareket ettiği, somut olayın ve taşıma sözleşmesinin şartlarının incelenmesi suretiyle tespit edilebilir. İnceleme sonucunda "*shipper*"ın taşıma sözleşmesinin tarafı sıfatıyla hareket ettiği sonucuna varılırsa bu kişi taşıtan (*gönderen*) yani "*contracting shipper*" olarak adlandırılır. Eğer "*shipper*"ın, eşyayı fiilen taşıyıcıya teslim eden üçüncü kişi olarak hareket ettiği tespit edilirse, bu kişi yükleten yani "*actual shipper*" olarak adlandırılır<sup>70</sup>.

---

Yayınlanmamış Doktora Tezi, T.C. Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul 2011, s. 33 vd.

<sup>66</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 157; SÖZER, Cilt I, s. 329; AKINCI, s. 39; GÜDEN, s. 19; DOĞRUCU, s. 540; SİLAHTAROĞLU, s. 41. Yükletenin hakları, yetkileri ve sorumlulukları hakkında ayrıca bkz. SİLAHTAROĞLU, s. 71 vd.

<sup>67</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 5; TEKİN, s. 33.

<sup>68</sup> KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 108; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 4; BOZKURT, s. 114; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 580. Ayrıca bu gibi durumlara ilişkin olarak detaylı açıklamalar için bkz. SİLAHTAROĞLU, s. 47 vd.

<sup>69</sup> Hamburg Kuralları'nın "*Definitions*" başlıklı 1. maddesi'nin 3. fıkrasında yer alan tanımlama şu şekildedir: "*Shipper means any person by whom or in whose- name or on whose behalf a contract of carriage of goods by sea has been concluded with a carrier, or any person by whom or in whose name or on whose behalf the goods are actually delivered to the carrier in relation to the contract of carriage by sea*". Ayrıca, "*Shipper*" teriminin Hamburg Kuralları bakımından detaylı bir değerlendirmesi için bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 49 vd.

<sup>70</sup> AKSOY, s. 28. "*Shipper*" kavramının farklı uluslararası metinler açısından detaylı değerlendirmesi için, bkz. SÜZEL, s. 124 vd.; ATAMER, Kerim/ SÜZEL, Cüneyt, Yeni Deniz Ticareti Hukuku'nun Kaynakları, C. 1, İstanbul 2013, s. 207-208. Ayrıca, Hamburg Kuralları m. 1/ f. 3 hükmündeki tanım hakkında "*contracting shipper-actual shipper*" ayrımının benimsenmesinin kaynağını İskandinav Hukuku'ndan

### 2.1.2.3.2. Gönderilen

Gönderilen<sup>71</sup>, konişmentodan ya da konişmento düzenlenmemişse, üçüncü şahıs lehine navlun sözleşmesinden aldığı yetkiye dayanarak varma limanında yükü teslim alan kimsedir. Gönderilenin, taşıtan veya yükleten ya da üçüncü bir kimse olması mümkündür<sup>72</sup>. Özetle, gönderilen varma yerinde eşyayı taşıyandan teslim alacak olan gerçek ya da tüzel kişidir<sup>73</sup>.

Navlun sözleşmesinin yapılması aşamasında gönderilenin belirtilmesi gibi bir zorunluluk bulunmamaktadır. Yolculuğun tamamlanmasına kadar bu kişinin tespit edilerek taşıyana ya da kaptana bildirilmesi mümkündür<sup>74</sup>.

Eğer yükü teslim alacak olan kişi navlun sözleşmesinde gösterilmemiş ve daha sonra da bir gönderilen tayin edilmemişse, yük varma yerinde, yükü gemiye verene yani yükletene teslim edilir. Dolayısıyla, böyle bir durumda gönderilen yükletendir<sup>75</sup>.

Bu noktada doktrindeki bir tartışmaya da yer vermek gerekir. Tartışmanın çıktığı husus, navlun sözleşmesinde bir gönderilenin bulunmasının şart olup olmadığıdır. SÖZER'e göre, navlun sözleşmesinde bir gönderilenin bulunması şarttır. Zira yazara göre, navlun sözleşmesinin konusunun özünde yükün bir yerden alınıp diğer bir yere nakledilmesinden ibaret oluşu, yüklerin bir kişiden alınarak diğer bir kişiye teslim edilmesini de beraberinde getirmektedir. Özellikle, taşıyanın yüke özen göstermek ve onu korumak borcu ile yükümlü kılınmış olması, yükün sahipsiz olması ihtimalinde anlamını tamamen yitirecektir<sup>76</sup>.

---

aldığı yönündeki açıklamalar için, bkz. SÜZEL, s. 124-125. Diğer yandan ÇAĞA, "shipper" kavramının "gönderen" olarak tercüme edilmesinin doğru olacağını belirtmektedir. Bkz. ÇAĞA, BM Konferansı, s. 328.

<sup>71</sup> *Consignee, receiver.*

<sup>72</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 158; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 54-56; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 19; AKINCI, s. 41-42; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 5; CUMALIOĞLU, s. 76-77; AKSOY, s. 29; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 6; TEKİN, s. 33; DOĞRUCU, s. 540; BOZKURT, s. 114-115.

<sup>73</sup> SEVEN, Vural, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen, Ankara 2012, s. 29; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 19; BOZKURT, s. 114-115; KARAN, Carriage of Goods, s. 59.

<sup>74</sup> SÖZER, Cilt I, s. 330.

<sup>75</sup> AKINCI, s. 48; SEVEN, Yüke Özen, s. 134; SUNAL ERGUVAN, s. 30. Diğer yandan SEVEN, gönderilenin sözleşmenin esaslı unsurlarından olmaması nedeniyle böyle bir varsayıma gerek olmadığını da belirtmektedir, bkz. SEVEN, Gönderilen, s. 41.

<sup>76</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 582.

Doktrinde baskın olan ve bizim de katıldığımız diğer görüşe<sup>77</sup> göre ise, navlun sözleşmesinin varlığı için bir gönderilenin bulunması şart değildir. Şöyle ki, genel olarak eşya taşıma sözleşmesinin kanun tarafından belirlenen objektif esaslı unsurları taşıma ücreti ile asli edim yükümlülüğü olarak eşyanın bir yerden diğerine taşınmasıdır. Yani navlun sözleşmesinden söz edilebilmesi için de sözleşmenin içermesi gereken esaslı unsurlar eşya taşıma ve taşıma ücretidir. Gönderilen ise, taşıma sözleşmesinin subjektif esaslı unsuru olup, bir gönderilenin bulunmayışı sözleşmenin kurulması bakımından sorun yaratmayacaktır<sup>78</sup>. Kaldı ki, her ne kadar oldukça nadir karşılaşılabilecek bir durum olsa bile açık denize atılacak olan atıkların taşınması gibi durumlarda doğal olarak bir gönderilen bulunmayacaktır<sup>79</sup>.

Diğer yandan, yukarıda gönderilenin navlun sözleşmesinde gösterilmemiş ve daha sonra da tayin edilmemiş olması durumunda, varma limanında yükletenin yükü teslim alacağını belirtmiştik. O halde, gönderilenin belirlenmemiş olması durumunda yükün sahipsiz kalması gibi bir durumdan da bahsedilemeyecektir.

### **2.1.3. Unsurları**

#### **2.1.3.1. Eşya taşımanın üstlenilmesi**

Eşya taşıma sözleşmesinin asli edimi eşya taşıma taahhüdüdür<sup>80</sup>. Maddi bir varlığa sahip ve nev'en ya da ferdan belirlenmiş olan her tür eşyanın navlun sözleşmesi ile taşınması taahhüt edilebilir<sup>81</sup>. Yani taşınması mümkün olan maddi şeyler bu anlamda "eşya"dır. Dolayısıyla, taşınacak olan eşyanın ticari nitelikte olması gerekmez<sup>82</sup>. Bu

<sup>77</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 134; AKINCI, s. 10, 42; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 20; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 109; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 5; SUNAL ERGUVAN, s. 29.

<sup>78</sup> SEVEN, Gönderilen, s. 39-41.

<sup>79</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 134; SEVEN, Gönderilen, s. 40; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 20; AKINCI, s. 10; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 109; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 5; SUNAL ERGUVAN, s. 29.

<sup>80</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 7; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 106; BOZKURT, s. 109.

<sup>81</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 155; AKINCI, s. 2-3.

<sup>82</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 155; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 2; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 2; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 9; AKINCI, s. 3; BOZKURT, s. 109; DOĞRUCU, s. 537; SUNAL ERGUVAN, s. 22; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 558. Diğer yandan, KARAN Lahey, Lahey / Visby ve Hamburg Kuralları bakımından yapmış olduğu değerlendirmede bu kuralların ticari ve ekonomik ihtiyaçlara hizmet etmek için yaratılmış olmasından bahisle, taşınan eşyanın ekonomik bir değere sahip olmasının gerektiğini belirtmektedir. Yazara göre, örneğin cenaze taşınması durumunda ticari ve ekonomik bir değerden söz edilemeyeceği için bu kurallar çerçevesinde gerçekleştirilmiş bir taşıma işi söz konusu olmayacaktır. Bkz. KARAN, Hakan, The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions:

bağlamda, örneğin cenaze taşınması durumunda ticari nitelikte bir eşyanın taşınması söz konusu olmasa da, eşya taşıma sözleşmesinin asli edimi olan eşya taşıma taahhüdünün mevcut olduğu aşikardır<sup>83</sup>. Ancak, insan ve beraberindeki eşyasının taşınması yani yolcu ve bagaj taşınması navlun sözleşmesi kapsamında ele alınmaz<sup>84</sup>. Zira, bu tür taşımalar TTK'nın 1247 ile 1271'inci maddeleri arasında düzenlenen “deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi”<sup>85</sup> kapsamına girmektedir.

Navlun sözleşmesinin varlığı bakımından, taşınan eşyanın kimin mülkiyetinde olduğu herhangi bir önem arz etmemektedir. Taşınan eşyanın taşıyanın mülkiyetinde olması dahi mümkündür. Yeter ki, taşıma taahhüdü başka bir şahsa karşı yapılmış olsun. Eğer başka bir şahsa karşı yapılmış taşıma taahhüdü de yoksa, mesela taşıyan kendi malını satmak üzere başka bir yere taşıyorsa artık bir navlun sözleşmesinin varlığından söz edilemeyecektir<sup>86</sup>.

Taşıma konusu olan şeyin sözleşmenin yapıldığı sırada mevcut olması da şart değildir. Örnek vermek gerekirse, ileride elde edilecek tarım ürünleri ya da maden cevheri gibi şeyler navlun sözleşmesine konu edilebilir<sup>87</sup>. Eşyanın sayı, ölçü veya ağırlık ile tayin edilmiş olması da şart değildir<sup>88</sup>.

---

The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules, The Edwin Mellen Press, Lewiston vd. 2004, s. 127; KARAN, Carriage of Goods, s. 28.

<sup>83</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 2; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 525, 558.

<sup>84</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 155; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 2; AKINCI, s. 2; TEKİN, s. 25; DOĞRUCU, s. 537; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 2; BOZKURT, s. 109; SUNAL ERGUVAN, s. 22; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 558; KARAN, Carriage of Goods, s. 28.

<sup>85</sup> Yolcu taşıma sözleşmelerine ilişkin olarak genel bir tanımlama ile bu sözleşmeyi düzenleyen hükümler ve taşıyanın bu tür sözleşmeler açısından sorumluluğu hakkında bkz. TAŞKIN, Melda, Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu, İstanbul 2016, s. 5 vd.; ÖNDER, Salih, “Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırı”, Ankara Barosu Dergisi, S. 4, Y. 2011, s. 214 vd.; ULUĞ CİCİM, İlknur, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, MÜHF-HAD (Özel Sayı “6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu’nu Beklerken” 10-11-12 Mayıs 2012-Sempozyum), C. 18, S. 2, Y. 2012, s. 527 vd.; ILGIN, Canan Özlem, “Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, S. 12 Güz, Y. 6, 2007, s. 233 vd.; ATAMER, Kerim, “2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, BATİDER, C. 24, S. 3, Y. 2008, s. 129 vd.

<sup>86</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 2.

<sup>87</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 155; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 10; AKINCI, s. 2; TEKİL, s. 271; TEKİN, s. 25; SUNAL ERGUVAN, s. 22, dp. 23.

<sup>88</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 2.

### 2.1.3.2. Deniz yolu ile taşıma yapılması

Navlun sözleşmesine konu olan taşıma, deniz yoluyla gerçekleştirilir. Kara, iç sular olarak adlandırılan nehir ve göller ya da hava yolu ile taşıma yapılması navlun sözleşmesinin konusu değildir<sup>89</sup>. Ne var ki, yalnızca deniz yoluyla değil de, örneğin hem nehir hem de deniz yoluyla yapılan karma bir taşımanın da navlun sözleşmesine konu olabileceği belirtilmektedir<sup>90</sup>. Bunun yanı sıra, liman içindeki taşımalar da kural olarak, navlun sözleşmesinin konusudur<sup>91</sup>. Ancak, geminin çok uzakta demirlemiş olması gibi istisnai haller bir yana bırakılırsa, rıhtımdan gemiye kadar motor ve mavnalarla yapılan taşımaların navlun sözleşmesinin kapsamında sayılmasının mümkün olmadığı belirtilmektedir<sup>92</sup>.

Deniz yoluyla taşımanın bir limandan diğer bir limana yapılması şart olmamakla birlikte, navlun sözleşmesinde normal olarak bir yükleme limanı ve bir boşaltma limanı bulunur<sup>93</sup>. Deniz yoluyla taşıma taahhüdünün bulunduğu kabulü için, tarafların deniz yoluyla taşıma yapılması üzerinde anlaşmış olmaları gerekir<sup>94</sup>.

<sup>89</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 156; ATEŞ, s. 67; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 1; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 10; SÖZER, Cilt I, s. 318, 322; AKINCI, s. 3; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 1; TEKİN, s. 23; SUNAL ERGUVAN, s. 21; DOĞRUCU, s. 537; BOZKURT, s. 110; MURAN, Hakan, “Zaman Çarteri Sözleşmesinde Çartererin Yükümlülükleri”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Bilim Dalı, İstanbul 2008, s. 19-20.

<sup>90</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 155; ATEŞ, s. 67; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 1; TEKİL, s. 271; TEKİN, s. 24; DOĞRUCU, s. 537. Diğer yandan SÖZER, navlun sözleşmesi deyiminin taşımanın tamamının deniz yoluyla yapıldığı sözleşmeler için kullanılabilmesini ve bu nedenle, karma taşımalar için navlun sözleşmesi deyiminin kullanılmayacağını belirtmektedir. Bkz. SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 559. OKAY ise, karma taşımalara navlun sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanabilmesi bakımından, “denizde geçen kısım pek cüz’i olmadıkça” bu tür taşımaların tamamına navlun sözleşmesine ilişkin hükümlerin uygulanmasının mümkün olacağı görüşündedir. Bkz. OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 10-11. Bizce de OKAY’ın ortaya koymuş olduğu çözüm makul görünmektedir.

<sup>91</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 156; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 11; DOĞRUCU, s. 537.

<sup>92</sup> OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 11.

<sup>93</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 1-2. Bu bakımdan, bir varma limanının mevcut olmadığı taşımaların da navlun sözleşmesi olarak kabul edilebileceği belirtilmektedir. Örneğin, açık denize çöp dökülmek üzere yapılan taşımaların söz konusu olduğu ya da denize döşenmek üzere kablo taşınması gibi durumlarda da navlun sözleşmesinden bahsedilebileceği ifade olunmaktadır. Bkz. ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 2. Buna karşın, SÖZER bu gibi durumlarda navlun sözleşmesinden bahsedilemeyeceği kanaatindedir. Bkz. SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 556. Dolayısıyla, bu konu doktrinde tartışmalıdır.

<sup>94</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 1-2.

### 2.1.3.3. Taşımanın gemi ile yapılması

Gemi, TTK'nın 931. maddesinin 1. fıkrasında “*Tahsis edildiği amaç, suda hareket etmesini gerektiren, yüzmeye özelliği bulunan ve pek küçük olmayan her araç...*” şeklinde tanımlanmıştır.

ETTK m. 816 / f. 1 hükmünde ise, “*Tahsis edildiği gayeye uygun olarak kullanılması, denizde hareket etmesi imkânına bağlı bulunan ve pek küçük olmayan her türlü tekne "Gemi" sayılır*” şeklinde bir tanımlama yer almakta idi. Görüldüğü gibi bu tanım, TTK'da yer alan tanımlamadan farklıdır.

Bu noktada, TTK m. 931/ f. 1 hükmü uyarınca bir aracın gemi olarak nitelendirilebilmesi için aranan şartları incelerken, ETTK'da yer alan düzenleme ile aradaki farklara da değinmeye çalışacağız.

Öncelikle, TTK m. 931/ f. 1 uyarınca bir aracın gemi olarak nitelendirilebilmesi, onun “*suda*” hareket edebilme yeteneğinin olmasına bağlıdır. İki hüküm arasındaki ilk fark da burada ortaya çıkmaktadır. Zira TTK'da “*suda*”, ETTK'da ise “*denizde*” ibaresi yer aldığından, bu farklı ibarelerin meydana getirdiği farklı sonuçlar bulunmaktadır.

Bu doğrultuda, ETTK döneminde, bir aracın gemi olarak nitelendirilebilmesi “*denizde*” hareket edebilme yeteneğinin olmasını gerektirmekteydi. Bu ayrımın sebebi, esasen denizde değil de iç sularda yapılacak olan taşıma işlerinin iç sularda taşıma hukukunun; denizde yapılacak olan taşımaların ise deniz hukuku ve deniz ticareti hukukunun alanına girmesiydi<sup>95</sup>.

Ancak TTK döneminde, “*suda*” ibaresi yer almakta olduğundan<sup>96</sup>, bir aracın denizde ya da iç sularda kullanılmak üzere yapılmış ve/veya tahsis edilmiş olması fark etmeyecek, diğer şartları da mevcutsa, söz konusu araç gemi olarak nitelendirilebilecektir. Zira artık esas olan söz konusu aracın suda hareket edebilme

<sup>95</sup> SÖZER, Cilt I, s. 17; ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, C. I, 16. baskı, İstanbul 2010, s. 50. Ayrıca, gemilerin faaliyette buldukları sular bakımından deniz gemileri ve iç su gemileri olarak ayırma tâbi tutulmasında, bu ayırım için başvuru ölçüleri ile ayırımın hukuki sonuçları hakkında bkz. ÇAĞA / KENDER, Cilt I, s. 50 vd.

<sup>96</sup> TTK m. 931 hükmünün gerekçesinde, söz konusu hükümde “*denizde*” ibaresinin yerine “*suda*” ibaresinin tercih edilmesinin sebebi, “*Denizde hareket yerine, suda harekete öncelik verilmesinin sebebi, iç sularda yapılan taşımaların günümüzde olduğunun aksine kara taşımaları yerine deniz taşımalarına ilişkin hükümlere tâbi tutulmasına duyulan ihtiyaçtır*” ifadeleri ile izah olunmuştur.

yeteneğine sahip olmasıdır. Böylece, deniz gemisi – iç su gemisi şeklindeki bu ayrım da ortadan kaldırılmıştır<sup>97</sup>.

Suda hareket yeteneği, aracın “*insanları ve/veya malları (yükleri) denizyolu ile bir yerden bir başka yere, belli bir plân ve düzen içinde*” taşıyabilmesi yani seyrüsefer yapabilmesi şeklinde tanımlanmaktadır<sup>98</sup>. Öte yandan, bir aracın gemi olarak nitelendirilebilmesi için, kendiliğinden hareket etme imkanına sahip olması gerekmez (TTK m. 931/ f. 1)<sup>99</sup>. Bu düzenleme çerçevesinde, söz konusu aracın başka bir araç tarafından çekilmesi durumunda dahi, diğer şartlar da sağlanıyorsa gemi sayılacağı kabul edilmektedir<sup>100</sup>.

TTK uyarınca, bir aracın gemi olarak nitelendirilebilmesi için aranan ikinci şart, onun “*yüzme özelliğinin*” bulunmasıdır. ETTK m. 816 hükmünde ise, böyle bir ifade yer almamaktaydı. Yüzme özelliği, suda durabilme ve hareket edebilme yeteneğine sahip olmak şeklinde tanımlanabilir<sup>101</sup>. SÖZER, tanımda böyle bir ifadeye yer verilmesinin “*tamamen lüzumsuz ve anlamsız*” olduğunu belirtmektedir<sup>102</sup>. Yazara göre, bir cisim suda hareket etme yeteneğine ve imkanına sahipse, o cisim aynı zamanda yüzme özelliğine de sahiptir. Zaten, yüzme özelliği olmayan bir cismin suda hareket etme yeteneğine sahip olmasından bahsedilemeyecektir. Eğer yüzme özelliği ile söz konusu cismin denizde ya da suda kendi kendine hareket edebilmesi kast ediliyorsa, bu durumda da hükümde yer alan “*kendiliğinden hareket etme imkanı bulunmasa da*” şeklindeki ifade ile bir çelişkinin meydana geldiği belirtilmektedir<sup>103</sup>.

TTK m. 931/ f. 1 açısından üçüncü şart, aracın suda hareket etmesini gerektiren bir amaca tahsis edilmiş olmasıdır. Yani aracın kullanım amacı suda hareket etmeyi gerektiren bir faaliyet olmalıdır<sup>104</sup>. Bunun bir sonucu olarak, sabit hizmetler için kullanılan duba, şamandıra, su üzerine kurulmuş köprü gibi cisimler gemi olarak

---

<sup>97</sup> SÖZER, Cilt I, s. 18.

<sup>98</sup> SÖZER, Cilt I, s. 19.

<sup>99</sup> Bu ifadenin hatalı olduğu ve mevzuattaki diğer bazı tanımlamalar ile çelişki yarattığı yönünde tespitler için bkz. SÖZER, Cilt I, s. 19; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 19, 96, dp. 98.

<sup>100</sup> KURAN, Selami, Uluslararası Deniz Hukuku, 5. baskı, İstanbul 2016, s. 14.

<sup>101</sup> SÖZER, Cilt I, s. 20.

<sup>102</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 113.

<sup>103</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 96 vd.

<sup>104</sup> SÖZER, Cilt I, s. 21; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 35; ÇAĞA / KENDER, Cilt I, s. 46; KURAN, s. 15.

nitelendirilemeyecektir<sup>105</sup>. Yine bir gemi örneğın, lokanta olarak kullanılmak amacıyla sabitlendiğinde bu amaçla kullanıldığı süre boyunca, geçici olarak, TTK anlamında gemi olma niteliğini kaybedecektir<sup>106</sup>.

Zira TTK anlamında, gemi olarak nitelendirilme şartlarını taşıyan bir aracın hareket etmeyi gerektirmeyen bir amaca devamlı olarak tahsis edilmesi durumunda söz konusu araç gemi olma niteliğini yitirecektir. Ancak, tamir ve bakım gibi sebeplerle, yani geçici olarak hareketsiz duruma geçen araçlar gemi olma niteliğini muhafaza edecektir<sup>107</sup>.

TTK m. 931/ f. 1 hükmünde aranan diğeri bir şart aracın pek küçük olmamasıdır. Bu şart açısından TTK ile ETTK paralellik arz etmektedir. Zira ETTK m. 816/ f. 1 hükmünde de yer alan bu şart doğrudan TTK'ya aktarılmıştır<sup>108</sup>. Bu şart bakımından denizciliğın standartları ile uygulamaları yani uygulama esas alınacak olmakla birlikte, gemi olarak nitelendirilecek olan aracın deniz tehlikelerine karşı direnebilecek ve kullanılacağı amacın fiziksel gereksinimlerine hizmet edebilecek boyutlara sahip olması gerekecektir<sup>109</sup>. Bu bakımdan örnek vermek gerekirse sandallar gemi sayılmamaktadır<sup>110</sup>.

Yine TTK m. 931/ f. 1 hükmü ile ETTK m. 816/ f. 1 hükmü arasındaki bir diğeri fark, TTK m. 931/ f. 1 hükmünde “*araç*”, ETTK m. 816/ f. 1 hükmünde ise “*tekne*” ibaresinin yer almasıdır. Gemi teknolojisindeki gelişmeler karşısında, tekne şeklinde, yani içi oyuk ve hacimli şekilde, olmayan araçların da gemi sayılması ihtiyacı meydana gelmiş ve bu nedenle hükümde tekne ibaresi terk edilerek, araç ibaresine yer verilmiştir<sup>111</sup>. TTK m. 931 hükmünün gerekçesinde de, “*Teknik ve iktisadi hayattaki*

<sup>105</sup> SÖZER, Cilt I, s. 21; CAN, s. 18; ÇAĞA / KENDER, Cilt I, s. 46; KURAN, s.15.

<sup>106</sup> SÖZER, Cilt I, s. 21; CAN, s. 18-19; KURAN, s. 15.

<sup>107</sup> SÖZER, Cilt I, s. 21-22; ÇAĞA / KENDER, Cilt I, s. 47; KURAN, s. 15.

<sup>108</sup> SÖZER, bu kavramı belirsizliği nedeniyle eleştirmekte ve “...çok temel ve kapsamlı bir hukuk alanının başlıca kavramının tarif edilmesinde bir kriter olarak bu kadar basit ve sıradan bir kavramın kullanılması iyice şaşırtıcı olmaktadır...insanı hayrete düşüren husus, yirmibirinci asrın hemen ilk yılları içinde yeni baştan yazılmış olan bir Kanun'da, hala bu kriterin muhafaza edilmesidir” ifadeleri ile bu denli önemli bir kavramın tarifinde başvurulan ifadenin basitliğine vurgu yapmaktadır. Bkz. SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 113.

<sup>109</sup> SÖZER, Cilt I, s. 22; CAN, s. 17; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 35; ÇAĞA / KENDER, Cilt I, s. 47; KURAN, s. 14.

<sup>110</sup> KURAN, s. 14.

<sup>111</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 35. “*Tekne*” ile ifade edilenin “*içi oyuk, hacimli şey*” olduğu yönünde bkz. KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 35; ÇAĞA / KENDER, Cilt I, s. 46; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 71.

*gelişmeler göz önünde bulundurularak, “gemi” kavramının kapsamı mümkün olduğunca genişletilmeye çalışılmıştır”* denilmek suretiyle bu duruma vurgu yapılmıştır.

O halde TTK'nın yapmış olduğu tanımlamaya göre gemi niteliğine sahip olmayan bir araç ile taşıma yapılması durumunda navlun sözleşmesi söz konusu olmaz. Örneğin salla yapılan bir taşıma navlun sözleşmesinin konusu değildir<sup>112</sup>. Bunun dışında, geminin içsu ya da deniz gemisi veya gayri ticari bir gemi olması mümkündür<sup>113</sup>.

Geminin taşıma taahhüdünde bulunan kişinin mülkiyetinde olması şart değildir<sup>114</sup>. Bunun yanı sıra, geminin sözleşmede tayin edilmiş olması da şart değildir. Ancak charter sözleşmelerinde taşıtan yükün taşınacağı gemiyi önceden bilmek isteyebilir. Bu durumda, geminin sözleşmede tayin edilmesi mümkündür<sup>115</sup>. Zira geminin yaşı, şekli, kapasitesi, teknolojik olanakları hem navlun bedelini etkileyebilecek olan hem de taşımanın güvenliği için önem arz eden nitelikler ve unsurlar olarak görülebilir<sup>116</sup>. Taşımanın yapılacağı geminin sonradan tayin edilmesi de söz konusu olabilir<sup>117</sup>.

#### **2.1.3.4. Taşımanın eşyanın zilyetliğini elde etmiş olması**

Taşımanın gerçekleştirilebilmesi için eşyanın zilyetliğinin taşıyana devredilmiş olması yani teslim edilmiş olması gerekmektedir. Böylece, eşya taşıyanın bakım ve muhafazası altına girer<sup>118</sup>. Zira taşıyanın borcu yükü zarara uğratmadan bir yerden diğerine taşımaktır. Dolayısıyla, yüke özen göstermek de bu borcun kapsamına girmektedir<sup>119</sup>.

Tabii bakım ve muhafaza gerektirmeyen bir eşyanın taşınmasının taahhüt edilmesi durumunda da navlun sözleşmesi söz konusu olur. Zira bir navlun sözleşmesinin söz konusu olması için, eşyanın taşıyanın zilyetliğine girmesi yeterlidir. İstisnai olarak

<sup>112</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 156; ÇAĞA / KENDER, Cilt I, s. 46.

<sup>113</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 156; TEKİN, s. 27. SÖZER ise, geminin ticaret gemisi olmasının gerektiği görüşündedir, SÖZER, Cilt I, s. 323.

<sup>114</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 3; SÖZER, Cilt I, s. 324; TEKİN, s. 28; BOZKURT, s. 111; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 3.

<sup>115</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 3; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 12-13; AKINCI, s. 6-7; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 2; BOZKURT, s. 110; TEKİN, s. 27-28.

<sup>116</sup> BOZKURT, s. 110; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 560.

<sup>117</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 560.

<sup>118</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 156; SÖZER, Cilt I, s. 306, 324; AKINCI, s. 10; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 80; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 3; TEKİN, s. 28-29; DOĞRUCU, s. 537; MURAN, s. 21; BOZKURT, s. 111; ÖZDEMİR, Eşya Taşıma, s. 108.

<sup>119</sup> KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 107; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 562.

bakım ve muhafaza yükümlülüğünün doğmaması, bu bakımdan herhangi bir fark yaratmamaktadır<sup>120</sup>. BOZKURT, eşyanın taşıyanın zilyetliğine girmesi ile ilgili durumu “...taşıyanın sorumluluk reaksiyonunun başlaması, zilyetliğin devri ile mümkün olmaktadır” şeklinde ifade ederek özetlemektedir<sup>121</sup>.

Taşıyanın yük üzerindeki zilyetliği doğrudan (*vasıtasız, dolaysız*) zilyetlik<sup>122</sup> olup, taşıyan bu zilyetliği teslim ile elde etmektedir<sup>123</sup>. Taşıyan doğrudan zilyet olmasına karşın, fer’i zilyet<sup>124</sup> durumundadır. Bunun yanı sıra taşıyan, başkası için zilyettir<sup>125</sup>. Çünkü taşıyan yükü kendisi için değil, taşıtan için hakimiyeti altında tutmakta ve hem yükün malikinin hem de gönderilenin yük üzerinde sahip olduğu üstün hakkı inkâr etmemektedir<sup>126</sup>.

Taşıma sözleşmesinin söz konusu olabilmesi için, zımni olarak dahi olsa, yükün vasıtasız zilyetliğinin taşıtandan taşıyana geçmesi yönünde bir iradenin var olması gerekir<sup>127</sup>.

#### 2.1.3.5. Taşımanın ücret karşılığında yapılması

Öncelikle “*navlun*” kavramının tanımını yapmak gerekir. Sözlük anlamı ile “*navlun*”, “*taşıyıcı tarafından, gemisinde taşınacak yük için istenen ücret*” şeklinde tanımlanmaktadır<sup>128</sup>. Daha detaylı bir tanımlama yapmak gerekirse; navlun, taşıyanın yükü, navlun sözleşmesi ile belirlenmiş olan yerden yükleyip (teslim alıp),

<sup>120</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 156; TEKİN, s. 29.

<sup>121</sup> BOZKURT, s. 111.

<sup>122</sup> Doğrudan ve dolaylı zilyetlik kavramları hakkında bkz. OĞUZMAN, M. Kemal / SELİÇİ, Özer / OKTAY-ÖZDEMİR, Saibe, Eşya Hukuku, 20. baskı, İstanbul 2017, s. 60-61; ESENER, Turhan / GÜVEN, Kudret, Eşya Hukuku, 7. baskı, Ankara 2017, s. 75-76; AYBAY, Aydın / HATEMİ, Hüseyin, Eşya Hukuku, 4. baskı, İstanbul 2014, s. 36-37; NOMER, Haluk Nami / ERGÜNE, Mehmet Serkan, Eşya Hukuku: Zilyetlik ve Tapu Sicili, 2. baskı, İstanbul 2015, s. 15-16; AYAN, Mehmet, Eşya Hukuku I - Zilyetlik ve Tapu Sicili, 13. baskı, Ankara 2016, s. 86-87; ÜNAL, Mehmet / BAŞPINAR, Veysel, Şekli Eşya Hukuku: Giriş – Zilyetlik – Tapu Sicili, 9. baskı, Ankara 2017, s. 121-124; SİRMEN, A. Lale, Eşya Hukuku, 4. baskı, Ankara 2016, s. 50.

<sup>123</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 3; SÖZER, Cilt I, s. 306; SUNAL ERGUVAN, s. 23.

<sup>124</sup> Asli ve fer’i zilyetlik kavramları hakkında bkz. OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY-ÖZDEMİR, Eşya Hukuku, s. 57-59; ESENER / GÜVEN, s. 74-75; AYBAY / HATEMİ, Eşya Hukuku, s. 36; NOMER / ERGÜNE, s. 12-15; AYAN, s. 83-86; ÜNAL / BAŞPINAR, s. 118-121; SİRMEN, s. 49.

<sup>125</sup> Kendisi için ve başkası için zilyetlik kavramları hakkında bkz. OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY-ÖZDEMİR, Eşya Hukuku, s. 59-60; ESENER / GÜVEN, s. 77; AYAN, s. 90; ÜNAL / BAŞPINAR, s. 122, 129-130; SİRMEN, s. 48.

<sup>126</sup> SÖZER, Cilt I, s. 306.

<sup>127</sup> SÖZER, Cilt I, s. 307.

<sup>128</sup> [www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr), E.T.: 21.02.2018.

kararlaştırılmış olan yere kadar taşıması (ve orada teslim almaya yetkili olan kişiye teslim etmesi) için taşıtın tarafından ödenmesi taahhüt edilen ücrettir<sup>129</sup>.

TTK'nın yukarıda da bahsi geçen 1138. maddesinde taşıyanın bir eşyayı navlun karşılığında deniz yoluyla taşımayı üstlendiği sözleşmeler navlun sözleşmesi olarak tanımlandığından, taşımanın ücretsiz olarak yapıldığı hallerde navlun sözleşmesinden bahsedilemez<sup>130</sup>. Zira cret navlun sözleşmesinin objektif esaslı unsurlarından birisidir<sup>131</sup>.

Navlun sözleşmesi ivazlı, tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşmedir<sup>132</sup>. Üstelik, bir taraf taşıma taahhüdünde bulunurken, diğer tarafın da navlun ödeme borcu altına gireceği yukarıda da belirttiğimiz üzere, kanunda yer alan düzenlemenin bir gereğidir. Navlun borçlusunun taşıtın olduğu TTK m. 1200'de açık olarak düzenlenmiştir.

Navlun miktarının, navlun sözleşmesinde taraflarca serbest olarak belirlenmesi mümkündür<sup>133</sup>. Ancak taşınmak üzere teslim alınan eşya için navlun miktarı kararlaştırılmamışsa, yükleme zamanı ve yerinde mutad olan navlun ödenir (TTK m. 1195/ f. 1).

## **2.2. NAVLUN SöZLEşMESİNİN HUKUKİ NİTELİğİ VE KURULMASI**

### **2.2.1. Hukuki Niteliği**

Navlun sözleşmesi ile taşıyan tarafından taşıma sonucunda yer değişikliği neticesinin sağlanması taahhüt edilmektedir<sup>134</sup>. Taşıyan, cret yani navlun karşılığında eşyanın bir yerden diğerine taşınmasını ve teslimini üstlenerek esasında bir iş görme taahhüdünde bulunmaktadır<sup>135</sup>.

---

<sup>129</sup> SÖZER, Cilt I, s. 325; TEKİN, s. 29; SUNAL ERGUVAN, s. 18, 19. Ayrıca, navlunun tespiti ve ödenmesi hakkındaki detaylı açıklamalar için bkz. KARAYAZGAN, Ahmet, "*Deniz Ticareti Hukuku Alanında Navlun (= Eşya Taşıma creti) Tesbiti*", BATİDER, C. 16, S. 2, Y. 1991, s. 141 vd.; SUNAL ERGUVAN, s. 39 vd.

<sup>130</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOğLU, s. 156; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 564; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 13; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 3; TEKİN, s. 29; BOZKURT, s. 112. Ayrıca, Hamburg Kuralları açısından taşımanın navlun karşılığında yapılmadığı sözleşmelerin andlaşma kapsamına girmeyeceği hakkında bkz. YAZICIOğLU, Hamburg Kuralları, s. 32.

<sup>131</sup> BOZKURT, s. 111.

<sup>132</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 3; SÖZER, Cilt I, s. 312, 318, 325; YAZICIOğLU, Hamburg Kuralları, s. 33; AğA / KENDER, Cilt II, s. 3; SUNAL ERGUVAN, s. 20.

<sup>133</sup> SÖZER, Cilt I, s. 325; TEKİN, s. 29.

<sup>134</sup> YETİş ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 13-14; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 15.

<sup>135</sup> AKSOY, s. 35.

İlk olarak, iş görme sözleşmelerinden genel hizmet sözleşmesinin bu duruma uygun olmadığı açıktır. Şöyle ki; 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu (TBK)<sup>136</sup> m. 393 hükmünde genel hizmet sözleşmesinin “...işçinin işverene bağımlı olarak belirli veya belirli olmayan süreyle işgörmeyi ve işverenin de ona zamana veya yapılan işe göre ücret ödemeyi üstlendiği...” sözleşme olduğu belirtilmektedir. Oysa, taşıyanın taşıtana bağımlı olarak iş görmesi gibi bir durumdan söz edilemez<sup>137</sup>.

Akla gelen bir diğer seçenek vekalet sözleşmesidir. TBK m. 502 hükmünde vekalet sözleşmesinin “...vekilin vekalet verenin bir işini görmeyi veya işlemi yapmayı üstlendiği...” sözleşme olduğu şeklinde bir tanım yapılmaktadır. İlk olarak, vekalet sözleşmesinde, TBK m. 502 / f. 3 uyarınca vekil sözleşme veya teamül varsa ücrete hak kazanacaktır. Oysa, navlun sözleşmesinin asli unsurlarından biri de ücrettir. Diğer yandan, TBK m. 506 uyarınca, “*Vekil, vekalet borcunu bizzat ifa etmekle yükümlüdür*”. Oysa, navlun sözleşmesinde aksine sözleşme bulunmadıkça işin bir başkasına bırakılması söz konusu olabilir. Üstelik, vekaletten farklı olarak navlun sözleşmesinde bir işin özenle görülmesinin yanı sıra sonucun elde edilmesi de taahhüt edilmektedir<sup>138</sup>. Bu durumda, vekalet sözleşmesinin de navlun sözleşmesi ile tam olarak örtüşmediği söylenebilir.

Esasen iş görme sözleşmelerinden duruma en uygun olanı eser sözleşmesidir. Zira eser sözleşmesi TBK m. 470’te “...yüklenicinin bir eser meydana getirmeyi, iş sahibinin de bunun karşılığında bir bedel ödemeyi üstlendiği sözleşme...” şeklinde tanımlanmış olup; günümüzde bahsi geçen bu “*eser*” kavramının yalnızca maddi şeylerden ibaret olduğunu kabul etmek mümkün değildir<sup>139</sup>.

Bu kapsamda; maddi bir şeyin, örneğin bir geminin yapımının, eser meydana getirme olarak kabulü mümkün olduğu kadar, bir işin görülmesi de eser meydana getirme olarak kabul edilebilir. Üstlenilen bir sonucun ortaya konulmasının önem arz ettiği eser sözleşmesinde, belirli bir sonucun elde edilmesine yönelik nitelikli bir iş görme edimi yüklenilmektedir<sup>140</sup>. Taşıyan da hem taşımayı gerçekleştirmek hem de

---

<sup>136</sup> RG: 04.02.2011/ 27836.

<sup>137</sup> AKSOY, s. 35.

<sup>138</sup> AKSOY, s. 35-36.

<sup>139</sup> AKSOY, s. 36; TEKİN, s. 15; BOZKURT, s. 127.

<sup>140</sup> AKSOY, s. 37.

eşyayı teslim etmek yükümlülüğünde olduğundan, belirli bir sonucun meydana getirilmesi söz konusudur<sup>141</sup>.

Bu durumda, navlun sözleşmesi bir eser sözleşmesi niteliğinde olduğunu kabul etmek gerekir<sup>142</sup>. Bu nedenle, TTK'da hüküm bulunmayan hallerde TBK'nın 470. maddesi ve devamında yer alan eser sözleşmesine ilişkin hükümlere başvurulacaktır.

Navlun sözleşmesinde taşıyanın asli borcu taşıma taahhüdünde bulunduğu yüklerin varma limanına sorunsuz bir şekilde ulaştırılmasıdır. Taşıyanın asli borcu ise, yüklerini taşıttırması karşılığında navlunu ödemektir<sup>143</sup>. O halde, navlun sözleşmesinin ivazlı ve iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olduğu söylenebilir<sup>144</sup>.

### 2.2.2. Kurulması

Mevzuatta navlun sözleşmesinin kurulması için herhangi bir şekil şartı öngörülmemektedir<sup>145</sup>. Sözleşmenin sözlü olarak ya da telefon, fax, e-mail veya başka bir iletişim aracı ile yapılması mümkündür<sup>146</sup>. Hatta kırkambar taşımalarında sözleşmenin, yükün yüklenmesi ile zımnen yapılması mümkündür. Yeter ki, tarafların sözleşmenin kurulmasına yönelik karşılıklı ve birbirine uygun iradeleri olsun<sup>147</sup>.

Ne var ki, uygulamada navlun sözleşmeleri daima yazılı olarak yapılmaktadır<sup>148</sup>. Üstelik, 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun (HMK)<sup>149</sup> 200. maddesi<sup>150</sup>

<sup>141</sup> AKSOY, s. 37; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 19-20; TEKİN, s. 17.

<sup>142</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 13-14; AKSOY, s. 37; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 12; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 15; SÖZER, Cilt I, s. 331; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 19; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 32; AKINCI, s. 49-50; TEKİN, s. 34; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 33; BOZKURT, s. 127. Eşya taşıma sözleşmesinin hukuki niteliği hakkında detaylı incelemeler için bkz. AKSOY, s. 34 vd.; SUNAL ERGUVAN, s. 34-36.

<sup>143</sup> ÜLGNER, M. Fehmi, Sürastarya Süresi ve Ücreti, Ankara 1993, s. 18; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 14.

<sup>144</sup> ÜLGNER, Sürastarya, s. 18; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 14; ATEŞ, s. 66; MURAN, s. 8.

<sup>145</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 161; SÖZER, Cilt I, s. 318; AKINCI, s. 52; BOZKURT, s. 127.

<sup>146</sup> SÖZER, Cilt I, s. 318.

<sup>147</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 161.

<sup>148</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 161; SÖZER, Cilt I, s. 318.

<sup>149</sup> RG: 04.02.2011/ 27836.

<sup>150</sup> HMK'nın bahsi geçen 200. maddesi'nde "Bir hakkın doğumu, düşürülmesi, devri, değiştirilmesi, yenilenmesi, ertelenmesi, ikrarı ve ifası amacıyla yapılan hukuki işlemlerin, yapıldıkları zamanki miktar veya değerleri iki bin beş yüz Türk Lirasını geçtiği takdirde senetle ispat olunması gerekir. Bu hukuki işlemlerin miktar veya değeri ödeme veya borçtan kurtarma gibi bir nedenle iki bin beş yüz Türk Lirasından aşağı düşse bile senetsiz ispat olunamaz" denilmektedir.

uyarınca navlun sözleşmelerinin yazılı olarak yapılması ispat şartı açısından zorunludur<sup>151</sup>.

## 2.3. NAVLUN SÖZLEŞMESİNİN TÜRLERİ

### 2.3.1. Genel Olarak

Aşağıda çalışmamızın kapsamı gereği navlun sözleşmesi türleri hakkında kısaca bilgi vermekle yetinilecek ve bu sözleşme türlerine ilişkin olarak doktrinde yer alan tartışmaların detaylarına girilmeyecektir. Bu bağlamda, charter sözleşmeleri ile kırkambar sözleşmesi ele alınacaktır.

Charter sözleşmeleri navlun sözleşmesinin bir türü olup, TTK m. 1138 uyarınca bu sözleşmelerde eşya taşımanın yanı sıra tahsis taahhüdü de bulunmaktadır. Taşıyan, navlun karşılığında taşıtanın yükleri için geminin belirli bir yerini veya hacmini, belirli bir zaman dilimine ya da belirli bir yolculuğa ilişkin olarak tahsis eder. Kırkambar sözleşmesinde ise, taşıyan yine navlun karşılığında ayırt edilmiş eşyayı taşımayı üstlenmektedir.

TTK'nın 1119. maddesi ve devamında ele alınan "*Gemi Kira Sözleşmeleri*" ise, bir navlun sözleşmesi niteliğinde olmadığından çalışmamızda inceleme dışı bırakılmıştır.

Şöyle ki; gemi kira sözleşmeleri kullandırma sözleşmelerindedir<sup>152</sup>. Zira gemi maliki ile gemi işletme müteahhidi arasında yapılan kira sözleşmesi uyarınca gemi işletme müteahhidi geminin zilyetliğini devralmakta ve bu gemiyi kendi adına kullanma hakkını elde etmektedir<sup>153</sup>. Geminin zilyetliğiyle birlikte, teknik ve ticari kontrolü de kiracıya yani gemi işletme müteahhidine geçmektedir<sup>154</sup>. Oysa charter sözleşmelerinde geminin teknik kontrolü donatanda kalmaktadır<sup>155</sup>.

<sup>151</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 161; AKINCI, s. 52.

<sup>152</sup> TOPALOĞLU, s. 69; ÜLGENER, Charter Sözleşmeleri I, s. 6.

<sup>153</sup> ÜLGENER, Charter Sözleşmeleri I, s. 6; ATAMER, Kerim, "*Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yöneteni ve Zaman Charteri Kavramları*", DenizHD, S. 1-4, Y. 6-7, 2004, s. 12; ÖNDER, Salih, Gemi Kira Sözleşmesi, Ankara 2016, s. 29; BOZKURT, s. 103.

<sup>154</sup> ÜLGENER, Charter Sözleşmeleri I, s. 4; ATAMER, Kavramlar, s. 12; ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, s. 23; İSMAYILOV, Araz, "*Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi*", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Konya 2017, s. 17-18.

<sup>155</sup> ÜLGENER, Charter Sözleşmeleri I, s. 28.

TTK m. 1119 hükmü bu sözleşmeyi “*Gemi kira sözleşmesi, kiraya verenin belirli bir süre için geminin kullanılmasını, kira bedeli karşılığında, kiracıya bırakmayı üstlendiği bir sözleşmedir*” şeklinde tanımlamaktadır. Bunun yanı sıra, kiraya verenin, gemi ile birlikte gemi adamlarını da kiracının emrine vermeyi üstlenmesi, sözleşmenin niteliğini değiştirmeyecektir (TTK m. 1119/ f. 2).

Gemi kira sözleşmelerinin iki türü bulunmaktadır. Bunlardan ilki, çıplak gemi kira sözleşmesidir<sup>156</sup>. Bu tür sözleşmelerde kiraya veren gemiyi adamları, yakıtı ve kumanyası ile donatılmış olmaksızın kiracıya kullanılmayı taahhüt etmektedir. Sözleşme süresince geminin teknik ve ticari idaresi kiracıdadır<sup>157</sup>. Kiracı sözleşme süresince gemiyi bizzat istihdam ettiği kendi adamları aracılığıyla kullanabileceği gibi, kiraya verenin kiracının emrine verdiği adamları ile ayrı bir hizmet sözleşmesi yapmak suretiyle kullanması da mümkündür<sup>158</sup>. Böylece, kiracı kendisi adam bulmak zorunda kalmaz. Ancak, kiraya verenin kendisinin emrine sunmuş olduğu ve hizmet sözleşmesi yapmak suretiyle hizmetlerinden yararlandığı bu işçilere karşı olan ilişkisinde işveren sıfatıyla sorumlu olur<sup>159</sup>.

Gemi kira sözleşmelerinin diğer türü olan donatılmış gemi kira sözleşmesinde<sup>160</sup> ise gemi; adamları, kumanyası ve yakıtı ile donatılmış olarak kiralanır. Bu tür sözleşmelerde çıplak gemi kira sözleşmelerinden farklı olarak yer alan “*management agreement*” klozu ile kiraya veren geminin kullanımını kiracıya bırakmanın yanı sıra, alacağı işletme ücreti<sup>161</sup> karşılığında kiracıyı temsilen gemiyi gemi adamları, kumanya ve yakıt ile donatma yükümlülüğünü de üstlenir<sup>162</sup>.

Görüldüğü gibi, gemi kirası sözleşmelerinde kiraya verenin borcu çıplak ya da mürettebatlı olarak geminin kullanımını kiracıya bırakmak olup; bunun dışında kiraya

---

<sup>156</sup> Çıplak gemi kira sözleşmesi çıplak / boş gemi çarteri / kirası gibi şekillerde de adlandırılmaktadır. İngilizce’de ise bu tür sözleşmelere *bareboat charter contract* denilmektedir.

<sup>157</sup> ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, s. 86-87; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 614; AKSOY, s. 44-45; TEKİL, s. 233; İSMAYILOV, s. 8.

<sup>158</sup> ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, s. 87.

<sup>159</sup> ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, s. 87-88.

<sup>160</sup> Donatılmış gemi kira sözleşmeleri İngilizce’de *charter with demise, charter by demise* ya da *demise charter* olarak adlandırılmaktadır.

<sup>161</sup> *Management fee*.

<sup>162</sup> ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, s. 88; ÜLGENER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 5; AKSOY, s. 45; TEKİL, s. 234.

verenin eşya taşımak ya da bir iş yapmak gibi sözleşmesel başka bir yükümlülüğü yoktur<sup>163</sup>. Bu nedenle de, gemi kira sözleşmeleri navlun sözleşmesi niteliğinde değildir.

### 2.3.2. Çarter Sözleşmeleri

#### 2.3.2.1. Yolculuk çarteri

Yolculuk çarteri sözleşmelerinin, çarter sözleşmelerinin en eski türü olduğu belirtilmektedir<sup>164</sup>. TTK'nın 1138. maddesinde yer alan tanımlamaya göre, yolculuk çarteri sözleşmelerinde taşıyan, navlun karşılığında eşyayı geminin tamamını veya bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek denizde taşımayı üstlenir. Yukarıda navlun sözleşmesinin hukuki niteliğinin eser sözleşmesi olduğundan bahsedilmiştir. Dolayısıyla, navlun sözleşmesinin bir türü olan yolculuk çarteri sözleşmesi de eser sözleşmesi niteliğindedir.

Yolculuk çarteri sözleşmesi iki taraflı olup; bir taraf gemiyi tahsis etme ve buraya konulan yükü taşıma taahhüdü altına girerken, diğer taraf da navlun ödeme borcu altına girmektedir<sup>165</sup>.

Yolculuk çarteri sözleşmesinin tek sefer için ya da birden fazla sefer için yapılması mümkündür<sup>166</sup>. Örnek vermek gerekirse, Arjantin-Türkiye ya da Arjantin-Türkiye-Arjantin şeklinde belirlenebilir. Navlun miktarı ise, bu seferlerin maliyetine göre hesaplanır<sup>167</sup>.

Yolculuk çarteri sözleşmesinde, geminin tamamı taşıtana tahsis edilse dahi, geminin zilyetliği ile teknik ve ticari yönetimi taşıtana devredilmiş olmaz<sup>168</sup>. Esasen, yolculuk çarteri sözleşmesi ile zaman çarteri sözleşmesini birbirinden ayıran en önemli husus da budur. Zira zaman çarteri sözleşmelerinde geminin teknik yönetimi yine tahsis

---

<sup>163</sup> TOPALOĞLU, s. 69.

<sup>164</sup> ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 115.

<sup>165</sup> ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 115.

<sup>166</sup> AKSOY, s. 51; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 27; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 26; TEKİN, s. 41; SÖZER, Cilt I, s. 351; KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 158; TTK'nın m. 1158/4 hükmünde yer alan "*Sözleşme uyarınca birden fazla yolculuk yapılacaksa...*", ve yine TTK'nın m. 1227/1 hükmünde yer alan "*Geminin birden çok yolculuk için tutulduğu hâllerde...*" gibi ibareler bu durumu teyit eder niteliktedir.

<sup>167</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 604.

<sup>168</sup> ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, s. 111; AKSOY, s. 50; TEKİL, s. 237; BOZKURT, s. 119.

edende olmakla beraber, ticari yönetimi tahsis olunana yani çarterer'a devredilmektedir<sup>169</sup>.

Bu çerçevede, geminin tamamı kendisine tahsis edilse dahi, taşıtan geminin ticari işleri hakkında söz sahibi olmayacak ve taşıtan yalnızca, kendisine ayrılan kısımda yükünü taşıtma hakkına sahip olacaktır<sup>170</sup>. Dolayısıyla, taşıtan geminin ticari rotasının belirlenmesi üzerinde de herhangi bir hak sahibi değildir<sup>171</sup>.

### **2.3.2.2. Tam çarter sözleşmeleri**

Tam çarter sözleşmelerinde, yük taşınması yapılan geminin tamamı taşıtanın yüklerine tahsis edilmektedir<sup>172</sup>.

TTK'nın 1140. maddesinde belirtilmektedir ki, geminin tamamı taşıtana tahsis edildiğinde, yani tam çarter sözleşmesi akdedildiğinde, kamaralar hariç tutulmuş sayılır; bununla beraber taşıtanın izni olmaksızın kamaralara eşya yükletilemez.

### **2.3.2.3. Kısmi çarter sözleşmeleri**

Geminin yalnızca belli bir kısmının veya yerinin taşıtanın yüklerinin taşınması için tahsis edildiği çarter sözleşmeleri, kısmi çarter sözleşmesi olarak adlandırılır<sup>173</sup>. Bu gibi sözleşmelerde, taşıtana ait yükün örneğin geminin taşıma kapasitesinin yüzde 40'lık kısmında veya dörtte birlik kısmında ya da üç numaralı ambarında taşınacağı gibi sınırlandırmalar yapılır ve tam çarter sözleşmelerinin aksine, geminin tamamı taşıtanın yüklerine tahsis edilmez<sup>174</sup>.

Eskiden gemilerin küçük hacimli olması nedeniyle tam çarter sözleşmeleri daha çok tercih edilmekteyken, gemilerin tonajının artmasının ardından kısmi çarter sözleşmelerinde de artış yaşanmıştır. Büyük taşıma komisyoncularının ortaya çıkması

<sup>169</sup> ÜLGENER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 29; ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, s. 111.

<sup>170</sup> ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, s. 111.

<sup>171</sup> ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, s. 111.

<sup>172</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 158; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 7; AKSOY, s. 50; AKINCI, s. 16; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 8; SÖZER, Cilt I, s. 337; BOZKURT, s. 118; TEKİN, s. 44; MURAN, s. 24; İSMAYILOV, s. 30; SUNAL ERGUVAN, s. 31.

<sup>173</sup> AKSOY, s. 50; KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 159; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 589-590; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 7; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 25; AKINCI, s. 17; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 9; SÖZER, Cilt I, s. 337; BOZKURT, s. 118; TEKİN, s. 44; MURAN, s. 24; İSMAYILOV, s. 30; SUNAL ERGUVAN, s. 31.

<sup>174</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 159; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 25; AKINCI, s. 17; TEKİN, s. 44; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 590.

ise, tam charter sözleşmelerinin tekrar daha çok yapılmaya başlanmasına neden olmuştur<sup>175</sup>.

#### 2.3.2.4. Zaman charteri

Doktrinde zaman charteri sözleşmesinin hukuki niteliği bakımından farklı görüşler bulunmaktadır<sup>176</sup>. Bu bağlamda; öncelikle zaman charteri sözleşmesinin aslında gemi kirası sözleşmesi niteliğinde olduğunun ileri sürüldüğü görülmektedir<sup>177</sup>. Diğer bir görüş<sup>178</sup> ise, zaman charteri sözleşmesinin gerçek anlamda bir navlun sözleşmesi niteliğinde olduğunu savunmaktadır. Son olarak, zaman charteri sözleşmesinin hem kira hem de navlun sözleşmesinin özelliklerini barındıran, karma nitelikte ve kendine özgü (*sui generis*) üçüncü tür bir sözleşme olduğunu kabul edenler<sup>179</sup> de bulunmaktadır.

Zaman charteri sözleşmesinin gemi kirası sözleşmesi ile ortak yönlerinin olması, zaman charterpartilerinde “*hire*” gibi kirayı anımsatan ifadelerin yer alması, hem gemi kirası sözleşmelerinde hem de zaman charteri sözleşmelerinde zaman unsurunun önem arz etmesi gibi nedenlerle bu iki sözleşmenin birbirlerinden ayırt edilmeleri noktasında zorluklar yaşanmaktadır<sup>180</sup>. Öte yandan; bu iki sözleşme türü arasında önemli farklılıklar da bulunmaktadır. İlk olarak, gemi kira sözleşmesinde geminin zilyetliği tamamiyle kiracıya geçmekte ve kiracı geminin hem teknik hem de ticari idaresine sahip olmaktadır. Oysa, zaman charteri sözleşmesinde tahsis olunan geminin zilyetliğini elde

<sup>175</sup> KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 110.

<sup>176</sup> Zaman charteri sözleşmesinin hukuki niteliğinin farklı hukuk sistemleri açısından değerlendirilmesine ilişkin açıklamalar için bkz. MURAN, s. 77 vd.; TTK açısından zaman charteri sözleşmelerinin hukuki mahiyetine ilişkin tartışmalar için bkz. ÜLGNER, M. Fehmi, “*Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Charteri Sözleşmesi*”, İÜHF, C. 65, S. 2, Y. 2007, s. 353 vd.

<sup>177</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 10-11; WÜSTENDÖRFER, Hans, Neuzzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und internationalen Rechts, zweite durchgesehene und verbesserte Auflage, Tübingen 1950, s. 117 (Naklen: ÜLGNER, Charter Sözleşmeleri I, s. 21, dp. 14).

<sup>178</sup> SÖZER, Cilt I, s. 338; ÜLGNER, Charter Sözleşmeleri I, s. 22; ÜLGNER, M. Fehmi, Charter Sözleşmeleri II: Zaman Charteri Sözleşmeleri, İstanbul 2016, s. 10; ÜLGNER, TTK’nda Zaman Charteri, s. 356; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 109-110; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 8; KENDER, Rayegân / ÜNAN, Samim, “*Eşya Taşıma (Navlun) Mukaveleleri*”, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, 1. baskı, İstanbul 1997, s. 281; KENDER / ÇETİNGİL / YAZICIOĞLU, s. 149; TEKİN, s. 45; BOZKURT, s. 122. Farklı görüşte: OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 7. Yazar, zaman charteri sözleşmesinin hukukumuz açısından bir navlun sözleşmesi olmamakla beraber ona yakın bir sözleşme olduğu görüşündedir.

<sup>179</sup> AKSOY, s. 49; PRÜSSMANN/ RABE, Seehandelsrecht, München 2000, § 556, B 3, d 10 (Naklen: KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 11, dp. 45); İSMAYILOV, s. 29.

<sup>180</sup> ÜLGNER, Charter Sözleşmeleri II, s. 9; ÜLGNER, M. Fehmi, “*Zaman Charteri Sözleşmesinde Taşıtanın Taşıyana Karşı Olan Yükümlülükleri*”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 627; ATAMER, Kavramlar, s. 20-21.

etmemekte ve sadece geminin ticari idaresine sahip olmaktadır<sup>181</sup>. Bunun yanı sıra, zaman çarteri sözleşmelerinde geminin sadece ticari yönetimi belli bir süre için tahsis olunana bırakılmış olduğundan, tahsis olunan geminin teknik idaresinden kaynaklanan veya denizciliğin kendine has rizikolarından korunmuş durumdadır. Zira geminin teknik yönetimini tahsis eden üstlenmektedir. Oysa, gemi kira sözleşmesinde kiracı geminin hem ticari hem de teknik yönetimine sahip olduğu için durum böyle değildir<sup>182</sup>. İki sözleşme türü arasındaki farklara gemi adamları ile aradaki ilişki açısından da bir örnek verilebilir. Zira gemi adamlarının hizmetlerinin de kiracıya tahsis edilmiş olması durumunda, gemi kira sözleşmelerinde kiracı, gemi adamlarının çalıştırılmasından doğan borç ve yükümlülüklerden sorumlu olur. Zaman çarteri sözleşmesinde ise, tahsis olunan, gemi adamlarının istihdam edeni konumunda olmadığından bu borç ve yükümlülükler tahsis edene aittir<sup>183</sup>.

Esasen hukukumuz bakımından, TTK'nın sistematigi de zaman çarteri sözleşmesinin niteliğinin ne olduğu tartışmasını ortaya çıkarmaktadır. Zira, TTK'da Deniz Ticaret Sözleşmeleri başlığı altında ele alınan üç tür sözleşme bulunmaktadır. Bunlar: gemi kira sözleşmesi, zaman çarteri sözleşmesi ve son olarak, yolculuk çarteri ile kırkambar sözleşmesini kapsamakta olan navlun sözleşmesidir.

Oysa uluslararası deniz ticareti hukukunda zaman çarteri sözleşmesinin, navlun sözleşmesinin bir türü olarak kabul gördüğünden bahisle; TTK'da zaman çarteri sözleşmesinin bu şekilde ayrı bir başlık altında vasıflandırılmış olması doktrinde hatalı bulunmaktadır<sup>184</sup>.

Ancak çalışmamızın konusu dışında kalması nedeniyle doktrinde yer alan bu tartışmalara ilişkin daha detaylı bir açıklamaya yer vermeyerek, doktrindeki çoğunluk

---

<sup>181</sup> ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, s. 106-107; ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 29; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 110; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 8; SARICA, Ayşe, Soru ve Cevaplarla Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku, 3. baskı, Ankara 2015, s. 49; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 115; YALÇIN, Ender, "Çarter Sözleşmelerinin Yeni TTK Açısından Değerlendirilmesi", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı, İstanbul 2014, s. 8; İSMAYILOV, s. 27; SUNAL ERGUVAN, s. 33.

<sup>182</sup> ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, s. 105-106; SARICA, s. 27; İSMAYILOV, s. 27.

<sup>183</sup> ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi, s. 108; SARICA, s. 27; İSMAYILOV, s. 27; ÜLGNER, Zaman Çarteri Sözleşmesinde Yükümlülükler, s. 638.

<sup>184</sup> ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 17; ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 6; ÜLGNER, TTK'nda Zaman Çarteri, s. 365; TTK'da yapılmış olan hukuki vasıflandırmanın eleştirisi için bkz. ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 18 vd; ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 6 vd.

görüŖe göre zaman çarteri sözleşmesinin gerçek anlamda bir navlun sözleşmesi niteliğinde olduğunun kabul edildiğini ve bizim de çalışmamız kapsamında bu görüşe katıldığımızı belirterek aşağıda kısaca bu sözleşmenin tanımına yer vermekle yetineceğiz<sup>185</sup>. Zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesinin bir türü olduğu kabul edildiği takdirde, doğal olarak hukuki niteliği bakımından bir eser sözleşmesi olduğu benimsenmelidir<sup>186</sup>.

Zaman çarteri sözleşmesi TTK'nın 1131. maddesinde “...*tahsis edenin, donatılmış bir geminin ticari yönetimini belli bir süre için ve bir ücret karşılığında tahsis olunana bırakmayı üstlendiği sözleşme...*” olarak tanımlanmıştır. Belirtmek gerekir ki; hükümde tahsis olunan ile kastedilen zaman çarterer, tahsis eden ile kastedilen ise donatandır<sup>187</sup>.

Hükümden de anlaşıldığı gibi, zaman çarteri sözleşmelerinde taşıyan zaman esası üzerinden kendisine ödenecek olan navlun karşılığında, gemiyi yük taşınması için belli bir süre taşıtana tahsis etmeyi ve bu amaçla geminin ticari kontrolünü taşıtana devretmeyi taahhüt etmektedir<sup>188</sup>.

Zaman çarteri sözleşmesinin 20-25 gün gibi kısa süreler için yapılması mümkün olduğu kadar, 20 yıl gibi oldukça uzun süreler için yapılması da mümkündür. Hatta, geminin ekonomik ömrünün bir zaman çarteri sözleşmesi altında tamamlanması dahi söz konusu olabilir. Fakat, genellikle bu tür sözleşmelerin 3 ay – 12 ay gibi kısa ve orta vadeli süreler için yapılmakta olduğu belirtilmektedir<sup>189</sup>.

Burada son olarak, uygulamada zaman çarteri sözleşmelerinin standart tip sözleşmelerin kullanılması suretiyle akdedilebildiğini belirtmek gerekir. Böyle bir durumda ise, tip sözleşmelerin tamamında yabancı hukuk ve yer mahkemeleri ya da

---

<sup>185</sup> Zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliğine ilişkin görüşlerin oldukça detaylı bir değerlendirmesi için bkz. ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 20 vd. Ayrıca hem zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliğine ilişkin olarak hem de zaman çarteri sözleşmelerinin geneline ilişkin olarak detaylı değerlendirmeler için bkz. ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 9 vd.

<sup>186</sup> ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 27.

<sup>187</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 149; ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 15.

<sup>188</sup> ATAMER, Kavramlar, s. 24; ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 10; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 29; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 110; SARICA, s. 28; BOZKURT, s. 120.

<sup>189</sup> ATAMER, Kavramlar, s. 20.

tahkim şartı yer aldığından, TTK hükümlerinin uygulanamaması sonucu doğmaktadır<sup>190</sup>.

### 2.3.3. Kırkambar Sözleşmesi

Kırkambar sözleşmesi 20. yüzyılın başlarında, düzenli hat taşımacılığının gelişmesiyle önem kazanmaya başlamış olan bir navlun sözleşmesi türüdür<sup>191</sup>. “*Kırkambar*” kelimesi sözlük anlamı ile “*içinde değişik türden şeyler bulunan kap veya yer*” şeklinde ifade edilmektedir<sup>192</sup>. Esasen bu sözlük tanımı kırkambar sözleşmesinin ne olduğu bakımından da doğru bir çağrışım yaratmaktadır. Çünkü, kırkambar sözleşmesinde eşyanın taşınmakta olduğu gemi de kırkambardır. Zira bu sözleşme ile yapılan taşımalarda, farklı kişilere ait, değişik cins, boyut, ağırlık ve nitelikteki eşyalar aynı gemide taşınmaktadır<sup>193</sup>. Bu tür sözleşmelerde, taşıyan navlun karşılığında eşyayı başka eşyalar ile aynı gemide deniz yoluyla taşımayı taahhüt etmektedir<sup>194</sup>.

Kırkambar sözleşmesi TTK'nın 1138. maddesinde düzenlenen tipik bir sözleşmedir<sup>195</sup>. Bu maddeye göre, taşıyanın navlun karşılığında ayırt edilmiş eşyayı denizde taşımayı üstlendiği sözleşmeler kırkambar sözleşmesi olarak adlandırılır. Taşınacak olan eşyanın sözleşmede cins ve miktar olarak belirlenmiş olması durumunda, hükümde değinilen “*ayırt edilmiş eşya*”dan bahsedilir<sup>196</sup>. Örneğin, taşınacak olan yük “*90 ton arpa*” ya da “*200 ton pirinç*” şeklinde belirlenmiş olabilir.

Kırkambar sözleşmesinde taşıtanın elde etmek istediği yegâne sonuç malın gönderilmiş olmasıdır. Yani bu tür sözleşmelerde yükün istenilen yere nakledilmesi dışında taşıtan, taşıyandan yüke özel bir muamele yapmasını, yükü taşımak için özel bir gemi ya da gemi içerisinde özel bir bölüm tahsis etmesini beklememektedir<sup>197</sup>. Bunun

---

<sup>190</sup> ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 5-6. Tarafların belirli bir hukuka atıfta bulunmak için başvurdukları “*Paramount Klozu*” hakkında daha detaylı bilgi için bkz. ÜLGNER, M. Fehmi, “*Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri*”, BATİDER, C. 18, S. 1-2, Y. 1995, s. 104 vd.

<sup>191</sup> CUMALIOĞLU, s. 5.

<sup>192</sup> [www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr), E.T.: 13.02.2018.

<sup>193</sup> CUMALIOĞLU, s. 11-12.

<sup>194</sup> CUMALIOĞLU, s. 14.

<sup>195</sup> CUMALIOĞLU, s. 27; AKSOY, s. 51.

<sup>196</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 159; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 9.

<sup>197</sup> SÖZER, Cilt I, s. 334; AKINCI, s. 15.

yanı sıra, taşıtan taşıma operasyonu üzerinde herhangi bir yetkiye de sahip değildir. Yalnızca kendisine yapılan ihbara uygun olarak yükü teslim eder ve navlunu öder<sup>198</sup>.

Öte taraftan, taşıyan da özel bir taahhüt altına girmeyerek yalnızca yükü gemi ile taşıma taahhüdünde bulunmaktadır. Tabii bunu yaparken taşıyanın yine mevzuat hükümlerine uygun biçimde davranması ve özellikle yüke özen göstermek ve korumak borcunu da ihlal etmemesi gerekecektir<sup>199</sup>. Ancak bunun dışında taşıyan yükü gemiye kendi tercihleri doğrultusunda yükler, istifler ve taşır<sup>200</sup>.

Kırkambar sözleşmelerinde, geminin teknik ve ticari yönetimi taşıyanda olup, taşıtanın kaptana herhangi bir talimat verme yetkisi bulunmamaktadır<sup>201</sup>.

Bu tür sözleşmelerde, taşıyanın taşımanın yapılacağı gemiyi ismen belirtmek gibi bir yükümlülüğü bulunmamaktadır. Ancak yine de taşımanın yapılacağı geminin ismen belirlenmesine bir engel yoktur. Fakat bu halde dahi taşıyan taşımayı başka bir gemi ile yapma hakkını saklı tutar<sup>202</sup>.

Bunun yanı sıra, taşıyan geminin bir kısmını kırkambar sözleşmesine konu olan yüklere ayırarak diğer kısmında charter sözleşmesine konu olan yükleri taşıma imkanına da sahiptir<sup>203</sup>. Zira kırkambar sözleşmesinde geminin tamamının ya da belirli bir kısmının taşıtanın yüklerine tahsis edilmesi söz konusu değildir. Hatta bu durum kırkambar sözleşmesini yolculuk charteri sözleşmesinden ayırt eden bir unsurdur<sup>204</sup>.

Kırkambar sözleşmesi şekle bağlı olmayıp, uygulamada “*kırkambar sözleşmesi*” başlığı altında düzenlenmiş olan bir metin yerine daha çok elektronik ortamda yapılan yazışmalara ve konişmento tanzimine başvurulmaktadır<sup>205</sup>.

---

<sup>198</sup> SÖZER, Cilt I, s. 335.

<sup>199</sup> Öte yandan, yüke özen borcunun belirgin kılınması amacıyla tarafların aralarında yapmış oldukları sözleşmeye belirli şartlar koymaları mümkün görülmektedir. Örneğin, sıcağa maruz kaldığında bozulma meydana gelebilecek bir yük için sözleşmeye belirli bir ısıda taşınması yönünde kayıt düşülebilir. Bkz. SÖZER, Cilt I, s. 334.

<sup>200</sup> SÖZER, Cilt I, s. 334.

<sup>201</sup> CUMALIOĞLU, s. 37.

<sup>202</sup> SÖZER, Cilt I, s. 335; TEKİN, s. 39.

<sup>203</sup> SÖZER, Cilt I, s. 335; TEKİN, s. 38.

<sup>204</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 159.

<sup>205</sup> AKSOY, s. 52.

### 3. BÖLÜM: TAŞIYANIN EŞYANIN ZİYAI, HASARI YA DA GEÇ TESLİMİNDEN DOĞAN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI VE HUKUKİ NİTELİĞİ

#### 3.1. SORUMLULUĞUN ŞARTLARI

##### 3.1.1. Genel Olarak

Gerekçede de belirtildiği üzere, TTK'da taşıyanın sorumlu olacağı ve olmayacağı haller, Lahey Kuralları'nda olduğu gibi, ayrı hükümlerde düzenlenmiş ve bu amaçla ETTK'da yer alan düzenlemenin aksine, ilk olarak sadece taşıyanın sorumluluğuna yol açan sebepler hükme bağlanmıştır.

ETTK'da taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenleme m. 1061 hükmünde yer almaktaydı. Bu hükümde yer alan düzenleme, *“Taşıyan malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve ihtimamını göstermekle mükelleftir. Teslim alındıkları andan teslim edildikleri ana kadar geçen müddet içinde malların ziyai veya hasarı yüzünden doğacak zararlardan taşıyan mesuldür; meğer ki ziya veya hasar tedbirleri bir taşıyanın dikkat ve ihtimamı ile dahi önüne geçilemeyecek sebeplerden ileri gelmiş olsun”* şeklindeydi.

TTK'da ise, taşıyanın sorumluluğu konusu TTK m. 1178. hükmünde düzenlenmiştir. Hükmün ilk fıkrasında *“Taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür”* denilmektedir. Görüldüğü üzere, hükümde birtakım faaliyetler sıralanmış<sup>206</sup> ve taşıyanın bu faaliyetleri yerine getirirken tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlü olduğu belirtilmiştir. Oysa, taşıyanın dikkat ve özen gösterme yükümlülüğü bu faaliyetlerle sınırlı olmayıp navlun sözleşmesinin ifasına yönelik olarak gerçekleştirilen her türlü faaliyette de taşıyanın dikkat ve özen yükümlülüğü bulunmaktadır. Kanun koyucunun, hükümde öncelikle bu durumu belirterek ardından, sınırlayıcı olmamak üzere, birtakım faaliyetler sıralamış olduğu görülmektedir.

---

<sup>206</sup> Lahey Kuralları m. 3/ f. 2 hükmünde yer almasına karşın, HGB ve ETTK'da yer verilmemiş olan eşyanın korunması ve gözetimi de TTK hükmünde yer almaktadır (YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 26-27).

Ayrıca belirtmek gerekir ki, hükümde yükleme, istifleme ve boşaltma faaliyetlerinden bahsedilmiş olması, bu faaliyetlerin taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi gibi bir yükümlülük tesis etmek amacı taşımamaktadır. Burada amaç, taşıyanın bu faaliyetleri gerçekleştirmesi halinde özen göstermekle yükümlü olduğuna vurgu yapılmasıdır<sup>207</sup>.

Navlun sözleşmesinin ifasına ilişkin tüm hususları kapsayan bu özen yükümlülüğü, sözleşmenin süresinde ifa edilmesini de kapsamaktadır. Zira maddenin ikinci fıkrasında “*Taşıyan, eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan...sorumludur*” denilmiş olması, ilk fıkra hükmünde yer alan ifadenin eşyanın geç teslim edilmesi durumunu da kapsayacak biçimde geniş olarak ele alınması gerektiğini ortaya koymaktadır<sup>208</sup>. ETTK m. 1061 hükmünden farklı olarak, geç teslim ilişkine zararlılara da yer verilmiş olması önemli bir yenilik olup, daha sonra bu hususun üzerinde ayrıca durulacaktır.

Yine TTK'nın m. 1178/ f. 2 hükmünde taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu tutulabilmesi için zıya, hasar veya teslimde gecikmenin, eşyanın taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması gerektiği vurgulanmıştır.

Bu noktada TTK'nın 1178. maddesinde bahsi geçen “*eşya*” kavramından ne anlaşılması gerektiği hususuna değinmekte yarar vardır. Genel anlamıyla eşya kavramı maddi varlığı olan, taşınabilir şey olarak kısaca tanımlanabilir<sup>209</sup>. Oysa, m. 1178 hükmünün uygulanması bakımından önem arz eden eşya, navlun sözleşmesinde veya koniementoda taşınacağı belirtilen eşyadan ibarettir<sup>210</sup>.

---

<sup>207</sup> OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 10; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 91, dp. 263; ATAMER, Kerim, “*Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, FIOST ve Arbitration London Kayıtları İle Baz Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi*”, DenizHD, S. 1-4, Y. 11, 2011, s. 296 vd. Lahey Kuralları m. 3/ f. 2 hükmü bakımından aynı yönde: COLINVAUX, RAOUL P., The Carriage of Goods by Sea Act, 1924, London 1954, s. 47.

<sup>208</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 27.

<sup>209</sup> Pek tabii eşya hukuku anlamında eşya kavramı taşınmaz eşyaları da kapsamakta, daha geniş kapsamlı tanımlamalar söz konusu olabilmektedir. Ancak, konumuz bakımından doğal olarak taşınabilir eşyalar esas alınmak durumundadır. Eşya hukuku anlamında eşya kavramı için bkz. OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY-ÖZDEMİR, Eşya Hukuku, s. 4 vd.; SİRMEN, s. 4 vd.

<sup>210</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 28.

Bu nedenle, sözleşmede ya da konişmentoda taşınacağı belirtilen eşya dışında bir eşyanın yanlışlıkla yüklenmesi durumunda taşıyanın TTK m. 1178 hükmünden kaynaklanan sorumluluğuna başvurulamaz<sup>211</sup>.

Son olarak, TTK'da eşyanın içine konduğu taşıma gereçlerinin<sup>212</sup> de taşıyanın sorumluluğu bakımından eşya kavramı kapsamında tutulduğunu belirtmek gerekir. Zira TTK'nın m. 1186/ f. 3 hükmünde “...taşıma gereci ziyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır” denilmek suretiyle bu hususa vurgu yapılmıştır. Ancak hükümden anlaşıldığı üzere, taşıma gerecinin ziyaa veya hasara uğraması durumunda taşıyanın bu durumdan sorumluluğunun doğması için, bu taşıma gerecinin taşıyana ait olmaması veya onun tarafından sağlanmış olmaması gerekir.

Hamburg Kuralları'nın m. 1/ f. 5 hükmünde<sup>213</sup> de “Eşya sözü, canlı hayvanları da kapsar, eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma elemanına konmuş yahut ambalajlanmış olursa eşya kapsamına gönderen tarafından sağlanmış olmak kaydıyle işbu taşıma elemanı veya ambalaj da dahildir” denilmek suretiyle, taşıma gereçlerinin eşya kavramının kapsamına dahil edildiği görülmektedir. Dolayısıyla, bu kurallar çerçevesinde de taşıyan taşıma gereçlerinin ziyaa veya hasara uğraması durumunda sorumlu tutulmuştur.

### **3.1.2. Eşyanın Zıyayı, Hasara Uğraması Ya Da Geç Teslim Edilmesi Nedeniyle Zarar Meydana Gelmesi**

#### **3.1.2.1. Eşyanın zıyayı**

Eşyanın zıyayı (*kayıp olması, zayı olması, ziyaa uğraması*), özetle taşıyanın taşıma taahhüdünde bulunarak teslim aldığı eşyanın varma limanında gönderilene (kısmen veya

---

<sup>211</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 28-29; Ancak, bu gibi bir durumda eşyanın zarara uğraması gemi adamlarının kusurundan kaynaklanıyorsa donatanın TTK m. 1062 uyarınca sorumluluğu söz konusu olur. Zira, m. 1062/1 hükmünde açıkça belirtilmektedir ki, “Donatan, gemi adamlarının, ... görevlerini yerine getirirken işledikleri kusur sonucunda üçüncü kişilere verdiği zararlardan sorumludur” PRÜSSMANN/ RABE, § 606/38 s. 566 (Naklen: YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 29, dp: 37).

<sup>212</sup> Konteyner, palet vb.

<sup>213</sup> Hamburg Kuralları'nın m. 1/ f. 5 hükmünün İngilizce metni ““Goods” includes live animals; where the goods are consolidated in a container, pallet or similar article of transport or where they are packed, “goods” includes such article of transport or packaging if supplied by the shipper” şeklindedir.

tamamen) teslim edilememesi anlamına gelir<sup>214</sup>. Yani bu durumda, taşıyan yükü teslim borcunu eksiksiz olarak ifa etme imkanını tamamen yitirmiştir<sup>215</sup>.

Bu durum yükün tamamen yok olmasından<sup>216</sup> kaynaklanabileceği gibi yükün yok olmamakla birlikte artık ekonomik değerini tamamen yitirmiş olmasından da ileri gelebilir. Eşyanın amacına uygun olarak kullanılma imkanının kalmadığı durumlarda da ekonomik değerini yitirilmiş olduğundan bahsedebiliriz. Yani eşyanın cins ve miktar olarak değer kaybetmemesine rağmen, fiziki olarak değişime uğraması nedeniyle asli niteliklerini yitirmiş olduğu hallerde<sup>217</sup> de zayi olduğu kabul edilmektedir<sup>218</sup>.

Yükün ziyayı fiili ya da hukuki bir sebebe dayanıyor olabilir. Şöyle ki; eşyanın yanması, kaybolması veya çalınması fiili sebeplere örnek olabileceken, eşyaya el konulmuş olması ya da müsadere edilmesi ise hukuki sebeplere verilebilecek örneklerdendir<sup>219</sup>.

Yükün zayi olma sebebi, taşıyanın bu durumda bir kusurunun olup olmaması veya sorumlu tutulup tutulamayacağı gibi hususlar yükün zayi olup olmadığının değerlendirilmesinde bir ölçüt olarak rol oynamaz<sup>220</sup>. Yani yükün zayi olup olmadığı,

---

<sup>214</sup> SÖZER, Cilt I, s. 441; AKSOY, s. 157; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 66; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 141; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 72; AKINCI, s. 342; SEVEN, Yüke Özen, s. 82; TEKİN, s. 72; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 74; BİLAL, Seda, "Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğunun Sınırlandırılması", Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul 2008, s. 19; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, Zeynep, "Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk", DEÜHFD, C. 9, Özel Sayı (Prof. Dr. Ünal Narmanlıoğlu'na Armağan), Y. 2007, s. 960; BOZKURT, s. 165; ÖZDEMİR, Eşya Taşıma, s. 95.

<sup>215</sup> SÖZER, Cilt I, s. 441; TEKİN, s. 72.

<sup>216</sup> Örneğin; yükün yanması ya da denize düşmesi gibi sebeplerle tamamen yok olması.

<sup>217</sup> Örneğin, şeker yükünün üzerine koku sinmesine neden olacak bir yük ile yan yana taşınmış olması nedeniyle, ekonomik değerini kaybetmesi.

<sup>218</sup> SÖZER, Cilt I, s. 441; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 192; AKINCI, s. 342; TEKİN, s. 72-73; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 81; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 74; ÖZDEMİR, Eşya Taşıma, s. 95.

<sup>219</sup> ÖZDEMİR, Eşya Taşıma, s. 96.

<sup>220</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 74-75; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 30-31; Örneğin, taşıyan ve yükleten tarafından caiz olmayan eşyanın gemiye yüklenmesi durumunu düzenleyen TTK'nın 1146. maddesinin 3. fıkrasında bu tür bir eşyanın gemiyi veya içindeki diğer eşyayı tehlikeye sokması durumunda geminin kaptanına bu eşyayı karaya çıkarma veya zorunluluk hallerinde denize atma yetkisi verilmiştir. Böyle bir durumda, denize atılan eşya her halükârda ziyaya uğramıştır. Taşıyanın özen yükümlülüğüne aykırılık nedeniyle sorumlu tutulup tutulamayacağı ise ayrıca değerlendirilmesi gereken bir husustur. Eğer taşıyan, maddede belirtildiği gibi, bu eşyanın gemiyi ya da gemi içerisindeki diğer eşyayı tehlikeye soktuğunu ve eşyanın zorunluluk hali nedeniyle denize atıldığını ispatlayabilirse, artık eşyanın ziyaya uğramasından ötürü sorumlu tutulamayacaktır.

taşıyanın bu durumdan kaynaklanan bir sorumluluğunun olup olmamasından ayrı şekilde değerlendirilir.

Yükün bir ara limanında ya da varma limanında bir başka kişiye teslim edilmesi veya hukuka aykırı ya da hukuka uygun olarak yüke el konulması gibi durumlarda da yükün zayi olduğu söylenebilir<sup>221</sup>.

Yük tamamen zayi olabileceği gibi, kısmi olarak da zayi olabilir<sup>222</sup>. Taşınan eşyanın tamamının teslim elverişsiz olması ve fiili ya da hukuki bir sebeple eşyanın teslim edilemiyor olması durumlarında tam ziya hali söz konusu olur<sup>223</sup>. Taşınan eşyanın hacim, ağırlık ya da adet olarak bir kısmının zayi olması halinde ise kısmi ziya söz konusu olur. Ancak bunun için eşyanın ekonomik değerini koruyacak şekilde bölünebiliyor ve bu bölünen kısımların ayrı bir ekonomik değerinin bulunuyor olması gerekmektedir. Aksi halde kısmi ziya değil, duruma göre hasar ya da tam ziyadan bahsedilir<sup>224</sup>. Müstakil bir yük partisinin kısmen zayi olması kısmi ziya teşkil eder. Belirtmek gerekir ki, bu durumda her bir konişmento yükü müstakil yük partisi teşkil eder<sup>225</sup>.

Bunun yanı sıra, taşımanın konusunu misli eşya veya birden çok parça eşya oluşturuyorsa eşyalardan bir kısmı için ziya diğer kısmı için hasar durumu söz konusu olabilir. Örneğin, taşınmak üzere teslim alınan kolilerden bir kısmı çalınmış ya da kaybolmuş, diğer bir kısmı ıslanmış ve içerisindeki yük bu nedenle hasara uğramış ve kalan kısmı ise sorunsuz şekilde teslim edilmiş olabilir. Ancak bu durum yalnızca kısmi ziya halinde söz konusu olacaktır. Zira tam ziya halinde artık hasardan söz edilemez ve örneğimizdeki kolilerin tamamı ziyaa uğramıştır<sup>226</sup>.

Kısmi ziya hususunda, dökme yükler bakımından doğal sebepler sonucunda yükte meydana gelen olağan eksilmeler, fire olarak kabul edilmektedir<sup>227</sup>. Bir malın başlangıçta hiçbir kusur ya da ayıbı bulunmasa bile, taşıma esnasında, hacim ve tartı bakımından bir

<sup>221</sup> SÖZER, Cilt I, s. 441; AKINCI, s. 342; SEVEN, Yüke Özen, s. 82.

<sup>222</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 72; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 31; AKSOY, s. 157; BİLAL, s. 20; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, s. 961.

<sup>223</sup> ÖZDEMİR, Eşya Taşıma, s. 99.

<sup>224</sup> ÖZDEMİR, Eşya Taşıma, s. 100.

<sup>225</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 72.

<sup>226</sup> ÖZDEMİR, Eşya Taşıma, s. 103.

<sup>227</sup> FRANKO, Nisim, "Yargıtay İçtihatları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi (TTK m. 781/II-2, TTK m. 1063/I-7)", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1991, s. 202; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 31; KENDER / ÜNAN, Navlun Mukaveleleri, s. 288.

eksikliğe maruz kalması mümkündür<sup>228</sup>. Buna paralel olarak, TTK'nın m. 1182/ f. 1/ f hükmünde de (ETTK m. 1063/ f. 1/ 7 hükmündeki düzenleme aynen muhafaza edilerek) hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme ve eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliğinden kaynaklanan zararlar bakımından taşıyanın kusursuz sayılacağı öngörülmüştür<sup>229</sup>.

Makul özenin gösterilmesine rağmen engel olunamayan akma, sızma, dökülme ve saçılmaların yol açtığı eksiklik de fire ile bir tutulmaktadır<sup>230</sup>. Ancak, bunun için eksilmenin belirli ve makul bir oranı aşmaması gerekir<sup>231</sup>.

Bunun yanı sıra, yükleme ve boşaltma aşamalarında değişik ölçme ya da hesaplama yöntemleri kullanılması nedeniyle yalnızca kâğıt üzerinde meydana gelen fark da fire olarak kabul edilmektedir<sup>232</sup>.

Son olarak, taşıyanın yükü yalnızca geçici bir süre için teslim edememesi durumunda doğrudan yükün zayi olduğu sonucuna varılamayacağını belirtmek isteriz. Zira yükün teslim edilemiyor oluşu geçici bir nedenden kaynaklanıyor olabilir<sup>233</sup>. Bu gibi durumlara yönelik olarak TTK'nın m. 1178/ f. 5 hükmünde bir düzenlemeye yer verilmiştir. Şöyle ki; hükümde “*eşyanın zayi olmasına dayanarak tazminat isteminde bulunabilecek kişi, dördüncü fıkra uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşyayı zayi olmuş sayabilir*” denilmektedir.

Yani kanun koyucu tazminat talebinde bulunabilecek kişiye bir seçim hakkı tanımıştır. Öncelikle, kişi hükümde belirtilen aralıksız altmış günlük süre geçtikten sonra kendisine teslim edilen yükü teslim alarak geç teslimden kaynaklanan zararının tazmin edilmesini talep etme hakkına sahiptir. Öte yandan, bu imkânı kullanmayarak yükü teslim

---

<sup>228</sup> FRANKO, s. 202.

<sup>229</sup> ETTK m. 1063/ f. 1/ 7 hükmünde ve dolayısıyla, TTK m. 1182/ f. 1/ f hükmünde düzenleme getirilen durumun “*fire*” olduğu yönünde bkz. FRANKO, s. 202.

<sup>230</sup> KENDER / ÜNAN, Navlun Mukaveleleri, s. 288.

<sup>231</sup> FRANKO, s. 206. Ayrıca, fire oranları hakkındaki açıklamalar için bkz. a.g.e., s. 205-206, 211.

<sup>232</sup> VON ZIEGLER, Alexander, Schadenersatz im internationalen Seefrachtrecht, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden 2002, s. 89 vd. (Naklen: YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 32, dp. 55).

<sup>233</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 75; SEVEN, Yüke Özen, s. 83; TEKİN, s. 73.

almama ve yükün zayi olması nedeniyle meydana gelen zararın tazminini talep etme hakkı da bulunmaktadır<sup>234</sup>.

Aşağıda sorumluluğun üst sınırının belirlenmesine ilişkin hükümler incelenirken görüleceği üzere, TTK'da taşıyanın eşyanın geç tesliminden kaynaklanan zararlardan sorumluluğunun üst sınırı ile eşyanın zayi olmasından kaynaklanan zararlardan sorumluluğunun üst sınırı birbirinden farklı biçimde belirlenmiştir. Hal böyleyken, tazminat talebinde bulunabilecek kişiye böyle bir seçimlik hakkın tanınmış olması epey önem arz etmektedir.

Ayrıca, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça eşyanın konulduğu konteyner, palet veya benzeri taşıma gereçleri de taşıyanın sorumluluğu bakımından eşya kavramına dahil olduğundan (TTK m. 1186/ f. 3), taşıma gerecinin ziyaa uğraması durumunda TTK m. 1186/ f. 3 uyarınca, taşıyanın meydana gelen zararlardan sorumluluğu söz konusu olacaktır.

### **3.1.2.2. Eşyanın hasara uğraması**

Eşyanın hasara uğraması, onun ekonomik değerinin azalması, maddi varlığının kötüleşmesi, bozulması, amacına uygun olarak kullanılma kapasitesinin azalması olarak ifade edilmektedir<sup>235</sup>. Her halükârda, meydana gelen kötüleşmenin eşyanın ekonomik değerinin kalıcı bir biçimde azalmasına neden olması gerekmektedir<sup>236</sup>. Bununla birlikte, ekonomik değerde azalmaya neden olan bu hasarın, eşyanın asli niteliğini değiştirmemiş olması gerekir. Zira eşyanın asli niteliğinin değişime uğradığı hallerde hasardan değil, yükün ziyaa uğramasından bahsedilir<sup>237</sup>. Taşınan yükün bir parçasının kırılması, ezilmesi,

---

<sup>234</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 33; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 75; TAŞKIN, Melda, "Türk Ticaret Kanunu'na Göre Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu", İKÜHFD, C. 15, S. 2, Y. 2016, s. 688.

<sup>235</sup> SÖZER, Cilt I, s. 442; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 141; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 34; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 73; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 66; AKINCI, s. 342; SEVEN, Yüke Özen, s. 85; TEKİN, s. 74; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 81; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 76; BİLAT, s. 20; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, s. 961; BOZKURT, s. 165; ÖZDEMİR, Eşya Taşıma, s. 101.

<sup>236</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 141; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 35; SEVEN, Yüke Özen, s. 86; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 73; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 66; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 76; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, s. 962.

<sup>237</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 73; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 662; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 35; TEKİN, s. 74.

sızıntı yapması ya da sıvı ile temasa karşı hassas olan bir eşyanın ıslanması gibi durumlarda hasar oluştuğu söylenebilir.

Hasar yükün tamamında meydana gelebileceği gibi yalnızca bir kısmında da meydana gelmiş olabilir. Ancak yükün bir kısmında meydana gelen hasar tamamının ekonomik değerinde azalmaya neden oluyorsa, yükün tamamının hasara uğradığı kabul edilmelidir<sup>238</sup>.

Yükün bir aynı hak ile takyid edilmesi durumunda da, hukuki hasarın var olduğu kabul edilerek hasara ilişkin hükümlerin uygulanması gerekir. Zira bu gibi bir durumda hak sahibinin eşya üzerindeki tasarruf yetkisi kısıtlanmakta ve hasara eşit bir hal meydana gelmektedir<sup>239</sup>.

Taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça eşyanın konulduğu konteyner, palet veya benzeri taşıma gereçleri de taşıyanın sorumluluğu bakımından eşya kavramına dahil olduğundan (TTK m. 1186/ f. 3), taşıma gerecinin hasara uğraması durumunda TTK m. 1186/ f. 3 uyarınca, taşıyanın meydana gelen zararlardan sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Ancak, taşıma gereçlerinin fonksiyonları gereği kullanımlarından kaynaklanan doğal aşınma ve eskime hasar olarak değerlendirilemeyecektir<sup>240</sup>.

### 3.1.2.3. Eşyanın geç teslim edilmesi

Gecikme, taşıyanın eşyayı gönderilene ya da boşaltma limanındaki kanun ve düzenlemeler uyarınca zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere zamanında teslim etmemesi olarak tanımlanmaktadır<sup>241</sup>.

Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nda taşıyanın eşyanın geç tesliminden kaynaklanan sorumluluğuna ilişkin açık bir düzenlemeye yer verilmemiş, bu durum HGB'ye ve ETTK döneminde hukukumuza yansımıştır<sup>242</sup>. Esasen, uluslararası alanda deniz yolu ile eşya taşımacılığı bakımından eşyanın geç tesliminden sorumluluğa ilişkin

<sup>238</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 77; TEKİN, s. 74; ÖZDEMİR, Eşya Taşıma, s. 102.

<sup>239</sup> SÖZER, Cilt I, s. 442; AKINCI, s. 342; TEKİN, s. 74; SEVEN, Yüke Özen, s. 86.

<sup>240</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 77.

<sup>241</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 78; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 663.

<sup>242</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 78; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 37-38.

ilk düzenlemeye Hamburg Kuralları'nda yer verilmiş<sup>243</sup> ve Lahey ve Lahey/Visby Kuralları'nda bu hususta açık bir düzenlemeye yer verilmemiş olmasının yol açtığı belirsizlik giderilmiştir<sup>244</sup>.

Nitekim, ETTK'da eşyanın geç teslim edilmesi nedeniyle meydana gelen zararlara ilişkin özel bir düzenleme bulunmamaktaydı<sup>245</sup>. Bu dönemde, taşıyanın eşyanın geç teslim edilmesi nedeniyle doğan zararlardan sorumluluğunun, kural olarak Borçlar Kanunu'nun genel hükümlerine tâbi olacağı kabul edilmekteydi<sup>246</sup>. Bu durum, TTK m. 1178 hükmünün gerekçesinde "6762 sayılı Kanun'un 1061'inci maddesinde Alman kanun koyucunun yaptığı tercih doğrultusunda, taşıyanın sadece yükün ziya ve

---

<sup>243</sup> ÜLGNER, Hamburg Kuralları'nda taşıyanın eşyanın geç tesliminden kaynaklanan zararlardan sorumluluğuna ilişkin olarak getirilen düzenlemenin ETTK dönemindeki uygulamaya göre taşıyanın lehine olduğu yönünde görüş belirtmektedir. Yazar, bu görüşünü "...bu yeni kural taşıyan bakımından ek bir külfet getirmemektedir; çünkü Hamburg Kuralları'na göre gecikmeden söz edilebilmesi için yükün vaad edilmiş olan veya olayın özelliklerine göre bir taşıyanın makul olarak sarfettiği bir özenle yükü yerine ulaştırabileceği tarihten sonra teslim edilmesi gerekmektedir. Kanaatimize göre burada taşıyanın lehine hareket edilmiştir. Çünkü Hamburg Kuralları'nın uygulanmaması halinde (ki (Eski) Türk Ticaret Kanunu rejimi böyledir) taşıyan genel hükümler çerçevesinde ve dolayısıyla sınırsız olarak sorumlu olacaktır, oysa buradaki sorumluluk belirli bir miktar ÖÇH ile sınırlandırılmıştır" şeklinde izah etmektedir. Bkz. ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 46. Aksi görüş: YAZICIOĞLU, bu görüşe katılmayarak "...Hamburg Kuralları'nda gecikme zararlarından sorumluluğun düzenlenmesi ve belirli tutarla sınırlandırılmasının, taşıyan lehine olduğu ileri sürülemez. Zira, taşıyan, mevcut sorumluluk sisteminde gecikme zararlarından sorumsuzluk kaydı koyabilmekte ve gecikme zararlarını tazmin borcunun belirli tutarla sınırlandırılmasına zaten ihtiyaç hissetmemektedir" şeklinde görüş belirtmektedir. Bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 81. Ayrıca, "Hamburg Kuralları'nda taşıyanın eşyanın geç teslim edilmesinden ileri gelen zararları tazmin borcu belirli bir tutarla sınırlandırılmış olmakla birlikte, eşyanın geç teslim edilmesinden sorumluluk emredicidir. Dolayısıyla, gecikme zararlarını tazmin borcunun belirli bir tutarla sınırlandırılmış olması sebebiyle Hamburg Kuralları'nın gecikme zararlarına ilişkin düzenlemesinin mevcut sorumluluk sistemine göre taşıyanın lehine olduğu söylenemez", bkz. YAZICIOĞLU, Emine, "Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk", MHB (Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan), C. 22, S. 2, Y. 2002, s. 1040, dp. 7.

<sup>244</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 81; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 682, 684.

<sup>245</sup> Pek çok halde malın gönderilene teslimi hususunda belirli bir süre kararlaştırılmadığından, taşıyanın gecikme zararlarından sorumluluğuna ilişkin bir düzenlemenin yer almamasının pratik açısından herhangi bir önemli olmadığı yönünde, bkz. AKINCI, s. 338. Aksi görüş: YAZICIOĞLU, bu hususa ilişkin olarak "...deniz yolu ile eşya taşımalarında geç teslimden sorumluluğun düzenlenmemiş olması, bu tür eşya taşımalarında taşıma borcunun ifası bakımından zaman faktörünün önem taşımadığı anlamına gelmez. Aynı şekilde, düzenli hat seferlerinde eşyanın genellikle bir sonraki gemi ile taşınacağına dair klozlar konmasının gecikme zararlarından sorumluluk hallerini azalttığı ya da genellikle malın gönderilene teslimi hususunda kesin bir süre kararlaştırılmadığı gerekçesiyle de deniz yolu ile eşya taşımalarında gecikme zararlarından sorumluluğun önemli olmadığı ileri sürülemez. Zira, eşyanın varma limanında teslimi hususunda bir süre kararlaştırılmış olmasa bile, diğer taşıma türlerinde olduğu gibi deniz yolu ile eşya taşımalarında da taşıyan taşıma borcunu belirli bir sürede ifa etmekle yükümlüdür. Bu yükümlülüğün ihlali halinde taşıma borcu gereği gibi ifa edilmemiş olacağından, taşıyan bu yüzden ileri gelen zararlardan sorumludur" şeklinde görüş belirtmiştir. Bkz. YAZICIOĞLU, Geç Teslim, s. 1041. Modern ticarete piyasalardaki ve fiyatlardaki değişkenliğin artışı ile malların zamanında teslim edilmesine yönelik ihtiyacın da yükselişe geçmiş olduğu ve günümüzde malların sağ salim teslim edilmesi kadar, zamanında teslim edilmesinin de önem kazandığı yönünde bkz. KARAN, Carriage of Goods, s. 73.

<sup>246</sup> SÖZER, Cilt I, s. 442; AKINCI, s. 338; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 79; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 683.

hasarından yani yükteki maddi kayıplardan sorumlu tutulacağı belirtilmiştir. Aslında, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'ndeki “*perte ou dommage*” terimleri eşyanın zıya veya hasarından başka gecikmeden doğan zararları da kapsamaktadır. Fakat bu terimler Alman ve Türk Hukuku'na sadece zıya ve hasar olarak aktarılmıştır. Bu sınırlama gecikmenin taşımacılıkta olağan karşılandığı 1960'lı yıllara kadar kayda değer sonuçlar doğurmamışsa da, zamanında teslimin büyük önem taşıdığı günümüzde taşıyanın gecikmeden doğan sorumluluğu hakkında deniz ticaretinin özelliklerini yansıtan ticari hükümler yerine, Borçlar Kanunu'nun genel hükümlerinin uygulanmasının gerektiğinin savunulmasına yol açmıştır. Bu hususu açıklığa kavuşturmak maksadıyla Tasarıda, taşıyanın yükün sadece zıya veya hasarından değil, gecikmesinden doğan zararlardan da sorumlu olduğuna dair bir ekleme yapılmıştır” denilmek suretiyle izah edilmiştir<sup>247</sup>.

Bu doğrultuda; TTK m. 1178/ f. 2 uyarınca taşıyanın eşyanın geç tesliminden doğan zararlardan sorumlu tutulacağı açık olarak hüküm altına alınmıştır. Ancak bunun için, söz konusu gecikmenin eşyanın taşıyanın hakimiyetindeyken meydana gelmiş olması şart koşulmuştur.

Taşıyan navlun sözleşmesi ile bir yükü taşıma taahhüdü altına girdiğinde, yüke özen göstermek ve onu zamanında teslim etmek yükümlülüğünü de üstlenmektedir. Eğer yük gecikmeli olarak teslim edilirse, navlun sözleşmesi tam ve gereği gibi ifa edilmiş olmaz<sup>248</sup>. Bu nedenle de taşıyanın sorumluluğu gündeme gelir.

Gecikme, yükün teslim edilmesi gereken zamandan daha sonra teslim edilmesi ya da duruma göre, gönderilen tarafından teslim alınmaya hazır halde bulundurulması şeklinde tanımlanmaktadır. Yani gecikme halinde taşıyan, navlun sözleşmesi ile

---

<sup>247</sup> Görüldüğü üzere, hükmün gerekçesinde Lahey Kuralları'nda yer alan “*perte ou dommage*” terimlerinin eşyanın zıya veya hasarından başka gecikmeden doğan zararları da kapsadığı ifade edilmiştir. Oysa, TAŞKIN aksi görüştedir. Yazar, “*perte ou dommage*” terimlerinin tam karşılığının “*zıya ve hasar*” olduğunu ve bu nedenle, terimlerin geç teslimden sorumluluğu da kapsadığının kabul edilmesinin isabetli olmayacağını belirtmektedir. Bkz. TAŞKIN, Geç Teslim, s. 682. YETİŞ ŞAMLI ise, Anglo-Amerikan hukuku bakımından “*Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları m. 4/ f. 5/ a ve h'de yer alan “loss or damage to, or in connection with, the goods- yükün uğradığı veya yükle bağlantılı zıya ve hasar” ifadesinin yalnızca yükün uğraadığı fiziksel zararları değil ekonomik zararları da kapsadığı; dolayısıyla gecikmenin neden olduğu zıya veya hasar dışındaki zararlara da uygulanacağı...*”nin kabul edildiğini belirtmektedir. Bkz. YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 37, dp. 77.

<sup>248</sup> SÖZER, Cilt I, s. 442.

üstlendiği taahhüdünü ifa etmesi gerekenden daha geç bir zamanda yerine getirmektedir<sup>249</sup>.

Dolayısıyla, geç teslim durumundan bahsedebilmek için kısmen de olsa yükün teslim edilmiş olması gerekir. Aksi halde, yani eşya hiç teslim edilmezse, geç teslim değil yükün ziyayı söz konusu olacaktır<sup>250</sup>.

Bunun yanı sıra, eşyanın zayi olmasına dayanarak tazminat isteminde bulunabilecek kişi, teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşyayı zayi olmuş sayabilir (TTK m. 1178/ f. 5). Hükümün gerekçesinde düzenlemenin kökenini Hamburg Kuralları'nın m. 5/ f. 3 hükmünden almış olduğu belirtilmektedir.

Zira, aynı husus Hamburg Kuralları'nın bahsi geçen hükmünde, "*Eşyanın ziyayı sebebiyle talepte bulunmaya hakkı olan kimse, bu maddenin 2. paragrafı uyarınca teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız 60 gün içerisinde 6. madde veçhile teslim olunmayan eşyaya zayi olmuş gözüyle bakabilir*" ifadeleriyle yer bulmuştur<sup>251</sup>.

Diğer yandan, yükün teslim edilmesi gereken zamanın ya da diğer bir deyişle taahhüdün ifa edilmesi gereken zamanın tespiti için, öncelikle navlun sözleşmesinde belirlenen şartların incelenmesi gerekecektir. Zira taraflar sözleşmeye koyacakları bir hükümle taşıma süresini açıkça belirlemiş olabilirler<sup>252</sup>. Bu durumda, taahhüdün ifa edilmesi gereken zaman sözleşmeden yola çıkarak belirlenecek ve bundan sonra yapılan ifa geç teslim olarak kabul görecektir. TTK m. 1178/ f. 4 hükmünde de "*Eşya, navlun sözleşmesinde belirlenen boşaltma limanında açıkça kararlaştırılmış olan süre veya açıkça kararlaştırılmış bir süre yoksa...*" ifadelerine yer verilerek bu durumdan, yani tarafların sözleşmeye bir hüküm koymak suretiyle taşıma süresini belirlemiş olmaları ihtimalinden bahsedilmektedir.

---

<sup>249</sup> SÖZER, Cilt I, s. 443; TEKİN, s. 76.

<sup>250</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 213; TOPALOĞLU, s. 76; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 685, 687; BOZKURT, s. 167.

<sup>251</sup> Hamburg Kuralları m. 5/ f. 3 hükmünün İngilizce metni "*The person entitled to make a claim for the loss of goods may treat the goods as lost if they have not been delivered as required by article 4 within 60 consecutive days following the expiry of the time for delivery according to paragraph 2 of this article*" şeklindedir.

<sup>252</sup> SÖZER, Cilt I, s. 443; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 686; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 81.

Belirtmek gerekir ki, tarafların sözleşmenin kurulması sırasında herhangi bir süre belirlememelerine karşın, daha sonra aralarında bir süre kararlaştırmış olmaları da mümkündür. Bu süre de, sözleşmede belirlenmiş olan süre ile aynı kapsamda değerlendirilmektedir<sup>253</sup>.

Tarafların kesin bir teslim tarihi belirlemek yerine tahmini bir teslim süresi<sup>254</sup> belirlemeleri de mümkündür. Bu durumda, tarafların belirlemiş olduğu teslim süresine itibar edilir<sup>255</sup>. Örneğin, 20-27 Haziran 2018 olarak belirlenen tahmini teslim süresinin son günü olan 27 Haziran 2018 tarihinde gemi varma limanına ulaşmadığı takdirde gecikme meydana gelir.

Ne var ki, denizciliğin olası riskleri nedeniyle taşıyanlar bu tür sürelerin kararlaştırılmasına yanaşmayabilirler<sup>256</sup>. Ancak, tarafların navlun sözleşmesinde açıkça bir süre kararlaştırmış olmamaları durumunda da geç teslimin söz konusu olmayacağı düşünülemez. Zira TTK'nın m. 1178/ f. 4 hükmünde tarafların navlun sözleşmesinde açıkça bir süre kararlaştırmadığı hallerde de eşyanın *makul süre* içinde teslim edilmiş olmasının gerekeceği ve eşya *makul süre* içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikmenin olduğunun varsayılacağı düzenlenmiştir.

TTK m. 1178/ f. 4 hükmünün ifadesi tam olarak, “Eşya, navlun sözleşmesinde 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” şeklinde olup; hükmün gerekçesinde bu düzenlemenin kaynağını Hamburg Kuralları'nın m. 5/ f. 2 hükmünden aldığı belirtilmiştir.

---

<sup>253</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 81. Yazar, “...taşıyanın, sözleşmenin kurulmasından sonra eşyanın ne zaman boşaltma limanında teslim edilebileceğini taşıtana bildirdiği ve buna itiraz edilmediği hallerde teslim süresi daha sonra kararlaştırılmıştır” ifadeleri ile bahsi geçen bu durumu örneklendirmektedir. Bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 81, dp. 239. Diğer yandan tarafların sözleşmede halihazırda bir süre kararlaştırmış olmalarına karşın, daha sonra bu süreyi uzatmak üzere anlaşmaları dahi mümkündür. Bkz. KARAN, Carriage of Goods, s. 73.

<sup>254</sup> Bu duruma ilişkin olarak uluslararası uygulamada ETA yani “Estimated Time of Arrival” deyimini kullanılmaktadır.

<sup>255</sup> SÖZER, Cilt I, s. 445; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 42.

<sup>256</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 663.

Hamburg Kuralları m. 5/ f. 2 hükmünde<sup>257</sup> yer alan düzenleme ise, “Eşya navlun sözleşmesinde öngörülen boşaltma limanında sarahaten kararlaştırılmış olan süre zarfında veya böyle bir anlaşma yoksa olayın özelliklerine göre, tedbirli bir taşıyandan riayet etmesi makul surette istenebilecek olan süre içinde teslim edilmediği takdirde teslimde gecikme vardır” şeklindedir.

Tarafların taşıma süresini navlun sözleşmesinde açıkça değil de zımni olarak belirlemiş olmaları durumunda da makul süre kriterinin esas alınacağı kabul edilmektedir. Zira hükümde sürenin açıkça kararlaştırılmadığı hallerde makul sürenin esas alınacağı net olarak belirtilmiştir<sup>258</sup>.

Hükümde, makul süre kavramı “*olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan eşyanın tesliminin makul olarak istenebileceği süre*” olarak tanımlanmaktadır. Öyleyse, makul süre mahkeme veya hakem tarafından tespit edilmek istendiğinde; her somut olayın kendine has özellikleri ile denizciliğe mahsus geminin teknik özellikleri, hava şartları, rota, varma limanı gibi objektif hususlar göz önüne alınarak, tedbirli ve özenli bir taşıyanın bu şartlar altında taahhüdünü yerine getirmesi için makul olan sürenin ölçü alınması gerekecektir<sup>259</sup>. Taşıyanın gecikmede kusurunun bulunup bulunmadığına ilişkin hususlar ise, makul sürenin tespitinde ölçü olarak alınmaz<sup>260</sup>.

Makul sürenin hangi andan itibaren hesaplanmaya başlanacağı da önemli bir husustur. Süre, taşıyanın eşyayı taşımak üzere teslim aldığı andan başlayarak hesaplanmalıdır<sup>261</sup>.

Navlun sözleşmesinde belirlenen sürenin ya da makul sürenin aşılp aşılmadığının ya da ne kadar aşıldığının tespiti için, taşıyanın eşyayı ne zaman teslim ettiğinin belirlenmesi gerekir. Bu belirlemede, TTK m. 1178/ f. 3 hükmü kıstas alınır. Bu hüküm uyarınca; eşya, yükleten veya onun adına veya hesabına hareket eden bir kişiden yahut yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere

---

<sup>257</sup> Hamburg Kuralları'nın m. 5/ f. 2 hükmünün İngilizce metni “*Delay in delivery occurs when the goods have not been delivered at the port of discharge provided for in the contract of carriage by sea within the time expressly agreed upon or, in the absence of such agreement, within the time which it would be reasonable to require of a diligent carrier, having regard to the circumstances of the case*” şeklindedir.

<sup>258</sup> SÖZER, Cilt I, s. 444.

<sup>259</sup> SÖZER, Cilt I, s. 443; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 42; YAZICIOĞLU, Geç Teslim, s. 1045; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 687; KARAN, Carriage of Goods, s. 73-74.

<sup>260</sup> YAZICIOĞLU, Geç Teslim, s. 1045; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 82.

<sup>261</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 83; YAZICIOĞLU, Geç Teslim, s. 1047.

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.

Öte yandan, teslim süresinin ne kadar aşıldığının taşıyanın sorumluluğunun doğması açısından herhangi bir etkisi yoktur. Gecikme kısa da olsa, bunun sonucunda bir zarar meydana gelmişse taşıyanın sorumluluğu gündeme gelecektir<sup>262</sup>.

Yükün teslimindeki gecikme yükte hasar ya da ziyaa neden olursa artık TTK'nın bu durumlara ilişkin sorumluluğu düzenleyen hükümlerine başvurulması söz konusu olacaktır. Yani gecikme nedeniyle yükte hasar ya da maddi kayıp meydana gelmişse bu durumlara ilişkin hükümler; yalnızca gecikme kaynaklı mali bir zarar söz konusu ise gecikmeye ilişkin hükümler uygulama alanı bulacaktır<sup>263</sup>. Gecikme kaynaklı mali zarar ile kastedilen, yükün maddi yapısında herhangi bir kötüleşme meydana gelmemesine rağmen yalnızca gecikme nedeniyle uğranılan mali nitelikteki zararlardır. Örneğin, gecikme nedeniyle alıcının satış sözleşmesinden dönmesi sebebiyle satıcının uğradığı zarar ya da ikame mal alınmak zorunda kalınması halinde mal bedeli, yükün teslim alınması için hazır bulundurulan depo veya araç için gecikme nedeniyle fazladan ödeme yapılmak zorunda kalınması sebebiyle uğranılan zarar bu niteliktedir<sup>264</sup>. Öte yandan, gecikme nedeniyle hiçbir zarar meydana gelmemişse, taşıyanın sorumluluğu da söz konusu olmayacaktır<sup>265</sup>.

Gecikme zararlarına ilişkin bir düzenlemenin yer almadığı ETTK döneminde de yükün geç teslim edilmesi nedeniyle, ziyaa ya da hasara uğramış olması durumunda ETTK m. 1061 hükmü uyarınca taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu olduğu kabul

<sup>262</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 83; YAZICIOĞLU, Geç Teslim, s. 1049; ILGIN ÇELİK, Canan Özlem, “Deniz Yolu İle Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluk”, İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, S. 14, Y. 7, 2008, s. 189; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 691.

<sup>263</sup> SÖZER, Cilt I, s. 444; TEKİN, s. 77; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 691-692.

<sup>264</sup> YAZICIOĞLU, Geç Teslim, s. 1054; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 44.

<sup>265</sup> SÖZER, Cilt I, s. 445; TEKİN, s. 77.

edilmekteydi<sup>266</sup>. Diğer yandan, saf gecikme zararları bakımından, gecikmenin nedeninin başlangıçtaki elverişsizlik olması durumunda ETTK m. 1019; yükün izinsiz başka gemiye yüklenmesi veya aktarılması olması durumunda ETTK m. 1028 ya da haksız sapma olması durumunda ETTK m. 1091 gibi ETTK'nın ilgili hükümlerine başvurulmaktaydı<sup>267</sup>. Zira bu hükümlerin uygulanması açısından zararın zıya, hasar veya geç teslim şeklinde gerçekleşmiş olması önem arz etmemektedir<sup>268</sup>. Bu haller dışında ise, saf gecikme zararları için genel hükümlere başvurulmaktaydı<sup>269</sup>. Öte yandan, navlun sözleşmesinin ifasından önce meydana gelen bir olay nedeniyle gecikme söz konusu olursa, gecikme zararlarının yine genel hükümlere tâbi olacağı belirtilmekteydi<sup>270</sup>.

TTK açısından ilaveten belirtmek gerekir ki, gecikmenin sebebi geminin sefere elverişsiz olmasından kaynaklanıyorsa, taşıyanın sorumluluğu TTK'nın "*Taşıyanın, gemiyi denize, yola ve yüke elverişli bulundurma yükümlülüğü*" başlıklı 1141. maddesine tâbi olacaktır<sup>271</sup>.

#### 3.1.2.4. Zarar kavramı

Zarar, bir kimsenin malvarlığında rızası dışında meydana gelen azalma olarak tanımlanmaktadır<sup>272</sup>. Olumlu yani müsbet zarar ise, borcun ifa edilmiş olması halinde

<sup>266</sup> TEKİL, s. 325; KENDER, *Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 77; SÖZER, Bülent, "*Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler*", BATİDER, C. 14, S. 2, Y. 187, s. 102; SÖZER, Bülent, "*Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler*", DenizHD, Özel Sayı: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, 2006, s. 310; ILGIN ÇELİK, *Geç Teslim*, s. 190; YAZICIOĞLU, *Geç Teslim*, s. 1054.

<sup>267</sup> TEKİL, s. 325; YAZICIOĞLU, *Geç Teslim*, s. 1049-1052; ILGIN ÇELİK, *Geç Teslim*, s. 191 vd; YETİŞ ŞAMLI, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 39.

<sup>268</sup> YETİŞ ŞAMLI, *Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 39.

<sup>269</sup> AKINCI, s. 338; OKAY, *Navlun Mukaveleleri*, s. 215; KENDER, *Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 76 vd.; YAZICIOĞLU, *Geç Teslim*, s. 1052; ÜLGENER, *Sorumsuzluk*, s. 72; SEVEN, *Yüke Özen*, s. 18, 26; SÖZER, *Eleştiriler ve Öneriler*, s. 309.

<sup>270</sup> YAZICIOĞLU, *Hamburg Kuralları*, s. 80, dp. 234.

<sup>271</sup> SÖZER, Cilt I, s. 444; TAŞKIN, *Geç Teslim*, s. 685.

<sup>272</sup> OĞUZMAN, M. Kemal/ ÖZ, M. Turgut, *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler*, C. 1, 13. baskı, İstanbul 2016, s. 381; von TUHR, Andreas, *Borçlar Hukukunun Umumi Kısmı*, C. 1-2, 2. baskı, çev. Cevat Edege, Ankara 1983, s. 77; TANDOĞAN, Halûk, *Türk Mes'uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdî Mes'uliyet)*, 1. baskıdan tıpkı basım, İstanbul 2010, s. 63; EREN, Fikret, *Borçlar Hukuku: Genel Hükümler*, 22. baskı, Ankara 2017, s. 545; SEVEN, *Yüke Özen*, s. 81, 182; BİLAL, s. 18. SCHWARZ ise, "*Zarar daima mallar bakımından bir azalmayı, bir tenakusu ifade eder. Bu azalmada, izrar eden hadise sebebiyle hakikatte mevcut vaziyet ile, izrar eden hadisenin vuku bulmaması halinde mevcut bulunacak olan vaziyet arasındaki fark bahis mevzuudur*" şeklinde tanımlanmaktadır. Bkz. SCHWARZ, Andreas B., *Borçlar Hukuku Dersleri*, C. 1, çev. Bülent Davran, İstanbul 1948, s. 122-123. Malvarlığında meydana gelen azalmanın irade ve rıza dışında gerçekleşmesine ilişkin açıklamalar için ayrıca bkz. TOPUZ, Murat, *İsviçre ve Türk Borçlar Hukuku ile Karşılaştırmalı Olarak Roma Borçlar Hukukunda Maddî Zarar ve Bu Zararın Belirlenmesi*, İstanbul 2011, s. 35-38.

alacaklının malvarlığının alacağı hal ile, borcun ifa edilmemiş olduğu durumdaki hali arasındaki farktır<sup>273</sup>. Borç gereği gibi ifa edilseydi alacaklının uğramayacağı bu zarar, alacaklının ifadan elde edeceği çıkara karşılık gelmekte ve alacaklının malvarlığında meydana gelen azalma (*fiili zarar-damnum emergens: malvarlığını azaltan zarar*) ile yoksun kaldığı kâr (*kâr kaybı-lucrum cessans: malvarlığının çoğalmasına mani olan zarar*) bu zararın kapsamına girmektedir<sup>274</sup>.

Fiili zarar, malvarlığında meydana gelen azalma anlamına gelir ve malvarlığının aktifinin azalması ya da pasifinin artması şeklinde meydana gelebilir<sup>275</sup>.

Yoksun kalınan kâr ise, malvarlığının artma imkanının kaybı anlamına gelir ve alacaklının malvarlığının aktifinde çoğalma ya da pasifinde azalma imkanının kaybedilmiş olması şeklinde meydana gelebilir<sup>276</sup>. Diğer bir deyişle, bu durumda malvarlığında bir değişiklik meydana gelmemekte, ancak zararlı bir olay meydana gelerek malvarlığının aktifinin artmasına (ya da pasifinin azalmasına) engel olmaktadır. Böyle bir durumda, zarar kâr kaybindan ibaret olacaktır<sup>277</sup>.

Taşıyanın TTK m. 1178/ f. 2 uyarınca sorumluluğunun doğması için öncelikle bir zararın meydana gelmiş olması gerekir. Eğer hasar, ziya ya da geç teslim nedeniyle bir zarar meydana gelmezse taşıyanın sorumluluğu söz konusu olmayacaktır. Yani taşıyanın sorumlu tutulduğu husus esasen hasar, ziya ya da geç teslim nedeniyle meydana gelen zarardır. Taşıyan, meydana gelen böyle bir zararı tazmin ile yükümlüdür<sup>278</sup>.

<sup>273</sup> OĞUZMAN/ ÖZ, s. 383; TANDOĞAN, s. 426; EREN, s. 1082. HATEMİ ve GÖKYAYLA ise, müspet zarar kavramını “İfanın yapılmaması veya gerektiği gibi olmamasından doğan “ifa menfaati kaybı”...” şeklinde tanımlamaktadır. Bkz. HATEMİ, Hüseyin/GÖKYAYLA, Emre, Borçlar Hukuku: Genel Bölüm, 3. baskı, İstanbul 2015, s. 132. Ayrıca, müspet ve menfi zarar kavramları ile bunların farklarına ilişkin olarak Roma, İsviçre ve Türk Hukukları bakımından yapılmış olan detaylı bir değerlendirme için bkz. TOPUZ, s. 89 vd.

<sup>274</sup> OĞUZMAN/ ÖZ, s. 382, 387; von TUHR, s. 78; TANDOĞAN, s. 426; EREN, s. 1082-1083; SEVEN, Yüke Özen, s. 182.

<sup>275</sup> OĞUZMAN/ ÖZ, s. 387; SCHWARZ, s. 123; TANDOĞAN, s. 64; EREN, s. 1082; TEKİNAY, Selahattin Sulhi / AKMAN, Sermet / BURCUOĞLU, Haluk / ALTOP, Atilla, Tekinay Borçlar Hukuku: Genel Hükümler, 7. baskı, İstanbul 1993, s. 559; TOPUZ, s. 41-46.

<sup>276</sup> OĞUZMAN/ ÖZ, s. 387; TANDOĞAN, s. 65; EREN, s. 1083; TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s. 559; TOPUZ, s. 47 vd. SCHWARZ, yoksun kalınan kâr kavramını “...hadiselerin mutat cereyan tarzına veya halin hususi icaplarına, hassaten yapılan hazırlıklara ve alınan tedbirlere nazaran ihtimal dahilinde olarak beklenebilecek olan bir kârın, mamelekteki bir tezayüdüün eksik kalmasını, vâki olmamasını ifade eder...” şeklinde tanımlamıştır, bkz. SCHWARZ, s. 123.

<sup>277</sup> Von TUHR, s. 78; TANDOĞAN, s. 65.

<sup>278</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 45.

Örneğin, eşya taşıyan tarafından gönderilene geç teslim edilmiş ancak gönderilenin eşyayı teslim edeceği nihai alıcı gecikme nedeniyle herhangi bir talepte bulunmamışsa ya da benzer şekilde, eşya hasara uğramış ancak nihai alıcı, gönderilenden herhangi bir talepte bulunmaksızın eşyayı mevcut durumuyla teslim almışsa gönderilen herhangi bir zarara uğramış olmayacağından, taşıyanın herhangi bir sorumluluğu da söz konusu olmayacaktır.

Bu durumda, taşıyanın tazmin etmekle yükümlü olduğu zararın; hasar, ziya ya da geç teslimeden neden olan olayın gerçekleşmediği ihtimalde yük ilgisinin malvarlığının alacağı hal ile olayın gerçekleşmesi sonucunda aldığı hal arasındaki fark olduğu söylenebilir<sup>279</sup>.

### **3.1.3. Zarara Sebep Olan Olayın Eşya Taşıyanın Hakimiyetindeyken Meydana Gelmesi**

TTK'nın m. 1178/ f. 2 hükmüne bakıldığında taşıyanın eşyanın zıyanından, hasarından ya da geç tesliminden kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulabilmesi için ziya, hasar ya da gecikmenin eşya taşıyanın hakimiyetindeyken meydana gelmiş olmasının şart koşulduğu görülmektedir.

Yargıtay 11. H.D.'nin örnek teşkil eden bir kararında da *“malların teslim alındıkları andan, teslim edildikleri ana kadar geçen süre içinde uğradıkları ziya ve hasar nedeniyle doğacak zarardan taşıyan sorumludur”* denilmek suretiyle bu hususa vurgu yapılmıştır<sup>280</sup>.

Yani özetle hasar, ziya ya da geç teslimeden neden olayın eşya taşıyanın hakimiyetindeyken meydana gelmesi gerekir ki, taşıyanın sorumlu tutulabilmesi mümkün olsun. Bu noktada, eşyanın taşıyanın *“hakimiyetinde olması”* ile kastedilenin ne olduğu da önem kazanmaktadır. 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu'nun<sup>281</sup> (TMK) m. 973/ f. 1 hükmünde *“Bir şey üzerinde fiili hakimiyeti bulunan kimse onun zilyedir”* denilmek

<sup>279</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 186; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 45.

<sup>280</sup> Yarg. 11. H.D.'nin 1984/2559 E., 1984/2851 K. sayılı ve 15.05.1984 tarihli kararı ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 28.02.2018).

<sup>281</sup> RG: 08.12.2001/ 24607.

suretiyle zilyetliğin tanımı yapılmıştır. İşte, eşyanın taşıyanın hakimiyetinde olması ile kastedilen de budur<sup>282</sup>.

Tabii eşyanın taşıyanın fiili hakimiyetinde olduğunun söylenebilmesi için, taşıyanın eşyayı illa şahsen teslim alması gerekmez. Yani taşıyanın eşya üzerinde vasıtasız zilyetlik sağlaması gibi bir zorunluluktan bahsedilemez<sup>283</sup>. Eşyanın taşıyanın adamları tarafından ya da varsa fiili taşıyan veya onun adamları tarafından teslim alınmış olması da aynı sonucu doğuracaktır<sup>284</sup>. Zira TTK'nın 1191. maddesi uyarınca taşımanın kısmen ya da tamamen fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilmesi durumunda akdi taşıyan taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam edecektir. Bu nedenle, fiili taşıyan ya da onun adamları tarafından eşyanın teslim alınmış olması, akdi taşıyan için de sorumluluğun başlamasına neden olur.

Eşyanın teslim alınması ve teslim edilmesi işlemleri de taşıyanın sorumluluk süresine dahil olduğundan, bu işlemler sırasında bir zararın meydana gelmesi halinde de taşıyanın TTK m. 1178 bağlamında sorumluluğu doğabilir<sup>285</sup>.

Teslim alma, eşyanın zilyetliğinin taşıyan tarafından taşıma amacıyla kazanılmasıdır<sup>286</sup>. Bu bağlamda, taşıyanın eşyayı taşınmak üzere taşıyana teslim ederken,

---

<sup>282</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 46; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 90; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 667. Zilyetliğin “*bir şeyde fiili hakimiyeti ele geçirmiş ve onu kaybetmemiş olmak...*” anlamına geldiği hakkında bkz. OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY-ÖZDEMİR, Eşya Hukuku, s. 48. Zilyetliğin “*...bir şey üzerindeki fiili ve maddi hakimiyet...*” olduğu hakkında bkz. ESENER / GÜVEN, s. 67. Aynı yönde bkz. SİRMEN, s. 40 vd. Yine zilyetlik kavramında fiili hakimiyet unsuruna ilişkin açıklamalar için bkz. NOMER / ERGÜNE, s. 4-5; AYAN, s. 68-70; ÜNAL / BAŞPINAR, s. 96 vd.; SİRMEN, s. 40 vd.

<sup>283</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 68; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 193; TEKİN, s. 132; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 90; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 689; BİLAT, s. 21; ÖZDEMİR, Eşya Taşıma, s. 108.

<sup>284</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 90; SEVEN, Yüke Özen, s. 68; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 48; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 690; TEKİN, s. 132. Esasen TTK m. 1178/ f. 3 hükmünün kaynağı olan Hamburg Kuralları m. 4/ f. 3 hükmünde bu husus açık olarak belirtilmiş olmasına rağmen, TTK'da böyle bir düzenlemeye yer verilmemiş olması eleştirilmiştir, bkz. ÇETİNGİL, Ergon A. / KENDER, Rayegân / ÜNAN, A. Samim / YAZICIOĞLU, Emine, “*TTK Tasarısı'nın 'Deniz Ticareti' Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında*”, DenizHD, Özel Sayı: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, 2006, s. 154. Yazarlar, “*Bu maddenin 2. ve 3. Fıkralarında yer alan taşıyan ve gönderilen terimlerinin onların adamları ve görevlilerini de kapsadığı hususunun da belirtilmesi yerinde olurdu*” diyerek bu duruma dikkat çekmişler.

<sup>285</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 46.

<sup>286</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 68-69; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 47; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 90.

taşıyanı zilyed kılma ve taşıyanın da zilyed olma yönünde birbiri ile uyuşan iradelerinin olması gerekmektedir<sup>287</sup>.

Eşyanın teslim alınması yüklemeden önce karada veya yükleme anında yahut gemide gerçekleşebilir<sup>288</sup>. Eşyanın yükleme sırasında teslim alınması durumunda, yükleme donanımına takıldığı an eşya teslim alınmış olur<sup>289</sup>. Yine yüklemenin mavna ya da layter kullanılarak yapıldığı durumlarda eşyanın mavna ya da laytere yüklendiği an teslim gerçekleşmiş olur<sup>290</sup>.

Yük birden çok parça ya da partiden oluşuyorsa taşıyanın sorumluluğu bakımından her bir parça ya da parti için ayrı ayrı değerlendirme yapılır. Böylece, her bir parça ya da parti için taşıyanın sorumluluğu parça ya da partinin teslim alındığı andan itibaren doğar<sup>291</sup>.

Gemiye pompalanarak teslim alınan sıvı ya da akışkan yüklerde ise yükleme belirli bir anda olup bitmemekte, yani yükleme bir süreç şeklinde gerçekleşmektedir. Herhangi bir ayırım yapmak mümkün olmadığından sıvı ve akışkan yüklerin taşıyanın hakimiyetine girmiş olduğunun kabulü yükleme sürecinin tamamlanması ile mümkün olur<sup>292</sup>.

Yük konteyner içinde taşınıyorsa, taşıyanın yükü teslim alma zamanı bakımından konteynerin kimin tarafından temin ve istif edildiği önem taşır. Şöyle ki, konteynerler yükleten tarafından temin ve istif ediliyorsa, taşıyana teslim, kapalı konteynerlerin taşıyana tevdi edilmesi ile gerçekleşir. Ancak, konteynerler taşıyan tarafından temin ve istif ediliyorsa, teslim yüklerin konteynerlere istiflenmek üzere taşıyana tevdi edilmesi ile gerçekleşmiş olacaktır<sup>293</sup>.

---

<sup>287</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 69; GÜDEN, s. 28. Zilyetliğin malın teslimi şeklindeki devrine ilişkin açıklamalar için bkz. OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY-ÖZDEMİR, Eşya Hukuku, s. 67 vd.; ESENER / GÜVEN, s. 81; NOMER / ERGÜNE, s. 25; ÜNAL / BAŞPINAR, s. 146-148; SİRMEN, s. 55-56. Zilyet olma iradesi hakkındaki açıklamalar için bkz. AYAN, s. 70-73; OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY-ÖZDEMİR, Eşya Hukuku, s. 49.

<sup>288</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 90; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 142.

<sup>289</sup> ASTLE, W. E., Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities, 3th ed., London 1967, s. 47, 80.

<sup>290</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 49; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 90; KARAN, The Carrier's Liability, s. 227.

<sup>291</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 142; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 90; SEVEN, Yüke Özen, s. 69; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 49; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 690.

<sup>292</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 90-91; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 690.

<sup>293</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 74.

Navlun sözleşmesinde FIO (*Free In and Out*) şartı mevcutsa eşyanın yükleme donanımından çözülmesi ile yüklemenin tamamlandığı anda teslim gerçekleşmiş olur. Eğer FIO/S/T (*Free In Out Stowed and Trimmed*) şartı söz konusu ise, istif ve dengeleme faaliyetinin sona erdiği an teslimin gemide gerçekleşmiş olduğu kabul edilmelidir<sup>294</sup>.

Burada, yeri gelmişken FIO/S/T klozları hakkında bir miktar açıklama yapmak konunun anlaşılması açısından önem arz etmektedir. Öncelikle, FIO klozunda yükün gemiye yüklenmesi ve geminin içinde konulacağı yere bırakılması taşıtanın yükümlülüğü ve sorumluluğu kapsamındayken, istifleme faaliyeti taşıyanın yükümlülüğü ve sorumluluğundadır. Boşaltma aşamasında da yükün gemide bulunduğu yerden çözülerek gönderilene teslim edilmesi taşıyan tarafından yapılır, ancak bundan sonraki işlemler yani, yükün gemiden çıkarılması ve karaya indirilmesi gönderilenin yükümlülüğünde ve sorumluluğundadır<sup>295</sup>.

FIOS<sup>296</sup> klozu söz konusu olduğunda ise, yükün istiflenmesi faaliyetleri de taşıtanın (ve boşaltma limanındaki faaliyetler açısından gönderilenin) sorumluluğu kapsamındadır. Diğer yandan, FIOST klozunda yükün istiflenmesi faaliyetlerinin yanı sıra yükün geminin dengesini bozmayacak şekilde tam olarak yerleştirilmesi ve tertiplenmesi faaliyetleri de taşıtanın sorumluluğu kapsamındadır<sup>297</sup>.

Limanlarda yükleme, boşaltma ve aktarma işlerinin yerine getirilmesi için gerekli olan tesislerin işletilmesi liman idare ve işletmelerine aittir. Bu nedenle, yükün taşıyan tarafından teslim alınması ya da gemiye yüklenmesi aşamasında taşıtan ile taşıyan arasında bu tür işletmelerin girmesi ve yükün bir süreliğine bu işletmelerin hakimiyetinde kalması söz konusu olur. İşte TTK'nın 1178. maddesinin 3. fıkrasında taşıyanın sorumlu olduğu süreç belirlenirken, bu gibi durumlar da göz önüne alınmıştır<sup>298</sup>.

---

<sup>294</sup> ATAMER, FIOST, s. 320; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 50; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 91; SÜZEL, s. 328-329; BİLAT, s. 21. FIO/S klozu hakkında bkz. KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 116-117. Ayrıca, FIO/S/T kayıtlarının, taşıyanın sorumluluk süresine etkisinin farklı hukuk sistemlerindeki içtihatlarla göre değerlendirmesi için, bkz. SÜZEL, s. 317 vd.

<sup>295</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 659.

<sup>296</sup> FIOS klozunun yükleme, boşaltma ve istifleme faaliyetleri sırasında yüke gelen zarardan sorumluluk üzerindeki etkileri ile bu faaliyetlere ilişkin masraflar, bu faaliyetler sırasında gemiye gelen zarardan sorumluluk ve bekleme süreleri üzerindeki etkileri hakkında bkz. ÜLGENER, M. Fehmi, "FIOS Şartının Etkileri", DenizHD, S. 2, Y. 1, 1996, s. 24-26.

<sup>297</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 659; ÜLGENER, FIOS Şartı, s. 24.

<sup>298</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 51; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 690.

ETTK döneminde ise, araya liman idare ve işletmelerinin girdiği hallerde teslimin gerçekleşmiş olacağı zamana ilişkin herhangi bir düzenleme yer almamaktaydı. Bu nedenle, eşyanın teslim anının tespiti için liman idare ve işletmesinin kimin başvurusu üzerine harekete geçtiği, yani liman idare ve işletmesinin kimin adına hareket ettiği önem arz etmekteydi. Zira liman idare ve işletmesinin taşıyan adına hareket etmesi durumunda, eşyanın idare ve işletme tarafından yükletenden teslim alındığı anda teslim gerçekleşmiş olacaktır. Liman idare ve işletmesinin taşıyan adına hareket etmediği durumlarda ise, taşıyanın eşyayı liman idare ve işletmesinden teslim aldığı an esas alınacaktır<sup>299</sup>.

Bu hususta açık düzenlemenin yer aldığı<sup>300</sup> TTK m. 1178/ f. 3 hükmüne göre ise, “Eşya...yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın taşınmak üzere kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden taşıyanca teslim alındığı andan...” itibaren taşıyanın hakimiyetinde sayılacaktır. Bunun bir sonucu olarak, eşya bu makam ya da üçüncü kişilerin hakimiyetinden çıkıp da taşıyanın hakimiyetine geçtiğinde, taşıyan tarafından teslim alınmış kabul edeceğinden taşıyanın sorumlu olduğu süre de başlamış sayılacaktır.

Bahsi geçen “makam” terimi ile kastedilen liman tesislerini idare ve işletme hakkına sahip kamu kuruluşudur. “Üçüncü kişi” terimi ile kastedilen ise, işletme hakkının devredildiği kişi ya da şirkettir<sup>301</sup>.

Hamburg Kuralları çerçevesinde, eşya taşıyan tarafından daha önce teslim alınmış fakat, yükleme limanındaki yasal zorunluluk nedeniyle bu makam ya da üçüncü kişilere yükleme için teslim edilmiş ise, eşyanın teslim alındığı andan itibaren taşıyanın muhafazası altında sayılacağı belirtilmektedir<sup>302</sup>.

TTK'nın m. 1178/ f. 3 hükmüyle getirilen kuralın, yükleme limanında eşyanın yasal düzenlemeler uyarınca bir makama ya da üçüncü kişiye teslim edilmesinin zorunlu olduğu halleri ele alıyor olması dikkat çekicidir. Eğer yükleme limanında eşyanın bir

---

<sup>299</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 71, 74; KENDER, Rayegân, “Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1984, s. 249 vd; YAZICIOĞLU, Geç Teslim, s. 1046. ETTK dönemindeki uygulamaya ilişkin daha detaylı açıklamalar için bkz. ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 143 vd.

<sup>300</sup> Düzenlemenin isabetli olduğu yönünde, bkz. ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 154.

<sup>301</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 92, dp. 265; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 52.

<sup>302</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 92.

makam ya da üçüncü kişiye teslimi hususunda yasal bir zorunluluk yoksa, eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığı an bu kural doğrultusunda belirlenemeyecektir. Böyle bir durumda, hangi tarafın makama başvurduğu ve liman idaresinin kimin adına, yani kimin temsilcisi olarak hareket ettiği dikkate alınarak taşıyanın eşyayı teslim aldığı an tespit edilmelidir<sup>303</sup>.

Yükün taşıyanın hakimiyetine geçmesiyle birlikte, taşıyanın sorumlu olduğu süre başladığına göre; bu sürenin sona ermesi de yine taşıyanın yük üzerindeki hakimiyetinin kalkması ile gerçekleşecektir.

Taşıyanın yük üzerindeki hakimiyetinin onun sorumluluğunu sona erdirecek şekilde kalkması da yine teslimle meydana gelir. Bu manâda teslim, taşıyanla gönderilen arasında yapılan iki taraflı bir işlemdir. Bu işlem, yük üzerindeki zilyetliğin gönderilene devrini sağlar. Yani taraflar, gönderilenin zilyetliği taşıyandan devralması üzerinde anlaşmaya varırlar ve zilyetliğin yükü teslim almaya yetkili olan kişiye devredilmesi suretiyle taşıyanın yük üzerindeki fiili hakimiyeti sona erer. Böylece teslim gerçekleşmiş, taşıyanın sorumlu olduğu süre de sona ermiş olur<sup>304</sup>.

TTK m. 1178/ f. 3/ a hükmünde de taşıyanın eşyayı gönderilene teslim edebileceği düzenlenmiştir. Ancak bu ifade, gönderilenin eşyayı bizzat teslim almak zorunda olduğu şeklinde anlaşılmalıdır. Eşyanın gönderilenin adamları yahut gönderilen tarafından yetkilendirilmiş üçüncü bir kişiye teslimi de aynı sonucu doğurur<sup>305</sup>.

Free Out ya da FIOS/T klozunun bulunduğu hallerde teslimin, gönderilenin yardımcı şahısları konumundaki liman işçilerinin (*stevedore*) ambarda ilgili faaliyetlere başladığı an gerçekleşmiş olacağı kabul edilmektedir<sup>306</sup>.

Eşyanın gönderilene boşaltmadan önce gemide teslim edilmesi ya da boşaltmanın hemen ardından veya boşaltmadan sonra rıhtımda yahut depoda teslim edilmesi söz konusu olabilir. Bu bakımdan, eşyanın teslim alınması ile ilgili hususlar teslim edilme

<sup>303</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 53; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 690.

<sup>304</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 73; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 93; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 53; GÜDEN, s. 30; DOĞRUCU, s. 541; ÖZDEMİR, Eşya Taşıma, s. 113.

<sup>305</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 93; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 54; TEKİN, s. 134; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 193-194; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 691.

<sup>306</sup> ÜLGENER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 220.

aşaması için de geçerlidir<sup>307</sup>. Sözleşmede FIO/S/T şartı yer almakta ise, eşya boşaltmadan önce gemide teslim edilmiş olur ve yükün boşaltma donanımına takıldığı an esas alınır. Birden çok parça veya partiden oluşan yüklerde ise, her bir parça ya da partinin boşaltma donanımına takıldığı an esas alınacaktır<sup>308</sup>. Yani yük birden çok parça ya da partiden oluşuyorsa, her bir parça veya partinin teslim edilme ve dolayısıyla, sorumluluğun sona erme anının ayrı ayrı değerlendirilmesi gerekir. Bu bağlamda, bir parça ya da parti boşaltma donanımına takıldığı anda taşıyanın sorumluluğu yalnızca o parça ya da parti için sona erecektir<sup>309</sup>.

Eğer eşya boşaltmadan sonra hemen teslim edilecekse, eşyanın boşaltma donanımından çözüldüğü an teslim edildiği kabul edilmelidir. Bu durumda da, yükün birden çok parça ya da partiden oluşması halinde teslim anının her bir parça ya da parti için ayrı ayrı tespit edilmesi gerekecektir. Yani bir parçanın boşaltma donanımından çözülmesi yalnızca o parça için teslimin gerçekleştiği ve sorumluluğun sona erdiği anlamına gelir<sup>310</sup>.

Taşıyan boşaltma işleminin yapılması için mavna ya da layter kullanıyorsa, eşyanın mavna ya da layterden boşaltıldığı an teslim gerçekleşmiş kabul edilir<sup>311</sup>.

Sıvı ya da akışkan yüklerde yükün gemi nakil hattından karadaki dolun tankına tamamen aktarılmış olması gerekir ki teslim gerçekleşmiş olsun. Yani yukarıda yükün taşıyan tarafından teslim alınması bakımından da izah olunduğu gibi, bu tür yükler bütünlük arz ettiğinden teslim tek bir anda gerçekleşip bitmez. Bu nedenle, yükün dolun tankına boşaltılmasının tamamlandığı an teslim gerçekleşir ve taşıyan açısından sorumluluk sona erer<sup>312</sup>.

Konteyner taşımalarında, yükün konteynerden boşaltılması veya kapalı yani yüklü konteynerin gemiden indirilmesi ve gönderilenin fiili hakimiyetine girmesiyle yükün gönderilene teslimi gerçekleşmiş olur. Yükün konteynerden boşaltılması yoluyla teslim,

---

<sup>307</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 54; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 42; DOĞRUCU, s. 541.

<sup>308</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 93; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 54-55; ATAMER, FIOST, s. 320.

<sup>309</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 93; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 54-55.

<sup>310</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 55.

<sup>311</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 55; KARAN, The Carrier's Liability, s. 231.

<sup>312</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 93; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 55.

birden fazla gönderilenin yükünü ihtiva eden konsolide konteynerlerde söz konusu olur<sup>313</sup>.

TTK m. 1178/ f. 3/ b hükmünde gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçındığı hallerde teslimin nasıl gerçekleşeceği düzenlenmiştir. Taşıyanın gönderilene ihbarda bulunması ve gönderilenin eşyayı teslim almaktan kaçınması durumunda, zilyetliğin taşıyandan gönderilene geçmesini sağlayacak karşılıklı irade uyuşmasının varlığından bahsedilemeyecektir. İşte hükme göre bu durumda, eşyanın sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticari teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu anda teslim gerçekleşmiş sayılacak ve taşıyanın sorumluluğu sona erecektir.

Eşyanın teslim alınması aşamasında olduğu gibi, teslim edilmesi aşamasında da araya bazı makam ya da üçüncü kişilerin, daha açık bir deyişle, liman idare veya işletmesinin girmesi söz konusu olabilir. Bu gibi durumlarda eşyanın ne zaman teslim edilmiş olacağı hususu TTK'nın m. 1178/ f. 3/ c hükmünde düzenlenmiştir. Hükme göre, boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın kendilerine teslimi zorunlu olan makamlara veya üçüncü kişilere, yani liman idare veya işletmesine, teslim edildiği anda teslim gerçekleşmiş olur. Böylece, taşıyanın sorumluluğu da sona erer. Çünkü bu zorunlu makam ya da kişiye teslim gönderilene teslim hükmündedir<sup>314</sup>. Zira yükün bu şekilde liman idaresine, liman işletmesine ya da üçüncü kişiye teslim edilmesi durumunda artık yük taşıyanın hakimiyetinden çıkmış, gönderilen de vasıtasız zilyetliğe el atabilecek duruma gelmiştir. Bu nedenle, teslim gerçekleşmiş kabul edilmelidir<sup>315</sup>.

Hamburg Kuralları m. 4/ f. 2/ b/ iii hükmünde<sup>316</sup> de eşyanın “...boşaltma limanı kanun ve nizamlarına göre eşyanın kendilerine teslimi mecburi olan makam veya üçüncü kişiye teslim ettiği ana kadar...” taşıyanın muhafazası altında sayılacağı düzenlenmiş

<sup>313</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 74.

<sup>314</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 57; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 42-43; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 93.

<sup>315</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 42-43.

<sup>316</sup> Hamburg Kuralları m. 4/ f. 2/ b/ iii hükmünde yer alan düzenlemenin İngilizce metni “by handing over the goods to an authority or other third party to whom, pursuant to law or regulations applicable at the port of discharge, the goods must be handed over” şeklindedir.

olduğu görülmektedir. Dolayısıyla, taşıyanın sorumluluğunun sona ermesi bakımından bu düzenleme, TTK ile paraleldir.

Öte yandan, boşaltma limanında eşyanın bir makam ya da üçüncü kişiye teslimini zorunlu kılan herhangi bir yasal düzenleme bulunmamakta ise, eşyanın teslim edildiği makam ya da kişinin kimin adına, yani kimin temsilcisi olarak, hareket ettiği dikkate alınmak suretiyle teslim anı tespit edilmelidir<sup>317</sup>. Bu bağlamda, FIO/S şartının bulunduğu navlun sözleşmeleri bakımından, bu makam ya da üçüncü kişinin gönderilenin yardımcı şahsı olarak yükü teslim alması söz konusu olacaktır<sup>318</sup>.

#### **3.1.4. Taşıyanın Kusursuzluğunu İspatlayamaması**

TTK'nın m. 1179/ f. 1 hükmünde taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağı belirtilmektedir. Yine aynı fıkranın devamında, taşıyanın ya da adamlarının kastının veya ihmalinin meydana gelen zarara sebebiyet vermediğini ispat yükünün taşıyana ait olduğuna hükmedilmiştir.

Bu bağlamda; ziya, hasar ya da gecikmeye neden olan olayın eşya taşıyanın hakimiyetindeyken meydana gelmesi durumunda, zararın taşıyanın veya adamlarının kusurundan kaynaklandığı ve taşıyanın meydana gelen bu zararlar nedeniyle sorumluluğunun bulunduğu karine olarak kabul edilmektedir<sup>319</sup>. Dolayısıyla, taşıyanın kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunması ya da kusursuzluğu ispatlayamaması durumunda zarardan sorumlu tutulacağı söylenebilir<sup>320</sup>.

Bu noktada kusur kavramı üzerinde durmakta fayda vardır. Kusur genel olarak, kişinin hukuka aykırı sonucu önceden tasarlamak suretiyle ve bu sonucun meydana gelmesini isteyerek veya bu sonucun meydana gelmesini göze alarak hareket ettiği ya da hukuka aykırı sonucu önlemek için gerekli özeni göstermediği durum olarak tanımlanmaktadır<sup>321</sup>. Bunun yanı sıra kusur kavramının kısaca, “...beşerî bir davranışın

<sup>317</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 58.

<sup>318</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 78.

<sup>319</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 81; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 58; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 94; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 693.

<sup>320</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 81; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 59; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 95.

<sup>321</sup> OĞUZMAN/ ÖZ, s. 402; SCHWARZ, s. 108; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 95. Doktrinde kusur kavramına yönelik olarak getirilen, daha farklı ve genel bir izahta bulunduğu görülen tanımlama ise,

*hukuk düzenince kınanması...*” olarak tanımlandığı da görülmektedir<sup>322</sup>. Bir hareket tarzının belirli şartlar altında fertlerden beklenen ortalama hareket tarzına uygun olmaması durumunda, bu ortalama hareket tarzından ayrılma hali kusur olarak ifade edilmektedir<sup>323</sup>. Esasen kusur bir irade eksikliği olup, bu nedenle hukuk düzeni kusurlu fiili işleyen kişiyi hukuka aykırı davranışından dolayı sorumlu tutmaktadır<sup>324</sup>.

Kusurun iki türü olarak, kast ve ihmal kavramlarına da değinmek gerekir<sup>325</sup>. Kişinin hukuka aykırı sonucu bilerek ya da önceden tasarlamak suretiyle ve bu sonucun meydana gelmesini isteyerek veya bu sonucun meydana gelmesini göze alarak hareket ettiği durumlarda “*kast*”ından söz edilir. Öte yandan, kişinin meydana gelen hukuka aykırı sonucu önlemek adına gerekli önlemleri almadığı ve gereken özeni göstermediği durumlarda “*ihmal*”i söz konusu olur<sup>326</sup>. Bu bağlamda, TTK’nın m. 1179/ f. 1 hükmü uyarınca taşıyan hem kendisinin hem de adamlarının kastından ya da ihmalinden kaynaklanan zararlardan sorumlu tutulmuştur.

TTK’nın m. 1178/ f. 1 hükmünde taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında özen göstermekle yükümlü tutulmuş olması, taşıyana yalnızca yüke özen göstermekten daha geniş bir sorumluluk yüklenmiş olduğu anlamına gelir. Zira yükün geç teslimi de sözleşmenin ifasında özen gösterme yükümlülüğünün kapsamındadır. Bu nedenle, taşıyanın eşyayı sağlam bir şekilde ve zamanında teslim etmek için gerekli tüm tedbirleri alması gerekir. Öyleyse, taşıyanın ve adamlarının bu tedbirler bakımından meydana gelen kusuru nedeniyle de taşıyan sorumlu tutulabilecektir<sup>327</sup>.

Yine, TTK’nın 1178. maddesinin 1. fıkrasında örnek olarak bir takım faaliyetlere yer verilmiştir. Söz konusu hüküm uyarınca, taşıyanın eşyanın yüklenmesi, istiflenmesi,

---

“Kusur “zarar vermeme” ödevi yönünde ahlak ve tabii hukukun ve hukuk düzeninin emrine uyulmasında failin iradesinin gereken nitelikte olmaması demektir” şeklindedir. Bkz. HATEMİ/GÖKYAYLA, Borçlar Hukuku Genel Bölüm, s. 146.

<sup>322</sup> ÖZSUNAY, Ergun, “Türk Hukukunda İşleten’in Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtulması Bakımından “Kusur”un Etkisi ve Önemi”, Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu, İstanbul 1980, s. 69.

<sup>323</sup> TANDOĞAN, s. 46; EREN, s. 594-595.

<sup>324</sup> KANETİ, Selim, “Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur Kavramının Görevi”, Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu, İstanbul 1980, s. 40.

<sup>325</sup> Kast ve ihmal kavramlarının, kusurun iki türü olduğu yönünde, Bkz. ÖZSUNAY, s. 71. Farklı görüş: KANETİ, s. 40. Yazar, kast ve ihmal kavramlarının kusurun türleri değil, kusurun varlığı için gerekli olan koşullar olduğunu belirtmektedir.

<sup>326</sup> OĞUZMAN/ ÖZ, s. 402; HATEMİ/GÖKYAYLA, Borçlar Hukuku Genel Bölüm, s. 146-147; SCHWARZ, s. 109-111; TANDOĞAN, s. 46-48; EREN, s. 599-601; ÖZSUNAY, s. 71; KANETİ, s. 52.

<sup>327</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 61.

elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılması gibi ifaya yönelik faaliyetlerinde dikkat ve özen göstermesi gerekecektir. Dolayısıyla, bu gibi faaliyetler sırasında taşıyanın kendisinin ya da adamlarının kusurlu eylemleri nedeniyle bir zarar meydana gelmesi halinde, taşıyanın sorumluluğu söz konusu olacaktır<sup>328</sup>.

Ancak, sözleşmede yer alan FIO/S/T kaydı ile yükleme, istif, dengeleme ve boşaltma faaliyetlerinin taşıtan ve/veya gönderilen tarafından gerçekleştirileceğinin kararlaştırmış olması halinde, taşıyanın sorumluluğunun başlama ya da sona erme anı değişiklik gösterebilir. Bu durumda ise, faaliyetin gerçekleştirilmesi taşıyanın sorumluluğunda değilken meydana gelen bir zarardan taşıyan sorumlu tutulamayacaktır<sup>329</sup>.

Yargıtay 11. H.D.'nin bir kararında<sup>330</sup> da “Free in and free out eki yüklemenin kiracıların, boşaltmanın ise gönderilenlerin sorumlulukları altında olduğunu belirtir. Konişmentodaki free out kaydının, boşaltmanın gönderilenin sorumluluğu altında yapılacağı niteliğinde bir kloz olmasına göre, boşaltma sırasında olduğu anlaşılan hasardan taşıyıcı davalının sorumlu tutulması mümkün olmaz” denilmek suretiyle aynı yönde hüküm kurulmuştur. Yine dairenin bir diğer kararında<sup>331</sup> “Navlun sözleşmesine konulacak FIOS koşulu ile tahliye için sorumluluk, alıcıya yüklenmiştir. Gerçekten de her iki konişmentoda da boşaltmanın alıcıya ait olduğuna dair FIOS şartı mevcuttur. Gümrük memurlarınca tutulan ve davacı vekilince de kabul edilen...tutanaklarda pencere camlarının “tahliye esnasında düşüp kırıldı” şerhi bulunmasına göre olayda davalı taşıyanın sorumluluğunun bulunmadığı sabit olmuştur” şeklinde hüküm verildiği görülmektedir.

İstifleme bakımından TTK'nın 1091. maddesinde yer alan nezaret yükümlülüğüne de değinmek gerekir. Hükümde, istiflemenin taşıtan ya da yükleten tarafından gerçekleştirildiği hallerde de taşıyana bu faaliyeti denetleme yükümlülüğü getirilmiştir<sup>332</sup>.

<sup>328</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 62.

<sup>329</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 62; ÜLGENER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 278.

<sup>330</sup> Yarg. 11. H.D.'nin 1983/1594 E., 1983/1772 K. sayılı ve 07.04.1983 tarihli kararı ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 28.02.2018).

<sup>331</sup> Yarg. 11. H.D.'nin 1994/1593 E., 1994/6608 K. sayılı ve 20.09.1994 tarihli kararı (TEKİL, s. 343).

<sup>332</sup> Lahey Kuralları bakımından da bu faaliyetler kimin sorumluluğunda olursa olsun taşıyanın, söz konusu faaliyetlerin gereği gibi yerine getirildiğinden emin olması gerektiği belirtilmektedir. Bkz. ASTLE, s. 48.

Bu bağlamda, kaptan istifleme faaliyetine nezaret ederek, istifin usulüne uygun olarak yerine getirilip getirilmediğine dikkat etmek zorundadır. Bu zorunluluk kapsamında; kaptan, yükleme ve boşaltma donanımının uygun durumda bulunmasına, bağımsız şahıslar tarafından gerçekleştirilse dahi istif faaliyetinin denizcilik örf ve adetlerine uygun olarak sürdürülmesine dikkat edecektir. Ne var ki, bu yükümlülük sadece istif faaliyetinin gereği gibi yerine getirilmemesi nedeniyle geminin sefere elverişsiz hale gelmesi ya da gemideki diğer yüklerin zarar görmesi durumunda taşıyanın sorumluluğuna neden olur. Yoksa yükleme, istif, dengeleme ve boşaltma faaliyetleri yükle ilgililer tarafından yerine getirilirken, işin gereği gibi yerine getirilmemesi nedeniyle yükte bir zarar meydana gelse dahi kaptanın nezaret yükümlülüğü nedeniyle taşıyanın sorumluluğunun doğacağı söylenemez<sup>333</sup>. Yani istif, dengeleme ve boşaltma gibi faaliyetlerin yük ilgisine bırakıldığı hallerde özen borcu geminin yüke elverişliliği ve diğer yüklerin güvenliği ve korunması bakımından söz konusu faaliyetlerin iyi yapılmasına ilişkin denetim ve nezaret etme ile sınırlıdır<sup>334</sup>.

TTK'nın m. 1178/ f. 1 hükmünde taşıyan navlun sözleşmesinin ifasında “*tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlü*” kılınmıştır. Yine, TTK'nın m. 1179/ f. 1 hükmü uyarınca taşıyanın kusursuzluğunu ispat ile mükellef olduğuna yukarıda değinmiştik. O halde, taşıyan kusursuzluğunu ispatlayabilmek adına kendisinin tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermiş olduğunu kanıtlamalıdır.

Hükümde taşıyanın adamları bakımından, tedbirli bir taşıyan gibi dikkat ve özen gösterilmesi gerektiğinden bahsedilmemiş olması karşısında, meydana gelen bir zararda taşıyanın adamlarının kusurunun olup olmadığı tespit edilirken tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken dikkat ve özenin kıstas alınması mümkün olmayacaktır. Bu nedenle, taşıyanın adamlarının kusurunun olup olmadığının tespitinde aynı durumdaki tedbirli bir kimsenin göstermesi gereken dikkat ve özenin göz önüne alınacağı kabul edilmektedir<sup>335</sup>.

Özen yükümlülüğü bakımından taşıyanın taşıma işinin gerektirdiği ve zarara yol açabilecek olayların önlenmesi için gerekli olan tedbirlerin alınması amacıyla üzerine

---

<sup>333</sup> OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 109; ATAMER, FIOST, s. 314,315; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 63; SARICA, s. 23 vd.; ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 279-282. Ayrıca, FIOST klotunun kaptanın nezaret görevi üzerindeki etkileri hakkında oldukça detaylı bir değerlendirme için bkz. ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 277 vd.

<sup>334</sup> OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 109.

<sup>335</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 97; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 64.

düşen yükümlülükleri yerine getirmesi gerekir. Bu tedbirlerin nelerden ibaret olduğu belirlenirken, somut olayın şartları ve denizcilik teamülleri de dikkate alınmalıdır<sup>336</sup>. Bu bağlamda, zarara neden olan olayın önlenmesi için akla gelen her türlü önlemin taşıyan tarafından alınmış olması şart değildir. Taşıyanın, bu tür olayların yani, eşyanın ziyaa veya hasara uğramasına ya da geç teslim edilmesine sebep olan olayların ve bunların sonuçlarının önlenmesi için elverişli olan ve alınması makul olan önlemleri alıp almadığı şeklinde bir değerlendirme yapılması yeterli olmalıdır<sup>337</sup>. Alınması makul olan önlemlerin ne olduğu bakımından yapılacak olan değerlendirmede; alınacak olan tedbir ya da önlemin gemi, gemide bulunan kişiler ve diğer yükler açısından yol açabileceği tehlikelerin göz önüne alınması gerekir. Eğer böyle bir değerlendirme yapıldığında tedbir ya da önlemin alınması makul görünüyorsa, bu tedbir ya da önlemin taşıyan tarafından alınmış olması beklenir. Öte yandan, yapılması gereken bir diğer değerlendirme tedbir ve önlemlerin alınmasının maliyeti ile ilgilidir. Alınan önlem ve tedbirin maliyeti meydana gelmesi muhtemel zararın üzerinde ise, böyle bir önlem ve tedbirin alınması makul ölçüde beklenemez<sup>338</sup>.

Diğer yandan, gösterilmesi gereken özenin belirlenmesi yani özen yükümlülüğünün derecesi ve kapsamı tespit edilirken taşıyanın subjektif durumu önem arz etmez. Yani taşıyanın büyük gemi filosuna sahip bir işletme ya da tek gemiye sahip bir donatan olması bu değerlendirmenin yapılması sırasında dikkate alınmamalıdır<sup>339</sup>.

Taşıyanın tedbir almaması ya da almış olduğu tedbirlerin engel olamaması sonucunda bir zarar meydana gelirse, taşıyanın özen sorumluluğu meydana gelen zararın azaltılması ya da artmasının önlenmesine yönelik tedbirler almak bakımından devam eder. Bu tedbirlerin alınmasında kusurlu davranan taşıyanın da sorumlu tutulacağını belirtmek gerekir<sup>340</sup>.

TTK'nın m. 1183 hükmünde sebeplerin birleşmesi hususu düzenlenmektedir. Hükme göre, "*Taşıyanın veya adamlarının kusurunun diğer bir sebeple birlikte zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye yol açması halinde, taşıyan, zıya, hasar veya teslimdeki*

---

<sup>336</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 95; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 65.

<sup>337</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 96; SEVEN, Yüke Özen, s. 95; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 66.

<sup>338</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 67.

<sup>339</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 95.

<sup>340</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 67.

*gecikmenin sadece belirtilen kusura bağlanabilen kısmından sorumlu*” tutulacaktır. Yani taşıyan böyle bir durumda, kendisinin veya adamlarının kusuru oranında sorumlu tutulabilecektir. Ancak, maddenin devamında “*Böyle bir kısmi sorumluluk için bu hallerin söz konusu kusura bağlanamayacak kısmının taşıyanca ispatı gerekir*” denilmektedir. Öyleyse, taşıyanın meydana gelen zarara kendisinin veya adamlarının kusuru dışında etkisi olan olayı ve zararın bu olayın neden olduğu kısmını ispatlaması gerekecektir.

TTK m. 1183 hükmünde yer alan bu düzenlemenin kaynağı, Hamburg Kuralları m. 5/ f. 7 hükmüdür<sup>341</sup>. Aynı husus Hamburg Kuralları’nın bahsi geçen bu fıkrasında da “*Ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeye taşıyan, müstahdem veya görevlilerinin kusur veya ihmali ile başka bir sebep birlikte yol açmışsa, taşıyan, ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeden söz konusu kusur veya ihmalden ileri geldiği nisbette mes’uldür; şu şartla ki, ziya, hasar veya teslimdeki gecikmenin bu kusur veya ihmalden neş’et etmemiş olan kısmını ispat etsin*” denilmek suretiyle hüküm altına alınmıştır.

Bu başlıkta son olarak, bulunması halinde fiili taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hususlara değineceğiz. TTK’nın 1191. maddesinin 2. fıkrasında fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımalarda da akdi taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olarak, yukarıda incelediğimiz hususların geçerli olacağı belirtilmiştir.

Taşıyanın sorumlu olduğu sürenin eşyanın taşıma amacıyla teslim alınması ile birlikte başlayacağına yukarıda değinmiştik<sup>342</sup>. TTK m. 1191/ f. 2 uyarınca akdi taşıyan hakkında getirilen düzenlemeler, fiili taşıyan tarafından yapılan taşımalarda da uygulanacaksa; fiili taşıyanın yükü taşıma amacıyla teslim aldığı yani yükün fiili taşıyanın hakimiyetine girdiği andan itibaren (fiili taşıyan taşımanın kendisine bırakılan bölümünü bizzat icra etmese bile) fiili taşıyanın sorumluluk süresi başlamış olacaktır. Zira TTK m. 1192/ f. 3 hükmünde de “*Fiili taşıyan, eşyanın hakimi olduğu sırada ortaya*

---

<sup>341</sup> Hamburg Kuralları m. 5/ f. 7 hükmünün İngilizce metni “*Where fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents combines with another cause to produce loss, damage or delay in delivery, the carrier is liable only to the extent that the loss, damage or delay in delivery is attributable to such fault or neglect, provided that the carrier proves the amount of the loss, damage or delay in delivery not attributable thereto*” şeklindedir.

<sup>342</sup> Bkz. 3.1.3.

*çıkan ziyadan, hasardan veya teslimdeki gecikmeden 1191inci maddenin ikinci fıkrası uyarınca sorumludur”* denilmek suretiyle bu husus düzenleme altına alınmıştır.

TTK m. 1191/ f. 2 hükmünde “*fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşıma*” şeklinde bir vurgu yapılması ise; taşımanın diğer bir fiili taşıyana tevdi edilmesi halinde, bundan sonrası için önceki fiili taşıyanın sorumluluk süresinin sona ereceğine dikkat çekilmek istenmesidir<sup>343</sup>.

TTK m. 1191/ f. 3 hükmünde taşıyanın kanunen kendisine yüklenmeyen bir borç veya yükümlülüğü üstlenmesi veya tanınan bir haktan vazgeçmesi sonucunu doğuran özel anlaşmaların, açık ve yazılı onayı olmadıkça, fiili taşıyan hakkında hüküm ifade etmeyeceği belirtilmektedir.

Sorumluluk açısından akdi taşıyanla aynı hükümlere tâbi olmasına rağmen fiili taşıyanın sorumluluğu akdi taşıyan ile taşıtan arasında imzalanan navlun sözleşmesine dayanmadığından, bu tür özel anlaşmaların kendisinin onayı olmadıkça fiili taşıyan açısından hüküm ifade etmemesi normaldir<sup>344</sup>. Taşıyanın sorumluluğunu kanunda düzenlenenden daha ağır hale getiren her türlü özel anlaşma, TTK m. 1191/ f. 3 hükmü uyarınca fiili taşıyan açısından hükümsüzdür. Bu hükmü aşağıda, fiili taşıyanın sorumluluğunun hukuki niteliği bakımından daha detaylı olarak inceleyeceğiz<sup>345</sup>.

Fiili taşıyanın taşıma taahhüdü taşıtana yönelik olmadığından, yükle ilgiliye karşı sorumluluğu kanuna dayanmakta ve bu durum sözleşmenin nispiyeti ilkesinin bir istisnası olarak karşımıza çıkmaktadır<sup>346</sup>.

TTK m. 1191/ f. 3 hükmünün zıt anlamından taşıyanın sorumluluğunu daraltan ve haklarını genişleten anlaşmaların bu hükmün kapsamı dışında kalacağı anlaşılmaktadır. Bu nedenle, fiili taşıyanın açık ve yazılı onayı bulunmasa da navlun sözleşmesinde yer

---

<sup>343</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 70.

<sup>344</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 70. TTK'nın yasalasmasından önce yapılan bir eleştiride, TTK m.1191/ f. 3 hükmünde yer alan düzenlemenin gereksiz olduğu belirtilmiştir. Şöyle ki, hükmün ikinci fıkrasında taşıyan hakkındaki yasal düzenlemenin fiili taşıyan hakkında da uygulanacağı belirtilmiştir. Yani sözleşmesel düzenlemenin değil, yasada öngörülen düzenlemenin fiili taşıyan hakkında uygulanacağı hüküm altına alınmıştır. Bu nedenle hükmün üçüncü fıkrası hiç olmasaydı da taşıyanın sorumluluğunu sözleşme ile ağırlaştırması fiili taşıyanı bağlamayacaktı. Bkz. ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 171.

<sup>345</sup> Bkz. 3.2.

<sup>346</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 70.

alan ve taşıyanın sorumluluğunu daraltan şartların fiili taşıyan açısından da hüküm ifade edeceğini kabul etmek gerekir<sup>347</sup>.

TTK m. 1191/ f. 1 hükmü uyarınca taşımanın gerçekleştirilmesi, kısmen veya tamamen bir fiili taşıyana bırakıldığı takdirde, akdi taşıyan, navlun sözleşmesine göre böyle bir bırakma hakkına sahip olup olmadığı dikkate alınmaksızın, taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam eder. TTK m. 1191/ f. 4 uyarınca, akdi taşıyanın ve fiili taşıyanın, aynı zarardan sorumlu oldukları takdirde ve ölçüde sorumlulukları müteselsildir. Ancak aynı maddenin 6. fıkrasına göre, bu durum akdi taşıyan ile fiili taşıyan arasındaki rücu ilişkisini etkilemeyecektir.

### 3.2. SORUMLULUĞUN HUKUKİ NİTELİĞİ

Taşıyan navlun sözleşmesi ile yükü taşıma taahhüdü altına girmekle birlikte, onun tam ve hasarsız olarak, zamanında teslim edilmesi yükümlülüğünü de üstlenmektedir. Bu yükümlülükleri ihlal etmesi durumunda da meydana gelen zararları tazmin etme sorumluluğu doğar. Bu bağlamda, taşıyanın TTK m. 1178 hükmünde düzenlenen sorumluluğunun sözleşmeden kaynaklandığı kabul edilmektedir<sup>348</sup>.

TTK m. 1179/ f. 1 hükmü uyarınca, meydana gelen zarara taşıyanın kendisinin veya adamlarının kastının ya da ihmalinin sebebiyet vermediğini ispat yükü taşıyanın üzerindedir. O halde, taşıyanın sorumluluğunun kusur sorumluluğu olduğunu ve kusurun varlığının karine olarak kabul edildiğini belirtmek gerekir<sup>349</sup>. Üstelik TTK'nın m. 1178/ f. 1 hükmünde taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında “*tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlü*” kılınmış olması karşısında taşıyanın kusur sorumluluğunun özen yükümlülüğü ile ağırlaştırılmış olduğu söylenebilir<sup>350</sup>.

Bu yükümlülük objektif ölçütlere göre değerlendirilmelidir. Yani taşıyanın kendi işlerinde gösterdiği dikkat ve özen değil, deniz taşımacılığında tedbirli bir taşıyanın göstermesi gereken azami dikkat ve özen esas alınmalıdır<sup>351</sup>.

<sup>347</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 71-72.

<sup>348</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 45; KARAN, Carriage of Goods, s. 80; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 72.

<sup>349</sup> SÖZER, Cilt I, s. 440; SEVEN, Yüke Özen, s. 48; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 73.

<sup>350</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 136-137; SÖZER, Cilt I, s. 440.

<sup>351</sup> AKINCI, s. 343; SÖZER, Cilt I, s. 441; BİLAL, s. 14.

Bu noktada durum fiili taşıyan açısından da farklı değildir. Zira TTK'nın m. 1191/ f. 2 hükmünde fiili taşıyanın sorumluluğunun da akdi taşıyanın sorumluluğuna dair hükümlere tâbi tutulmuş olması karşısında aynı sonuca varmak gerekmektedir. Yani fiili taşıyanın sorumluluğu da kusur sorumluluğu olup, kusurun varlığı ise karine olarak kabul edilmiştir.

Ancak, fiili taşıyan açısından farklılık yaratan husus fiili taşıyanın sorumluluğunun kaynağıdır. Şöyle ki, TTK'nın 1191'inci maddesi ile fiili taşıyanın yükle ilgiliye karşı sorumluluğu kabul edilmiştir. Oysa, fiili taşıyanın taşıma taahhüdünden kaynaklanan borcunun alacaklısı akdi taşıyandır. Yani yükle ilgilinin sözleşme ilişkisi içerisinde olduğu taraf akdi taşıyan iken, fiili taşıyan ile yükle ilgili arasında böyle bir sözleşme ilişkisi bulunmamaktadır. Bu durumda, fiili taşıyanın yükle ilgiliye karşı sorumluluğu, akdi taşıyanın yükle ilgiliye karşı olan sorumluluğunun aksine, sözleşme ilişkisine değil kanuna dayanmaktadır<sup>352</sup>.

Örneğin, bir donatan ile imzalanan zaman çarteri sözleşmesi uyarınca bir geminin yönetimi kendisine bırakılmış olan tahsis olunan ile yükle ilgili arasında bir yolculuk çarteri sözleşmesi imzalanmış ve donatan da bu yolculuk çarterine konu olan yükü fiili taşıyan olarak taşırken yükte bir zarar meydana gelmiş olsun. Donatan ile yükle ilgili arasında herhangi bir sözleşme ilişkisi olmamasına karşın, meydana gelen zarar nedeniyle donatanın fiili taşıyan olarak yükle ilgiliye karşı kanundan kaynaklanan sorumluluğu söz konusu olacaktır.

Bu bağlamda, fiili taşıyanın yük ilgisine karşı sorumluluğu, akdi taşıyanın yük ilgisine karşı taşıma taahhüdünden bağımsız olarak, kendi taşıma taahhüdü kapsamında belirlenmelidir<sup>353</sup>. Örneğin, fiili taşıyanın eşyayı kararlaştırılan varma limanında gecikme olmaksızın teslim etmiş olduğunu ispatlaması halinde, akdi taşıyan ile taşıtan arasındaki sözleşmeye göre geç teslim durumu söz konusu olsa bile, bu gecikmeden kaynaklanan zararlar nedeniyle fiili taşıyan sorumlu tutulamayacaktır<sup>354</sup>. Bu nedenle doktrinde, TTK m. 1191/ f. 3 hükmünde yer alan “*özel anlaşma*” kavramının “*üçüncü kişi aleyhine*

<sup>352</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 73. Fiili taşıyan ile yükle ilgililer arasında sözleşmesel bir ilişki bulunmadığından, yükle ilgililerin fiili taşıyana talimat vermesinin de mümkün olmadığı belirtilmektedir. Bkz. KARAN, Carriage of Goods, s. 40.

<sup>353</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 71; ADIGÜZEL, Burak, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu”, İÜHF, C. 71, S. 2, Y. 2013, s. 13.

<sup>354</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 142.

*sözleşme yasağı*” olarak yorumlanmasının ve taşıyanın sorumluluğunu kanundaki düzenlemeye göre ağırlaştırılan anlaşmaların bu kapsamda değerlendirilmesinin gerektiği belirtilmektedir<sup>355</sup>.

Fiili taşıyanın yükü ilgiliye karşı kanundan doğan bu sorumluluğunun bağımsız bir sorumluluk olması nedeniyle, akdi taşıyanın sorumluluğunun söz konusu olduğu her durumda fiili taşıyanın da sorumlu tutulabileceğinden bahsedilemez. Zira fiili taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler uyarınca şahsen sorumlu tutulabilir olması gerekmektedir<sup>356</sup>.

### **3.3. TAŞIYANIN ÜÇÜNCÜ KİŞİLERİN EYLEMLERİNDEN SORUMLU OLMASI**

#### **3.3.1. Taşıyanın Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişiler**

##### **3.3.1.1. Genel olarak**

Borcun ifasını üçüncü kişilere bırakan borçlu, bu kişilerin yol açtıkları zararı genel hükümler uyarınca gidermekle yükümlüdür<sup>357</sup>. Ancak, daha özel bir düzenlemeye TTK'nın m. 1179/ f. 1 hükmünde yer verildiği görülmektedir.

Hükme göre, taşıyan adamlarının kast ya da ihmalden kaynaklanan zararlardan, bu zarara adamlarının kast ya da ihmalinin yol açmadığını ispat edemediği takdirde sorumludur. Yine TTK'nın m. 1179/ f. 2 hükmünde “*taşıyanın adamları*” terimi ile ne kastedildiği açıklanmıştır. Buna göre, taşıyanın adamları terimi, taşımada kullanılan geminin adamlarını, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan veya kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsamaktadır. Öte yandan, hükümde fiili taşıyana ilişkin

<sup>355</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 71.

<sup>356</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 74.

<sup>357</sup> TBK'nın “*Yardımcı kişilerin fiillerinden sorumluluk*” başlıklı 116'ncı maddesi ile meydana gelen zararın giderilmesine yönelik yükümlülük getirilmektedir. Taşıyan, yardımcı kişilerinin verdikleri zararlar bakımından TBK m. 116 uyarınca sorumlu tutulacaktır. Ancak böyle bir kişinin aynı zamanda gemi adamı ya da taşıyanın adamı sıfatında olması durumunda TTK m. 1179/ f. 1 hükmünün uygulanması gündeme gelecektir. Bkz. SÖZER, Cilt I, s. 423; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 138. Öte yandan, TBK m. 116 hükmüne dayalı sorumluluk değil de, TTK m. 1179/ f. 1 hükmüne dayalı sorumluluk söz konusu olduğu takdirde taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için zarara neden olan kişinin kusurlu davranmış olması gerekecektir. Bkz. SÖZER, Cilt I, s. 423.

hükümler saklı tutulmuştur. Zira; akdi taşıyanın, fiili taşıyanın ve onun adamlarının yol açtığı zararlardan kaynaklanan sorumluluğu TTK m. 1191 hükmünde düzenlenmiştir.

Aşağıda, hükümde “*taşıyanın adamları*” terimi açıklanırken bahsi geçen kavramları ayrı başlıklar altında inceleyeceğiz.

### 3.3.1.2. Taşımada kullanılan geminin adamları

Yukarıda da belirttiğimiz gibi, TTK m. 1179/ f. 2 hükmünde “...*taşımada kullanılan geminin adamları*...”, taşıyanın adamları teriminin kapsamı içerisinde sıralanmıştır.

TTK m. 934 ise, “*gemi adamları*” kavramını “*kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kişiler*” şeklinde tanımlamaktadır. Dolayısıyla, taşımada kullanılan geminin<sup>358</sup> adamları deyimiyle kastedilen; kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve taşımanın gerçekleştirildiği gemide istihdam edilen diğer gemi adamlarıdır<sup>359</sup>. Gemi adamı sıfatının edinilmesinde önemli olan hususun, gemiye bağlı olma ve gemide hizmet etme unsurları olduğu kabul edilmektedir<sup>360</sup>.

Belirtmek gerekir ki, taşıyan aynı zamanda donatan ya da gemi işletme müteahhidi olsun ya da olmasın navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan gemi adamlarının kusuru nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumludur. Hatta gemi adamlarının taşıyan tarafından istihdam edilmemiş olması da taşıyanın sorumluluğunun doğmasına engel değildir<sup>361</sup>.

---

<sup>358</sup> Bu geminin taşıyana ait ya da taşıyan tarafından işletilmekte olan bir gemi olmasının gerekmediği belirtilmektedir. Bkz. ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 138, dp. 542.

<sup>359</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 75; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 68; SÖZER, Cilt I, s. 422; SÖZER, Meseleler ve Görüşler, s. 120; SEVEN, Yüke Özen, s. 102; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 80; BİLAL, s. 15.

<sup>360</sup> SÖZER, Cilt I, s. 423; SÖZER, Meseleler ve Görüşler, s. 120; SEVEN, Yüke Özen, s. 104.

<sup>361</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 138; AKINCI, s. 304; SÖZER, Cilt I, s. 423; SÖZER, Meseleler ve Görüşler, s. 120-121; ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 62; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 188.

### 3.3.1.3. Taşıyanın taşıma işletmesinde çalışan kişiler

Bu kavram taşıyanın kendi adamlarını yani taşıyanın taşıma işlerini idare ettiği ticari işletmesinde, kısa ya da geçici de olsa istihdam etmek suretiyle çalıştırmakta olduğu ve gemi adamları dışında kalan kişileri ifade eder<sup>362</sup>.

Bahsi geçen çalışanların, TTK m. 1179 kapsamında değerlendirilmeleri için fiilen taşıma işinde görev almaları gerekmez. Hatta işletmede yerine getirdikleri görevin taşıma işi ile alakalı olması da şart değildir<sup>363</sup>. Bahsi geçen kişilerin, TBK m. 116 anlamında yardımcı kişi niteliğine sahip olmaları da gerekmemektedir. Zira hüküm yardımcı kişi niteliğinde olmayan kişileri de kapsamaktadır<sup>364</sup>. Bu bağlamda, işyerinde güvenlik görevlisi, büro personeli, odacı, muhasebeci ya da kapıcı olarak (yani genel anlamda taşıyanın müstahdemi olarak) çalışan bir kimse de madde kapsamında taşıyanın adamı olarak değerlendirilir<sup>365</sup>.

### 3.3.1.4. Taşıyanın kendisini temsile yetkili kıldığı kişiler ile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişiler

TTK m. 1179/ f. 2 hükmünde taşıyanın adamları terimi tanımlanırken bu terimin taşıyanın “...kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri” de kapsadığı belirtilmiştir. Dolayısıyla, bu kişilerin eylemlerinden doğan sorumluluk genel hükümlere değil, TTK’ya tâbi olacaktır.

ETTK döneminde ise, m. 1062/ f. 1 uyarınca taşıyanın adamı terimi taşıyanın işletmesinde çalışmayan kişileri kapsamamaktaydı ve bu nedenle, taşıyanın, işletmesinde çalışmayan (yani taşıyanın “adamı” olarak nitelendirilemeyen) veya gemi adamı olmayan yardımcı şahıslarının kusurlarından doğan sorumluluğu genel hükümlere tâbi olmaktadır<sup>366</sup>.

<sup>362</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 115; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 144; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 77; SÖZER, Cilt I, s. 421-422; SÖZER, Meseleler ve Görüşler, s. 119-120; TEKİL, s. 313; SEVEN, Yüke Özen, s. 102-103, 108; BİLAL, s. 16.

<sup>363</sup> SÖZER, Cilt I, s. 422; SÖZER, Meseleler ve Görüşler, s. 119-120; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 115-116; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 78; SEVEN, Yüke Özen, s. 99; AKINCI, s. 299.

<sup>364</sup> SÖZER, Cilt I, s. 422; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 78.

<sup>365</sup> SÖZER, Cilt I, s. 422; AKINCI, s. 299; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 144; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 78.

<sup>366</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 140; SEVEN, Yüke Özen, s. 81, 116; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 116; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 81.

TTK m. 1179/ f. 2 hükmünde bahsi geçen, taşıyanın taşıma işletmesinde çalışmamakla birlikte taşıyan tarafından navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan diğer kişiler ifadesi ile bahsedilen esasen TBK m. 116 anlamında yardımcı şahıs kavramıdır. Dolayısıyla, bağımsız istifçiler gibi navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan bağımsız âkitlerin kusurlarıyla neden oldukları zarardan dolayı taşıyan TTK m. 1179 uyarınca sorumlu tutulacaktır<sup>367</sup>. Bu gibi kişiler, taşıyan tarafından istihdam edilmemelerine rağmen taşıyan tarafından bir sözleşme ile görevlendirildikleri için yardımcı kişi sıfatını alırlar<sup>368</sup>.

Öte yandan, hükümde taşıyanın kendisini temsile yetkili kıldığı kişiler kavramına örnek olarak taşıyanın acentesi gösterilebilir<sup>369</sup>.

### 3.3.1.5. Fiili Taşıyan ve Adamları

Fiili taşıyan<sup>370</sup> kavramı kaynağını, hava taşımacılığına dair 1929 tarihli Varşova Konvansiyonu'na ilişkin 1961 tarihli Guadalajara Protokolü'nden almaktadır. Deniz taşımacılığı alanında ise, ilk olarak deniz yolu ile yolcu ve bagajların taşınmasına dair 1974 tarihli Atina Konvansiyonu'nda fiili taşıyan kavramına yer verilmiştir. Ardından, Hamburg Kuralları ile, fiili taşıyan kavramı deniz yolu ile eşya taşımacılığında da kendisine yer edinmiştir<sup>371</sup>.

Fiili taşıyan kavramının deniz yolu ile eşya taşımacılığı alanında da benimsenmesinin ana sebebi, kısmen veya tamamen aynı yükün taşınmasını konu alan birden fazla navlun sözleşmesi çerçevesinde birden fazla taşıyanın bulunduğu taşımalarda, yük zararına ilişkin tazminat taleplerinin yöneltileceği kişinin tespiti açısından yaşanan güçlüklerin aşılması arzusudur<sup>372</sup>.

<sup>367</sup> OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 107; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 116; SEVEN, Yüke Özen, s. 123-124; AKINCI, s. 305; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 79-80; SÖZER, Meseleler ve Görüşler, s. 123; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 637. Lahey Kuralları bakımından bağımsız âkit ve adamlarının, taşıyanın adamı olarak kabul edildiği yönünde, bkz. COLE, s. 79; ASTLE, s. 48, 77.

<sup>368</sup> SÖZER, Cilt I, s. 425.

<sup>369</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 638; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 80.

<sup>370</sup> Actual carrier. TEKİL, bu kavramın Türkçe'ye "*fiili taşıyan*" olarak çevrilmesini eleştirmekte ve bunun yerine "*aktüel taşıyan*" terimini önermektedir. Yazar, aktüel taşıyanın da tıpkı taşıyan gibi sözleşme yolu ile taahhüde girmiş kimse olduğunu ve bu kavramın ifade edilmesi için, fiilen bir işi yapan kimse anlamına gelen fiili taşıyan teriminin kullanılmasının uygun olmadığını belirtmektedir. Bkz. TEKİL, s. 268.

<sup>371</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 41-42.

<sup>372</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 42.

Fiili taşıyan; akdi taşıyan ya da diğer bir fiili taşıyanın, taşımanın ifasını kısmen ya da tamamen kendisine tevdi ettiği kimse olarak tanımlanabilir<sup>373</sup>. Hamburg Kuralları'nda yer alan tanımlama da bu yönde olup, “*tanımlar*” başlıklı m. 1 hükmünde<sup>374</sup> fiili taşıyan “...*taşımanın icrası taşıyan tarafından kısmen veya tamamen kendisine bırakılan her şahıs ile böyle bir ifa kendisine tevdi edilen sair bütün kişiler...*” şeklinde tanımlanmıştır.

TTK m. 1191/ f. 1 hükmünde ise, fiili taşıyan kavramının doğrudan bir tanımına yer verilmemiş olmakla birlikte, maddenin ilk cümlesinde “...*taşımanın gerçekleştirilmesi, kısmen veya tamamen bir fiili taşıyana bırakıldığı takdirde...*” ifadesine yer verilerek dolaylı bir anlatıma başvurulmuştur<sup>375</sup>.

Oysa, TTK m. 1191/ f. 2 uyarınca fiili taşıyan ancak bizzat gerçekleştirdiği taşıma bakımından sorumlu tutulabileceğinden, taşımayı üstlenmiş ve fakat, gerçekleştirmemiş bir kişinin fiili taşıyan sayılması doktrinde yersiz bulunmuş ve maddeye “*taşıyıcı ya da ondan aldığı yetkiyle bir başkası tarafından kendisine bırakılan taşımayı, kısmen dahi olsa fiilen gerçekleştiren kişi*” şeklinde bir fıkra eklenmek suretiyle, hükümde yapılan tanımlamanın değiştirilmesinin gerekli olduğu yönünde eleştiri getirilmiştir<sup>376</sup>.

Bu eleştiriye de kısaca yer verdikten sonra belirtmek isteriz ki esasen, fiili taşıyan akdi taşıyanın bir “*adamı*” değil, onun yardımcı kişisidir<sup>377</sup>. Fiili taşıyanı, TTK m. 1179

<sup>373</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 81; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 44-45; AKSOY, s. 93; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 70; KARAN, Carriage of Goods, s. 50-51; BERLINGIERI, Francesco, International Maritime Conventions: The Carriage of Goods and Passengers by Sea, Vol. I, Abingdon 2014, s. 85.

<sup>374</sup> Hamburg Kuralları m. 1 hükmünde yer alan tanımlamanın İngilizce metni “*Actual carrier means any person to whom the performance of the carriage of the goods, or of part of the carriage, has been entrusted by the carrier, and includes any other person to whom such performance has been entrusted*” şeklindedir.

<sup>375</sup> AKSOY, s. 94. Kavramın kanunda açık olarak tanımlanmasının gerektiği yönünde bkz. ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 170-171. Ayrıca TTK m. 1191 hükmünün başlığının “*Fiili taşıyanın sorumluluğu*” olması da eleştirilmiştir. Şöyle ki, hükmün kökeni olan Hamburg Kuralları m. 10 hükmünün başlığı “*Taşıyanın ve fiili taşıyanın sorumluluğu*” şeklindedir. TTK m. 1191 hükmünün başlığının da aynı şekilde düzenlenmesinin madde metni ile başlık arasındaki uyumsuzluğun giderilmesi için gerekli olduğu belirtilmiştir. Zira söz konusu her iki düzenleme de hem taşıyanın hem de fiili taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler içermektedir. Bkz. ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, a.g.e., s. 170.

<sup>376</sup> AKSOY, s. 95.

<sup>377</sup> SÖZER, Cilt I, s. 424; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 45; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 81; TAŞKIN, Yolcu Taşıma Sözleşmesi, s. 138.

hükmü kapsamındaki diğer yardımcı kişilerden ayıran husus, fiili taşıyanın faaliyetinin doğrudan taşımanın kısmen ya da tamamen icrasına yönelik olmasıdır<sup>378</sup>.

TTK m. 1191/ f. 1 hükmünde, “*Taşıyan, fiili taşıyanın ve onun taşıma borcunun ifasında kullandığı ve görevi ve yetkisi sınırı içinde hareket eden adamlarının fiil ve ihmallerinden de...sorumludur*” denilmektedir.

TTK m. 1191 hükmü ile getirilen bu düzenleme, ETTK döneminde bulunmayan ve Hamburg Kuralları’na paralel olarak TTK’ya alınan bir düzenlemedir. Bu husus hükmün gerekçesinde de “*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 yükü 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.*” denilmek suretiyle izah olunmuştur.

Bu durum, yani akdi taşıyanın fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilen taşıma faaliyeti için de sorumluluğunun devam ediyor oluşu, borçlunun yardımcı kişinin eylemlerinden sorumluluğunun özel bir görünümüdür<sup>379</sup>.

Hükümde kullanılan “*fiil ve ihmal*” ifadesi, TTK m. 1191/ f. 1 hükmünün kökenini teşkil eden Hamburg Kuralları m. 10/ f. 1 hükmünde yer alan “*act and omissions*” ifadesinin<sup>380</sup> tercümesidir.

Zira bu konu Hamburg Kuralları’nın “*taşıyanın ve fiili taşıyanın mesuliyeti*” başlıklı m. 10/ f. 1 hükmünde “*Taşımanın icrası kısmen veya tamamen fiili bir taşıyana*

---

<sup>378</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 81; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 46.

<sup>379</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 81; TAŞKIN, Yolcu Taşıma Sözleşmesi, s. 139; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 71. Ayrıca, kanuni olarak akdi taşıyanın sorumluluğunun devam ediyor oluşunun yük ilgililerine tazminat taleplerini, taşıyıcılardan finansal olarak bu talepleri karşılama kapasitesi daha yüksek olanına başvurma imkanı tanınmasına da hizmet ettiği yönünde bkz. KARAN, Carriage of Goods, s. 40.

<sup>380</sup> Hamburg Kuralları’nın “*Liability of the carrier and actual carrier*” başlıklı m. 10/ f. 1 hükmünün İngilizce metni “*Where the performance of the carriage or part thereof has been entrusted to an actual carrier, whether or not in pursuance of a liberty under the contract of carriage by sea to do so, the carrier nevertheless remains responsible for the entire carriage according to the provisions of this Convention. The carrier is responsible, in relation to the carriage performed by the actual carrier, for the acts and omissions of the actual carrier and of his servants and agents acting within the scope of their employment*” şeklinde olup, bu hüküm uyarınca akdi taşıyan fiili taşıyanın ve adamlarının fiil ve ihmallerinden (*acts and omissions*) sorumlu tutulmaktadır.

*bırakıldığı takdirde, taşıyan, bunu navlun sözleşmesinin bu yolda kendisine tanıdığı bir hakkı kullanmak suretiyle yapıp yapmadığına bakılmaksızın, taşımanın tamamından işbu andlaşma hükümlerine göre mes'ul olmakta devam eder. Fiili taşıyanın yaptığı taşıma sebebiyle taşıyan, fiili taşıyanın ve görev sınırları içinde hareket eden müstahdem ve görevlilerinin fiil ve ihmallerinden mesuldür” denilmek suretiyle düzenlenmektedir.*

Oysa, TTK m. 1179/ f. 1 hükmünde ifadesini bulan kusur karinesine dayanan sorumluluk prensibi burada da geçerli olduğundan, hukukumuz bakımından bu “*fiil ve ihmal*” deyiminin “*kusur*” olarak anlaşılmasının yerinde olacağı kabul edilmektedir<sup>381</sup>.

Fiili taşıyan ya da adamlarının fiil ve ihmalleri sebebiyle taşımayı gerçekleştirmemesi ya da eşyayı teslim almaması gibi durumlarda meydana gelen zararlardan akdi taşıyan sorumlu tutulabilir. TTK m. 1191/ f. 1 hükmü uyarınca; akdi taşıyanın hem taşımanın tamamı bakımından birinci derecede sorumlu bulunan kişi olması hem de fiili taşıyanın eylemleri kadar ihmallerinden de sorumlu tutulmuş olması buna imkân tanımaktadır<sup>382</sup>.

Diğer yandan, TTK m. 1192/ f. 1 hükmü ile, yük fiili taşıyanın hakimiyeti altında iken meydana gelecek kayıp, hasar ve gecikmede akdi taşıyanın sorumlu olmayacağına dair sorumsuzluk anlaşması yapılabilmesine imkân tanınmıştır. Böyle bir anlaşmanın, zararın fiili taşıyanın veya adamlarının ticari kusur olarak nitelendirilebilecek davranışları sonucunda meydana gelen zararları da kapsayacağı belirtilmektedir. Zira akdi taşıyan hali hazırda fiili taşıyanın veya adamlarının seyir kusuru, teknik kusur ya da yangın nedeniyle yol açtıkları zararlardan sorumlu tutulamayacaktır. Dolayısıyla, TTK m. 1192/ f. 1 hükmü ile geminin yolculuğa elverişsiz olmasından ya da ticari kusurdan kaynaklanan zararları da içeren sorumsuzluk anlaşmalarının yapılmasına imkân tanındığı sonucuna varılmaktadır<sup>383</sup>.

---

<sup>381</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 83-84; TAŞKIN, Yolcu Taşıma Sözleşmesi, s. 140.

<sup>382</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 88-89.

<sup>383</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 636-637.

### 3.3.2. Sorumluluğun Şartları

#### 3.3.2.1. Taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kişinin kusurlu olması

TTK m. 1179/ f. 1 uyarınca taşıyanın, adamlarının yol açtığı zararlardan dolayı sorumlu tutulabilmesi için, bu zarara neden olan eylemleri gerçekleştirenlerin kusurlu olması gerekir. Üstelik, aynı fıkırdaki zararın bu kişilerin kusurundan kaynaklanmadığına dair ispat yükünün taşıyanın üzerinde olduğu düzenlenmiştir. Bu bakımdan söz konusu maddede taşıyanın adamlarının kusuru, taşıyanın kusuruymuş gibi düzenlenmiş bulunmaktadır.

TTK m. 1191/ f. 2 ile fiili taşıyanın sorumluluğu açısından da taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerin uygulanacağı belirtilmiş olduğundan; fiili taşıyanın, kendi adamlarının eylemleri nedeniyle sorumlu tutulabilmesi için de bu kişilerin zarara yol açan eylemlerinde kusurlu olmaları gerekecektir.

Taşıyanın adamlarının kusurlu olması, zarar sebebine kast ya da ihmal ile yol açmış olmaları anlamına gelir. Zira TTK m. 1179/ f. 1 hükmünde de taşıyanın adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan taşıyanın sorumlu olmayacağı açık ve net olarak vurgulanmıştır.

Taşıyanın adamlarının kusuru yüke özen göstermedeki bir kusur olmalıdır. Taşıyanın adamlarının yüke özen göstermedeki kusuruna ise ticari kusur denir<sup>384</sup>. Bu husus aşağıda teknik kusur ile karşılaştırmalı olarak, daha detaylı bir biçimde ele alınacaktır. Bu kişilerin kusurlu olup olmadıklarının değerlendirilmesinde yükümlü oldukları özen derecesi açısından, aynı işi veya görevi yerine getiren tedbirli bir kişinin göstereceği özen dikkate alınır<sup>385</sup>.

#### 3.3.2.2. Zararın görev nedeniyle meydana gelmiş olması

Taşıyanın, adamlarının eylemlerinden kaynaklanan bir zarardan dolayı sorumlu tutulabilmesi için, zarar ile zarara neden olan kişilerin görevleri arasında dolaylı da olsa bir bağlantı bulunması gerekir<sup>386</sup>. Yani görev zarara yol açan eylemin meydana gelmesine vesile olmuş olmalıdır<sup>387</sup>. Taşıyanın adamlarının görevlerinin ifası vesilesiyle zarara yol

<sup>384</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 69.

<sup>385</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 84.

<sup>386</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 61.

<sup>387</sup> KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 81.

açmalarına örnek olarak, yükü çalmaları gösterilebilir<sup>388</sup>. Bu çerçevede, taşıyanın TTK m. 1179 uyarınca sorumlu tutulabilmesi için adamlarının doğrudan görevlerini icra esnasında bir zarara yol açmış olmaları gerekmez. TTK m. 1191/ f. 1 hükmü değerlendirildiğinde; akdi taşıyanın, fiili taşıyanın eylemlerinden doğan sorumluluğu bakımından da böyle bir gereklilik olmadığı görülmektedir<sup>389</sup>.

Yine TTK m. 1191 hükmü uyarınca, akdi taşıyanın fiili taşıyanın adamlarının görevleri vesilesiyle vermiş oldukları zararlardan dolayı sorumlu olacağını kabul etmek gerekir. Zira hükümden taşıyanın, fiili taşıyanın taşıma borcunun ifasında kullandığı ve görevi ve yetkisi sınırı içinde hareket eden adamlarının fiil ve ihmallerinden sorumlu olacağı açıkça belirtilmektedir.

---

<sup>388</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 70.

<sup>389</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 84-85.

#### 4. BÖLÜM: TAŞIYANIN SORUMLU OLDUĞU ZARARIN BELİRLENMESİ, SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI VE TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULMASI

##### 4.1. TAŞIYANIN SORUMLU OLDUĞU ZARARIN BELİRLENMESİ VE SORUMLULUĞUN SINIRLANDIRILMASI

###### 4.1.1. Taşıyanın Sorumlu Olduğu Zararın Belirlenmesi

###### 4.1.1.1. Eşyanın zıya veya hasara uğraması hallerinde taşıyanın sorumlu olduğu zararın belirlenmesi

TTK m. 1186/ f. 2 hükmü uyarınca; eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle<sup>390</sup> “*Taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamı, eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine göre hesaplanır. Eşyanın değeri, borsa fiyatına veya böyle bir fiyat yoksa, cari piyasa fiyatına veya her ikisinin de yokluğu halinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre...*” belirlenecektir.

Hükümde eşyanın değerinin belirlenmesine yönelik olarak getirilen düzenlemenin “*eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar*” bakımından uygulanacağı belirtilmektedir. Öyleyse, taşıyanın sorumluluğunun kaynağı ne olursa olsun eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasardan dolayı meydana gelen zararlara ilişkin ve sözleşmeye dayanan tüm talepler TTK m. 1186/ f. 2 hükmü ile getirilen düzenlemenin kapsamına girecektir<sup>391</sup>.

Yine eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle, mevzuattan ya da sözleşme hükümlerinden kaynaklanan ve sözleşmeye dayanan tüm talepler ile haksız fiile ya da diğer bir hukuki sebebe dayanan talepler de, eşyanın değerinin belirlenmesi açısından, TTK m. 1186/ f. 2 hükmüne tâbidir. Zira TTK m. 1190 hükmünde taşıyandan istenebilecek toplam tazminat miktarının TTK m. 1186 hükmü ile

<sup>390</sup> Bu ifadenin eleştirisi için bkz. ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 164. Yazarlar bu ifade yerine “*eşyanın zıya veya hasara uğraması veya bununla bağlantılı zararlar*” ifadesinin tercih edilebileceği önerisinde bulunmaktadır. Aslında bu ifade, kâr kaybı gibi dolaylı zararların da kapsam içerisinde olduğunu açık bir biçimde vurgulamaya da hizmet edecektir.

<sup>391</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 141.

öngörülen sorumluluk sınırını aşamayacağı açıkça belirtilmiştir. Sorumluluğun belirlenmesinde ise, TTK m. 1186/ f. 2 hükmü ile getirilen düzenleme rol oynamaktadır.

Belirtmek gerekir ki; TTK m. 1186/ f. 2 hükmünde taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamının eşyanın değerine göre hesaplanacağına ilişkin bir düzenleme getirilmiş olması, taşıyanın sorumluluğunun eşyanın değeri ile sınırlandırılabilceği anlamına gelmemelidir. Zira TTK m. 1178/ f. 2 hükmü uyarınca taşıyanın eşya kendisinin hakimiyetinde iken meydana gelmesi şartıyla ziya, hasar ya da geç teslimden kaynaklanan zararlardan sorumlu olacağına yukarıda değinmiştik. Yine yukarıda zarar kavramı üzerinde dururken taşıyanın olumlu zararları yani hasar, ziya ya da geç teslimeden neden olan olayın gerçekleşmediği ihtimalde yük ilgisinin malvarlığının alacağı hal ile olayın gerçekleşmesi sonucunda aldığı hal arasındaki farkı tazmin etmekle yükümlü olduğunu açıklamıştık<sup>392</sup>. Bu nedenle, yalnızca TTK m. 1186/f. 2 hükmünü esas alarak sorumluluğun eşyanın değeri ile sınırlı olduğu ve örneğin eşyanın hasara uğramasından kaynaklanan kâr kaybı gibi dolaylı zararların kapsam dışında bırakıldığı yönünde yorum yapılamayacağını kabul etmek gerekir<sup>393</sup>. Bu hükümde taşıyanın ödemesi gereken tazminat miktarının üst sınırına ilişkin olarak değil, taşıyanın sorumlu olduğu zarar miktarı belirlenirken zarara konu olan eşyanın hangi yer ve zamandaki değerinin esas alınacağı hakkında bir düzenleme getirilmektedir<sup>394</sup>. Üstelik, taşıyanın sorumluluğunu daraltacak yönde yorum yapılmasını gerektirecek açık bir düzenleme de

---

<sup>392</sup> Bkz. 3.1.2.4.

<sup>393</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 142-143; AKSOY, s. 172-173. Eşyanın değerini tespit ihtiyacının eşyanın değeri ile sınırlı sorumluluk için değil, müspet zararı tespit etmek için gerekli olduğu yönünde bkz. ÖZDEMİR, Eşya Taşıma, s. 140. Aksi görüş: SÖZER, taşıyanın "...yükün piyasa değeri, daha doğrusu ticari değeri, ile sınırlandırılmış bir sorumluluğa..." tâbi olduğunu belirtmektedir (SÖZER, Cilt I, s. 457). TEKİL ise, "Yükün ziyayı veya hasarı için...ödenecek tazminat, yükle ilgisinin bu yüzden uğradığı-kar yoksunluğu dahil- bütün zararları kapsamaz. Kural olarak tazminat... sadece yükün, ziyaya uğramışsa piyasa değeri ve hasarı halinde piyasa değeri ile hasarlı satış değeri arasındaki fark ile sınırlıdır..." ifadeleri ile aynı görüşe katılmaktadır (TEKİL, s. 318). Yine aynı görüşte bkz. KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 87; AKINCI, s. 355; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 86; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 163; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 145 vd.; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 146; KARAN, Carriage of Goods, s. 88-89; BİLAL, s. 19. Diğer yandan SEVEN, taşıyanın sorumluluğunun neden yükün piyasa değeri ile sınırlı olması gerektiği yönünde "Ödenecek tazminatın yükün piyasa değeri ile sınırlandırılması, taşıma işinin gereği, taşıyanın diğer sözleşmelerdeki borçlulara oranla daha ağır bir sorumluluk altında bulunmasından kaynaklanmaktadır" şeklinde bir açıklama yapmaktadır (SEVEN, Yüke Özen, s. 184).

<sup>394</sup> ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 165. Yazarlar, bu doğrultuda TTK m. 1186/ f. 2 hükmünün 1. cümlesinin "Taşıyanın sorumlu olduğu zararın belirlenmesinde, eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değeri esas alınır" şeklinde değiştirilmesinin gerektiğini belirtmişlerdir.

bulunmamaktadır<sup>395</sup>. Bunun yanı sıra doktrinde haklı olarak belirtildiği üzere, kanun koyucunun amacının taşıyanın sorumlu olduğu tazminat miktarını eşyanın değeri ile sınırlamak olduğu kabul edilirse, TTK m. 1186/ f. 1 hükmünde “...eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü ziya veya hasar...” ifadesine yer verilmiş olması da tamamiyle gerekiz hale gelecektir<sup>396</sup>. Diğer yandan, ödenecek olan tazminatın eşyanın değeri ile sınırlandırılması şeklindeki sorumluluk sınırının kaynağı eski 1861 tarihli ADHGB<sup>397</sup> olup; bu düzenlemenin yürürlükte olduğu dönemde taşıyan mücbir sebep dışında her sebepten meydana gelen zarardan sorumlu tutuluyor ve buna karşın sorumluluğu eşyanın ticari değeri ile sınırlandırılmış bulunuyordu. Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılmasına ilişkin bu düzenlemeler ADHGB’de 1897 yılında yapılan değişiklikten etkilenmeyerek, HGB’de de muhafaza edilmiş<sup>398</sup> ve ardından ETTK’ya iktibas edilmişti<sup>399</sup>. Oysa Lahey, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları açısından böyle bir durum söz konusu olmadığından, taşıyanın tazmin ile yükümlü olduğu miktarın halen eşyanın ticari değeri ile sınırlı olduğunu kabul etmenin, ADHGB döneminin aksine, menfaatler arasında denge sağlama amacına da hizmet etmeyeceği belirtilmektedir<sup>400</sup>.

Bu durumda, eşyanın ziyaa uğraması halinde, eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerinin esas alınması gerekecektir. Eşyanın hasara uğraması halindeyse, bu değer ile hasarlı haldeki

---

<sup>395</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 143; ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 165. Ayrıca, AKSOY tarafından taşıyanın sorumluluğunun eşyanın piyasa değeri ile sınırlı olduğu şeklinde sorumluluğu böylesine daraltan bir yorumun kabul edilmesi durumunda taşıma hukukunun genelinde kabul gören “*özel çekme hakkı üzerinden sorumluluk sınırı*”nın uygulama alanının son derece azaltılmış olacağına ve taşıyanın sorumluluk hukukunun genel kurallarına göre daha iyi bir konuma getirileceğine dikkat çekilmekte, üstelik taşıyanın özel çekme hakkı üzerinden hesaplayabileceği en yüksek riskini sorumluluk sigortası yapmak suretiyle sigortalatarak, bu sigortanın primini de taşıma ücreti üzerinden gönderene yansıtabileceği ve bu nedenle, yükle ilgililer lehine yorum yapılarak yoksun kalınan kârın da taşıyandan talep edilebileceğinin savunulmasının gerektiği belirtilmektedir. Bkz. AKSOY, s. 173.

<sup>396</sup> ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 165.

<sup>397</sup> Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch von 1861.

<sup>398</sup> ADHGB’de yer alan bu sınırlamanın kabul edilmesinin nedeninin, mücbir sebep haricinde, taşıyanın meydana gelen zarardan kusuru olmasa bile sorumlu tutulması olduğu ve 1897 tarihli değişiklik ile kusursuz sorumluluktan kusur sorumluluğuna geçilmesine rağmen, bu hükümlerin muhafaza edilmiş olmasının eleştirildiği yönünde bkz. SEVEN, Yüke Özen, s. 183, dp. 222.

<sup>399</sup> AKINCI, s. 355; SEVEN, Yüke Özen, s. 183-184.

<sup>400</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 143. Ayrıca Hamburg Kuralları açısından, bu sistemde taşıyanın eşyanın değeri esas alınarak değil, yükle ilgilinin uğradığı gerçek zarara göre sorumlu olacağı ve fiili zarar ile kâr kaybının da nazara alınacağı yönünde bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 147-148.

değeri arasındaki fark esas alınacaktır<sup>401</sup>. Bunun dışında, eğer varsa yoksun kalınan kâr ya da üçüncü kişilere karşı sorumluluk nedeniyle ödenen tazminatlar gibi diğer zararlar da, sorumluluğun üst sınırını<sup>402</sup> aşmamak şartıyla taşıyan tarafından tazmin edilecektir<sup>403</sup>.

Belirtmek gerekir ki, zararın tazmininde eşyanın değerine ilişkin bir sınırlandırmanın öngörülmemiş olduğu Hamburg Kuralları bakımından da, taşıyanın eşyanın zıyaa ya da hasara uğraması veya geç teslimi nedeniyle meydana gelen zararlarda yük ilgisinin tüm zararını tazmin etmekle yükümlü olduğu ve tazminatın belirlenmesinde Hamburg Kuralları m. 6 hükmünde öngörülmüş olan üst sınır içinde kalmak kaydıyla, eşyanın değerinin değil, yük ilgisinin gerçekten uğradığı zararın esas alınacağı kabul edilmektedir<sup>404</sup>. Yine bu doğrultuda, Hamburg Kuralları açısından yük ilgisinin zararının müsbet zarar olduğu ve malvarlığında meydana gelen azalmanın yani fiili zararın ve malvarlığının artma imkanının kaybının yani kâr kaybının taşıyan tarafından tazmin edileceği kabul edilmektedir<sup>405</sup>. Eşyanın değeri ise, eşyanın zıyaa ya da hasara uğraması durumunda zararın başlıca unsurunu teşkil edecek, ancak yük ilgisinin eşyanın zıyaa ya da hasara uğraması yüzünden üçüncü kişilere ödemek zorunda kaldığı tazminatlar ya da yoksun kaldığı kâr gibi unsurlar da hesaba katılacaktır<sup>406</sup>.

Eşyanın değerinin belirlenmesi açısından TTK m. 1186/ f. 2 uyarınca eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değerine itibar edilecek olması karşısında; boşaltma işlemi fiilen yer ve zaman bakımından navlun sözleşmesine uygun şekilde gerçekleştirilmiş olmasa dahi, eşyanın değerinin, eşyanın sözleşmeye göre boşaltılması gereken yer ve zaman esas alınarak tayin edileceği kabul edilmektedir<sup>407</sup>.

Görüldüğü üzere, TTK m. 1186/ f. 2 hükmünde “...eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken...tarih...” esas alınmıştır. Oysa ETTK m. 1112 ve ETTK m. 1113 hükümlerinde daha açık bir biçimde “...malların

---

<sup>401</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 144; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 146. Farklı görüş: SÖZER, hasar durumunda tazminatın hesaplanması bakımından TBK'nun genel prensiplerine göre davranılmasının doğru olacağı görüşündedir. Bkz. SÖZER, Cilt I, s. 459.

<sup>402</sup> Sorumluluğun üst sınırı hakkında bkz. 4.1.2.2.

<sup>403</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 144. Yoksun kalınan kârın hesaplamaya dahil edilmeyeceği yönündeki aksi görüşe dair açıklamalar için bkz. SEVEN, Yüke Özen, s. 189.

<sup>404</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 147-148.

<sup>405</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 148.

<sup>406</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 148.

<sup>407</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 145.

*varma yerinde boşaltmanın başladığı tarih...*” esas alınmaktaydı. Bu durumda, TTK açısından boşaltmanın TTK m. 1178/f. 2 anlamında tamamlanmış olduğu zaman ve tarih önem arz edecektir<sup>408</sup>.

Hem geminin battığı hem de yükün ziyaa uğradığı hallerde, geminin yolculuğu normal olarak tamamlanmış olsaydı, varma limanında yükü boşaltmaya başlayabilecek olduğu tarih esas alınmalıdır<sup>409</sup>. Geminin yükünü herhangi bir sebeple, varma limanına erişmeden önce boşaltması durumunda da, geminin varma limanına varmış olduğu ya da varmış olacağı an esas alınmalıdır<sup>410</sup>.

TTK m. 1186/ f. 2 hükmünde eşyanın değerinin belirlenmesi bakımından borsa fiyatı kriterine yer verildiği görülmektedir. Bu nedenle, eşyanın değeri öncelikle borsa fiyatına göre tespit edilir. Eşyanın borsa fiyatı yoksa yani eşya borsada işlem gören bir eşya değilse, değeri cari piyasa fiyatına göre belirlenir. Her ikisinin de yokluğu halindeyse eşyanın değeri aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre tespit edilir. Bu değer, eşyanın objektif olarak herkes için ifade ettiği değer şeklinde tanımlanmaktadır<sup>411</sup>. Yani böyle bir durumda, eşyanın gönderilen için ifade ettiği subjektif değer nazara alınmaz. Münferit eşyalar, sanat eserleri, antikalar ve kişisel eşyalar bakımından da aynı usul geçerlidir<sup>412</sup>. Eşyanın piyasa değerinin belirlenmesinde fatura değerinden de faydalanılabileceği, ancak fatura değerinin tek başına piyasa değerinin belirlenmesinde esas alınamayacağı kabul edilmektedir<sup>413</sup>.

ETTK m. 1113 hükmünde, eşyanın hasara uğraması halinde ödenecek olan tazminata ilişkin olarak düzenlenen özel hüküm, TTK’da yer almamaktadır. Bu düzenleme “...taşıyan malların hasarlı haldeki satış değeri ile piyasa değeri veya malların varma yerinde boşaltılmanın başladığı tarihte hasarsız olarak haiz olacakları değer arasındaki farkı öder: hasar sebebiyle tasarruf edilen gümrük ve diğer masraflar bundan indirilir...” şeklinde idi.

---

<sup>408</sup> SÖZER, Cilt I, s. 458.

<sup>409</sup> SÖZER, Cilt I, s. 457; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 203; AKINCI, s. 357.

<sup>410</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 682.

<sup>411</sup> SÖZER, Cilt I, s. 459; TEKİN, s. 95; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 164; ÖZDEMİR, Eşya Taşıma, s. 139.

<sup>412</sup> SÖZER, Cilt I, s. 459; SEVEN, Yüke Özen, s. 188; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, s. 966; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 164.

<sup>413</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 146; SEVEN, Yüke Özen, s. 185.

Uluslararası andlaşmalar bakımından, yükün piyasa değerinin kriter olarak alınmasına ilişkin düzenlemenin Visby Protokol'ü ile Lahey Kuralları'na eklenmiş olduğu görülmektedir. Söz konusu düzenleme, Lahey/Visby Kuralları m. 4/ f. 5/ b hükmünde<sup>414</sup> yer almakta olup, “*Tahsil edilecek toplam miktar, eşyanın sözleşmeye uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yerdeki ve tarihteki değeri esas alınarak hesaplanır. Eşyanın değeri borsa fiyatına göre veya böyle bir fiyat yoksa, cari piyasa fiyatına veya her ikisinin de yokluğu halinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre belirlenir*” şeklindedir. Hamburg Kuralları'nda ise, böyle bir usule yer verilmemiştir.

#### **4.1.1.2. Eşyanın geç teslimi halinde taşıyanın sorumlu olduğu zararın belirlenmesi**

Olumlu zarar kavramından yola çıkarsak; geç teslim durumunda doğan zararı: eşya zamanında teslim edilmiş olsa idi yük ile ilgilinin malvarlığının alacağı hal ile eşyanın zamanında teslim edilmemiş olması sonucunda aldığı hal arasındaki fark olarak ifade edebiliriz.

Bu durumda, eşyanın geç teslim edilmesi ile illiyet bağı içerisinde olan tüm zarar kalemlerinin taşıyanın sorumluluğu kapsamında olduğu söylenebilir<sup>415</sup>. Eşyanın geç teslim edilmesi nedeniyle meydana gelen zararlara örnek olarak; eşyanın değerinin düşmesi, gümrük vergilerinin artması, cezai şart ödenmesi, yaşanan kâr kaybı ya da üçüncü kişilere karşı sorumluluk nedeniyle tazminat ödenmesi gibi durumlar sayılabilir<sup>416</sup>.

---

<sup>414</sup> Lahey/Visby Kuralları m. 4/ f. 5/ b hükmünün İngilizce metni “*The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been discharged. The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or, if there be no such price, according to the current market price, or, if there be no commodity Exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality*” şeklindedir.

<sup>415</sup> YAZICIOĞLU, Geç Teslim, s. 1054; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 148.

<sup>416</sup> YAZICIOĞLU, Geç Teslim, s. 1054; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 148; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 691; AKINCI, s. 338.

## 4.1.2. Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması

### 4.1.2.1. Genel olarak

Taşıyanın eşyanın ziyaa veya hasara uğramasından ya da geç tesliminden doğan sorumluluğu bazı durumlarda, bir takım menfaat dengeleri gözetilerek uluslararası andlaşmalar ve ulusal düzenlemeler aracılığıyla sınırlandırılmaktadır.

Taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması, sorumluluk riskinin hesaplanabilir olmasını sağlamakta ve böylece gerçekleştirilen ticari faaliyeti sigortalanabilir kılmaktadır<sup>417</sup>. Zira deniz ticaretinde karada yürütülen ticari faaliyetlere göre daha ağır ve öngörülmesi daha zor olan tehlikeler söz konusudur. Böyle bir durumda da bu tehlikelerin ve alınacak olan riskin katlanılabilir düzeyde tutulması, deniz ticareti faaliyetlerinin devamlılığının sağlanabilmesi için şarttır<sup>418</sup>. Bu tehlikelere karşı alınabilecek başlıca önlem deniz sigortalarıdır. Ancak bu sigortaların işletilebilmesi ve primlerin makul meblağlarda tutulabilmesi, deniz ticareti faaliyetini yapanların rizikolarının sınırlandırılmasını kaçınılmaz kılmaktadır<sup>419</sup>.

Öte yandan; sorumluluğun sınırlandırılabilmesi de her hâlükârda mümkün olmaz. Çünkü bazı durumlarda taşıyan sınırlı sorumluktan yararlanma hakkını kaybeder. Aşağıda sorumluluk sınırları ve sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına yönelik olarak TTK m. 1186 ve TTK m. 1187 hükümleri ile getirilen düzenlemeleri inceleyeceğiz.

TTK'nın sorumluluk sınırlarını düzenleyen 1186'ncı maddesi, Lahey/Visby Kuralları'nın 4. maddesi ile Hamburg Kuralları'nın 6. maddesinden alınmıştır<sup>420</sup>.

<sup>417</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 148.

<sup>418</sup> ATAMER, Cilt I, s. 201-202.

<sup>419</sup> ATAMER, Cilt I, s. 202.

<sup>420</sup> TTK m. 1186 hükmünün gerekçesinde "Taşıyanın sorumluluğunun sınırına dair 6762 sayılı Kanun'un 1112 ila 1116'ncı maddeleri, Tasarının bu maddesinde toplanmıştır. Milletlerarası deniz, hava ve kara taşıma hukuklarındaki gelişmeler dikkate alınarak 6762 sayılı Kanun'un günümüz ihtiyaçlarını karşılamayan hükümleri, 1979 tarihli Protokol ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesi'nin 4'üncü maddesinin beşinci fıkrasından alınmıştır. Madde kaleme alınırken, aynı hususları düzenleyen Tasarının 882'nci ve 899'uncu maddelerinde kullanılan ifadelerle birlik sağlanmasına özen gösterilmiştir. 1979 Protokolü'nün II'inci maddesi ile değişik Brüksel-Visby Sözleşmesi'nin 4'üncü maddesinin beşinci fıkrasının d bendi, Özel Çekme Hakkı'nın ulusal para birimine hangi pariteden çevrileceği hususunda âkid Devletleri serbest bırakmıştır. Türk hukukunda ve uygulamasında, kural olarak, Borçlar Kanunu'nun 83'üncü maddesi uyarınca "fiili ödeme günü" esas alındığından, Tasarının 1186'nci maddesinin birinci fıkrasının ikinci cümlesi bu doğrultuda kaleme alınmış, ayrıca Sözleşmede öngörülmüş olan " tarafların kararlaştırdığı tarih" seçenek olarak eklenmiştir. Gecikmeden doğan zarar için 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesinde bir hüküm bulunmadığı için, bu konuda 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nın 6'nci maddesinin birinci fıkrasının b ila c bentleri, Tasarı hükmünün altıncı ila yedinci fıkralarına alınmıştır. 1978 tarihli Hamburg

TTK m. 1186/ f. 1 hükmünde taşıyanın sorumluluğu eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin *her türlü ziya veya hasar nedeniyle* belirli bir meblağ ile sınırlandırılmıştır. Yine TTK m. 1190/ f. 1 hükmünde sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerin, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın ziya, hasar veya geç teslimi yüzünden, taşıyan aleyhine, *haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılan bütün davalarda uygulanacağı* açıkça belirtilmiştir.

Dolayısıyla, sorumluluğun üst sınırı belirleyen ve aşağıda ele alacağımız TTK m. 1186 hükmü ister deniz hukuku hükümlerinden ister genel hükümlerden kaynaklansın, sözleşmeye dayanan tüm taleplerin yanı sıra, haksız fiil ya da diğer herhangi bir hukuki sebebe dayanan talepler açısından da uygulanacaktır (TTK m. 1190/ f. 1). Bu bakımdan, kapsamı oldukça geniş ve önemli bir hüküm olduğu söylenebilir<sup>421</sup>.

Aynı kural, Lahey/Visby Kuralları m. 4bis/ f. 1 hükmünde<sup>422</sup> *“Bu sözleşme’de öngörülen sorumluluktan kurtulma halleri ve sorumluluk sınırları, bir navlun sözleşmesine konu olan eşyanın ziyayı veya hasarı ile ilgili olarak taşıyana yöneltilebilecek bütün istemlere, bu istemlerin sözleşmeye veya haksız fiile dayandığına*

---

*Kuralları’nın 6’ncı maddesinin dördüncü fıkrası, gecikme zararı için de daha yüksek sorumluluk sınırlarının kararlaştırılmasına olanak tanıdığından, 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesi’nin 4’üncü maddesinin beşinci fıkrasının g bendinde yer alan düzenlemeyi, Tasarı hükmünün son fıkrasına almak gerekmiştir”* ifadeleri ile, m. 1186 hükmünün hangi sebeplerle, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları’nın ilgili hükümlerinin aktarılması suretiyle oluşturulduğu açıkça izah olunmuştur.

<sup>421</sup> ETTK döneminde ise, ETTK m. 1114 hükmünün söz konusu hükmünde *“herhalde”* ibaresi yer almakta olduğundan, deniz hukukuna dayanılarak yapılan tüm talepler için uygulanacağı kabul edilmekteydi. Bkz. ÇETİNGİL, Ergon, *“Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”*, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1984, s. 156; AKINCI, s. 361; KENDER, *Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu*, s. 87; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 168; KENDER / ÇETİNGİL, *Deniz Ticareti Hukuku*, s. 147. Ancak, taşıyanın sorumluluğunun genel hükümlere tâbi olması durumunda (örneğin, yanlış konişmento düzenlenmesinden doğan ya da saf gecikme zararlarından kaynaklanan sorumluluk veya yükü ilgilinin talebinin haksız fiil hükümlerine dayandırılması gibi durumlarda) hükmün uygulanıp uygulanmayacağı tartışmalıydı. Bir grup yazar hükmün bu gibi durumlarda da uygulanacağını savunmaktayken, diğer bir grup aksi kanaatte idi. Hükmün uygulanmasının gerektiği yönünde: OKAY, *Navlun Mukaveleleri*, s. 205-206; WÜSTENDÖRFER, s. 287 (Naklen: OKAY, *Navlun Mukaveleleri*, s. 205, dp. 782). Yazarlar, aksi görüşün kabulü halinde hükmün uygulama alanının kanun koyucunun amacına aykırı olarak önemli ölçüde daraltılmış olacağını belirtmektedir. Aksi görüşte: AKINCI, s. 361 vd.; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 168 vd.; ÇETİNGİL, *Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu*, s. 157. Yazarlar, haksız fiil hükümlerine dayandırılan talepler bakımından hükmün uygulanamayacağı görüşünde olmakla birlikte, gecikme zararları bakımından ETTK m. 1114 uyarınca sınırlamanın söz konusu olacağı kanaatindedirler.

<sup>422</sup> Lahey/Visby Kuralları m. 4bis/ f. 1 hükmünün İngilizce metni *“The defences and limits of liability provided for in this Convention 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”* şeklindedir.

*bakılmaksızın uygulanır*” şeklinde ve Hamburg Kuralları m. 7/ f. 1 hükmünde<sup>423</sup> “*İşbu andlaşmada öngörülen mesuliyetsizlik halleri ve mesuliyet sınırları navlun sözleşmesine konu olan eşyanın ziya, hasar veya geç teslimi yüzünden taşıyan aleyhine akde, haksız fiile veya diğer bir hukuki sebebe dayanılarak açılacak bütün davalara uygulanır*” denilmek suretiyle ifade olunmuştur. Görüldüğü üzere, Hamburg Kuralları m. 7/ f. 1 hükmünde, Lahey/Visby Kuralları m. 4bis/ f. 1 hükmünden farklı olarak, taşımadaki gecikmeden doğan sorumluluğa ilişkin bir ekleme yapılmıştır.

ETTK dönemindeki düzenleme ile bu düzenleme arasında fark olduğu görülmektedir. Şöyle ki; yükün ziyaa uğradığı halleri düzenleyen ETTK m. 1112 hükmü ile yükün hasara uğradığı halleri düzenleyen ETTK m. 1113 hükmünde yer alan “...1061 ve 1062 nci maddeler gereğince tazminat verilmesi lâzımgelirse...” şeklindeki ifadeden, bu maddelerde yer alan sınırlandırmaya ilişkin kuralların taşıyanın ETTK m. 1061 ve ETTK m. 1062 gereğince tazminat ödemesine hükmedilen hallerde uygulanacağı anlaşılmaktadır.

Bu doğrultuda, ETTK döneminde bu sorumluluk sınırlarının zararın, geminin başlangıçtaki elverişsizliği (ETTK m. 1019) ya da yükün izinsiz olarak başka bir gemiye yüklendiği veya yolda aktarma edildiği (ETTK m. 1028) veya konişmentonun yanlış düzenlendiği için doğduğu iddialarına dayanılarak açılacak davalarda uygulanmayacağı kabul ediliyordu. Yine sınırlandırmanın davanın taşıyan aleyhine Borçlar Kanunu’nun haksız fiil hükümlerine dayanılarak açılması halinde de uygulanmayacağı kabul edilmekteydi<sup>424</sup>.

Belirtmek gerekir ki, taşıyanın aynı zamanda donatan olması durumunda, TTK m. 1062/ f. 2 ve TTK m. 1328 vd. uyarınca donatan sıfatı ile yararlanacağı sınırlama hakkı saklıdır<sup>425</sup>.

TTK m. 1187 hükmünde ise, taşıyan ve adamlarının m. 1186 ile öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamayacakları haller hüküm altına alınmıştır. TTK m.

---

<sup>423</sup> Hamburg Kuralları m. 7/ f. 1 hükmünün İngilizce metni “ *The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss of or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise*” şeklindedir.

<sup>424</sup> SÖZER, Cilt I, s. 456-457.

<sup>425</sup> SÖZER, Cilt I, s. 455.

1187 hükmü, Lahey/Visby Kuralları'nın m. 4/ f. 5/ e hükmü ile m. 4bis/ f. 4 hükümlerinden hukukumuzda aktarılmıştır<sup>426</sup>.

#### 4.1.2.2. Sorumluluğun Üst Sınırı

##### 4.1.2.2.1. Eşyanın zıya veya hasara uğraması halinde sorumluluğun üst sınırı

Eşyanın zıya veya hasara uğraması durumunda taşıyanın ödemekle yükümlü olduğu tazminatın üst sınırı TTK'nın m. 1186 hükmünde belirtilmiştir. Taşıyan bu miktarı aşan zararı tazmin etmekle yükümlü değildir.

Bahsi geçen hükme göre, taşıyan eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle, her halde, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkına (ÖÇH) veya zıya ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkını karşılayan tutarı aşan zarar için sorumlu olmaz; meğer ki, eşyanın cinsi ve değeri, yüklemeye önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış olsun (TTK m. 1186/ f. 1). Yani eşyanın cinsi ve değeri, yüklemeye önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış ise, artık yukarıda bahsi geçen üst sınır uygulanmayacaktır.

ETTK döneminde ise konuya ilişkin düzenleme “*tazminatın en yüksek haddi*” başlıklı m. 1114 hükmünde yer almaktaydı. Bu hüküm “*Yükleten yükün cins ve kıymetini yükleme başlamadan önce bildirmemiş ve bu beyanı konşimentoya yazılmamış olduğu takdirde, taşıyan, her halde beher koli veya parça başına en çok 100.000 Türk lirası*<sup>427</sup> ile mesul olur” şeklindedir.

Ancak bu sorumluluk sınırının ülkemizdeki enflasyon ve devalüasyon nedeniyle zaman içinde oldukça düşük kalması nedeniyle Yargıtay, Lahey Kuralları'na ve kanun hükümlerine aykırı olarak yorum yoluyla bu sınırın uygulanmasını bertaraf etmeye çalışmıştır. Bu durum karşısında, Lahey/Visby Kuralları ve SDR Protokolü ile uluslararası alanda geçerli olan güncel sınırın TTK'ya yansıtılması yoluna başvurulmuş

<sup>426</sup> Bu durum TTK m. 1187 hükmünün gerekçesinde “*Milletlerarası taşıma sözleşmelerinin hemen hemen hepsinde bulunan bu hüküm, 1968 tarihli Brüksel – Visby Sözleşmesi'nin 4'üncü maddesinin beşinci fıkrasının e bendi ile 4bis maddesinin dördüncü fıkrasından alınmıştır*” denilmek suretiyle ifade olunmaktadır.

<sup>427</sup> 28.02.1983 tarih ve 83/6133 sayılı Bakanlar Kurulu kararı ile maddede yer alan 1.500 TL şeklindeki tutar, 100.000 TL olarak değiştirilmiştir (RG: 28.03.1983/ 18001).

ve Yargıtay'ın ekonomik sebeplerle kanun hükmü ile çelişen şekilde içtihat geliştirmek zorunda kaldığı ETTK düzenlemesi ortadan kaldırılmıştır<sup>428</sup>.

Andlaşmalar bakımından konunun geçmişine değinmek gerekirse, Lahey Kuralları'nda Sterling üzerinden belirlenmiş olan sorumluluk sınırının, Visby Protokolü ile yerini Frank kavramına bıraktığı ve SDR Protokolü ile hesap birimi olarak ÖÇH'nin benimsendiği görülmektedir. Nitekim, Hamburg Kuralları'nda da bu hesap birimi tercih edilmiştir.

TTK düzenlemesinin dayanağını teşkil eden, Lahey/Visby Kuralları'nın m. 4/ f. 5/ a hükmünde<sup>429</sup> bu husus "*Gerek taşıyan gerekse gemi, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasardan, hangisi daha yüksekse, koli veya ünite başına 666,67 hesap birimini veya zıyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi ağırlığının her bir kilogramı için 2 hesap birimini aşan miktar için hiçbir halde sorumlu olmaz; meğer ki, söz konusu eşyanın cinsi ve değeri yüklemeye önce gönderen tarafından bildirilmiş ve konşimentoya yazılmış olsun*" denilmek suretiyle hüküm altına alınmıştır.

Aynı yöntemin, Hamburg Kuralları m. 6/ f. 1 hükmünde<sup>430</sup> de "*Taşıyanın eşyanın zıya veya hasarı sonucu olan zararlardan 5. Madde hükümleri uyarınca mesuliyeti, koli veya sair yükleme ünitesi başına 835 hesap birimine yahut zayi olan veya hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının beher kilogramı için 2,5 hesap birimine tekabül eden meblağlardan yüksek olanı ile sınırlıdır*" denilmek suretiyle kabul edilmiş olduğu görülmektedir.

Üst sınırın hesaplanmasında toplam koli ya da ünite sayısı veya toplam ağırlık değil; zıyaa ya da hasara uğrayan kısım dikkate alınır. Kolideki eşyanın kısmen zıyaa

---

<sup>428</sup> ATAMER, Cilt I, s. 485-486. Aşağıda, Özel Çekme Hakkını inceleyeceğimiz 4.1.2.2.3.3 başlığı altında bu hususa ilişkin daha detaylı açıklamalara yer verilecektir.

<sup>429</sup> Lahey/Visby Kuralları m. 4/ f. 5/ a hükmünün İngilizce metni "*Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666,67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is higher*" şeklindedir.

<sup>430</sup> Hamburg Kuralları m. 6/ f. 1 hükmünün İngilizce metni "*The liability of the carrier for loss resulting from loss of or damage to goods according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to 835 units of account per package or other shipping unit or 2.5 units of account per kilogram of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher*" şeklindedir.

uğraması ya da hasar görmesi halinde de koli veya ünite başına belirlenen meblağda oranlama yapılmaz ve tam olarak uygulanır<sup>431</sup>.

Taşıyanın veya adamlarının kusurunun diğer bir sebeple birlikte zıya, hasar veya teslimde gecikmeye yol açması halinde, taşıyanın, zıya, hasar veya teslimde gecikmenin sadece belirtilen kusura bağlanabilen kısmından sorumlu olacağına dair TTK m. 1183 hükmüne yukarıda değinmiştik. Bu gibi durumlarda taşıyanın sorumlu olacağı üst sınırın nasıl belirleneceğine de değinmek gerekir. Öncelikle, üst sınırın taşıyanın kusur oranına göre hesaplanmasının mümkün olmadığını belirtmek isteriz. Bu durumda, taşıyanın zararın ne kadarını tazmin etmekle yükümlü olduğu, zaten taşıyanın zarardan hangi oranda sorumlu olduğu dikkate alınarak hesaplanmaktadır. Dolayısıyla, bu şekilde yapılan hesaplamaların sonucunda tespit edilen zarar miktarı üst sınırın altında kalıyorsa taşıyan tarafından tazmin edilmesi gerekecektir<sup>432</sup>.

Emredici hükümleri düzenleyen TTK m. 1243 hükmü uyarınca, TTK m. 1186 hükmü emredici nitelik taşımaktadır. Yine TTK m. 1243 uyarınca taşıyanın sorumluluğunu daraltan kayıt ve şartlar geçersiz olacağından, taşıyanın sorumluluğunun üst sınırını daha düşük bir meblağ olarak belirleyen anlaşmalar geçersizdir. Öte yandan, TTK m. 1243/ f. 4 taşıyanın borçlarını ve sorumluluğunu genişleten veya ağırlaştıran anlaşmaların geçerli olacağına hükmetmektedir. Aynı şekilde TTK m. 1186/ f. 8 hükmü de taşıyanın sorumlu olacağı üst sınırı yükselten anlaşmaların yapılmasına izin vermektedir. Ancak bu durumda, tarafların kararlaştırdığı sınır, TTK m. 1186/ f. 1 hükmünde öngörülen sınırlardan hangisi yüksek ise, o sınırdan daha düşük olamaz.

Önemli bir nokta olması sebebiyle, eşyanın cins ve değerinin yüklemekten önce yükleten tarafından bildirilmesi ve denizde taşıma senedinde yer alması durumunda TTK m. 1186/ f. 1'de düzenlenen üst sınırın uygulanamayacak olması hususunun üzerinde daha geniş olarak durmak gerekir. Eğer yüklemekten önce, eşyanın cins ve değeri yükleten tarafından bildirilmiş ve taşıma senedine yazılmış ise TTK m. 1186/ f. 1 gereği, üst sınırın yerine bildirilen bu değer geçecektir.

---

<sup>431</sup> OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 205; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 150.

<sup>432</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 150. Taşıyanın bu şekilde kısmi olarak sorumlu olduğu hallerde sorumluluğun üst sınırının nasıl belirleneceğinin yani tam sorumluluktaki gibi olup olmayacağını, ayrıca hüküm altına alınması gerektiği yönünde eleştiriler için bkz. ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 159.

Taraflar arasında bu yönde bir anlaşma olmasa dahi, taşıyanın ek navlun ödenmesi karşılığında değer bildirimini denizde taşıma senedine geçirmesinin gerektiği kabul edilmektedir<sup>433</sup>.

Yüklemeden önce<sup>434</sup> eşyanın cins ve değerinin yükleten tarafından bildirmesi ve bu değer denizde taşıma senedine yazılması durumunda, bu kayıtlar TTK m. 1186/ f. 4 uyarınca bir karine oluşturur. Ancak, bu karine taşıyan bakımından bağlayıcı değildir. Aynı zamanda, TTK m. 1239/ f. 3'ün bu kayıtlar hakkında uygulanmayacağı açıkça belirtildiğinden, bahsi geçen karinenin aksi iyi niyetli üçüncü kişi konişmento hamiline karşı da ispatlanabilecektir.

Yani taşıyanın eşyanın değerinin gerçekte daha düşük olduğunu kanıtlaması gerekir ki, denizde taşıma senedinde yer alan değer taşıyanın sorumluluğunun üst sınırı olarak kabul edilmesin. Taşıyan eğer bu durumu kanıtlarsa, bahsi geçen daha düşük değer, bildirilen değer yerini alır ve sorumluluğun üst sınırı daha düşük olan bu gerçek değere göre belirlenir<sup>435</sup>. Aksi halde, yükleten tarafından yüklemeden önce bildirilmiş ve taşıma senedine yazılmış olan değer TTK m. 1186/ f. 1'de öngörülen üst sınırın yerini alır.

Öte yandan; eşyanın gerçek değerinin denizde taşıma senedinde yer alan değerden daha yüksek olduğu kanıtlanırsa, bu gerçek değer TTK m. 1186/ f. 1 hükmünde öngörülen üst sınırın üzerinde olması halinde hükümde öngörülen üst sınır

---

<sup>433</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 152. Bunun sebebi YETİŞ ŞAMLI tarafından, “*Taşıyanın değer bildirimini denizde taşıma senedine geçirmekle yükümlü olmadığı kabul edildiği takdirde, anılan düzenleme ile yükü ilgiliye tanınan imkânın kullanılması tamamen taşıyanın iradesine bırakılmış olur. Bu durumda değer bildirimine ilişkin düzenlemenin bir anlamı da kalmamaktadır. Zira tarafların anlaşarak sorumluluğun üst sınırını yükseltmeleri ya da tamamen kaldırmaları zaten mümkündür*” denilmek suretiyle izah olunmaktadır (YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 153). Bunun yanı sıra doktrinde, yükün cinsi ve değeri hakkında konişmentoya yazılacak beyan ile sorumluluk sınırının kaldırılmasını ek navlun ödenmesi şartına bağlayan anlaşma yapılmasının geçersiz olacağı da savunulmaktadır, bkz. ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 173. Buna karşın; mücevher, tablo ya da sair sanat eserleri gibi yüksek değerli eşya taşınmasında taşıyanın, ayrı bir anlaşma olmasa bile iyiniyet kuralına göre bu gibi beyanları konişmentoya geçirmekle yükümlü olduğu da belirtilmektedir. Bkz. ÇAĞA / KENDER, a.g.e., s. 173; ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 159, dp. 57.

<sup>434</sup> “*Bu beyanın yükleme başlamadan önce yapılmasının amacı, taşıyana yükü muhafaza konusunda gerekli tedbirleri alabilmek imkânını sağlamaktır. Fakat yükleme başladıktan sonra bildirimde bulunulmuş olmasına rağmen, bunun konişmentoya yazılması halinde de artık belirli tutarla sorumluluk geçerli olmaz*”, bkz. ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 139.

<sup>435</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 153; ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 158, dp. 55. Aksi görüş: OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 208.

uygulanacaktır. Çünkü aksi halde taşıyanın üstlenmekte olduğu riziko öngörülemez bir biçimde yükselecektir<sup>436</sup>.

İlaveten, yükleten tarafından yüklemeye önce bildirilmiş ve taşıma senedine yazılmış olan değer üst sınırın yerini alabilmesi için, yükün hem cinsinin hem de değerinin bildirilmiş olması gerekmektedir. Yükün yalnızca cinsinin veya yalnızca değerinin bildirilmesi yeterli olmayacaktır<sup>437</sup>. Zira hükümde “*cinsi veya değeri*” değil, “*cinsi ve değeri*” ifadesine yer verilmiş olmasından bu sonuca ulaşılmaktadır.

Yine emredici hükümler bakımından, eşyanın bildirilen değerinin TTK m. 1186/ f. 1’de öngörülen sorumluluk üst sınırından daha düşük olması bir engel teşkil etmeyecektir. Çünkü böyle bir durumda, sorumluluğun üst sınırı soyut olarak değil, eşyanın gerçek değeri esas alınarak düşük belirlenmektedir<sup>438</sup>.

Belirtmek gerekir ki, Hamburg Kuralları m. 6 hükmünde sınırlı sorumluluk bakımından eşyanın cins ve değerinin denizde taşıma senedine yazılmamış olması gibi bir şarta yer verilmemiştir<sup>439</sup>.

#### **4.1.2.2.2. Eşyanın geç teslimi halinde sorumluluğun üst sınırı**

Taşıyanın eşyanın geç teslimi halinde sorumluluğunun üst sınırı TTK m. 1186/ f. 6 hükmünde düzenlenmektedir. Hükmün gerekçesinde düzenlemenin Hamburg Kuralları m. 6 hükmünden alındığı belirtilmektedir.

Eşyanın geç teslimi halinde taşıyanın sorumluluğunun üst sınırının ne olacağı hususu, Hamburg Kuralları’nın sorumluluk sınırlarını düzenleyen m.6/ f. 1/ b hükmünde “*Taşıyanın teslimdeki gecikmeden 5. Madde hükümleri uyarınca mesuliyeti, geciken eşya için ödenecek navlunun 2,5 katına eşit meblağ ile sınırlıdır; şu kadara ki, bu meblağ, navlun sözleşmesi gereğince ödenecek olan toplam navlun miktarını aşamaz*” şeklinde düzenlenmiştir. Aşağıda görüleceği üzere, TTK m. 1186/ f. 6 hükmü, gerçekten de

<sup>436</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 154.

<sup>437</sup> ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 139.

<sup>438</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 154.

<sup>439</sup> Bu şartın uygulamada yol açtığı çeşitli sakıncalar ile Hamburg Kuralları’nda bu şarta yer verilmemiş olmasının navlun ile sorumluluk riski arasında gerçek bir denge oluşmasına olanak sağlayacağı ve bu şartın Türk hukukunda da kaldırılmasının gerektiği hakkında eleştiri ve değerlendirmeler için bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 151-154.

Hamburg Kuralları m. 6/ f. 1/ b hükmünün doğrudan TTK'ya aktarılması suretiyle düzenlenmiştir.

TTK m. 1186/ f. 6 uyarınca; taşıyanın, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu, geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlıdır. Bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamaz.

Bu bağlamda, navlun sözleşmesine konu olan eşya birden fazla partiden oluşuyorsa ve bunlardan yalnızca bir kısmının geç teslimi nedeniyle zarar meydana gelmişse, zarara neden olan parti için ödenecek navlunun iki buçuk katı sorumluluğun üst sınırıdır. Fakat hesaplanan bu meblağ, hiçbir halde navlun sözleşmesine konu olan tüm eşya partileri için ödenecek olan toplam navlun miktarının üzerinde olamaz<sup>440</sup>.

Öte yandan, navlun sözleşmesine konu olan eşya partilerinin tamamı için geç teslimden kaynaklanan bir zarar meydana gelmişse, sorumluluğun üst sınırı ödenecek toplam navlun miktarı kadardır. Bu durum, navlun sözleşmesinin tek bir eşya partisi için akdedilmiş olduğu hallerde de geçerlidir<sup>441</sup>.

Navlunun götürü olarak kararlaştırıldığı hallerde, geç teslim nedeniyle zarar meydana gelirse bu yük partisi bakımından yükleme tarihindeki normal navlun miktarının esas alınacağı kabul edilmektedir<sup>442</sup>.

Yük ilgilisi, eşyanın teslim süresinin dolmasından itibaren aralıksız altmış gün içinde teslim olunmayan eşyayı TTK m. 1178/ f. 5 uyarınca zayi olmuş sayabilir. Bu durumda, sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde eşyanın zıyaa uğramasına ilişkin kuralın uygulanması gerekecektir.

TTK m. 1186/ f. 7 uyarınca; taşıyanın eşyanın hem zıyaa ya da hasara uğraması hem de geç teslimi nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumlu tutulması durumunda yani söz konusu maddenin birinci ve altıncı fıkralarının birlikte uygulanması halinde, toplam sorumluluk miktarı, taşıyanın eşyanın tam zıyaından sorumluluğu halinde hükmün birinci fıkrası gereği tazmin etmekle yükümlü olacağı tutarı geçemez. Yani böyle

<sup>440</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 154-155.

<sup>441</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 155.

<sup>442</sup> RICHTER-HANNES, Dolly, Die Hamburger Regeln 1978: Neuregelung über die Beförderung zur See, Berlin 1982, s. 75 (Naklen: YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 155).

bir durumda, sorumluluğun üst sınırı eşyanın tam ziyaı halinde ödenecek olan meblağa göre belirlenir.

TTK m. 1186/ f. 8 tarafların eşyanın gecikmesi nedeniyle meydana gelen zararlar bakımından kanunda öngörülenden daha yüksek bir üst sınır belirlemelerine izin vermektedir.

#### **4.1.2.2.3. Üst sınırın hesaplanması**

##### **4.1.2.2.3.1. Koli veya ünite başına ya da brüt ağırlık üzerinden hesaplanması**

TTK'da taşıyanın sorumluluğunun üst sınırının belirlenmesinde koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkı veya ziyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safi yani brüt ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkı üzerinden hesaplama yapılması şeklinde iki ihtimalli sistem öngörülmüştür. Taşıyan bu iki hesaplama biçiminden hangisi ile ulaşılan meblağ daha yüksek ise, o sınıra kadar olan zararı tazmin etmekle yükümlü tutulmuştur.

Koli ve ünitenin yanı sıra eşyanın brüt ağırlığı üzerinden yapılan hesaplamaların da sisteme dahil edilmesiyle benimsenen iki ihtimalli sistemin<sup>443</sup>; üst sınırın belirlenmesinde ağır yükler ile hafif fakat kıymetli yüklerin<sup>444</sup> aynı sisteme tâbi olmasından doğabilecek sakıncaları önlemeye hizmet ettiği kabul edilmektedir<sup>445</sup>.

Öncelikle koli ve ünite kavramları<sup>446</sup> üzerinde durmakta yarar vardır. Koli kavramı sözlük anlamı ile, “içinde türlü eşya bulunan çeşitli büyüklükte paket” olarak ifade edilmektedir<sup>447</sup>. Konumuz bakımından; taşıma sırasında içindeki yükü taşıma risklerine karşı koruyabilecek yapıda ve nitelikte olması kaydıyla eşyanın içerisinde

---

<sup>443</sup> Lahey/Visby Kuralları bakımından yapılan bir değerlendirmede bu iki ihtimalli sistem ÇETİNGİL tarafından “*dual sistem*” veya “*kombine sistem*” olarak adlandırılmıştır, bkz. ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 145.

<sup>444</sup> Bu tür yüklerle örnek olarak optik cihazları gösterilmektedir, bkz. ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 145.

<sup>445</sup> ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 145-146; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 158.

<sup>446</sup> Koli ve ünite kavramlarının oluşum süreci hakkında detaylı bilgiler için bkz. AYBAY, Gündüz / ATAMER, Kerim, “*Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu*”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1989, s. 238-243.

<sup>447</sup> [www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr), E. T.: 26.01.2018.

taşıdığı sandık, teneke kutu, fiçı, kap, çuval veya karton kutular gibi cisimlerin her biri koli olarak kabul edilir<sup>448</sup>.

Öte yandan, hiçbir ambalajı olmayan ve muhafaza altına alınmamış bir eşyanın koli olarak kabul edilmesi ise mümkün değildir<sup>449</sup>. Zira kolinin eşyanın taşınması sırasında, taşıma işinin risklerine karşı onu korumak ve muhafaza altına almak amacına hizmet etmesi gerekir<sup>450</sup>. Bu bağlamda, ambalajın eşyanın tamamını kaplaması şart olmamakla birlikte<sup>451</sup>, eşyanın kısmen ya da tamamen ambalajlanmış ve bir muhafaza içerisine alınmış olması gerekmektedir<sup>452</sup>. Çünkü kolinin, eşyayı dış etkilere karşı korumak bakımından belli bir dayanıklılığı da olmalıdır<sup>453</sup>. Ancak, eşyanın yükleme, istif ve boşaltmada kolaylık sağlamak üzere bir araya getirilmesi halinde de kolinin söz konusu olacağı belirtilmektedir<sup>454</sup>. Bunun yanı sıra kolinin, eşyayı niteliğinin bozulmasına karşı koruma fonksiyonuna da sahip olmasının gerektiği kabul edilmektedir<sup>455</sup>. Dökme yükler ve sıvı yükler açısından ise, koli kavramı söz konusu olmayacaktır<sup>456</sup>. Bu bağlamda; tahıl, hububat ya da kömür gibi dökme yükler açısından koli kavramından bahsedilemeyecektir<sup>457</sup>.

---

<sup>448</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 158; SÖZER, Cilt I, s. 463; SEVEN, Yüke Özen, s. 196; ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 140; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 147; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 169; BİLAT, s. 43; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, s. 972-973; ERBAŞ AÇIKEL, Aslıhan, “Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması -Konteyner Klozu-“, Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 3, S. 1, Y. 2015, s. 108.

<sup>449</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 158; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 169.

<sup>450</sup> SÖZER, Cilt I, s. 462; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 155.

<sup>451</sup> PRÜSMANN/ RABE, § 660/7, s. 783 (Naklen: YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu s. 158-159); SEVEN, Yüke Özen, s. 196; ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 140; ERBAŞ AÇIKEL, s. 108. Diğer yandan, içeriğin görünmeyeceği şekilde kaplanmış olmasının gerektiği yönünde, bkz. KARAN, The Carrier’s Liability, s. 340.

<sup>452</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 155, 157; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 158-159; ÇETİNGİL, Ergon, “Alman Deniz Ticaret Hukukununun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”, BATİDER, C. 16, S. 4, Y. 1992, s. 45.

<sup>453</sup> SÖZER, Cilt I, s. 462.

<sup>454</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 196; ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 139-140; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 156; YAZICIOĞLU, Emine, “Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması”, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, s. 313; AYBAY / ATAMER, Parça Başına Sınırlı Sorumluluk, s. 252; BİLAT, s. 44; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, s. 973.

<sup>455</sup> SÖZER, Cilt I, s. 463.

<sup>456</sup> SÖZER, Cilt I, s. 463; ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 140; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 169; GRIGGS, Patrick / WILLIAMS, Richard, Limitation of Liability For Maritime Claims, 3rd ed., London 1998, s. 95.

<sup>457</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 169; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 690.

Bir cismin koli olup olmadığının tespitinde, denizde taşıma senedinde yer alan tanımlama değil denizcilik teamülleri esas alınmalıdır<sup>458</sup>.

Koli olarak adlandırılabilir bir cisim söz konusu değilse, yani yük bir kap içinde değilse ve muhafaza altına alınmamışsa ünite<sup>459</sup> kavramı gündeme gelir<sup>460</sup>. Ünite kavramı, “*taşınmak üzere yığılarak yan yana konulmuş veya konularak birbirine sabitlenmiş şeyler veya tek başına bırakılmış eşya*” olarak da tanımlanmaktadır<sup>461</sup>. Ünite, kolinin söz konusu olmadığı hallerde sorumluluk sınırının belirlenmesi için başvurulan bir kavram olduğundan, bunun boşluk dolduran bir kavram olduğu belirtilmektedir<sup>462</sup>. Ancak, kavram anlaşılır bir tanımı bulunmadığı ve muğlak olduğu yönünde eleştirilmiştir<sup>463</sup>.

Ünite navlunun hesabında esas alınması mutata olan birim olarak kabul edilirse, taraflar arasında kararlaştırılan navlun birimine göre daha objektif bir kriterin esas alınmış olacağı belirtilmektedir<sup>464</sup>. Bu nedenle de, tarafların kararlaştırdığı navlun biriminin, mutata bir navlun biriminin bulunmadığı hallerde dikkate alınması gerekir. Mutata birim yoksa ve navlun da birim esasına göre belirlenmemişse, eşyanın parça sayısı üniteyi

<sup>458</sup> SCHLEGELBERGER, Franz/ LIESECKE, Rudolf, Seehandelsrecht: Zugleich Ergänzungsband zu Schlegelberger Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 2. Neubearbeitete Auflage, Verlag Franz Vahlen GmbH, Berlin vd. 1964, § 660/ 6, s. 409 (Naklen: YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 159).

<sup>459</sup> ETTK m. 1114 hükmünde “*parça*” kelimesi kullanılmakta iken, TTK m. 1186/ f. 1 hükmünde “*ünite*” kelimesi tercih edilmiştir. Bu terimin tercih edilmiş olması doktrinde olumlu karşılanmıştır. Şöyle ki, Lahey Kuralları’ndaki “*unit*” kelimesinin karşılığı olarak ETTK’da başvurulmuş olan “*parça*” kavramı, “*unit*”in tam karşılığı değildir. Zira, “*unit*” parçalardan meydana gelebilir. Yani, birtakım “*parça*”lar bir araya gelerek “*unit*”i oluşturur. Bu nedenle, TTK’da “*unit*” kelimesini tam olarak karşılayacak şekilde “*ünite*” kelimesinin tercih edilmiş olması doktrinde isabetli bulunmuştur. Bkz. SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 687. Diğer yandan, “*ünite*” kelimesi yerine “*birim*” deyiminin kullanılması da önerilmiştir, bkz. ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 165. Yine “*parça*” kelimesinin yanlış yorumlara sebebiyet verebilecek bir kelime olduğu ve bunun “*birim*” kelimesi ile değiştirilmesinin gerektiği yönünde bkz. YAZICIOĞLU, Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması, s. 314.

<sup>460</sup> SÖZER, Cilt I, s. 464; SEVEN, Yüke Özen, s. 197; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 160; AKSOY, s. 198; ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 141; ÇETİNGİL, Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformu, s. 46; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 147; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 156; BİLAL, s. 46; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, s. 975; ERBAŞ AÇIKEL, s. 108.

<sup>461</sup> AKSOY, s. 198.

<sup>462</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 197; ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 141; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 147.

<sup>463</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 197; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 160; AKINCI, s. 358. Yine ünite kavramının belirsizliğine ilişkin değerlendirmelerin yanı sıra, ünite kavramının dökme yükler bakımından incelenmesi ve çeşitli ulusal hukuklar açısından koli ve ünite kavramlarının yorumlanma biçimleri hakkında bkz. AYBAY / ATAMER, Parça Başına Sınırlı Sorumluluk, s. 243-246.

<sup>464</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 161.

oluşturur. Örneğin, her bir otomobil, traktör ya da makine parçası üniteyi oluşturur<sup>465</sup>. Bu tür yükler bakımından; TTK m. 1186/ f. 1 hükmünde kriter olarak koli ve ünite kavramlarının dışında, eşyanın gayri safi ağırlığına da yer verilmiş olması olası sakıncaları ve adaletsizlikleri önleyecektir<sup>466</sup>.

Yükün ağır ve az parçadan oluştuğu ya da tek parçadan meydana geldiği veya dökme yükün söz konusu olduğu durumlarda, ağırlık kriteri esas alınarak sorumluluğun üst sınırı tespit edilir<sup>467</sup>.

Hükümde eşyanın gayri safi yani brüt ağırlığının esas alınacağından bahsedilmektedir. Bu nedenle, eşya ambalajlanmış ya da bir kap içerisinde ise, ambalajın veya taşıyan tarafından sağlanmadığı takdirde kabın ağırlığı da hesaba dahil edilir<sup>468</sup>. Zira sözlük anlamı ile “brüt”, “*darası çıkarılmadan tartılan ağırlık*” olarak tanımlanmaktadır<sup>469</sup>. “Dara” ise, “*kabıyla birlikte tartılan bir nesnenin kabının ağırlığı*” veya “*içinde yük taşınan aracın boş durumdaki ağırlığı*” şeklinde tanımlanmıştır<sup>470</sup>. O halde brüt kilogramdan anlaşılması gereken; eşyanın paketi, ambalajı, paleti, sandığı,

---

<sup>465</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 161; SEVEN, Yüke Özen, s. 198; AKSOY, s. 198; ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 141-142; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 147; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, s. 976; GÜNAY, s. 184. Aksi görüş: OKAY, “...hükümün otomobil gibi açık ve ambalajsız taşınan ve koli olarak vasıflandırılmayacağı gibi ünite kavramına da girmeyen mallara uygulanamayacağı...” görüşündedir (OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 206 vd.). AKINCI da, “...ambalajsız olarak gemiye alınan makine, traktör, otobüs, vagon, otomobil gibi yüklerde bu maddenin uygulanmasından sakınılmalıdır. Zira bu nevi yükler koli (Packing) olmadığı gibi, bunlar kanundaki unite (parça) mefhumuna da dahil sayılmamalıdır” ifadeleri ile aynı yönde görüş bildirmektedir (AKINCI, s. 361). Bu noktada, doktrinde yer alan bu aksi görüşlere ilişkin olarak ÇETİNGİL’in yapmış olduğu haklı eleştiriye de yer vermek gerekmektedir. ÇETİNGİL’e göre, “...yalnız makine, otobüs, otomobil, traktör, kamyon gibi yüklerin, herhangi bir muhafaza içine alınmadan açıkta taşınması ile ilgili olarak Türk doktrininde ileri sürülen bir görüş üzerinde durulacaktır. Söz konusu fikre göre, bu halde ortaya çıkan adalete aykırı durumun önlenmesi için, (ET)TK 1114 m.si hükmü dar tefsir edilerek, bu gibi yükler parça-ünite olarak kabul edilmemelidir. Böylece koli veya ünite dışında ve onlardan farklı olarak belirli tutar ile sorumluluğun geçerli olmadığı diğer bir yük grubu söz konusu edilmektedir. Bu görüşe katılmak mümkün değildir. Zira Lahey Kuralları ile kabul edilen sistemin gereği, bütün eşyanın durumuna göre koli veya ünite -parça- sayılmasıdır. Ünite (parça), koli dışındaki bütün yükleri kapsayacak genişlikte, boşluk dolduran bir kavram olarak öngörülmüştür. Bu itibarla, bunlar dışında üçüncü bir grup mevcut değildir. Bu gibi yükler için ortaya çıkabilecek adaletsiz sonuçların önlenmesi isteniyorsa, yükleten yükleme başlamadan önce eşyanın cins ve kıymetini bildirip, bunları konşimentoya yazılmasını temin etmelidir” (ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 156).

<sup>466</sup> Koli ve ünite kavramlarının yanı sıra, eşyanın gayri safi ağırlığına da yer verilen sistemin; yalnızca koli ve ünite ya da yalnızca ağırlık kriterinin esas alınmasından kaynaklanabilecek sakıncaları önlediği hakkında bkz. YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 159. Aynı yönde, bkz. ÇETİNGİL, Alman Deniz Ticaret Hukukununun 1986 Yılı Reformu, s. 46.

<sup>467</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 162.

<sup>468</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 162; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 158; AKSOY, s. 203.

<sup>469</sup> [www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr), E.T.: 17.02.2018.

<sup>470</sup> [www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr), E.T.: 17.02.2018.

çuvalı vs. kabı ile birlikte tartılması sonucunda ölçülen toplam ağırlığıdır<sup>471</sup>. Dikkat çekmek gerekir ki, eşyanın içinde bulunduğu kabın taşıyan tarafından tedarik edilmesi durumunda kabın kendi ağırlığı dikkate alınmayacaktır<sup>472</sup>.

#### **4.1.2.2.3.2. Konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş eşyalar**

Lahey/Visby Kuralları'nın m. 4/ f. 5/ c hükmünde<sup>473</sup> “Eşyaları bir araya toplamak için bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gereci kullanıldığında, konișmentoda bu taşıma gerecine yerleştirildiği belirtilen koli veya ünite sayısı, bu fıkranın uygulanmasında, söz konusu koliler veya üniteler bakımından, koli veya ünite sayısı olarak kabul edilir. Aksi halde, taşıma gereci koli veya ünite olarak kabul edilir” denilmektedir. Hamburg Kuralları m. 6/ f. 2/ a hükmünde<sup>474</sup> de “Eşya topluca bir konteyner, palet veya topluca bir taşıma elemanına konmuş ise, konișmentoda veya konișmento düzenlenmemișse navlun sözleşmesini ispat eden diğer herhangi bir senette söz konusu taşıma elemanı muhteviyatı olarak zikir ve tadat edilen her koli veya diğer taşıma ünitesi ayrı bir koli veya taşıma ünitesi sayılır. Aksi halde böyle bir taşıma elemanına konan eşya, tek bir taşıma ünitesi addolunur” denilmek suretiyle aynı doğrultuda düzenleme getirilmiştir.

Buna paralel olarak, TTK m. 1186/ f. 3 hükmüne göre eşya topluca bir konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konmuş ise, denizde taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünite, ayrı bir koli veya ünite sayılır. Aksi halde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır.

Örnek vermek gerekirse, “...taşıyıcı tarafından tanzim olunan konișmentoda, taşınan eşya olarak, bir konteyner içerisinde her biri 69 kg olan 250 çuval kahve yazılmışsa, sorumluluk sınırının tayininde, her bir çuvalın, ayrı bir koli şeklinde dikkate

<sup>471</sup> PRÜSSMAN/ RABE, s. 785 (Naklen: AKSOY, s. 203).

<sup>472</sup> AKSOY, s. 203; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 162.

<sup>473</sup> Lahey/Visby Kuralları m. 4/ f. 5/ c hükmünün İngilizce metni “Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the number of packages or units enumerated in the Bill of Lading as packed in such article of transport shall be deemed the number of packages or units for the purpose of this paragraph as far as these packages or units are concerned. Except as aforesaid such article of transport shall be considered the package or unit” şeklindedir.

<sup>474</sup> Hamburg Kuralları m. 6/ f. 2/ a hükmünün İngilizce metni “Where a container, pallet or similar article of transport is used to consolidate goods, the package or other shipping units enumerated in the bill of lading, if issued, or otherwise in any other document evidencing the contract of carriage by sea, as packed in such article of transport are deemed packages or shipping units. Except as aforesaid the goods in such article of transport are deemed one shipping unit” şeklindedir.

*alınması gerekir. Hatta konşimentoya çekince kaydı konulmuş olsa dahi, tazminat talep eden asıl yükle ilgililer, konşimentoya geçirilen konteyner içeriğini ispat ederek, sınırın bu şekilde hesaplanmasını sağlayabilir (TTK m. 1239/1-3)''<sup>475</sup>.*

TTK m. 1186/ f. 3 hükmünde bahsi geçen iki durumda da sorumluluğun üst sınırı yine TTK m. 1186/ f. 1 uyarınca belirlenecektir. Yani koli veya ünite başına 666,67 ÖÇH veya ziyaa ya da hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının kilogramı başına 2 ÖÇH olarak yapılan hesaplama sonucunda hangi sınır daha yüksek ise, sorumluluğun üst sınırını o meblağ teşkil edecektir. Yine maddenin üçüncü fıkrası uyarınca, bizzat taşıma gereci ziyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılacaktır.

Yeri gelmişken konteyner kavramının ne olduğuna da değinmek gerekecektir. Konteyner, eşyanın gemiye yüklenmesi ve gemiden boşaltılması aşamalarını kolaylaştırmak suretiyle, yükleme ve boşaltma sürelerinin kısalmasına bağlı olarak bu faaliyetlere ilişkin masrafları düşüren ve eşyayı harici tehlikelere karşı korumaya yarayan, çoğunlukla metalden üretilmiş bir nesne yani taşıma gereci olarak tanımlanmaktadır. Diğer yandan, aynı amaçlara hizmet etmek üzere ve hatta tek seferlik kullanıma mahsus olarak plastik ya da tahtadan üretilmiş kutuların da konteyner olarak tanımlanmasına bir engel bulunmamaktadır<sup>476</sup>.

Konteyner ve palete benzer taşıma gereci ise, yükleme, boşaltma ve istifleme gibi işlemleri kolaylaştırmak üzere eşyanın bir araya getirilmesine yarayan, birçok kez bu amaçla kullanılmaya elverişli olan ve ekonomik bir değere sahip araçlar olarak tanımlanmaktadır. Öte yandan; yüklenmiş olarak gemi ile taşınan kamyon, tır, vagon, layter gibi araçlar bizzat taşıma aracı niteliğinde olduklarından bu kapsamda sayılmamaktadır<sup>477</sup>.

TTK m. 1186/ f. 3 uyarınca denizde taşıma senedine taşıma gerecinin içeriği olarak yazılmış her koli veya ünitenin, ayrı bir koli veya ünite sayılacağını; ancak, denizde

---

<sup>475</sup> AKSOY, s. 202.

<sup>476</sup> KARAN, Carriage of Goods, s. 29.

<sup>477</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 162; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 163. Farklı görüşte: ERBAŞ AÇIKEL, s. 113. Yazar, bu tür araçların denizde eşya taşıma süresince kendi güçleriyle değil, geminin gücüne bağlı olarak taşınmakta olmasından yola çıkarak, bunların “benzer taşıma gereci” kapsamında olduğu yönünde görüş belirtmektedir.

taşıma senedine söz konusu taşıma gerecinin içeriği yazılmamışsa, taşıma gerecinin tek bir koli veya ünite sayılacağını yukarıda belirtmiştik. Taşıma gerecinin, örneğin konteynerin, taşıyan tarafından sağlandığı ve eşyanın da yine taşıyan tarafından bu konteyner içerisine istiflendiği durumlarda, taşıyanın denizde taşıma senedine konteyner içeriğini yazmamış olması sorumluluğun üst sınırı açısından yük ilgilisi aleyhine sonuçlar doğmasına neden olabilir. Bu nedenle, böyle bir durumda yük ilgisinin zararın ispatı bakımından ortaya koyacağı miktarın sorumluluğun üst sınırının belirlenmesi açısından dikkate alınması hakkaniyete uygun olacaktır<sup>478</sup>.

Eşyanın taşıyana konteyner içinde teslim edilmesi durumunda, taşıyanın içeriğe yönelik olarak çekince koyması mümkündür. Yani denizde taşıma senedine taşıma gerecinin içeriği yazılmış ancak içeriğe yönelik geçerli bir çekince konulmuş olabilir. Bu durumda, zarara uğrayan şahsın koli ya da ünite sayısını ispatlaması halinde üst sınır bu sayı dikkate alınarak hesaplanmalıdır<sup>479</sup>.

Öte yandan, taşıma gerecinin içeriği konşimentoya yazılmış ve içeriğe yönelik olarak herhangi bir çekince konulmamışsa TTK m. 1239/ f. 3 uyarınca, konşimentoyu içerdiği eşya tanımına güvenerek, gönderilen de dahil olmak üzere, iyi niyetle devralan üçüncü kişiye karşı bu kaydın aksinin ispatlanması mümkün değildir.

Son olarak; taşıyanın sorumluluğunun emredici hükümlere tâbi olduğu hallerde, koli veya ünitenin tanımına ya da eşyanın konteyner, palet ve benzeri taşıma gereçlerine konması suretiyle gerçekleştirilen taşımalar bakımından sorumluluğun üst sınırının hesaplanmasına yönelik olarak esas alınacak birimin ne olduğuna dair kanunun öngördüğü düzenlemeyi taşıyan lehine değiştiren sözleşme şartlarının geçersiz olacağını belirtmek gerekir<sup>480</sup>.

---

<sup>478</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 163-164.

<sup>479</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 163; ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 152; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 164; ERBAŞ AÇIKEL, s. 120. Bu bağlamda konşimentoya “*said to contain*” ya da “*weight unknown*” şeklinde bir ibare konulması durumunda konteynerde ne kadar yük olduğuna ilişkin ispat külfetinin talepte bulunanın üzerinde olacağı belirtilmektedir. Bkz. GRIGGS / WILLIAMS, s. 100. “*Quantity or weight unknown*” ibaresinin etkilerine ilişkin olarak bkz. COLE, s. 56.

<sup>480</sup> ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 156; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 90; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 164.

#### 4.1.2.2.3.3. Kanunda yer alan hesap birimi: özel çekme hakkı

Taşıyanın sorumluluğunun üst sınırını düzenleyen TTK m. 1186 hükmünde hesap birimi olarak Özel Çekme Hakkı'ndan bahsedildiği görülmektedir.

Uluslararası bir likidite şekli ve suni bir rezerv olan Özel Çekme Hakkı, Uluslararası Para Fonu<sup>481</sup> tarafından ihdas edilmiştir<sup>482</sup>. Özel Çekme Hakkı esasen sabit kur rejimini desteklemek amacıyla geliştirilmiş olup, farklı para birimlerinden meydana gelen bir para sepetinin temsil ettiği ve arkasında altın gibi reel bir kaynağın ya da bir ülkenin olmadığı bir tür rezerv kaynağıdır<sup>483</sup>. Bahsi geçen para sepeti; Amerikan Doları, Yen, Sterlin ve Euro olmak üzere toplam dört para biriminden oluşmaktadır<sup>484</sup>. Özel Çekme Hakkı bu para birimlerine bir birim içinde belirli bir oranda ağırlık tanınarak belirlenmektedir<sup>485</sup>.

Özel Çekme Hakkı'nın Amerikan Doları cinsinden değeri Uluslararası Para Fonu'nun web sayfasında günlük olarak yayınlanmaktadır<sup>486</sup>. Yine Türk Lirası cinsinden karşılığına da Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'nın web sayfasından ulaşılabilmektedir<sup>487</sup>. Örneğin, 17 Şubat 2018 itibariyle 1 özel çekme hakkı 1,46 Amerikan Dolarına ve 5,48 Türk Lirasına eşittir.

Özel Çekme Hakkı'nın tek bir döviz kuruna bağlı olmak yerine bir para sepetine bağlı olması ve bu sepeti meydana getiren para birimlerinin ticari ve ekonomik açıdan kalkınmış ülkelere ait olması Özel Çekme Hakkı'nın istikrarlı bir birim olmasını sağlamaktadır<sup>488</sup>. Bu özelliği ile Özel Çekme Hakkı, altın ya da tek başına bir para birimine göre uzun vadede enflasyon ve devalüasyonun sorumluluk sınırı üzerindeki etkisini önleme kabiliyetine sahiptir. Böylece, sorumluluğun üst sınırının enflasyon

<sup>481</sup> International Monetary Fund – IMF.

<sup>482</sup> ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 148; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 165; AKSOY, s. 192; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 166; ÇAĞA, Enternasyonal Deniz Hukuku, s. 305; CAN, s. 203; SÜMMEOĞLU, Osman Ersen, “Uluslararası Rezervler, Türkiye’de Rezerv Yönetimi ve 1990 – 2009 Döneminde Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası’nın Uyguladığı Rezerv Yönetim Politikaları”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Genel İşletme Bilim Dalı, Ankara 2010, s. 26-27; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 167; BERLINGIERI, The Carriage of Goods and Passengers by Sea, s. 59.

<sup>483</sup> SÜMMEOĞLU, s. 26.

<sup>484</sup> SÜMMEOĞLU, s. 29; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 165; AKSOY, s. 192.

<sup>485</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 165.

<sup>486</sup> Uluslararası Para Fonu'nun internet sitesi (www.imf.org).

<sup>487</sup> Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankası'nın internet sitesi (www.tcmb.gov.tr).

<sup>488</sup> ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 149; SÜMMEOĞLU, s. 29-30.

karşısında anlamsız hale gelmesine de engel olunabilecektir<sup>489</sup>. Uluslararası andlaşmalarda olduğu gibi TTK'da da sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde Özel Çekme Hakkı'nın kabul edilmesinin başlıca sebebi de esasen bu husustur.

Zira ETTK döneminde Yargıtay, ETTK m. 1114 hükmünde<sup>490</sup> yer alan 1.500 TL'lik miktarın çok düşük olması nedeniyle, yükün değeri konişmentoda yazılmamış olsa dahi, akreditif kayıtları ya da ekspertiz raporu gibi belgelerde yükün değerine ilişkin bilgilerin yer alması veya faturaya atıf yapılmış olması yahut yükün cinsinin, ağırlığının ya da hacminin gösterilmiş olması gibi gerekçelerle ETTK m. 1114 hükmünün uygulanamayacağı sonucuna varmaktaydı<sup>491</sup>. Aslında Yargıtay söz konusu miktarın çok az olmasından dolayı çözüm üretmeye çalışmakta ve bu durumun bir sonucu olarak uygulama ile kanun hükmü arasında çelişki meydana gelmekteydi<sup>492</sup>. Bu çerçevede,

<sup>489</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 165; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 166.

<sup>490</sup> Bahsi geçen ETTK m. 1114 hükmü "Yükleten yükün cins ve kıymetini yükleme başlamadan önce bildirmemiş ve bu beyanı konişmentoya yazılmamış olduğu takdirde, taşıyan, her halde beher koli veya parça başına en çok 1500 Türk lirası ile mesul olur" şeklindedir.

<sup>491</sup> Yarg. HGK'nun 1994/11-688 E., 1995/71 K. sayılı ve 15.2.1995 tarihli kararı: "...Dairemizin emsal nitelikli kararlarında da yükleten tarafından gemiye yüklenen emtianın cinsi, ağırlığı, nitelikleri ile bununla ilgili fatura veya akreditif kayıtlarının taşıyana bildirilmiş olması ve bu kayıtları konişmentoya yazılmış olması halinde artık yükün değerinin tesbiti ve bilinmesi mümkün olduğundan, bu gibi hallerde yükleten tarafından malın değerinin taşıyana bildirilmiş olduğunun kabulü gerektiği içtihat edilmiş bulunmaktadır. Dava konusu olayda da yükün 129 fiçi ihtiva eden 32 paket halinde ( 16.661 ) kg. ağırlığında olduğu ve emtianın markası ve niteliklerinin dahi konişmentoya derç edildiği ve ayrıca proforma fatura numarasının da konişmentoya yazıldığı anlaşılmaktadır...Şu halde mahkemece (E)TTK.nun 1061 nci maddesi gereğince gerçek zarar saptanarak sonucuna göre bir hüküm tesis etmek gerekirken..." ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 03.03.2018); Yarg. 11. H.D.'nin 1996/6534 E., 1996/7058 K. sayılı ve 21.10.1996 tarihli kararı: "...konişmentodan emtianın değerinin saptanmasına imkan veren bilgiler ( cins, ağırlık, ölçü gibi ) varsa gerçek zararın hesap edilerek hüküm altına alınması gerekir. Yargılama aşamasında bilirkişi tarafından yapılan incelemede, ekspertiz raporundaki hasar miktarı kadri maufunda bulunmuş olmasına göre bu miktar üzerinden davanın kabulü gerekirken..." ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 03.03.2018); Yarg. 11. H.D.'nin 1992/7046 E., 1993/6187 K. sayılı ve 04.10.1993 tarihli kararı: "...Dairemizin kökleşen kararlarına göre, yükleten tarafından gemiye yüklenen emtianın cinsi, ağırlığı nitelikleri ile bununla ilgili fatura ve akreditif kayıtlarının taşıyana bildirilmiş olması ve bu kayıtların konişmentoya yazılmış olması halinde artık yükün değerinin tesbiti ve bilinmesi mümkün olduğundan, bu gibi hallerde yükleten tarafından malın değerinin taşıyana bildirilmiş olduğunun kabulü gerekmektedir..." ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 03.03.2018).

<sup>492</sup> Bu hususta daha detaylı bir değerlendirme ve çeşitli Yargıtay kararları için bkz. ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 158, dp. 53; ÜNAN, Samim, "Yargıtay'ın Konişmento ile İlgili Bazı Kararlarının Değerlendirilmesi", DenizHD, S. 1-4, Y. 11, 2011, s. 38-44; AYBAY / ATAMER, Parça Başına Sınırlı Sorumluluk, s. 233-235; ATAMER, Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi, s. 61-71; BİLAL, s. 53 vd. Ayrıca, ÜNAN'ın bu dönemde yasada yer alan miktarın çok düşük kalması nedeniyle uygulamada ortaya çıkan soruna ve Yargıtay'ın bu soruna çözüm üretme arayışına dair yapmış olduğu açıklama ve değerlendirmeler yaşanan sürecin anlaşılması bakımından oldukça açıklayıcıdır. Bu nedenle, söz konusu açıklama ve değerlendirmelere aynen yer vermekte fayda görmekteyiz. ÜNAN, yaşanan süreci ve Yargıtay'ın geliştirdiği içtihadı "Yargıtay 11. Hukuk Dairesi, uzun zamandır 1956 tarihli TTK m. 1114 çerçevesinde taşıyanlar aleyhine "onların sınırlı sorumluluktan yararlanma haklarını ortadan kaldıracak biçimde" kararlar vermektedir. Yargıtay'ın yerleşmiş içtihadına göre, 1956 tarihli TTK m. 1114'te öngörülen "yükün cins ve kıymetinin yükleme başlamadan önce

ÖÇH'nin gerçekten de kanunda belirlenen sorumluluk miktarının zaman içerisinde değerini yitirmesine karşı benimsenmesi makul bir araç olduğunu kabul etmek gerekir.

Özel Çekme Hakkı, eşya taşımacılığı bakımından ilk olarak hava taşımalarına ilişkin 1975 tarihli ve 4 sayılı Montreal Protokolü'nde kullanılmıştır. Bunun ardından, 1978 tarihli Hamburg Kuralları<sup>493</sup> ve yine 1978 tarihli CMR<sup>494</sup> Protokolü'nde de kullanılmıştır. Daha sonra, 1979 tarihli SDR Protokolü ile Lahey/Visby Kuralları'na altın-frank yerine, Özel Çekme Hakkı getirilmiştir. Sonraki süreçte de CIM<sup>495</sup>, Montreal Sözleşmesi ve TTK da Özel Çekme Hakkı'na yer vermiştir. Dolayısıyla, Özel Çekme Hakkı modern taşıma hukukunda taşıyanın sorumluluğuna dair esas alınan hesap birimi haline gelmiştir<sup>496</sup>.

*bildirilmemesi ve konşimentoya geçirilmemiş olması halinde koli veya birim (yasanın deyimiyle: parça) başına belirli bir tutarla sınırlı sorumluluk” hükmü, konşimentoda yükün değerini saptamaya imkan veren bilgiler (cins ve miktar gibi) varsa uygulanmaz. Yüksek Mahkeme, konşimentoda yükün değerini saptamaya olanak veren bilgilerin mevcut olmasını “değer beyanı” biçiminde anlamakta ve uygulamaktadır. Bu yorum acaba doğru mudur? Bu soruya yanıt vermeden önce bazı hususları hatırlamakta yarar vardır: Koli veya birim başına sorumluluk kuralı yalnızca deniz hukukunda değil, kara ve hava taşıma hukukunda da mevcuttur. Bildiğimi kadarıyla Yargıtay, kara ve hava taşımalarında taşıyıcının beher kilogram başına sınırlı sorumluluğuna ilişkin düzenlemeyi “yükün değerinin taşıma belgesindeki kayıtlardan anlaşılabilceği” hallerde de geçerli saymaktadır. Acaba deniz taşımalarında farklı bir uygulamaya gidilmesinin sebebi nedir? Bu noktada, deniz taşımalarında yasanın öngördüğü sınırın “çok düşük” kalmış olması (on kuruş) etkili olmuştur. Başka bir anlatıyla “sorumluluğu sınırlama” kuralı limitin aşırı düşüklüğü yüzünden “sorumluluğu ortadan kaldırma” kuralına dönüşmüştür. Kısaca, yasanın lafzı (sözü), ruhuna (özüne, amacına) tamamen aykırı bir sonuca götürmektedir. İşte bu durum, Yargıtay'ı-haklı olarak rahatsız etmiştir. Yargıtay'ın 1956 tarihli TTK m. 1114'teki sınırı geçersiz sayması kanımızca yerindedir. Buna karşılık Yargıtay'ın sınırsız sorumluluğa yol açacak biçimde sınırı geçersiz saymakla yetinmesi, (geçersiz saydığı sınır yerine hiçbir sınır öngörmemesi) doğru görülemez. Yargıtay bir uçtan diğerine kaymış ve hükmün amacından tamamen uzaklaşan bir çözümde karar kılmıştır.” ifadeleri ile açıklamakta ve değerlendirmektedir. Bkz. ÜNAN, Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi, s. 39-40. Diğer yandan; bu dönemde ATAMER tarafından, Yargıtay uygulaması ile yasal düzenleme arasındaki uyumsuzluğun giderilmesi amacıyla “a) (E)TTK m. 1114'te düzenlenen sınır, 1924 Sözleşmesi'nin öngördüğü 10 Altın Sterlin sınırını karşılamak üzere kabul edilmiştir; b) para değerindeki düşme nedeniyle, TL sınırı, mehazı karşılamaz olmuştur; c) o halde, “mehaza uygun yorum” ve “enflasyon zararının alacaklı lehine dengelenmesi” kuralları uyarınca, (E)TTK m. 1114 uygulanırken dahi, mehaz Sözleşme'nin 100 Altın Sterlin sınırı esas alınır. Böyle bir gerekçeyle maddenin uygulaması hukuka uygun hale getirilirse, 1924 Sözleşmesi'ne aykırı gerekçelerle (E)TTK m. 1114'ü yoksayma ihtiyacı da tümüyle ortadan kalkacaktır” şeklinde ifade olunan (ATAMER, Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi, s. 93-94) bir çözüm yöntemi de önerilmiş, ancak sorun aşılamamıştır.*

<sup>493</sup> Hamburg Kuralları'nın görüşülme sürecinde katılımcı devletler açısından Özel Çekme Hakkı'nın kabul edilmesinden başka seçenek olmadığı belirtilmektedir. Bu hususa ilişkin açıklamalar ve uluslararası alanda Özel Çekme Hakkı'na varan mali gelişmelerin tarihçesi hakkında bkz. SILARD, Stephen A., “Carriage of the SDR by Sea: the Unit of Account of the Hamburg Rules”, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 10, No. 1 October 1978, s. 15 vd.

<sup>494</sup> Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road.

<sup>495</sup> Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail.

<sup>496</sup> AKSOY, s. 193.

Bu doğrultuda, TTK m. 1186'da da eşyanın zıyaı veya hasarından sorumluluğun sınırı bakımından Özel Çekme Hakkı esas alınmıştır. Öte yandan, TTK m. 1186/ f. 6 hükmü ile teslimdeki gecikmeden doğan sorumluluk, Hamburg Kuralları'na paralel olarak, taşıma ücreti esas alınarak sınırlandırılmıştır<sup>497</sup>.

Bu durum hükmün gerekçesinde, “*Gecikmeden doğan zararlar için 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesi'nde bir hüküm bulunmadığı için, bu konuda 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nın 6'ncı maddesinin birinci fıkrasının b ile c bentleri*<sup>498</sup>, tasarı hükmünün altıncı ile yedinci fıkralarına alınmıştır” denilmek suretiyle izah edilmektedir.

TTK m. 1186/ f. 1 uyarınca Özel Çekme Hakkı, fiili ödeme günündeki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyeti Merkez Bankasıca belirlenen değerine göre Türk Lirasına çevrilecektir.

#### **4.1.2.3. Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına neden olan haller**

##### **4.1.2.3.1. Genel olarak**

Lahey Kuralları'nda, 1986 tarihli değişiklik öncesinde HGB'de ve ETTK'da sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına dair herhangi bir hüküm bulunmamakta ve taşıyan zarara kasten sebep olsa bile sorumluluğunu sınırlandırabilmekteydi<sup>499</sup>.

Oysa TTK'da taşıyanın ve adamlarının sorumluluklarını sınırlandırma haklarının kaybına ilişkin bir düzenlemeye yer verilmiştir. Esasen bu düzenlemenin, “*kimsenin*

---

<sup>497</sup> TTK m. 1186/ f. 6 hükmü “*Taşıyanın, taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluğu, geciken eşya için ödenecek navlunun iki buçuk katı ile sınırlıdır; şu kadar ki, bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamaz*” şeklindedir.

<sup>498</sup> Hamburg Kuralları'nın “*Limits of liability*” başlıklı altıncı maddesinin birinci fıkrasının b ve c bentleri şu şekildedir: “*(b)The liability of the carrier for delay in delivery according to the provisions of article 5 is limited to an amount equivalent to two and a half times the freight payable for the goods delayed, but not exceeding the total freight payable under the contract of carriage of goods by sea. (c) In no case shall the aggregate liability of the carrier, under both subparagraphs (a) and (b) of this paragraph, exceed the limitation which would be established under subparagraph (a) of this paragraph for total loss of the goods with respect to which such liability was incurred*”.

<sup>499</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 167; ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 155; SEVEN, Yüke Özen, s. 185; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 204, 206. Ancak OKAY, “*Her halde hile hali hariç tutulmalıdır. Çünkü kanun hiçbir zaman suiniyeti korumaz*” diyerek hile halini hariç tutmakta, yani taşıyanın böyle bir durumda sorumluluğunu sınırlandıramayacağını belirtmektedir (OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 204).

*kendi kusuruna dayanarak bir hak iddia edemeyeceği*” şeklindeki evrensel hukuk ilkesinin konumuza yansması olduğu belirtilmektedir<sup>500</sup>.

Sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin düzenleme TTK m. 1187 hükmünde yer almaktadır. Bu düzenleme uyarınca; zarara veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde taşıyan, TTK m. 1186 hükmünde öngörülen ve yukarıda incelemiş olduğumuz sorumluluk sınırlarından yararlanamayacaktır<sup>501</sup>. Dolayısıyla, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının mutlak olmadığını ve bazı şartlar altında sınırsız olarak sorumlu tutulabileceğini söyleyebiliriz.

TTK m. 1187 hükmünde sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı bakımından iki tür kusurdan bahsedildiği görülmektedir. Bunlardan ilki kast, diğeri ise *“pervasızca bir davranışla ve böyle bir ziya, hasar veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiil veya ihmal”*dir. Bu ikinci tür nitelikli bir kusur olup, iki unsurdan meydana gelmektedir. Bu unsurların ilki, pervasızca işlenmiş bir fiil veya ihmaldir. Diğeri unsur ise, bu fiil veya ihmalin sonucunda muhtemelen bir zarar meydana geleceğine ilişkin bilinçtir<sup>502</sup>. Bu kavramı aşağıda daha detaylı olarak inceleyeceğiz<sup>503</sup>.

TTK m. 1187/ f. 2’de ise taşıyanın adamları açısından sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına yönelik olarak bir düzenleme getirilmiştir. Hükme göre, zarara veya teslimdeki gecikmeye, kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiilin veya ihmalinin

<sup>500</sup> BOZKURT, s. 183.

<sup>501</sup> Hükümün getirmiş olduğu sistemin daha iyi anlaşılabilmesi için, Kanun’un yasalaşmasından önce bu hükme yönelik olarak yapılan haklı bir eleştiriye yer vermekte yarar vardır. ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 166’da yapılan eleştiride *“Taşıyanın bu nitelikteki kişisel kusuru çok ender hallerde söz konusu olacağından, sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin 1. fıkranın pratik bir anlamı olmayacaktır. Bu nedenle 1. fıkra hükmü, Varşova Konvansiyonu’nun 25. maddesi’ne benzer şekilde “Ziya, hasar veya teslimdeki gecikmeye, taşıyan veya adamlarının (1179/II) böyle bir ziya, hasar veya gecikmeye sebep olmak kasdı ile veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zarar veya gecikmenin meydana geleceği bilinci ile işlenmiş bir fiil veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edildiği takdirde, taşıyan, 1186’ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz” şeklinde değiştirilmelidir. Eğer bu değişiklik yapılmazsa, adamlarının sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmelerine yol açan eylem veya ihmalinin söz konusu olduğunda dahi taşıyan sınırlı sorumluluktan yararlanabilecektir”* ifadeleri yer almaktadır. Aynı yönde, bkz. YAZICIOĞLU, Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması, s. 317-318.

<sup>502</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 225.

<sup>503</sup> Bkz. 4.1.2.3.2.

sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyanın adamları da TTK m. 1190/ f. 2 hükmüne dayanarak TTK m. 1186 hükmünde öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanma imkanını kaybederler. TTK m. 1191/ f. 2 uyarınca, bahsi geçen bu hükümler fiili taşıyan ve onun adamları bakımından da uygulanacaktır.

Belirtmek gerekir ki, sorumluluğu sınırlandırma hakkının yitirilmesinde doğrudan ya da dolaylı kast ile hareket edilmiş olması bakımından herhangi bir fark bulunmamaktadır<sup>504</sup>.

İlaveten; Lahey/Visby Kuralları ile Hamburg Kuralları'nın ilgili hükümlerinin TTK m. 1187 hükmüne kaynak oluşturduğuna dikkat çekmek isteriz. Bu nedenle, hükmün yorumlanması açısından Lahey/Visby Kuralları m. 4 ile Hamburg Kuralları m. 8 önem arz etmektedir<sup>505</sup>.

Öte yandan, akdi ya da fiili taşıyanın adamlarının kastı ya da pervasızca bir hareketi sonucunda bir zarar meydana gelmesi nedeniyle, taşıyanın sorumluluğu sınırlandırma hakkını yitirmesine yönelik herhangi bir düzenleme Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları'nda yer almamaktadır<sup>506</sup>.

Aşağıda öncelikle hükümde bahsi geçen “*pervasızca hareket*” kavramını inceleyecek, ardından da taşıyanın şahsi kusuru bulunması nedeniyle sorumluluğu sınırlandırma hakkını kaybettiği hallere yer vereceğiz.

#### **4.1.2.3.2. Pervasızca hareket**

“*Pervasızca hareket*” kavramına taşıma hukukunda ilk olarak, 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu'nun 25. maddesinde<sup>507</sup> yer verilmiştir. Bu kavram, deniz yoluyla eşya taşımalarına ilişkin konvansiyonlarda da yerini almıştır. Kavram Lahey/Visby Kuralları ile Hamburg Kuralları'nda da yer almakla birlikte, zararın

<sup>504</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 169.

<sup>505</sup> TTK m. 1187 hükmünün gerekçesinde “*Milletlerarası taşıma sözleşmelerinin hemen hemen hepsinde bulunan bu hüküm, 1968 tarihli Brüksel-Visby Sözleşmesinin 4'üncü maddesinin beşinci fıkrasının e bendi ile 4bis maddesinin dördüncü fıkrasından alınmıştır*” ifadelerine yer verilmesine karşın; gerekçede de “*milletlerarası taşıma sözleşmelerinin hemen hemen hepsinde bulunan bu hüküm...*” denilmek suretiyle dikkat çekildiği üzere, aynı husus Hamburg Kuralları m. 8 hükmünde de düzenlenmiş olup, TTK m. 1187'de yer alan düzenlemenin Hamburg Kuralları m. 8 ile paralellik arz ettiği görülmektedir.

<sup>506</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 168.

<sup>507</sup> Varşova Konvansiyonu'nun bahsi geçen m. 25 hükmünde yer alan düzenleme ve 1955 tarihli Lahey Protokolü ile yapılan değişiklik hakkında bkz. SÖZER, Bülent, “*Hava Yolu İle Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü Veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu*”, BATİDER, C. 9, S. 3, Y. 1978, s. 794 vd.

akdi ya da fiili taşıyanın *adamlarının* kastı ya da pervasızca hareketi sonucunda meydana gelmesi durumunda, taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesine yönelik bir düzenleme bu andlaşmalarda yer almamaktadır<sup>508</sup>. Yukarıda belirttiğimiz gibi, TTK m. 1187'nin kökenini de bu andlaşmaların ilgili maddeleri oluşturmaktadır. Dolayısıyla, zararın akdi ya da fiili taşıyanın adamlarının kastı ya da pervasızca hareketi sonucunda meydana gelmesi durumunda, taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi gibi bir durum TTK düzeninde de söz konusu değildir. Yani taşıyan yalnızca kendi kastı veya nitelikli kusuru nedeniyle böyle bir yaptırımla karşılaşmaktadır. Aşağıda bu husus daha detaylı olarak incelenecektir.

“*Pervasızca hareket*” kavramı, Lahey/Visby Kuralları'nın m. 4/ f. 5/ e hükmünde “*Taşıyanın zarara sebep olmak kastı ile veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zararın meydana geleceği bilinciyle işlediği bir fiilinin veya ihmalinin zarara sebep olduğu ispat edilirse, gerek taşıyan gerekse gemi bu fıkroda öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz*” şeklinde yer almaktadır. Yine, TTK m. 1187/ f. 2 hükmünün kaynağı olan Lahey/Visby Kuralları m. 4bis/ f. 4 hükmünde de “*...taşıyanın bir adamının veya temsilcisinin zarara sebep olmak kastı ile veya pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zararın meydana geleceği bilinciyle işlediği bir fiilinin veya ihmalinin zarara sebep olduğu ispat edilirse, o adam veya temsilci bu maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz*” denilmektedir.

Hamburg Kuralları'nın “*mesuliyeti sınırlama hakkının zıyaı*” başlıklı m. 8 hükmünde de “*pervasızca hareket*” kavramına yer verilmiştir<sup>509</sup>. Bahsi geçen düzenlemenin TTK m. 1187/ f. 1 hükmü ile paralellik gösteren birinci fıkrasında, “*Zıya, hasar veya geç teslim, böyle bir zıya, hasar veya gecikmeye sebep olmak kastı ile yahut cür'etkârâne (pervasızca) bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zıya, hasar veya*

<sup>508</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 168-169.

<sup>509</sup> Hamburg Kuralları'nın “*Loss of right to limit responsibility*” başlıklı 8. maddesinde yer alan ifadenin İngilizce metni “*1. The carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of the carrier done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result. 2. Notwithstanding the provisions of paragraph 2 of article 7, a servant or agent of the carrier is not entitled to the benefit of the limitation of liability provided for in article 6 if it is proved that the loss, damage or delay in delivery resulted from an act or omission of such servant or agent, done with the intent to cause such loss, damage or delay, or recklessly and with knowledge that such loss, damage or delay would probably result*” şeklindedir.

teslimde gecikme meydana geleceği bilinci ile işlenmiş bir fiil veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen taşıyan, 6. maddede öngörülen mesuliyet sınırlamasından istifade edemez” denilmek suretiyle “pervasızca hareket” kavramına yer verilmiştir. Yine Hamburg Kuralları m. 8 hükmün ikinci fıkrasında ise, “Taşıyanın ziya, hasar veya geç teslime, böyle bir ziya, hasar veya gecikmeye sebep olmak kastı ile yahut cür’etkârâne (pervasızca) bir davranışla ve muhtemelen böyle bir ziya, hasar veya teslimde gecikme meydana geleceği bilinci ile işlenmiş bir fiil veya ihmalinin sebebiyet verdiği ispat edilen bir müstahdem veya görevlisi 7. maddenin II. paragrafı hükümleri saklı kalmak üzere, 6. maddede öngörülen mes’uliyet sınırlamasından istifade edemez” denilmekte ve hüküm hem TTK m. 1187/ f. 2 ile paralellik göstermekte hem de “pervasızca hareket” kavramını tekrar etmektedir.

Gerek Lahey/Visby Kuralları m. 4/ f. 5/ e hükmü ile m. 4bis/ f. 4 hükmünde, gerekse Hamburg Kuralları m. 8 hükmünde “pervasızca” kelimesinin, “recklessly” kelimesi ile ifade edildiği görülmektedir. Bu terimin karşılığı olarak, “cüretekârane” veya “cüretle” kelimeleri de kullanılmaktadır. Oysa, “recklessly” kelimesinin tercümesi olarak, “pervasızca” kelimesinin kullanılması daha doğrudur.

Şöyle ki; SÖZER’e göre “...pervasızca davranış, bir umursamazlığı, daha günlük bir ifade ile, boşvermeyi, yansıtır. Muhtemel bir olay karşısında veya hakkında, pasif bir tutum gösterir. Failde “olsa da olur, olmasa da” düşüncesi vardır. Cüretekâr davranış, daha aktif bir ruh halini ihtiva eder. Sınırın aşılması söz konusudur, mutad deyim ile “çizmeden yukarı çıkılmaktadır”. Fail, işin üstüne üstüne gitmektedir”<sup>510</sup>.

TTK m. 1187’de “pervasızca hareket” olarak tanımlanan nitelikli kusur türü, dayanağını Anglo-Amerikan hukukundaki “wilful misconduct” olarak adlandırılan kusur derecesinden almaktadır<sup>511</sup>. Kaldı ki, “...pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın

<sup>510</sup> SÖZER, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku – Müşterek Avaryalar – Çatmalar – Kurtarma ve Gemi Alacaklısı Hakkı, C. 2, İstanbul 2016, s. 487. BERLINGIERI ise, “reckless” olarak tarif olunan davranış biçiminin cüretekâr, ihtiyatsız ve aynı zamanda karşı taraf üzerindeki olası etkilerin hesaba katılmadığı bir davranış biçimi olduğunu belirtmektedir. Bkz. BERLINGIERI, The Carriage of Goods and Passengers by Sea, s. 67. Ayrıca “Recklessly” ifadesinin Birleşik Krallık mahkemelerince nasıl yorumlandığı hakkında bkz. GRIGGS / WILLIAMS, s. 30.

<sup>511</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 169-170; ÇETİNGİL, Alman Deniz Ticaret Hukukununun 1986 Yılı Reformu, s. 32; ÇAĞA, Tahir, “Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V: Bildiriler – Tartışmalar, Ankara 1988, s. 202; ÇAĞA, Enternasyonal Deniz Hukuku, s. 301; ÖZDEMİR, Atalay, Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, Ankara, s. 119; UYSAL, Cüneyt,

veya gecikmenin meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle...” şeklinde ifade edilen bu nitelikli kusur türü Kara Avrupası hukuk sistemindeki kusur türlerinden hiçbirine tam olarak uymamaktadır<sup>512</sup>.

“*Wilful misconduct*” kavramı kısaca; bilerek ve isteyerek hukuka aykırı davranmak şeklinde tanımlanmaktadır<sup>513</sup>. Ancak, somut olayda failin bir başkasına zarar verme kastı olabileceği gibi, böyle bir kastı olmayabilir de. Esas olan, failin eyleminin hukuka aykırı olduğunun bilincinde olmasına ve bir zararın meydana geleceğini bilmesine rağmen bu eylemini sürdürmesidir<sup>514</sup>.

---

“*Uluslararası Multimodal Eşya Taşımalarında Yükle İlgililerin Pervasızca Davranış Kusuru*”, Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi, C. 2, S. 1, Y. 2015, s. 109; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 173, dp. 482. Ayrıca, kavramın milletlerarası taşıma hukukunda ortaya çıkışı hakkında detaylı bir inceleme ve Türkçe’ye tercüme edilişi hakkındaki eleştiriler için bkz.: DAMAR, Duygu, “*Milletlerarası Taşıma Hukukunda “Wilful Misconduct”-Kavramın Tarihçesi ve Tercümesi-*”, MHB, C. 24, S. 1-2 (Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan), Y. 24, 2006, s. 379-393. Konumuz bağlamında “*wilful*” kelimesinin “*reckless*” anlamına geldiği belirtilmektedir. Bkz. GRIGGS / WILLIAMS, s. 32.

<sup>512</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 172; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 169; KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 225; KENDER / ÜNAN, Navlun Mukaveleleri, s. 288; ÇETİNGİL, Alman Deniz Ticaret Hukukununun 1986 Yılı Reformu, s. 32; ÇAĞA, Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti, s. 201 vd.; ÇAĞA, Enternasyonal Deniz Hukuku, s. 301; ÖZDEMİR, Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu, s. 119. Pervasızca hareket kavramının Kara Avrupası sistemindeki kusur dereceleri açısından değerlendirmesi için bkz. YETİŞ ŞAMLI, Kübra, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, 1. baskı, İstanbul 2008, s. 93-96. Ayrıca, YAZICIOĞLU “*...Kara Avrupası hukuk sistemindeki kusur türleri ile açıklanamayan bu kusur, dolaylı kasta yakın, fakat ağır ihmal ile dolaylı kast arasında yer alan bir kusur türü olarak kabul edilmek gerekir*” şeklinde görüş belirtmektedir (YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 173). Diğer yandan, TTK’nun yasalaşmasından önce hukuk sistemimize yabancı olan bu kavramın TTK’da yer alması SÖZER tarafından eleştirilmiştir. Yazar, “*...geçmiş bu denli karışık ve karmaşık kavramlar, şimdi, hem de gereksiz yere Türk Hukuku’na ithal edilmeye çalışılmaktadır. Halbuki, bu kavramların Türk Hukuku’nda, daha doğrusu Kontinental Hukuk’ta zaten karşılığı vardır: kast ve ağır kusur. O halde, ...taşıyanın zarara kast veya ağır kusuru ile yol açmış olduğu hallerde, sınırlı sorumluluk hükümlerinden -veya sorumluluğunu sınırlandıran hükümlerden- yararlanamayacağını beyan ile yetinmeli idi*” ifadeleriyle düzenlemeyi eleştirmiştir. Bkz. SÖZER, Eleştiriler ve Öneriler, s. 334. Farklı görüş: ETTK döneminde yapmış oldukları eleştiride KENDER ve ÜNAN, “*Her ne kadar bize yabancı bir kavram söz konusu ise de, dünyada artık yerleştiği görülen bu kavramın bizde de denize ilişkin mevzuata aktarılması ve mahkemelerimizin uluslararası gelişmeler doğrultusunda bu kavramı uygulamaları isabetli olacaktır*” diyerek söz konusu kavramın hukukumuzda uygulanırılık kazanması yönünde görüş bildirmişlerdir. Bkz. KENDER / ÜNAN, Navlun Mukaveleleri, s. 288. Aynı yönde: KANER, İnci Deniz, “*Navlun Mukaveleleri*”, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, s. 306.

<sup>513</sup> SÖZER, Cilt II, s. 483.

<sup>514</sup> SÖZER, Cilt II, s. 483.

Bu çerçevede, kast (*dolus*)<sup>515</sup> ve ağır ihmal (*culpa lata*)<sup>516</sup> kavramlarının, “*wilful misconduct*” kavramının kapsamına dahil olduğu söylenmekte ve bu niteliği ile, “*wilful misconduct*” kavramının, Kara Avrupası Hukuk sistemlerinin ağır ihmal kavramına yaklaşmakta olduğu belirtilmektedir<sup>517</sup>. Buna karşın, yeterli özenin gösterilmemesi yüzünden zarar olasılığının öngörülemediği olması halinde ağır ihmalden bahsedilebileceği için, kavramın doğrudan ağır ihmalin kapsamına girmeyeceği de ifade olunmaktadır<sup>518</sup>. Bunun yanı sıra, “*wilful misconduct*” niteliğindeki eylemlerde fail sonucu istememekle beraber, davranışının sonunda ne olabileceğini öngörmekte olduğundan, bu durumun aynı zamanda bir bilinçli ihmal teşkil etmekte olduğu belirtilmektedir<sup>519</sup>. Yine diğer bir görüşe göre ise, bilinçli ihmalde failin zarar olasılığını öngörmüş ancak, olasılığın düşüklüğüne güvenerek gerekli tedbirleri almamış olması nedeniyle kavram bilinçli ihmal olarak nitelendirilemeyecektir<sup>520</sup>.

Bu kusur türünde fail, her zaman zararlı sonucu istememekte ve zarar yaratacak bir sonucun doğmasına razı olucu bir irade içinde bulunmamaktadır. “*Wilful misconduct*”

<sup>515</sup> “Kast (*dolus*) failin hukuka aykırı bir sonucu bilerek ve isteyerek davranmasıdır. Kastta hukuka aykırı sonucun elde edilmesine yönelmiş bir irade vardır. Bu şekilde, sonucun tasavvur edildiği, açıkça istendiği ve davranışın bu sonucu sağlayacak şekilde olduğu haller doğrudan kast olarak adlandırılır (*dolus directus*)...”, SÖZER, Cilt II, s. 486; “Kast, hukuka aykırı sonucu önceden öngörerek bu sonucun doğmasını istemektir”, AKINTÜRK, Turgut / ATEŞ KARAMAN, Derya, Borçlar Hukuku: Genel Hükümler - Özel Borç İlişkileri, 22. baskı, İstanbul 2014, s. 90; “Kast, haksız bir neticeye tevcih edilen bir iradedir”, von TUHR, s. 378; “Kasd hukuka aykırı eylemin istenerek yapılması...”, “Doğrudan kasd (*dolus directus*)da hukuka aykırı eylemin sonucu tasavvur edilmekte ve istenmektedir”, HATEMİ/GÖKYAYLA, Borçlar Hukuku Genel Bölüm, s. 146; “Hukuka aykırı netice, hukuka veya vazifeye aykırılık bilinerek istenildiği zaman kast vardır”, “...tasvip edilmeyen neticenin doğrudan doğruya istenilmiş olmasını ifade eden *dolus directus*...”, SCHWARZ, s. 109; “Kast, failin hukuka aykırı bir neticeyi tasavvur ve arzu etmesidir. Burada failin iradesi hukuka aykırı bir neticeye yönelmiştir”, TANDOĞAN, s. 46; “Vasatasız kast (*dolus directus*): Tecellisi tasavvur olunan hukuka aykırı netice açıkça arzu edilmektedir”, TANDOĞAN, s. 47; “Kast, failin hukuka aykırı sonucu bilerek ve isteyerek hareket etmesidir”, ÖZSUNAY, s. 71; “Kast, failin kendi hareketinin hukuka aykırı sonucunu bilmesi ve istemesidir. Kastta irade hukuka aykırı sonuca yönelmiştir...yasanın bir emir veya yasağının çiğnendiğinin bilinci yeterlidir; bu çiğnemeye bağlanmış olan hukuksal sonuçların bilinmesi de gerekli değildir”, KANETİ, s. 52; “Burada hukukça korunan bir değer, istenilerek ihlal edilmektedir”, EREN, s. 600; “...failin hukuka aykırı bir fiili işlemekte olduğunu bilmesi ve bu fiili isteyerek işlemesi...”, TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s. 493.

<sup>516</sup> “Ağır ihmal, fiil işlenirken herkesin göstereceği dikkat ve özenin gösterilmemesidir...”, SÖZER, Cilt II, s. 486; “Ağır ihmal; en genel ve temel herkesin bilmesi gereken özen ve önlem kurallarına uymamak demektir”, HATEMİ/GÖKYAYLA, Borçlar Hukuku Genel Bölüm, s. 147; “...her makul insanın aynı vaziyet ve şartlar altında aşikâr sayacağı en iptidai ihtimam ve dikkatin gösterilmemiş olmasıdır”, TANDOĞAN, s. 54-55; “Aynı durum ve koşullarda, her makul insanın göstereceği en ilkel dikkat ve özenin gösterilmemesi halinde ağır ihmalden söz edilir”, ÖZSUNAY, s. 71; “Aynı şartlar altında bulunan makul her insanın alması gerekli en basit önlemin alınmamış olması..”, EREN, s. 605.

<sup>517</sup> SÖZER, Cilt II, s. 483.

<sup>518</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 225; ÇAĞA, Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti, s. 202.

<sup>519</sup> SÖZER, Cilt II, s. 483.

<sup>520</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 225; ÇAĞA, Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti, s. 202.

kavramı ile dolaylı kast (*ihimali kast, dolus eventualis*)<sup>521</sup> kavramlarının bu açıdan birbirinden ayrılmakta olduğu kabul edilmektedir<sup>522</sup>. Bunun yanı sıra, dolaylı kastta zarar olasılığının yüksek olması aranmadığından yola çıkılarak, kavramın başlı başına dolaylı kast olarak kabul edilmesinin mümkün olmadığı da belirtilmektedir<sup>523</sup>. Bu çerçevede, “*wilful misconduct*” kavramının dolaylı kasta yakın, fakat ağır ihmal ile dolaylı kast arasında yer alan bir kusur türü olduğu ifade olunmaktadır<sup>524</sup>.

Ayrıca, hukuka aykırı bir davranışı içermesi ve failin zarar ihtimalini öngörmesini şart koşması nedeniyle “*wilful misconduct*” kasti davranışlar bakımından geçerli olmaktadır. Zira kastın hukuka aykırılık unsurunu içermektedir<sup>525</sup>. Fakat, bu kusurun oluşumu bakımından, zararlı neticenin kesin olarak öngörülmesi şart olmayıp, zararın niteliğinin ve kapsamının güçlü bir olasılıkla yaklaşık olarak öngörülmesi yeterli kabul edilmektedir<sup>526</sup>.

<sup>521</sup> “...failin hukuka aykırı bir sonuç elde etmek istemediği, iradesinin zararlı bir sonuç sağlamaya yönelik olmadığı, fakat fiilin hukuka aykırı bir sonuç vereceğinin öngörüldüğü ve bu sonuca razı olunarak hareket edildiği hallerde ise, ihtimali kast (*dolus eventualis*) söz konusu olur. Bu şıkta fail hukuka aykırı sonucu istememekle beraber, meydana gelecek sonuçları kabul etmektedir...”, SÖZER, Cilt II, s. 486; “...failin, fiilinin haksız neticesini...derpiş ve tahmin etmesi kâfi gelmeyip...neticenin kendisi için farksız olması ve böylece neticeyi husule geldiği ihtimal ve tesadüf içinde arzu etmiş olması lazımdır (*dolus eventualis*)...”, von TUHR, s. 378-379; “İhtimali kasdda sonuç doğrudan istenmese bile tasavvur edilmekte ve göze alınmaktadır”, HATEMİ/GÖKYAYLA, Borçlar Hukuku Genel Bölüm, s. 146; “...fail tavır ve hareketinde hukuka mugayir neticeyi önceden imkan dahilinde gördüğü ve tahakkuku ihtimaline binaen onu arzu ettiği veyahut da, doğrudan doğruya istemiş olmasa bile, ona razı olduğu -onu kabul ettiği- takdirde vaziyet böyledir”, SCHWARZ, s. 109; “Bu vaziyette hukuka aykırı netice doğrudan doğruya istenmemekte, fakat bu ihtimal nazara alındığı halde fiil icra edilmektedir; burada fail hukuka aykırı neticenin tahakkuku ihtimalini göze aldığı için bu neticeyi dolayısıyla istemiş sayılır”, TANDOĞAN, s. 47; “...zarar veren, meydana gelen sonucu doğrudan doğruya istememekle birlikte onu göze almakta, kabul etmektedir”, EREN, s. 600; “Eğer fail, hukuka aykırı bir fiil işlemeyi istememiş olmakla beraber, işlediği fiilin hukuka aykırı bir sonuç verebileceğini görüyor ve bu ihtimale razı oluyorsa, ihtimali kasttan bahsedilir”, TEKİNAY / AKMAN / BURCUOĞLU / ALTOP, s. 493.

<sup>522</sup> SÖZER, Cilt II, s. 483.

<sup>523</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 225; ÇAĞA, Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti, s. 202.

<sup>524</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 225. Ayrıca, ihmal ve pervasızca hareket kavramlarının değerlendirildiği ve bu iki kavram arasındaki farkın daha iyi anlaşılmasını sağlayabileceğini düşündüğümüz bir yargı kararında, mahkeme taşıyanın kargo trafiğine ilişkin kitapçıkta öngörülmüş olan altı adımlık bir prosedürün ihmalkâr yani kusurlu bir biçimde de olsa yerine getirilmiş olduğunun ortaya konulması karşısında adi kusurun söz konusu olacağını belirtmiş ve pervasızca hareketten söz edilebilmesi için, kitapçıkta bu prosedürlerin özenli bir biçimde yerine getirilmesi durumunda dahi makul bir güvenlik sağlamak için yetersiz kalacağını ya da taşıyanın güvenlik sisteminin tasarım ve organizasyon bakımından yetersiz olduğunun ispatlanmasının gerekeceğini belirtilmiştir. Bkz. International Mining Corp. Et al. v. Aerovias Nacionales De Columbia S.A. et al., Court of Appeals of New York, 45 N.Y.2d 915; 383 N.E. 2d 866; 411 N.Y.S. 2d 220; 1978 N.Y. LEXIS 2352 ([www.lexisnexis.com](http://www.lexisnexis.com)), E.T.: 20.03.2018).

<sup>525</sup> SÖZER, Cilt II, s. 483. Ayrıca, “*wilful misconduct*” kavramının, “*kasta eşdeğer kusur*” olarak tercüme edilebileceği yönünde bkz. UYSAL, s. 110.

<sup>526</sup> UYSAL, s. 106-108.

Toparlamak ve özetlemek gerekirse, “*wilful misconduct*” kavramı kişinin bilerek gerçekleştirdiği bir eylemin sonucunda muhtemel bir zararın meydana geleceğini bilmesine rağmen bu eylemi gerçekleştirmesi veya söz konusu eylemi muhtemel sonuçları umursamaksızın gerçekleştirmesi şeklinde ifade edilebilir<sup>527</sup>.

Bir eylemin “*pervasızca hareket*” kavramı kapsamında değerlendirilebilmesi için, taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında özen gösterme yükümlülüğünü yoğun ve ağır bir biçimde ihlal etmiş olması gerekmektedir birlikte, bu ihlal sırasında düşüncesizce ve sonuca aldirmaksızın hareket etmiş olması da gerekir. Bu değerlendirme objektif olarak yapılmalı ve makul, tedbirli bir taşıyan ölçü alınmalıdır<sup>528</sup>. Eylemin bu niteliğinin her somut olayda farklı şekillerde gerçekleşebileceği göz önüne alınmalı ve objektif olarak değerlendirilmelidir<sup>529</sup>.

Nitekim, pervasızca hareket olarak adlandırılan kusur türü iki unsurdan meydana gelmektedir. Bu unsurlardan ilki, kişinin pervasızca hareket etmesi ya da ihmaldir. Diğeri ise, kişinin bu eylem ya da ihmali sonucunda böyle bir zararın meydana gelme ihtimaline dair bilinçli olmasıdır<sup>530</sup>.

Taşıyanın meydana gelen zarar verici eylemin ve sonuçlarının bilincinde olup olmaması bakımından yapılacak olan değerlendirme ise, objektif ve subjektif yöntemlerle yapılabilir. Şöyle ki, objektif olarak makul ve tedbirli bir taşıyanın aynı şartlar altında bu bilince sahip olup olmayacağından yola çıkarak bir değerlendirme yapılabileceği gibi; subjektif olarak somut olayda eylemi gerçekleştiren kişinin böyle bir zarara yol açacağını bilip bilmediğinden yola çıkarak da bir değerlendirme yapılabilir. Oysa, kişinin pervasızca hareket ettiğinin kabul edilebilmesi için, onun zarar ihtimalini bilebilecek durumda olması yeterli değildir. Kişinin zarar ihtimalini gerçekten bilmesi ve buna

---

<sup>527</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 170. Aynı yönde yargı kararları için bkz. American Airlines Inc. v. Ulen, United States Court of Appeals for the District of Columbia Circuit, 186 F.2d 529; 87 U.S. App. D.C. 307; 1949 U.S. App. LEXIS 3728 ([www.lexisnexis.com](http://www.lexisnexis.com), E.T.: 20.03.2018); Koirala et al. v. Thai Airways Int. Ltd., United States Court of Appeals for the Ninth Circuit, 126 F.3d 1205; 1997 U.S. App. LEXIS 26385; 97 Cal. Daily Op. Service 7617; 97 Daily Journal DAR 12274 ([www.lexisnexis.com](http://www.lexisnexis.com), E.T.: 20.03.2018).

<sup>528</sup> ÖZDEMİR, Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu, s. 112; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 170; BERLINGIERI, The Carriage of Goods and Passengers by Sea, s. 67.

<sup>529</sup> Bu yönde bkz. Yarg. 11. H.D.’nin 2001/ 2983 E., 2001/ 3333 K. sayılı ve 19.04.2001 tarihli kararı ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E. T.: 28.01.2018).

<sup>530</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 25; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 170; SÖZER, Cilt II, s. 484.

rağmen eylemini gerçekleştirmesi gerekir ki, pervasızca hareket ettiği kabul edilebilsin. Bu nedenle, ikinci unsur açısından, yani taşıyanın zarar meydana gelmesi ihtimaline yönelik bilincinin var olup olmadığı açısından yapılacak olan değerlendirmenin sübjektif olarak yapılması yerinde olacaktır<sup>531</sup>.

Öte yandan, eylemi gerçekleştiren kişinin meydana geleceğini düşündüğü zarar ile fiilen meydana gelen zararın aynı olması şart değildir<sup>532</sup>.

Pervasızca hareket etme kavramının sefere elverişsizlik, haksız sapma ve eşyanın izinsiz olarak güverteye yüklenmesi durumları açısından da değerlendirilmesi gerekir.

Taşıyanın kastı ya da pervasızca hareket etmesi nedeniyle, rotadan haksız olarak sapılması<sup>533</sup> veya sefere elverişli bir gemi sağlama yükümlülüğünün ihlal edilmesi durumunda taşıyan meydana gelen zarardan doğan sorumluluğunu sınırlandırma imkanını yitirecektir<sup>534</sup>.

Eşyanın güverteye izinsiz olarak yüklenmesi durumunda ise TTK m. 1151/ f. 5 hükmü gündeme gelecektir. Hükme göre, eşyanın ambarda taşınması hakkındaki açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması, taşıyanın, TTK m. 1187 anlamında bir fiili veya ihmali sayılır. Bu nedenle, eşyanın ambarda taşınması hakkında açık bir anlaşma olduğu ve eşyanın bu anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşındığı talepte bulunan tarafından kanıtlanırsa, taşıyan sınırsız olarak sorumlu tutulabilecektir.

---

<sup>531</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 171; SÖZER, Cilt II, s. 485. Objektif ve sübjektif yöntemlere ilişkin detaylı açıklamalar için bkz. ÖZDEMİR, Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu, s. 114. Ayrıca, yazar öğretide sübjektif yöntemin hâkim olduğunu vurgulamakla birlikte, öğretinin aksine uygulamada bu iki yöntemin aslında birbirine yaklaşılabildiğine de dikkat çekmektedir. Bkz. a.g.e., s. 115-116.

<sup>532</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 172. Ayrıca, konuya ilişkin bir yargı kararında da davalı tarafın illa ki meydana gelen zararı tamı tamına bilmesine gerek olmadığı, ancak en azından sübjektif olarak eyleminin davacı tarafın zarara uğramasına yol açacağına bilincinde olması ve bu durumun davacı tarafından ispat olunması gerekir denilmek suretiyle aynı yönde görüş belirtilmiştir. Bkz. Mohammad Ali Saba v. Compagnie Nationale Air France, United States Court of Appeals for the District of Columbia Circuit, 78 F.3d 664; 316 U.S. App. D.C. 303; 1996 U.S. App. LEXIS 4496 ([www.lexisnexis.com](http://www.lexisnexis.com), E.T.: 20.03.2018).

<sup>533</sup> Rotadan haksız olarak sapmanın, Anglo-Amerikan hukukunda sözleşmenin esaslı ihlali olarak değerlendirildiği ve bu sebeple meydana gelen zararlar bakımından, taşıyanın sorumluluğunu kaldıran ya da sınırlandıran hükümlerden yararlanamayacağı hakkında bkz. YETİŞ ŞAMLI, Kübra, “Amerikan ve İngiliz Hukuklarında Lahey Kuralları Çerçevesinde Sınırlı Sorumluluk Bakımından Yükün İzinsiz Olarak Güverteye Yüklenmesi”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, s. 1033. Bunun yanı sıra, yükün izinsiz olarak güvertede taşınmasının yine Anglo-Amerikan hukukunda “sapma benzeri durum” olarak değerlendirildiğine dair açıklamalar ile bu doktrinin Lahey Kuralları çerçevesinde uygulanma imkanının kalmadığı hakkındaki değerlendirmeler için bkz. YETİŞ ŞAMLI, Lahey Kuralları Çerçevesinde Sınırlı Sorumluluk, s. 1033 vd.

<sup>534</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 173.

Yani, eşyanın ambarda taşınmasına dair açık bir anlaşmanın yapılmış olduğu hallerde eşyanın bu anlaşmaya aykırı biçimde güvertede taşınması kanun koyucu tarafından pervasızca bir davranış olarak kabul edilmiştir<sup>535</sup>.

TTK m. 1151/ f. 4 uyarınca; eşyanın güvertede taşınmış olması TTK m. 1151/ f. 1 ve 2 hükümlerine aykırı ise yani eşyanın ambarda taşınmasına dair açık bir anlaşma bulunmuyorsa ve bunun yanı sıra eşyanın güvertede taşınmasının caiz olduğu haller de söz konusu değilse, taşıyanın meydana gelen zararlardan doğan sorumluluğunun sınırı hakkında, yerine göre, sorumluluğun sınırlandırılmasına dair TTK m. 1186 hükmü ya da sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına dair TTK m. 1187 hükmü uygulanacaktır.

Dolayısıyla, bu durumda eşyayı güvertede taşımanın “*pervasızca hareket etme*” kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceği her somut olayda ayrıca araştırılmalıdır<sup>536</sup>.

#### **4.1.2.3.3. Taşıyanın şahsi kusuru**

Yukarıda da kısaca değinildiği üzere; taşıyan, adamlarının (bu adamların, aşağıda inceleneceği üzere, taşıyanın *alter egosu* olmamaları şartıyla), fiili taşıyanın ve fiili taşıyanın adamlarının kasten veya pervasızca bir davranışla neden oldukları zararlardan doğan sorumluluğunu sınırlandırma hakkına sahiptir. Yani her ne kadar taşıyan; adamlarının, fiili taşıyanın ve onun adamlarının eylemlerinden sorumlu olsa da; bunların kast veya nitelikli kusurlarıyla sebep oldukları zararlara yönelik olarak sınırsız şekilde sorumlu tutulması mümkün değildir<sup>537</sup>. TTK m. 1187 hükmünde taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesine neden olacağı belirtilen kusur (kast veya nitelikli kusur), taşıyanın şahsi kusurudur<sup>538</sup>.

Bu nedenle, TTK m. 1187 hükmü açısından taşıyan kavramı ile kastedilenin ne olduğu önem arz etmektedir. Çünkü, hükümde taşıyanın kastının ya da pervasızca hareketinin sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına neden olduğu düzenlendiğinden taşıyan kavramının da içeriğini doldurmak gerekmektedir.

<sup>535</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 174.

<sup>536</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 174-175.

<sup>537</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 225-226; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 175; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s. 164-165.

<sup>538</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 225.

Taşıyanın bir tüzel kişi olması durumunda, 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu<sup>539</sup> (TMK) m. 50 hükmü gündeme gelmektedir. Bu hükümde, tüzel kişinin iradesinin organları aracılığıyla açıklanacağı ve bu organların hukuki işlemleri ve diğer bütün fiilleriyle tüzel kişiyi borç altına sokacakları kabul edilmektedir. Öyleyse, organın kusuru, tüzel kişinin yani taşıyanın kusuru olarak kabul edilecektir<sup>540</sup>.

TMK m. 50 hükmünde, tüzel kişinin, organının eylemi nedeniyle sorumlu tutulabilmesi için, görevin icrası sırasında ve göreve ilişkin bir haksız eylemin söz konusu olması gerektiği açık olarak ortaya konulmamıştır. Ancak, hükümde “*organ*”dan söz edilmiş olduğu için tüzel kişinin görevlerine ilişkin olmayan eylemlerin söz konusu olması durumunda, bu eylemlerin failinin “*organ*” olarak nitelendirilemeyeceği ve tüzel kişinin sorumluluğunun söz konusu olmayacağı belirtilmektedir<sup>541</sup>.

Bunun yanı sıra, taşıyanın işletmesinde hiyerarşik olarak yönetim kademesinde bulunan, taşıyan adına işletmenin yönetimine ilişkin kararlar alma ve bunları uygulama yetkisine sahip olan kişilerin kastı veya nitelikli kusuru söz konusu olduğunda, bunun da taşıyanın kastı veya nitelikli kusuru ile bir tutulması gerekeceği belirtilmekte ve bu gibi kişiler taşıyanın “*alter ego*”su olarak tanımlanmaktadır<sup>542</sup>.

Doktrinde bu doğrultuda, tüzel kişinin iradesinin oluşmasına ve açıklanmasına aracı olan “*kurul-organlar*” gibi, belirli konularda karar verebilme ve icra edebilme yetkisine sahip olan kişilerin de (*kişi-organ*) organ kavramının kapsamına dahil olduğu ifade edilmektedir<sup>543</sup>.

---

<sup>539</sup> R.G.: 08.12.2001/ 24607.

<sup>540</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 174.

<sup>541</sup> HATEMİ, Hüseyin, “*Organın Eyleminden Dolayı Tüzelkişiliğin Sorumluluğu*”, Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu, İstanbul 1980, s. 129 vd.

<sup>542</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 174; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 176. Konuya ilişkin bir yargı kararında, bir tüzel kişinin yürüttüğü işin tamamının ya da belirli bir kısmının genel idaresi ya da denetim ve kontrolü kendisine bırakılmış olan yönetici çalışanlarının bilgisi, tüzel kişinin bilgisi kapsamında kabul edilmiş ve bu nedenle, geminin denize elverişsizliğinin böyle bir çalışan tarafından biliniyor olması, bunun tüzel kişi (dolayısıyla taşıyan) tarafından bilindiği şeklinde yorumlanmıştır. Bkz. Tecomar S.A., as Owner of the M/V Tuxpan, United States District Court for the Southern District of New York, 765 F. Supp. 1150; 1991 U.S. Dist. LEXIS 7286; 1991 AMC 2432 ([www.lexisnexis.com](http://www.lexisnexis.com), E.T.: 20.03.2018).

<sup>543</sup> HATEMİ, Sorumluluk, s. 138-139. Ayrıca, organ kavramının kapsamının genişletilmesinin nedenleri hakkında bkz. a.g.e., s. 137. Diğer yandan, kavramın kapsamının genişletilmesinde sakıncalı görünen hususlar hakkında bkz. a.g.e., s. 139 vd.

Taşıyanın alter egosu olarak tanımlanabilecek kişilerin belirlenmesi açısından TTK m. 1343 hükmüne göre hareket edilmelidir. Zira bu hüküm “alter ego” kavramını Türk hukuku açısından düzenlemektedir. Esasen bahsi geçen TTK m. 1343 hükmü, TTK’nın petrol kirliliği zararının tazminine ilişkin kısmında yer almasına rağmen, aşağıda değineceğimiz sözleşme hükümleri ile konuyu aynı şekilde düzenlemekte olan TTK m. 1187 hükmü açısından da TTK m. 1343 ile getirilen düzenlemenin kıyasen uygulanmasının gerekeceği kabul edilmektedir<sup>544</sup>.

TTK m. 1343 hükmü uyarınca; “1976 tarihli Sözleşmenin<sup>545</sup> dördüncü maddesinin ve 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin<sup>546</sup> beşinci maddesinin ikinci paragrafının uygulanmasında, aşağıdaki kişilerin kusuru dikkate alınır: a) Gerçek kişilerde, her bir gerçek kişinin kusuru. b) Tüzel kişilerde, Türk Medenî Kanununun ellinci maddesi uyarınca eylem ve işleriyle tüzel kişiyi borç altına sokan organların kusuru ve organı oluşturan kişilerin kusurları. c) Adi şirketlerde şirket ortaklarının kusuru. d) Donatma iştirakinde, paydaş donatanların ve gemi müdürünün kusuru. e) Yukarıda sayılan kişileri, genel veya özel bir yetkiye dayanarak temsil eden kişilerin kusuru”.

Hükmün gerekçesinde de konuya ilişkin olarak birtakım açıklamalara yer verilmektedir. Şöyle ki; “...İngiliz hukukunda, tüzel kişinin “alter ego”su niteliğinde olan kişilerin dikkate alınacağı kabul edilmektedir. ... Sözleşmenin mezkûr hükmünü, İngiliz hukukunun “alter ego” kavramına göre yorumlarken, bu kavramın Türk hukuku bakımından ne anlama geldiğini, ulusal hukukta yapılacak bir düzenleme ile tayin etmeye bir engel yoktur. ... Madde bu açıdan ele alındığında şunlar belirtilmelidir. Birinci fıkrada, 1976 tarihli Sözleşmenin dördüncü maddesi ile 1992 tarihli Sorumluluk Sözleşmesinin beşinci maddesinin ikinci fıkrası uyarınca, kusuru dikkate alınacak kişilerin bir dökümü verilmiştir. ... Nihayet, dökümü verilen bütün bu kişilerin temsilcileri de sıralanmıştır. Eğer bir tüzel kişi veya adi şirket ortağı, söz konusu işi kendisi yapmış olsaydı 1976 veya 1992 tarihli Sözleşmelere göre sınırlama hakkını kaybedecek idiyse, o işi genel veya özel bir yetkiye istinaden aktardığı kişinin de kusuru aynı niteliktedir.

<sup>544</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 179.

<sup>545</sup> 19.11.1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme.

<sup>546</sup> 27.11.1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararları Nedeniyle Hukuki Sorumluluğa İlişkin Milletlerarası Sözleşme.

*Sözgelimi, bir geminin denize ve yola elverişli halde bulunması için nitelikli bir kaptan istihdamı zorunluysen, alkol problemi bulunan bir kaptanın işe alınması, tüzel kişi organlarından biri tarafından değil de, özel bir yetkiye istinaden bu hususta uzman bir başka şirkete devredilmişse, böyle bir kaptanın istihdam edilmesi “pervasız davranış” niteliğindedir ve doğrudan tüzel kişinin sınırlama hakkının düşmesine yol açar”.*

Hükmün gerekçesinden anlaşılacağı üzere bir iş tüzel kişinin organı tarafından değil de, bu işin yerine getirilmesi amacıyla yetkilendirilen başka bir kişi tarafından yerine getiriliyor iken, bu kişinin kast ya da nitelikli kusurla vereceği zararlar açısından taşıyan sınırsız sorumludur. Yine gerekçede verilen örnekte görüldüğü üzere, “alter ego” olarak nitelendirilen kişinin taşıyanın işletmesi dışından bir kişi ya da ayrı bir işletme olması söz konusu olabilecektir.

Bu başlıkta son olarak belirtmek isteriz ki, 5718 sayılı Milletlerarası Özel Hukuk ve Usul Hukuku Hakkında Kanun’un (MÖHUK)<sup>547</sup> m. 9/ f. 4 hükmünde yer alan düzenleme, statülerindeki idare merkezleri yurtdışında olmasına karşın fiili idare merkezleri Türkiye’de olan tüzel kişi taşıyanlar bakımından hak ve fiil ehliyetine ilişkin olarak Türk Hukuku’nun uygulanabileceğine hükmetmektedir. Zira MÖHUK m. 9/ f. 4 hükmünde yer alan düzenleme “*Tüzel kişilerin veya kişi veya mal topluluklarının hak ve fiil ehliyetleri, statülerindeki idare merkezi hukukuna tâbidir. Ancak fiili idare merkezini Türkiye’de olması halinde Türk Hukuku uygulanabilir*” şeklindedir.

## **4.2. TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULMASI**

### **4.2.1. Genel Olarak**

TTK m. 1179 ve devamında taşıyanın sorumluluktan kurtulma halleri düzenlenmiştir. Kanunun “*Taşıyana yüklenemeyecek sebep*” başlıklı 1179’uncu maddesinde taşıyanın veya adamlarının kastından veya ihmalden doğmayan sebeplerden ileri gelen zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin bir düzenleme yer almaktadır. Bu hükme dair açıklamalara yukarıda yer vermiş olduğumuzdan, bu kısımda yalnızca hükmü anmakla yetiniyoruz.

---

<sup>547</sup> RG: 12.12.2007 / 26728.

Kanunun “*Teknik kusur ve yangın*” başlıklı 1180’inci maddesi ile “*Denizde kurtarma*” başlıklı 1181’inci maddelerini aşağıda detaylı olarak inceleyeceğiz.

Yine aşağıda, rotadan sapma ve eşyanın cins veya değerinin kasten yanlış bildirilmesi durumlarında taşıyanın sorumluluğunun ortadan kalkmasına ilişkin düzenlemeye dair açıklamalarda bulunacağız.

Akabinde, TTK’nın “*Taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı haller*” başlıklı 1182’nci maddesine, yani diğer bir deyişle taşıyanın muhtemel sorumsuzluk hallerine değinecek ve ardından sözleşmeye dayanmayan talepler hususuna ilişkin açıklamalarımıza yer vereceğiz.

## **4.2.2. Teknik Kusur ve Yangın**

### **4.2.2.1. Genel olarak**

Taşıyanın geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin kusurlardan kaynaklanan zararlardan, kendi kusuru söz konusu olmadıkça sorumlu tutulamayacağı hususu ilk olarak 1893 tarihli Harter Act’te düzenlenmiştir<sup>548</sup>. 1924 tarihli Lahey Kuralları’nda ise, bu husus aynen kabul edilmiş ve bunun yanı sıra, yangından sorumsuzluk ilave edilmiştir. Bu prensipler, HGB aracılığıyla ETTK’da da yer almıştır<sup>549</sup>.

Lahey Kuralları’nın m. 4/ f. 2 hükmünde<sup>550</sup> yer alan ifade “*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, ihmali veya hatalarından; b) Nakliyecinin hata veya ihmali yüzünden ileri gelmemiş olmak üzere bir yangından...*” şeklindedir.

İncelemekte olduğumuz konu ETTK’nın m. 1062/ f. 2 hükmünde de “*Zarar geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ait bir hareketin veya yangının neticesi olduğu takdirde taşıyan yalnız kendi kusurundan mesuldür. Daha ziyade yükün menfaati*

<sup>548</sup> Harter Act’ta da yer alan (ve geminin teknik yönetimi sözlerinin karşılığı olan) “*in the management of the ship*” sözlerinin 1885 tarihli bir konuşma kaydından geldiği belirtilmektedir. Bkz. COLE, s. 75.

<sup>549</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 157; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 93-94; GÜDEN, s. 82-83; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 216.

<sup>550</sup> Lahey Kuralları’nın m. 4/ f. 2 hükmünde yer alan düzenlemenin İngilizce metni “*Neither the carrier nor the ship shall be responsible for loss or damage arising or resulting from: a) Act, neglect, or default of the master, mariner, pilot, or the servants of the carrier in the navigation or in the management of the ship. b) Fire, unless caused by the actual fault or privity of the carrier...*” şeklindedir.

*icabı olarak alınan tedbirler geminin teknik idaresine dâhil sayılmaz. Tereddüt halinde zararın teknik idarenin neticesi olmadığı kabul edilir” şeklinde düzenlenmekte idi.*

TTK m. 1180’de yer alan düzenlemenin<sup>551</sup> de ETTK’deki bu düzenleme ile birebir aynı olduğu görülmektedir. Zaten hükmün gerekçesinde de bu husus “1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi’nin 4’üncü maddesinin ikinci fıkrasının a ve b bentlerine uygun olan 6762 sayılı Kanun’un 1062’nci maddesinin ikinci ve üçüncü fıkralarından anlatımı sadeleştirilerek alınmıştır” denilmek suretiyle açıkça belirtilmektedir.

Bu sorumsuzluk sebebinin Hamburg Kuralları’nda yer bulamadığını da belirtmek isteriz. Ancak, hükmün düzenlenmesinde kanun koyucu bu sorumsuzluk sebebi açısından Hamburg Kuralları ile uyumlu olmak yerine, önceki düzenlemeyi olduğu gibi yeni kanuna aktarmayı tercih etmiştir<sup>552</sup>. Esasen daha modern bir düzenleme olan Hamburg Kuralları’nda yer almayan bu sorumsuzluk sebebine TTK’da yer verilmiş olması daha çok hukuk politikası ile açıklanabilir. Kanun koyucu bu sorumsuzluk sebebine TTK’da yer vermek suretiyle taşıyanların sorumluluğunu söz konusu sebep bakımından ağırlaştırmama iradesi göstermiştir. Kanımızca deniz ticaretinin sürdürülebilirliği ve taraflar arasında menfaat dengesinin sağlanması bakımından söz konusu sorumsuzluk sebebinin TTK’da yer bulmuş olması anlayışla karşılanabilir.

#### **4.2.2.2. Teknik kusur**

TTK m. 1180/ f. 1 hükmü uyarınca, meydana gelen zarar geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnızca kendi kusurundan sorumludur. Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dahil sayılmaz.

---

<sup>551</sup> TTK m. 1180 “Zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur. Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dahil sayılmaz. Tereddüt halinde zararın, teknik yönetiminin sonucu olmadığı kabul edilir” şeklindedir.

<sup>552</sup> SÖZER, TTK’nın yasalaşmasından önce yapmış olduğu bir eleştiride taşıyanın sevk ve idare kusuru ile teknik kusurdan doğan zararlardan sorumsuz olacağına ilişkin bir hükmün yeni kanunda yer almaması gerektiğini belirtmiştir. Yazar bu kavramların ve bunlara bağlı sorumsuzluk şartlarının denizciliğin kendine has sorun ve ihtiyaçlarından doğduğunu, bunların taşıyanlar ile yük sahiplerinin arasındaki menfaat çatışmalarının pazarlık faktörlerini oluşturduğunu belirterek; bu hükümlerin çoktan kadırılmış olmasının gerektiğini ifade etmiş ve bu sorumsuzluk hallerinin Hamburg Kuralları ile kaldırılmış olduğuna vurgu yapmıştır. Bkz. SÖZER, Eleştiriler ve Öneriler, s. 321.

Yargıtay 11. H.D. de, davalı taşıyanın gemiyi denize ve yola elverişli nitelikte sefere çıkararak tüm yükümlülüklerini yerine getirdiği ve sevk ve idare kusuru nedeniyle sorumluluğunun olamayacağı yönünde savunma yaptığı bir davada; “...ilk seferini yapan geminin teknik arıza nedeniyle ambarında su yaptığını, geminin sevki ve gerekli iskandillerin ifasındaki noksanlıktan dolayı geminin teknik idaresinden kaynaklanan ıslaklıktan (E)TTK’nun 1062. Maddesi (TTK m. 1180) uyarınca donatanın sorumlu...” olmayacağını belirtmiştir<sup>553</sup>.

Geminin sevkine ilişkin (*navigation of the ship*) fiiller, geminin hareket ettirilmesi ile ilgili sevk ve yönetim fiilleri olarak ifade edilmektedir<sup>554</sup>. Bu bağlamda; rotanın takip edilmesi için gemiye yaptırılan manevra hareketleri, rotanın belirlenmesi, deniz trafik kurallarına uyulması, haritanın uygulanması, hızın ayarlanması, ışıklandırma, limanlara giriş ve çıkış, rıhtıma yanaşılması ve rıhtımdan kalkılması, demir yeri seçimi geminin sevkine ilişkin hareketlere örnek olarak sayılabilir<sup>555</sup>. Bu gibi hususlara yönelik kusur, geminin sevk ve yönetimine ilişkin bir kusur teşkil edecek ve TTK m. 1180/ f. 1 anlamında teknik kusur olarak kabul edilecektir.

Çatma ve karaya oturma hallerinin de çoğu zaman geminin sevkine ilişkin kusurdan kaynaklandığı söylenebilir<sup>556</sup>. Ancak, geminin karaya oturmasına eski haritaların kullanılması nedeniyle hatalı bir rotanın takip edilmesi sebep olmuşsa bu durumda, yolculuğa elverişsizlik söz konusu olur ve taşıyan meydana gelen zararlardan

<sup>553</sup> Yarg. 11. H.D.’nin 1981/ 3734 E., 1981/ 4110 K. sayılı ve 01.10.1981 tarihli kararı ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 15.02.2018).

<sup>554</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 95; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s. 118; AKINCI, s. 344; ŞEKER ÖĞÜZ, Zehra, “Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgilere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi”, İÜHF, C. LXI, S. 1-2, Y. 2003, s. 331; TEKİN, s. 101; SEVEN, Yüke Özen, s. 114; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 148; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 82; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 694; BİLAL, s. 24; BOZKURT, s. 171; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 157; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 744.

<sup>555</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 95; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s. 118; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 148; SEVEN, Yüke Özen, s. 114; SÖZER, Cilt I, s. 502; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 217; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 157; AKINCI, s. 410; TEKİL, s. 314; ŞEKER ÖĞÜZ, s. 331; GÜDEN, s. 83; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 82; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 694; BİLAL, s. 24; BOZKURT, s. 171-172; YAZICIOĞLU, Emine, “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri”, DenizHD, S. 1-4, Y. 11, 2011, s. 101. Ayrıca, YAZICIOĞLU, geminin limandan ayrılmak üzere hareket etmeye başlamasından önce yolculuğun planlanması aşamasının da geminin sevkine dahil olduğunu belirtmektedir. Bkz. YAZICIOĞLU, Mutlak Sorumsuzluk, s. 101.

<sup>556</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 114; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 157; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 95; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 148; SÖZER, Cilt I, s. 502; TEKİL, s. 314; ATAMER, Kerim, “1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma”, MHB, C. 24, S. 1-2 (Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan), Y. 24, 2006, s. 200.

sorumlu tutulabilir. Fakat kaptanın haritaları yanlış okuması nedeniyle, hatalı bir rota takip edilmiş ve bunun sonucunda gemi karaya oturmuş ise, geminin sevkine ilişkin kusur söz konusudur ve böyle bir durumda, taşıyanın meydana gelen zararlardan sorumlu tutulması mümkün değildir<sup>557</sup>.

Ayrıca bu noktada, TTK'nın çatma durumunda eşya zararına ilişkin olarak düzenleme getiren m. 1289/ f. 2 hükmüne de değinmek gerekir. Hükümde çatma, gemi adamlarının geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ait bir hareketinin sonucunda meydana geldiği takdirde, donatanın, kendi gemisinde taşınan yükün ilgililerine karşı TTK m. 1180/ f. 1 uyarınca sorumlu olmayacağı belirtilmektedir. Bu sorumsuzluk hali sebebiyle kendi donatanından tazminat elde edemeyen yük ilgisinin, söz konusu zarar için varsa diğer kusurlu donatanlara, yani karşı geminin donatanına, başvurması mümkündür.

Hükümün gerekçesinde, çatmadan kaynaklanan yük zararlarında “*sevk ve idare kusuru*” define başvurulup başvurulamayacağına ilişkin olarak uygulamada yaşanan tereddütleri gidermek amacıyla bu kurala yer verildiği belirtilmektedir. Gerçekten de, hüküm çatma hali ile geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin kusurdan sorumsuzluk durumu arasındaki ilişkinin izah edilmesi bakımından yararlı olmuştur.

Hükümde ayrıca geminin “*başkaca teknik yönetimi*” ifadesine de yer verilmektedir. Geminin başkaca teknik yönetimi, geminin sevki dışında kalan ve bilhassa geminin yolculuk sırasında elverişli halde tutulması için alınması gerekli olan, geminin fizik, teknik ve mekanik unsurları ile ilgili karar ve tedbirler olarak tanımlanmaktadır<sup>558</sup>. Dolayısıyla, geminin sevki dışındaki yönetimine ilişkin olan ve başlangıçtaki elverişsizlik ya da yüke özen borcunun ihlali kapsamına da girmeyen kusurlar bu bağlamda geminin başkaca teknik yönetimine ilişkin hareket olarak değerlendirilmektedir. Bu gibi kusurlar gemi makine ve teçhizatının kullanılmasında ortaya çıkabilir<sup>559</sup>.

---

<sup>557</sup> SÖZER, Cilt I, s. 503, 511.

<sup>558</sup> YAZICIOĞLU, Mutlak Sorumsuzluk, s. 101; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 158; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 747.

<sup>559</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 96-97; AKINCI, s. 410-411; GÜDEN, s. 87. Bu hususa ilişkin örnekler için bkz. ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 79-81.

Bu hususta Yargıtay 11. H.D.'nin 08.02.1991 tarihli bir kararı<sup>560</sup> örnek teşkil etmektedir. Kararda, “...*(E)TTK'nun 1062/2 maddesinde (TTK m. 1180) "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 ve anılan madde gereğince donatanın bundan sorumlu olmamasına göre davacı vekilinin karar düzeltilmesi isteminin reddi gerekir...*” denilmek suretiyle hüküm kurulduğu görülmektedir.

Geminin başlangıçta elverişli halde bulundurulması için yapılması gerekli olanlarla, geminin başkaca teknik yönetimi kapsamındaki işler yolculuğun başlangıcına göre ayırt edilmektedir. Bu bağlamda, yolculuğun başlangıcından sonra ağırlıklı olarak geminin menfaati, güvenliği ve muhafazası için yapılması gereken iş ve işlemler ile alınması gereken önlemler geminin *başkaca teknik yönetimi* kapsamında kabul edilmektedir<sup>561</sup>.

Öte yandan, yolculuğa başlanmadan önce geminin elverişsiz hale gelmesine yol açan bir teknik kusur söz konusu olursa, bu durum taşıyanın teknik kusura dayanarak sorumluluktan kurtulmasına imkân tanımayacaktır<sup>562</sup>.

TTK m. 1180/ f. 1 hükmünün ikinci cümlesinde daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemlerin geminin teknik yönetimine dahil olmadığı belirtilmektedir. Bu hususun tespitinde amaç unsuru ön plana çıktığından, alınan önlemin yol açtığı etkiye değil, ağırlıklı olarak neyi amaçladığına dikkat edilmelidir<sup>563</sup>. Dolayısıyla, önlemin amacı ağırlıklı olarak yükün bakımı ve korunmasına yönelik ise ticari kusur söz konusu

---

<sup>560</sup> Yarg. 11. H.D.'nin 1991/444 E., 1991/729 K. sayılı ve 08.02.1991 tarihli kararı ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 15.02.2018).

<sup>561</sup> YAZICIOĞLU, Mutlak Sorumsuzluk, s. 102.

<sup>562</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 96-97; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 217; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 746.

<sup>563</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 112; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 149; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 98; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 83; BİLAT, s. 14-15; YAZICIOĞLU, Mutlak Sorumsuzluk, s. 102.

olacaktır<sup>564</sup>. Zira teknik yönetime ilişkin bir hareketten söz edilebilmesi için hareketin ağırlıklı amacının geminin bakımı ve korunması olması gerekir<sup>565</sup>.

İki hususun ayrımında, kullanılan donanımın gemiye ya da yüke yönelik olması değil, zararın meydana gelmesine sebep olan önlem ya da hareketin amacı önem arz eder. Yani meydana gelen zararın gemiye ilişkin bir hizmetin sonucu olarak mı, yoksa yüke ilişkin gerekli bir faaliyet esnasında mı ortaya çıktığı tespit edilmelidir<sup>566</sup>.

Bu doğrultuda; havalandırma işleminin yapılması, eşyanın yüklenmesi, istiflenmesi, elden geçirilmesi, taşınması ve boşaltılması işlemlerine dair yapılan hazırlıklar ve bu işlemlerin yerine getirilmesi, yolculuk boyunca yükün korunması ve gözetilmesi amacıyla gerçekleştirilen eylemler ile alınan önlemler ağırlıklı olarak yükün korunması amacına yönelik eylem ve önlemlere örnek olarak gösterilebilir. Bu nedenle, bu önlem ve eylemlerin gerçekleştirilmesi sırasında meydana gelen kusur, ticari kusur olarak kabul edilecektir<sup>567</sup>.

Öte yandan; kazanın, makine dairesindeki teçhizatın ve dümen tertibatının kullanılması, yolculuk sırasında geminin elverişliliğini koruması amacına yönelik olarak alınan önlemler ile geminin bakım ve onarım faaliyetlerinin yerine getirilmesi ağırlıklı olarak geminin korunması amacına hizmet eden önlem ve eylemlere örnek olarak gösterilebilir<sup>568</sup>. O halde, bu gibi önlem ve eylemlerin gerçekleştirilmesi sırasında bir kusur meydana geldiğinde, teknik kusur olarak kabul edilmesi gerekecektir.

Bir önlemin alınmasına ilişkin kusurun hem yükün hem de geminin güvenliğini tehlikeye sokması durumunda, alınan önleme ilişkin kusurun doğrudan etkisinin gemi

---

<sup>564</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 112, 116; AKINCI, s. 416-417; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 98; TOPALOĞLU, s. 73; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 144, 149; TEKİL, s. 170, 315; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 82-83; BİLAL, s. 15; BOZKURT, s. 172; YAZICIOĞLU, Mutlak Sorumsuzluk, s. 100; KARAN, Carriage of Goods, s. 81.

<sup>565</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 112, 114; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 149; AKINCI, s. 416; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 98. Sevk ve yönetime ilişkin hususların doğrudan gemiyi etkileyen meselelerle sınırlı olduğu ve yükün korunmasına ilişkin ihmallerin bu kapsamda değerlendirilemeyeceği yönünde bkz. PAYNE, William / HOLDEN, James Milnes, Payne's Carriage of Goods by Sea, 6th ed., London 1954, s. 72.

<sup>566</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 79; TEKİL, s. 315; SEVEN, Yüke Özen, s. 115; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 159.

<sup>567</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 112, 116; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 99; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 82; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 83; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 159.

<sup>568</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 99.

üzerinde mi yoksa yük üzerinde mi meydana geldiği gözetilmelidir. Eğer yükün güvenliği, alınan önleme ilişkin kusurun geminin güvenliğini tehlikeye sokması nedeniyle dolaylı olarak tehlikeye düşüyorsa söz konusu kusur, teknik kusur olarak kabul edilmelidir. Aksi halde, yani alınan önleme ilişkin kusur doğrudan yükü etkiliyorsa ticari kusurdan söz edilir<sup>569</sup>. Ancak, kusurun ticari ya da teknik kusur olması yönünde sağlıklı bir değerlendirme yapılamıyor ve tereddüt hasıl oluyorsa; TTK m. 1180/ f. 2 uyarınca, tereddüt halinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edileceğinden ötürü söz konusu kusur nedeniyle meydana gelen zararın ticari kusurdan kaynaklandığı sonucuna varılacaktır. Esasen, bahsi geçen fıkra uyarınca alınan bir önlemin ağırlıklı olarak geminin menfaatine yönelik olduğu kesin olarak tespit edilemediği ve bir tereddüt söz konusu olduğu takdirde, her halükârda, ticari kusurun varlığı kabul edilecektir.

Zararın teknik kusurdan mı yoksa ticari kusurdan mı kaynaklandığının tespiti oldukça önemlidir. Şöyle ki, geminin sevki ve başkaca teknik yönetimi konusundaki bir kusurun varlığı durumunda taşıyan sadece kendi kusurunun bulunması halinde sorumlu tutulabilecek ve adamlarının kusurundan sorumluluğu söz konusu olmayacakken, ticari kusurdan kaynaklanan zararlar için böyle bir durumdan bahsedilemeyecektir<sup>570</sup>.

Konuya ilişkin diğer bir önemli husus, teknik kusur kavramının başlangıçtaki elverişsizlik durumundan ayırt edilmesidir. Geminin TTK m. 932 hükmü uyarınca denize, yüke ve yola elverişliliğinin sağlanmasına yönelik olarak alınan önlemler geminin teknik yönetimi kapsamındadır. Bu nedenle de, başlangıçtaki elverişsizliğe genellikle teknik kusur neden olur. Öte yandan, taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten kaynaklanan zararlardan sorumluluğunu düzenleyen TTK m. 1141 hükmü<sup>571</sup>, TTK m. 1180 hükmüne göre özel hüküm niteliğindedir. Hal böyleyken, taşıyanın başlangıçta elverişsizlik durumunun neden olduğu zararlardan TTK m. 1141 uyarınca sorumlu tutulması gerekir. Yani böyle bir durumda, taşıyanın teknik kusur nedeniyle sorumluluktan kurtulma imkânı yoktur<sup>572</sup>.

---

<sup>569</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 100.

<sup>570</sup> BOZKURT, s. 171.

<sup>571</sup> Taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlik nedeniyle meydana gelen zararlar bakımından sorumluluğuna ilişkin olarak bkz. SÖZER, Bülent, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurma Borcu, Ankara 1975, s. 71-78.

<sup>572</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 100-101; AKINCI, s. 413; SEVEN, Yüke Özen, s. 112; SÖZER, Cilt I, s. 510-511; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 149; GÜDEN, s. 85; TEKİN, s. 101.

İlaveten, bir geminin var olan bir eksiklikle yolculuğa başlaması tehlike yaratmaktaysa, geminin elverişli olduğundan söz edilemez<sup>573</sup>. Eksikliğin yolculuk başladıktan sonra, fakat tehlike yani zarar verici olay meydana gelmeden önce giderilmesi mümkün ve borda hizmetlerinin alışlagelmiş olan ifa tarzı açısından da muhtemel ve beklenebilir olması durumunda geminin yolculuğa elverişli olduğu kabul edilir<sup>574</sup>. Yine, gemideki eksikliğin tehlike yani zarar verici olay meydana gelmeden giderilmesi mümkün değilse, gemi başlangıçta elverişsiz kabul edilmelidir. Söz konusu eksikliğin farkında olunmaması durumu bu bağlamda değerlendirilebilir<sup>575</sup>. Ne var ki; eksikliğin zamanında giderilmesi mümkün olmasına rağmen giderilmemişse, bu ihmal geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin olarak kabul edilmelidir. Bu durumda da, taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu tutulması mümkün değildir<sup>576</sup>.

İhtimal dahilindeki diğer bir durum, geminin başlangıçta elverişli olmasına rağmen, yolculuk sırasında elverişsiz hale gelmesidir. Bu durum, TTK m. 1179 kapsamında değerlendirileceğinden, taşıyanın teknik kusurdan meydana gelen zararlardan sorumlu olmadığını ileri sürmesi mümkün olacaktır<sup>577</sup>.

Son olarak, hükümde “...taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur...” denilmiş olması karşısında, taşıyanın kendi kusurundan her halükârda sorumlu olacağını belirtmek isteriz.

Örneğin; taşıyan aynı zamanda kaptan olarak gemiyi şahsen sevk ediyorsa veya kaptanın yerine geçerek şahsen manevra yapmaya çalışıyorsa bu eylemleri sonucunda yükün zarara uğramasına neden olacak bir kaza meydana geldiği takdirde kendi kusuru nedeniyle sorumlu olacağı aşikardır<sup>578</sup>.

---

<sup>573</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 102.

<sup>574</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 177; SÖZER, Sefere Elverişlilik, s. 31; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 101. Böyle bir durumda, geminin elverişsiz olduğu, ancak elverişliliğin sağlanması bakımından özen yükümlülüğünün ihlal edilmiş olduğunun söylenemeyeceği yönünde bkz. ASTLE, s. 57-58.

<sup>575</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 177.

<sup>576</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 102-103.

<sup>577</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 103; SÖZER, Sefere Elverişlilik, s. 73; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 149.

<sup>578</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 746; GÜDEN, s. 85.

#### 4.2.2.3. Yangın

TTK m. 1180/ f. 1 hükmü uyarınca zarar, yangın sonucunda meydana geldiği takdirde, taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur. Diğer bir deyişle, taşıyan kendi kusuru söz konusu olmadıkça yangın nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumlu değildir.

Hükmün gerekçesinde bu düzenlemenin kaynağı olarak 1924 tarihli Lahey Kuralları'nın m. 4/ f. 2/ b hükmü gösterilmektedir. Bu bentte “*taşıyanın fiilinin veya ihmalinin sebep olmadığı yangın*”, meydana gelen zarardan taşıyanın sorumlu olmadığı haller arasında sıralanmıştır.

Öncelikle yangın ile kastedilenin ne olduğu izah edilmelidir. Yangın, sözlük anlamı ile “*zarara yol açan büyük ateş*” olarak tanımlanabilir<sup>579</sup>. Bunun yanı sıra yangından bahsedilebilmesi için, açık bir ateş ya da alev söz konusu olmalıdır<sup>580</sup>. Bu nedenle, ateş ya da alev olmaksızın, aşırı ısınmış bir yüzey ile yükün temas etmesi sonucunda oluşan zararların yangından kaynaklandığı söylenemez<sup>581</sup>. Yükün yangına neden olmaksızın, yalnızca aşırı ısınması ve kızışması durumunda taşıyanın meydana gelen zararlardan doğan sorumluluğunun ortadan kalkmamasının sebebi, böyle bir olayın kötü istiftenden dolayı meydana gelebilecek bir zarar olması ve ticari bir kusur olarak değerlendirilmesidir<sup>582</sup>. Ancak, aşırı ısınma nedeniyle bir yangın meydana gelmişse, artık aşırı ısınma ve yangın nedeniyle meydana gelen zararlar birbirinden ayırt edilemez bir hal aldığından taşıyanın sorumlu tutulmamasının gerektiği kabul edilmektedir<sup>583</sup>.

Öte yandan; yük, kendine has özelliklerinden dolayı ısınır ve bir zarar meydana gelirse taşıyan yine sorumluluktan kurtulabilir. Ancak, bu durumda sorumsuzluğun dayanağı TTK m. 1182/ f. 1 hükmüdür. Zira bu hüküm uyarınca, meydana gelen zarara

<sup>579</sup> [www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr), E. T.: 30.01.2018.

<sup>580</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 165; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 105; ÜLGENER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 331; ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 87; GÜDEN, s. 96; SÖZER, Cilt I, s. 508; SÖZER, Cilt II, s. 171; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 222; AKINCI, s. 425; ATEŞ, s. 85; TEKİN, s. 102; BİLAL, s. 26; YAZICIOĞLU, Mutlak Sorumsuzluk, s. 103.

<sup>581</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 165-166; AKINCI, s. 425; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 105; ÜLGENER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 331; ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 87; SÖZER, Cilt I, s. 508; SÖZER, Cilt II, s. 171; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 222; ATEŞ, s. 85; TEKİN, s. 102; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 84; YAZICIOĞLU, Mutlak Sorumsuzluk, s. 103; COLINVAUX, s. 72.

<sup>582</sup> ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 87.

<sup>583</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 752; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 106; KARAN, The Carrier's Liability, s. 295.

eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği neden olmuşsa taşıyan kusursuz sayılacaktır<sup>584</sup>.

Eşyanın teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçen süreçte meydana gelmiş bir yangın, gemide değil de karada meydana gelmiş olsa bile taşıyan sorumluluktan kurtulabilir. Zira hükümden taşıyanın yalnızca gemide meydana gelen yangınlar açısından sorumluluktan kurtulma imkanına sahip olduğu gibi bir sonuç çıkarılamamaktadır<sup>585</sup>. Örneğin yük varma limanında karaya çıkarılmış ancak, henüz gönderilene teslim edilmemiş yani hala taşıyanın hakimiyet sahasında iken, antrepoda yangın çıkması durumunda taşıyan yine sorumluluktan kurtulabilecektir<sup>586</sup>.

Yangının söndürülmesine yönelik faaliyetler sırasında meydana gelen zararlar gibi dolaylı zararlar da yangın nedeniyle meydana gelen zararlar kapsamında ele alınır ve bunlara yükü ile ilgililer katlanır<sup>587</sup>. Yangının dumanı nedeniyle meydana gelen zarar açısından da durum aynıdır<sup>588</sup>.

Bunun yanı sıra, yangının neden olduğu tahribat yüzünden geminin birtakım fonksiyonları çalışmaz hale gelirse, taşıyan bu durum nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumlu tutulamayacaktır. Örneğin, havalandırma sistemleri yangın yüzünden arızalanmış ve bu nedenle yükte zarar meydana gelmiş olabilir. Bu durumda, taşıyan yükte meydana gelen zarardan sorumlu tutulamaz<sup>589</sup>.

İlaveten, taşıyanın yükü özen borcunun yangın sonrasında da devam ettiğinin altını çizmemiz gerekir. Vermiş olduğumuz örnek üzerinden izah etmeye devam edersek, yangın söndürme faaliyetleri sırasında yükün zarara uğramaması için gereken önlemlerin

---

<sup>584</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 166; ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 331-332; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 87; TEKİN, s. 102-103.

<sup>585</sup> ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 332; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 88; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 106; SEVEN, Yüke Özen, s. 166; SÖZER, Cilt I, s. 508; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 159; GÜDEN, s. 96; ATEŞ, s. 85.

<sup>586</sup> ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 332.

<sup>587</sup> ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 332; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 88; AKINCI, s. 426; SÖZER, Cilt I, s. 509; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 222; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 106; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s. 118-119; SEVEN, Yüke Özen, s. 167-168; TEKİN, s. 103; ŞEKER ÖĞÜZ, s. 335; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 83; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 695; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 159; COLINVAUX, s. 72.

<sup>588</sup> ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 332; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 89; AKINCI, s. 426; GÜDEN, s. 96; SEVEN, Yüke Özen, s. 167-168; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 83; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 159; COLINVAUX, s. 72.

<sup>589</sup> SÖZER, Cilt I, s. 509.

alınması taşıyanın yüke özen borcunun bir gereğidir. Doğrudan yangının bir sonucu olarak değil, taşıyanın yangını söndürme yükümlülüğünü kusurlu olarak ihlal etmesi sonucunda bir zarar meydana gelmişse taşıyan yol açtığı bu zarardan sorumlu tutulacaktır<sup>590</sup>. Yine taşıyanın yüke özen borcunun yangın sonrasında da devam ediyor olmasının bir sonucu olarak, taşıyanın yangından zarar görmemiş olan yükleri kurtarıp, korumaya alması gerekmektedir. Bu hususta özen borcunu ihlal eden taşıyanın da sorumluluğu söz konusu olacaktır<sup>591</sup>.

Taşıyanın yangın sonucunda meydana gelen zararlardan sorumlu tutulabilmesi, yangının sebebine göre değişiklik gösterir. Bu bakımdan, taşıyan kendi adamlarının teknik kusuru sonucunda meydana gelen yangının neden olduğu zararlardan sorumlu tutulamayacaktır<sup>592</sup>. Diğer yandan, taşıyan esasen adamlarının ticari kusurları nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumlu olmasına rağmen, bu ticari kusur sonucunda bir yangın meydana gelmiş ve bir zarara yol açmış ise, bu sefer de TTK m. 1180/ f. 2 hükmü taşıyanın bu zarardan sorumlu tutulmasına engel olacaktır<sup>593</sup>. Dolayısıyla, yangına taşıyanın adamlarının ticari kusuru yani yüke özen göstermemesi neden olmuş ve yük zarar görmüşse taşıyanın sorumluluğu bulunmayacaktır. Buna örnek olarak, ambarda sigara içilmesi ya da ateş yakılması gösterilebilir<sup>594</sup>. Ne var ki, aşağıda daha detaylı olarak ele alacağımız üzere, TTK m. 1180/ f. 1 uyarınca taşıyan, kendi kusuru nedeniyle meydana gelen yangına ilişkin zararlardan sorumludur.

---

<sup>590</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 106-107; ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 332.

<sup>591</sup> SÖZER, Cilt I, s. 509.

<sup>592</sup> AKINCI, s. 426; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 107; SEVEN, Yüke Özen, s. 167; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 150; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 160.

<sup>593</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 108; ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 334; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 92; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 150; CUMALIOĞLU, s. 189; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 222; TEKİL, s. 316; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 160; TEKİN, s. 104; GÜDEN, s. 96; ATEŞ, s. 85. Aksi görüşte olan WÜSTENDÖRFER ise, yangının mutlak bir sorumsuzluk sebebi teşkil etmediğini, yalnızca bir ispat kolaylığı sağladığını ve yükle ilgilinin, taşıyanın adamlarının ticari kusurunun yangına sebep olduğunu kanıtlaması gerektiğini belirtmektedir. Bkz.: WÜSTENDÖRFER, s. 274 vd. (Naklen: YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 108, dp. 286). Diğer yandan, WÜSTENDÖRFER'in bu görüşü ÇAĞA ve KENDER tarafından, hükümde "...yangının ayrıca zikredilmesi sadece ticari kusurdan ileri gelen yangınlar bakımından önem arz etmektedir. WÜSTENDÖRFER'in görüşü bunu ortadan kaldırmak suretiyle fıkra hükmünü yangın zararlari açısından tamamen anlamsız ve lüzumsuz bir hale getirmektedir" denilmek suretiyle eleştirilmektedir. Bkz. ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 160. Ayrıca, alev alabilir nitelikteki yüklerin istiflenmesindeki hata nedeniyle bir yangın meydana gelmesi durumunda taşıyanın sorumlu olacağı yönünde, bkz. KARAN, The Carrier's Liability, s. 295; ASTLE, s. 142.

<sup>594</sup> ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 334; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 92; GÜDEN, s. 96; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 84.

Ayrıca belirtmek gerekir ki, geminin yolculuğun başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli olmaması sonucunda bir yangın meydana gelmişse, taşıyanın yangının yol açtığı zararlardan sorumlu tutulabilmesi için elverişsizlikten de sorumlu olması gerekir. Yani yangın ile elverişsizlik arasında illiyet bağı kurulabilmelidir ki, taşıyan sorumlu tutulabilsin. Zira bu durumda taşıyan TTK m. 1180 hükmünden yararlanamayacaktır<sup>595</sup>.

Geminin denize ve yola elverişsiz olması nedeniyle, elektrik donanımındaki bir arızadan kaynaklanan elektrik kontağından çıktığı iddia olunan bir yangın sonucunda, yükün ziyaa uğraması şeklinde meydana gelen zararın tazmini amacı ile açılan davada Yargıtay 11. H.D. tarafından, “Yangın...geminin yolculuk başında denize, yola ve yüke elverişli olmasına, gereği gibi özen gösterilmemiş olmasından kaynaklanmışsa, bundan kural olarak taşıyan sorumludur. Aksini kanıtlamak yani, ...kurtuluş beyyinesinden yararlanma konusundaki ispat külfeti ise, taşıyana ait bulunmaktadır...taşıyanın kendisine düşen kurtuluş beyyinesi bakımından ispat külfetini yerine getirememiş olması da nazara alınarak davanın kabulüne karar verilmek gerekir...” denilmek suretiyle aynı yönde hüküm kurulmuştur<sup>596</sup>.

Ancak geminin yolculuk sırasında yani sonradan elverişsiz hale gelmesi durumu TTK m. 1178 hükmünün kapsamına girmektedir. O halde, geminin sonradan elverişsiz hale gelmesi nedeniyle meydana gelen bir yangının yol açtığı zararlar açısından taşıyanın bu yangını sorumsuzluk sebebi olarak ileri sürmesi mümkündür<sup>597</sup>.

#### 4.2.2.4. Taşıyanın şahsi kusuru

TTK m. 1180/ f. 1 hükmünde “...taşıyan yalnız kendi kusurundan sorumludur” denilmekle, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya

<sup>595</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 107-108; YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s. 118; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 150; SEVEN, Yüke Özen, s. 166-167; SÖZER, Cilt I, s. 507; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 222; TEKİL, s. 316; ATEŞ, s. 86; TEKİN, s. 103; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 84; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 160. Üstelik geminin yolculuğun başlangıcında denize, yola ve yüke elverişsiz olması sonucunda çıkan yangınlar açısından, yangının gemi adamlarının geminin denize, yola ve yüke elverişli olmasına gereği gibi özen göstermemiş olmalarından ileri gelmesi sonucu değiştirmeyecek ve taşıyan sorumlu olacaktır. Örneğin, gemi adamları yangına yol açan arızaları dikkatsizlik yüzünden tespit edememiş ya da tespit ettiği arızayı taşıyana haber vermemiş olsa bile taşıyan sorumludur. Bkz. ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 160. Lahey Kuralları bakımından da, geminin denize elverişli olması için gerekli özeni gösterdiği takdirde, geminin denize elverişli olmaması nedeniyle meydana gelen yangınlardan kaynaklanan zararlardan taşıyanın sorumlu tutulamayacağı belirtilmektedir. Bkz. COLINVAUX, s. 72.; ASTLE, s. 142.

<sup>596</sup> Yarg. 11. H.D.’nin 1985/74 E., 1985/163 K. sayılı ve 25.01.1985 tarihli kararı ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 28.02.2018).

<sup>597</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 108.

yangının sonucu olarak bir zarar meydana geldiğinde taşıyanın bundan sorumlu tutulamaması için zararın kendi kusurundan kaynaklanmıyor olmasının gerekliliğine vurgu yapılmıştır.

Geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin hareket ya da yangın bakımından kusurun ağırlığının bir önemi bulunmamaktadır. Yani sonucun kast ya da ihmalle gerçekleşmiş olması herhangi bir fark yaratmaz<sup>598</sup>. Ne var ki, taşıyan kendi kusurundan sorumlu tutulacaktır. Taşıyanın bir tüzel kişi olması durumunda TMK m. 50 uyarınca organın kusuru, tüzel kişinin yani taşıyanın kusuru olarak kabul görecektir.

Esasen taşıyanın zarara yol açan süreçte fiilen etkisi ve kontrol imkânı varsa, şahsi kusurundan bahsedilebilir<sup>599</sup>. Bunun yanı sıra, işletme organizasyonundaki bir kusur nedeniyle, yani taşıyanın adamlarının seçilmesi, denetlenmesi, nezaret edilmesi, yönlendirilmesi, bilgilendirilmesi ve talimat verilmesi bakımından söz konusu olan bir ihmal veya yetersizlik nedeniyle, zarar meydana gelirse yine taşıyanın şahsi kusurundan bahsedilmektedir<sup>600</sup>. Taşıyanın istihdam ettiği personelin arasında koordinasyonun sağlanamaması, iletişimin yetersiz olması sebebiyle aksaklıklar meydana gelmesi bu anlamda gemi adamlarının seçilmesi ve denetlenmesinde kusur olarak değerlendirilmektedir<sup>601</sup>.

Örneğin, gerekli olmasına rağmen gemiye kılavuz alınmaz ve bu yüzden bir zarar meydana gelirse, ortada bir teknik kusur söz konusu olduğundan taşıyan sorumlu tutulamaz. Oysa, gemiye kılavuz alınmaması talimatını taşıyan vermişse kendi kusuru söz konusu olur<sup>602</sup>. Yangın bakımından da, yine taşıyan geminin güvenliği ile ilgili düzenlemeleri ihmal ettiği için bir yangın meydana gelmişse taşıyanın şahsi kusuru olduğu kabul edilmektedir<sup>603</sup>.

---

<sup>598</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 109; SEVEN, Yüke Özen, s. 113, 164.

<sup>599</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 109.

<sup>600</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 160; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 109; ŞEKER ÖĞÜZ, s. 332.

<sup>601</sup> ŞEKER ÖĞÜZ, s. 334.

<sup>602</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 115.

<sup>603</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 110.

Yukarıda izah olunduğu ve bu örneklerden de görüldüğü gibi, taşıyanın şahsi kusuru onun talimatlarının, bilgilendirmesinin, nezaretinin, yönlendirmesinin, adam seçiminin yetersizliği sonucunda ortaya çıkmaktadır.

Taşıyanın şahsi kusurunun olup olmadığı değerlendirilirken, Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu'na<sup>604</sup> da başvurulabilir. Bu kod, uluslararası kabul görmüş özenli ve dikkatli gemi yönetimi standartlarını yansıtan kuralları içermektedir. Bu kurallara uyulmamış olması, gereken özenin gösterilmediği anlamına gelir. Bu kod ile taşıyanın göstermesi gereken özene dair getirilen kriterlerin, taşıyan tarafından yerine getirilmemiş ya da ihmal edilmiş olması karşısında taşıyanın kendi kusurunun olup olmadığı yönünde bir değerlendirme yapılabileceği kabul edilmektedir<sup>605</sup>.

#### 4.2.3. Denizde Kurtarma

ETTK döneminde, konuya ilişkin düzenleme ETTK'nın m. 1063 hükmünde yer almakta ve bu düzenlemenin kökeni de 1924 tarihli Lahey Kuralları'nın m. 4/ f. 2/ 1 hükmüne dayanmaktaydı.

TTK'da ise bu konu “denizde kurtarma” başlıklı m. 1181 hükmünde düzenlenmiştir. Bu hüküm uyarınca, taşıyan müşterek avarya hali hariç, denizde can ve eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Teşebbüs, sadece eşya kurtarmaya yönelikse, aynı zamanda makul bir hareket tarzı oluşturması gerekir.

Hükmün gerekçesinde, düzenlemenin 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nın m. 5/ f. 6 hükmüne uygun olarak düzenlendiği belirtilmektedir. Oysa, TTK'nın taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeleri esasen Lahey ve Lahey/ Visby Kuralları çerçevesinde hazırlanmış, hüküm bulunmayan hallerde Hamburg Kuralları'ndan faydalanılarak boşluğun doldurulması yoluna başvurulmuştur. Ancak, kanun koyucu

<sup>604</sup> International Safety Management – ISM - Code. ISM Kodu'na ilişkin daha detaylı bilgiler içeren bir inceleme için bkz. ŞEKER ÖĞÜZ, s. 327 vd.; AYDINAY, Tuba Aykut, “Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu”, DenizHD Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan, S. 1-4, Y. 5, 2002, s. 231 vd.; GÜNER, M. Deniz, “Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunda (International Safety Management Code) Belgelendirme ve Yetkililer”, Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 235 vd.

<sup>605</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 110; SÖZER, Cilt II, s. 493; ŞEKER ÖĞÜZ, s. 333-336.

TTK m. 1181 hükmünün hazırlanmasında bu tutumdan ayrılarak, doğrudan Hamburg Kuralları'na başvurmuştur.

Gerçekten de, Hamburg Kuralları'nın bahsi geçen m. 5/ f. 6 hükmünde yer alan düzenleme “*Taşıyan, müşterek avarya hali hariç, denizde can kurtarmak için alınan tedbirlerden veya eşya kurtarmak için alınan makul tedbirlerden ileri gelen zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden mesul değildir*” şeklinde olup, TTK m. 1181 hükmünün, bu düzenlemeden aktarılmış olduğu açıkça görülmektedir<sup>606</sup>.

TTK m. 1181 hükmünde, “*...kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan...*” da sorumlu olmayacağını belirtmiş olması karşısında, taşıyanın meydana gelen zararlardan kaynaklanan sorumluluktan kurtulabilmesi için can ve mal kurtarma girişiminin başarıya ulaşmış olmasının şart olmadığı kabul edilmektedir<sup>607</sup>.

Taşıyanın bu sorumsuzluk hali, denizde can ve mal kurtarılması faaliyeti ve teşebbüsü ile arasında illiyet bağı kurulabilen zararları kapsamaktadır<sup>608</sup>. Bu bağlamda; eşyanın zıya ya da hasara uğraması veya geç teslim edilmesi nedeniyle meydana gelen zararlar gibi, rotadan sapılmış olması da kapsam dahilindedir<sup>609</sup>.

Dikkat çeken bir husus da, TTK m. 1181 hükmünün ikinci cümlesi ile getirilen “*makul hareket*” şartıdır. Bahsi geçen cümlede, “*teşebbüs sadece eşya kurtarmaya yönelikse, aynı zamanda makul bir hareket tarzı oluşturması gerekir*” denilmekte olup, Hamburg Kuralları'nda yer alan düzenlemeden farklı olarak “*teşebbüs*” ibaresine yer verilmiş olması, makul hareket şartının yalnızca başarılı olamamış ve teşebbüs aşamasında kalmış olan eşya kurtarma faaliyetlerinden kaynaklanan zararlar açısından arandığı gibi bir algı oluşmasına neden olmakta ve kafa karışıklığı yaratmaktadır. Oysa, maddenin gerekçesinde TTK m. 1181 hükmünün, Hamburg Kuralları'nın m. 5/ f. 6 hükmündeki anlatıma uygun olarak düzenlendiğinin belirtilmiş olması karşısında Hamburg Kuralları'nın ilgili hükmünden böyle ayrık bir yorumda bulunulması doğru

---

<sup>606</sup> Hamburg Kuralları m. 5/ f. 6 hükmünün İngilizce metni şu şekildedir: “*The carrier is not liable, except in general average, where loss, damage or delay in delivery resulted from measures to save life or from reasonable measures to save property at sea*”.

<sup>607</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 112-113; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 113.

<sup>608</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 113.

<sup>609</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 112; TAŞKIN, Geç Teslim, s. 696; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 113.

olmayacağından, hükümde makul hareket şartının başarıya ulaşmış olsun ya da olmasın eşya kurtarma faaliyetlerinin tamamı için arandığı kabul edilmektedir<sup>610</sup>.

Eşyaya yönelik kurtarma faaliyetleri açısından böyle bir şartın getirilmiş olmasının nedeni, kurtarma yardım ücreti elde etmek isteyen taşıyanın böyle bir sorumsuzluk sebebini yükü ile ilgililer aleyhine kötüye kullanmak istemesi ihtimalinin önüne geçmektir<sup>611</sup>.

Kurtarma faaliyetinin makul bir hareket teşkil edip etmediği somut olayın şartlarına göre, objektif olarak değerlendirilmelidir. Bu bağlamda, kurtarma faaliyetlerinin ve bu faaliyetler kapsamında alınması gereken önlemlerin gemi ve gemide halihazırda mevcut olan yük üzerinde yol açacağı risk ile kurtarılmak istenen eşyanın değeri kıyaslandığında orantılılık mevcut olmalıdır<sup>612</sup>. Acil durumlarda alınan kararlar bakımından, makul olarak hareket edilip edilmediğinin tespitinde durumun aciliyeti de nazara alınarak değerlendirme yapılmalıdır. Zira durumun aciliyetinin nazara alınmasına rağmen, taşıyanın sonucunda bir zarar meydana gelen somut olayda makul olarak hareket etmediği ve gemiyi ya da gemi üzerinde mevcut olan yükü tehlikeye attığı kabul edilebiliyorsa, taşıyan meydana gelen zarardan sorumluluğu bulunmadığını ileri süremeyecektir<sup>613</sup>.

Öte yandan, yine hükmün gerekçesinde can kurtarmaya yönelik faaliyetler açısından makul hareket şartı aranmaksızın, taşıyanın meydana gelen zararlardan sorumluluğunun olmadığına yerinde bir vurgu yapılmış olduğu görülmektedir.

#### **4.2.4. Rotadan Sapma**

Kaptanın haklı bir sebeple rotadan sapmasına ilişkin düzenleme TTK m. 1220 hükmünde yer almaktadır. Hükmün kökeni Lahey/Visby Kuralları m. 4/ f. 4 hükmüne dayanmaktadır. TTK m. 1220/ f. 1'e göre, kaptanın denizde can ve eşya kurtarmak veya diğer bir haklı sebeple rotadan sapmış olması, tarafların hak ve yükümlülüklerini etkilemeyecek ve taşıyan bu yüzden doğacak zararlardan sorumlu tutulamayacaktır. Öte

<sup>610</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 114.

<sup>611</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 113; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 114.

<sup>612</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 113; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 115; TEKİN, s. 105.

<sup>613</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 116.

yandan hükmün ikinci fıkrasında, Türk Medeni Kanunu'nun ikinci maddesi hükmünün saklı tutulduğu vurgulanmaktadır.

Lahey/Visby Kuralları m. 4/ f. 4 hükmünde<sup>614</sup> de “*Denizde can veya eşya kurtarmaya veya kurtarma teşebbüsüne yönelik rotadan sapma ile makul nitelikteki rotadan sapma, bu Sözleşme'nin veya taşıma sözleşmesinin ihlali sayılmaz ve taşıyan bu sebeplerden kaynaklanan herhangi bir ziya veya hasardan sorumlu olmaz*” şeklinde bir düzenleme yer almaktadır.

Belirtmek gerekir ki, tarafların yolculuğun rotasını kararlaştırmaları mümkün olmakla birlikte<sup>615</sup>, genellikle yalnızca yükleme ve boşaltma limanlarının tayin edildiği görülmektedir. Böyle bir durumda izlenecek olan rota, yükleme ve boşaltma limanları nazara alındığında geminin ve yükün menfaati açısından en uygun olan rotanın tespitinin yapılması suretiyle belirlenir<sup>616</sup>. Bu şekilde yolculuk bakımından maksada en uygun olarak belirlenen rotaya, mutad rota denilmektedir. Gidilen yol rotanın belirlenmesinde önem arz etmekle beraber; harp, sis, hava şartları, deniz tehlikeleri gibi diğer hususlar da amaca en uygun olan mutad rotanın belirlenmesinde rol oynamaktadır<sup>617</sup>.

Kaptan ve taşıyan; taraflar arasında sözleşme ile kararlaştırılan rotanın, eğer böyle bir rota kararlaştırılmamışsa varna limanına ulaşılması için en uygun olan mutad rotanın takip edilmesi yükümlülüğü altındadır<sup>618</sup>. Bu bağlamda, geminin varsa tarafların sözleşme ile kararlaştırdıkları rotadan ve eğer böyle bir anlaşma yoksa varna limanına ulaşılması için en uygun olan rotadan ayrılması sapma (*deviation*) teşkil edecektir<sup>619</sup>.

Belirtmek gerekir ki, TTK m. 1220 hükmünde yer alan kaptanın denizde can ve eşya kurtarmak amacıyla rotadan sapmış olması durumunda taşıyanın bu yüzden doğacak olan zararlardan sorumlu olmayacağına yönelik düzenleme ile TTK m. 1181 hükmünde

---

<sup>614</sup> Lahey/Visby Kuralları m. 4/ f. 4 hükmünün İngilizce metni “*Any deviation in saving or attempting to save life or property at sea or any reasonable deviation shall not be deemed to be an infringement or breach of this convention or of the contract of carriage, and the carrier shall not be liable for any loss or damage resulting therefrom*” şeklindedir.

<sup>615</sup> Sözleşmeyle kararlaştırılan rotanın tespit edilebilmesi için konişmento, booking note, tarifeler ve ihbarlar ile hattın olağan rotasının dikkate alınacağı yönünde bkz. YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 117.

<sup>616</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 117; SÖZER, Cilt I, s. 478.

<sup>617</sup> AKINCI, s. 148.

<sup>618</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 55; AKINCI, s. 146-147; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 138-139; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 117-118; ÜLGENER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 275; ASTLE, s. 167.

<sup>619</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 118; AKINCI, s. 148; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 81.

yer alan taşıyanın denizde can veya eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden kaynaklanan zararlardan sorumlu olmayacağına yönelik düzenleme rotadan sapma noktasında kesişmektedir<sup>620</sup>.

Bu noktada açıklığa kavuşturulması gereken husus, denizde can veya eşya kurtarmak üzere alınan önlem ya da gerçekleştirilen eylem rotadan sapılması şeklinde ortaya çıktığında, taşıyan sapma nedeniyle meydana gelen zararlardan kaynaklanan sorumluluğundan TTK m. 1220 uyarınca kurtulacaktır. Öte yandan, zarar denizde can veya eşya kurtarmak üzere rotadan sapılması dışındaki bir başka önlem ya da eylem sonucunda meydana gelmiş ise, taşıyan TTK m. 1181 hükmüne dayanarak sorumluluktan kurtulabilecektir<sup>621</sup>. Örneğin, kaptan yolu üzerinde gerçekleşen bir olaya ilişkin olarak can veya mal kurtarma teşebbüsünde bulunursa, rotadan sapma söz konusu olmaz. Ancak, rotadan sapma dışında bu kurtarma veya kurtarma teşebbüsünün neden olduğu bir zarar meydana gelirse, taşıyanın TTK m. 1181 hükmü uyarınca yine sorumluluktan kurtulma imkânı bulunacaktır<sup>622</sup>.

İlaveten, TTK m. 1181 hükmü kapsamında taşıyanın eşyayı kurtarma faaliyetlerinin makul olmasının gerekmesi iki hüküm arasında fark doğmasına neden olmaktadır. Çünkü TTK m. 1220 hükmünde taşıyan açısından böyle bir şart aranmamıştır. Esasen bu duruma, iki hükmün ayrı andlaşmalardan TTK'ya aktarılmış olmasının neden olduğu ifade edilmektedir<sup>623</sup>. Zira TTK m. 1181 hükmünün kökeni Hamburg Kuralları'na dayanırken; TTK m. 1220 hükmünün kökeni Lahey Kuralları'na dayanmaktadır.

Bu çerçevede Lahey (ve Lahey/Visby) Kuralları m. 4/ f. 4 ve TTK m. 1220 hakkında bir görüş<sup>624</sup>, bu hükümlerde can ve eşya kurtarma amacıyla rotadan sapılmasının haklı olduğu yönünde bir karine getirildiğini ve eşya kurtarmaya yönelik olarak alınan önlemin makul olmaması durumunda taşıyanın sorumlu tutulabileceğini, yani Hamburg Kuralları m. 5 ve TTK m. 1181 hükmü ile Lahey (ve Lahey/Visby)

<sup>620</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 119; TEKİN, s. 106.

<sup>621</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 119; AKINCI, s. 147; TEKİN, s. 106.

<sup>622</sup> AKINCI, s. 147.

<sup>623</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 119.

<sup>624</sup> BERLINGIERI, Francesco, "Period of Responsibility and Basis of Liability", The Hamburg Rules: A Choice for the EEC ?, Maklu, Antwerpen 1994, s. 97 (Naklen: YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 120).

Kuralları m. 4/ f. 4 ve TTK m. 1220 hükmü arasında yalnızca ispat yükünün dağılımı açısından bir fark olduğunu ileri sürmektedir.

Bir diğer görüş<sup>625</sup> ise, TTK m. 1220 hükmünde haklı bir nedenle rotadan sapılması halinde taşıyanın sorumluluktan kurtulmasının öngörüldüğünü ve hükümde can veya eşya kurtarma hususuna haklı nedenler açısından bir örnek olarak yer verildiğini, yani aksinin ispatının söz konusu olamayacağını belirtmektedir. Bizce de bu görüşe katılmak gerekir.

Hüküm gereği, denizde can veya eşya kurtarma amacının dışında gerçekleşen diğer tüm rotadan sapma hallerinde, taşıyanın meydana gelen zararlardan doğan sorumluluktan kurtulması için sapmanın haklı olması şartı aranacaktır.

Sapmanın haklı olup olmadığı hakkında yapılacak olan değerlendirme, objektif olmalı ve bu değerlendirme yapılırken somut olayın şartları da nazara alınmalıdır. Bu bağlamda, taşıyanın, geminin ve tüm yükü ilgili kişilerin menfaatleri göz önüne alınmalıdır<sup>626</sup>. Belirtmek gerekir ki, sapma taşıyanın kusuru nedeniyle meydana gelen bir olayın sonucu ise artık taşıyan sorumluluktan kurtulamayacaktır. Zira rotadan haklı bir nedenle sapılması durumunda taşıyanın sorumlu tutulamamasının nedeni zaten onun bir kusurunun bulunmamasıdır. Yine, sapma nedeniyle yolculuğun amacı tehlikeye düşüyorsa rotadan sapmanın haklı bir nedene dayandığı söylenemeyecek ve taşıyan meydana gelen zararlardan ötürü sorumlu tutulabilecektir<sup>627</sup>.

Sapma sebebinin sözleşmenin kurulmasından önce bilindiği, sapmanın somut taşıma ile ilişkili olmadığı ya da sapmanın daha sonra gerçekleştirilecek olan bir yolculuğa hazırlanma amacıyla gerçekleştirildiği hallerde rotadan haklı sebeplerle sapıldığı söylenemez. Oysa, geminin tehlike altında olması nedeniyle bir barınma limanına sığınılması amacıyla rotadan sapılması haklı nedenle sapma olarak kabul edilmektedir<sup>628</sup>.

Haklı neden teşkil eden diğer bir duruma TTK m. 1113'te yer verilmiştir. Bu hükme göre, yolculuğun izlenen rota üzerinde sürdürülmesini umulmayan bir hal engellerse, kaptan durumun gereklerine ve imkanlar çerçevesinde uygulamaya zorunlu

<sup>625</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 120.

<sup>626</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 719; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 120-121.

<sup>627</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 719-720; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 121.

<sup>628</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 122.

olduğu talimata göre, yolculuğa, başka bir rota üzerinde devam edebilecektir. O halde, kaptanın bu hüküm uyarınca rotadan sapması durumunda, rotadan haklı sebeple sapıldığının kabulü gerekecek ve taşıyan rotadan sapma nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumlu tutulamayacaktır.

Bunun yanı sıra, arter sözleşmesi ve konişmentoda taşıyana rotadan sapma yetkisi veren kayıtlar bulunduğu takdirde, taşıyanın sorumluluğunu kanunda ngrlene nazaran daraltan tüm kayıtlar gibi, TTK m. 1243 hükmü uyarınca geçersiz kabul edilecektir. Bu yöndeki kayıtların, geçersiz olmadığı hallerde dahi dar yorumlanmasının gerektiği belirtilmektedir<sup>629</sup>.

Haksız bir sapmanın söz konusu olması için, sapmanın bilerek, diğer bir deyişle, bilinçli olarak yapılmış olması gerekmektedir. Yani haklı bir sebebe dayanmamakla birlikte, sapmanın iradi bir sebebe de dayanmadığı, yanlışlıkla ya da teknik kusur nedeniyle rotadan sapılması gibi hallerde haksız sapmadan söz edilemez. Dolayısıyla, bu gibi durumlarda taşıyanın sorumluluğu gündeme gelmez. Örneğin, bir fırtına nedeniyle geminin mevcut rotasından savrulması veya gemi adamlarının yapmış olduğu hatalı hesaplamalar nedeniyle ya da pusulanın bozuk olması yüzünden rotadan sapılması gibi durumlarda haksız sapmadan bahsedilemez<sup>630</sup>.

Anlatılanlar erevesinde, TTK m. 1220 hükmü somut olaya uygulanabilir ise, yani rotadan sapma haklı bir nedenden kaynaklanıyorsa taşıyan rotadan sapılması nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumlu tutulamayacaktır. Bununla kastedilen, rotadan sapılmamış olması halinde taşıyanın sorumluluğunun gündeme gelmeyeceği zararlardır<sup>631</sup>.

Diğer yandan, rotadan sapma haklı bir nedene dayanmıyorsa yani haksız sapma söz konusuysa, TTK m. 1220 hükmünün somut olaya uygulanması mümkün olmayacak ve taşıyan bu hükme dayanarak sorumluluktan kurtulamayacaktır. Haksız sapma esasen navlun sözleşmesinin ifasında zen gösterme yükümlülüğüne aykırılık teşkil ettiğinden,

---

<sup>629</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 123.

<sup>630</sup> SÖZER, Cilt I, s. 479.

<sup>631</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 124.

böyle bir durumda taşıyanın meydana gelen zararlardan sorumluluğu TTK m. 1178 hükmüne tâbi olacaktır<sup>632</sup>.

Yine aynı sebeple, haksız sapma geminin sevkinde kusur yani teknik kusur olarak kabul edilemez ve taşıyan haksız sapmadan kaynaklanan sorumluluğundan kurtulmak için TTK m. 1180 hükmüne dayanamaz<sup>633</sup>.

Taşıyanın, haksız sapmadan kaynaklanan sorumluluğundan kurtulabilmesi için, zarar ve haksız sapma arasında illiyet bağının bulunmadığını ortaya koyması gerekir<sup>634</sup>. Yani taşıyan sapma olmasaydı dahi zararın meydana geleceğini ispat ederse sorumluluktan kurtulacaktır<sup>635</sup>.

#### 4.2.5. Eşyanın Cins Veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi

Bu sorumsuzluk sebebi ETTK'nın m. 1064 hükmünde “*Taşıyan veya yükleten, malın cins veya kıymetinin konişmentoda yanlış gösterilmesine bilerek sebep olmuşsa, taşıyan, her türlü mesuliyetten kurtulur*” şeklinde ifade bulmuştu. Bu düzenlemenin kaynağı, Lahey Kuralları m. 4/ f. 5/ h hükmüydü.

TTK m. 1186/ f. 5 hükmünde yer alan mevcut düzenleme uyarınca, yükleten eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin zıya veya hasar nedeniyle sorumlu olmaz.

Taşıyanın teslim aldığı yük nedeniyle altına girmiş olduğu riski bilmesi gerekir. Bunun için de öncelikle teslim aldığı yükün cins ve değerini biliyor olmalıdır. Taşıyanın teslim aldığı yükü korumak için gerekli olan tedbirleri belirlemesinde de yükün cins ve değeri önem arz edecektir. Oysa, yükün cins ve değerinin yanlış beyan edilmesi durumunda taşıyan bu tür değerlendirmeler yapma imkanını yitirecek ve bu nedenle zarar görme ihtimali doğacaktır<sup>636</sup>.

Bu sebeple, kanun koyucu TTK m. 1186/ f. 5 hükmü aracılığıyla taşıyanın zarar görmesi ihtimaline engel olmayı ve bunun yanı sıra taşınacak olan yükün cins ve değerinin kasten yanlış bildirilmesi şeklindeki dürüstlüğe aykırı davranışlara karşı da bir

<sup>632</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 82; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 128.

<sup>633</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 82.

<sup>634</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 82.

<sup>635</sup> SÖZER, Cilt I, s. 485.

<sup>636</sup> SÖZER, Cilt I, s. 467; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 128; ATEŞ, s. 86; TEKİN, s. 94.

yaptırım tayin etmeyi amaçlamıştır. Dolayısıyla, eşyanın cins ve değerinin kasten değil de ihmalen veya kusursuz olarak yanlış bildirilmesi hallerinde, yani yükletenin kastının bulunmadığı hallerde taşıyan sorumluluktan kurtulamayacaktır<sup>637</sup>. Hatta ağır kusur durumunda dahi taşıyan sorumluluktan kurtulma imkanını elde edemez. Bildirimin bilerek ve isteyerek yani kasten yanlış yapılmış olması gerekir ki, bahsi geçen hüküm taşıyanın sorumluluğuna başvurulmasına engel olsun<sup>638</sup>.

Eşyanın cins veya değerinin yanlış bildirilmesine yönelik kastın, beyanda bulunulduğu sırada mevcut olması gerekir. Öte yandan, aldatma maksadı yani hile amacı aranmaz<sup>639</sup>.

Taşıyan bakımındansa, eşyanın beyan edilen cins veya değerinin gerçeğe aykırı olduğunu bilmiyor olması şarttır. Kaldı ki, eşyanın beyan edilen cins veya değerinin gerçeğe aykırı olduğunu bilen bir taşıyanın TTK m. 1186/ f. 5 hükmüne dayanarak sorumluluktan kurtulmak istemesi durumunda iyiniyet kuralına aykırılık da gündeme gelebilir<sup>640</sup>.

Bunun yanı sıra, hükmün uygulanması için kasıtlı olarak yanlış beyanda bulunulması yeterli olup, taşıyanın bu beyan nedeniyle bir zarara uğramış olması ya da taşıyan açısından başka bir sakıncanın meydana gelmesi şart değildir<sup>641</sup>.

Yani taşıyanın yanlış beyan nedeniyle nasıl etkilendiği taşıyanın sorumluluktan kurtulması açısından herhangi bir önem arz etmemektedir. Ne var ki, beyan edilen değer ile gerçek değer arasındaki farkın çok az olması ve taşıyanın da herhangi bir zarara uğramamış olması durumunda iyi niyet kuralı gereği taşıyanın TTK m. 1186/ f. 5 hükmü uyarınca sorumluluktan kurtulma yoluna başvuramayacağını ileri sürülebileceği belirtilmektedir<sup>642</sup>.

---

<sup>637</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 129; AKINCI, s. 437; SÖZER, Cilt I, s. 467.

<sup>638</sup> SÖZER, Cilt I, s. 467.

<sup>639</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 134.

<sup>640</sup> AKINCI, s. 437; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 134.

<sup>641</sup> SÖZER, Cilt I, s. 467; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 131.

<sup>642</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 132.

Belirtmek gerekir ki hükmün uygulanması için, yanlış beyanın eşyanın cins veya değeri hakkında olması gerekir. O halde eşyanın miktarı, markası veya durumu hakkında yanlış beyanda bulunulmuş olması bu hükmün kapsamına girmeyecektir<sup>643</sup>.

Hükümde gerçeğe aykırı bildirimden bahsedilmekte olup, bu bildirim ile kastedilen gerçeğe aykırı bildirimden denizde taşıma senedinde yer almasıdır. Aksi halde, her türlü bildirim TTK m. 1186/ f. 5 hükmünün kapsamına girer ve hükmün kapsamı herhangi bir haklı gerekçeye dayanılmaksızın genişletilmiş olur. Şöyle ki; hükmün gerekçesinde Lahey/Visby Kuralları m. 4/ f. 5 hükmünün h bendinde yer alan düzenlemenin, TTK m. 1186/ f. 5 hükmünün kökenini teşkil ettiği belirtilmektedir. Bu hükmün bahsi geçen bendinde ise, “Gönderen, eşyanın cins veya değerini konişmentoda kasten yanlış bildirmişse...” şeklinde bir düzenlemeye yer verilmiş olup, TTK m. 1186/ f. 5 hükmünde böyle bir ibare bulunmamaktadır. Oysa, TTK m. 1186 hükmünün gerekçesinden Lahey/Visby Kuralları’nda yer alan düzenlemenin aynen alınmak istendiği, yani bu ibareye yer verilmemesinin bilinçli bir nedene dayanmadığı anlaşılmaktadır. Üstelik, hükmün gerekçesi oldukça detaylı olduğundan, bilinçli bir değişiklik yapılmış olsaydı bunun gerekçede izah edilmiş olması gerekirdi. Bu nedenlerle, TTK m. 1186/ f. 5 hükmünün, kaynak hükme uygun olarak yorumlanmasının gerektiği, fakat bunu yaparken TTK bağlamında yalnızca konişmentonun değil, diğer denizde taşıma senetlerinin de hükmün kapsamı içerisinde değerlendirileceği kabul edilmektedir<sup>644</sup>.

TTK m. 1186/ f. 5 hükmünde, eşyanın cinsinin veya değerinin kasten gerçeğe aykırı bildirilmesi durumunda taşıyanın her halde sorumluluktan kurtulacağına belirtilmiş olması, taşıyanın, navlun sözleşmesinden ve konişmentodan kaynaklanan her türlü borç ve sorumluluktan kurtulacağı şeklinde yorumlanmaktadır<sup>645</sup>. Dolayısıyla, deniz hukukuna dayanan bütün sorumluluk halleri hükmün kapsamına girmektedir. Yani hükmün TTK m. 1178, TTK m. 1141 ve TTK m. 1062 hükümlerine dayanan sorumluluk hallerini kapsamakta olduğu söylenebilir<sup>646</sup>.

---

<sup>643</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 130.

<sup>644</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 133.

<sup>645</sup> SÖZER, Cilt I, s. 468; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 135.

<sup>646</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 696; SÖZER, Cilt I, s. 468; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 135.

Belirtmek gerekir ki, hükümde açıkça taşıyanın “...eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin ziya veya hasar nedeniyle...” uğranılan zararlardan sorumlu tutulamayacağı ifade olunmaktadır. Yani gecikme nedeniyle meydana gelen zararlara bu hükümde yer verilmemiştir.

Esasen hükmün kökeni olan Lahey/Visby Kuralları’nda gecikme zararlarına yer verilmemiş olması nedeniyle düzenlemede bu hususa değinilmemiş olduğu düşünülebilir. Ne var ki, aynı maddenin altıncı fıkrasında taşıma süresinin aşılmasından doğan zararlar nedeniyle sorumluluk düzenlenmiş olup; hükmün gerekçesinde Lahey/Visby Kuralları’nda gecikmeden doğan zararlara ilişkin hüküm bulunmadığından, bu fıkranın düzenlenmesi için Hamburg Kuralları’nın altıncı maddesine başvurulduğu belirtilmektedir. YETİŞ ŞAMLI, bu sebeple beşinci fıkarda gecikme zararlarına yer verilmemiş olmasının kasıtlı bir tutum olduğunun kabulünün gerekeceği ve taşıyanın saf gecikme zararları bakımından sorumluluğunun devam edeceği yönünde görüş belirtmektedir<sup>647</sup>. Kaldı ki, yine yazara göre, her ne kadar böyle bir yorumda bulunmak hükmün dürüstlüğe aykırı davranışlara karşı yaptırım tesis etme amacı ile bağdaşmasa da, gecikme ve gecikme nedeniyle meydana gelecek olan zararlara engel olmak için alınması gereken tedbirler eşyanın cins ve değerine bağlı değildir<sup>648</sup>.

Öte yandan doktrinde farklı görüşe sahip yazarlar<sup>649</sup> tarafından; söz konusu durumda taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan tüm borçlarından kurtulacağından bahisle, ziya ve hasarın yanı sıra gecikme nedeniyle ortaya çıkan zararlardan da sorumlu tutulamayacağı savunulmaktadır.

Ancak biz yukarıda açıklanan sebepler çerçevesinde, saf gecikme zararlarının hükmün kapsamında değerlendirilmesinin mümkün olmadığını ve taşıyanın bunlardan sorumlu tutulmasının gerektiğini düşünmekteyiz. Bu nedenle, taşıyanın eşyanın zıya ya da hasara uğraması bakımından sorumluluktan kurtulacağı, ancak saf gecikme zararlarından kaynaklanan sorumluluğunun devam edeceği yönündeki ilk görüşe katılmaktayız.

<sup>647</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 135-136.

<sup>648</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 136.

<sup>649</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 174-175; SÖZER, Cilt I, s. 468.

Kanun koyucunun hükümde açıkça zıya ve hasar ibarelerine yer vermesine karşın, gecikme nedeniyle ortaya çıkan zararlardan bahsetmemiş olmasının sebebinin dürüstlüğe aykırı davranışlara karşı yaptırım tesis etme amacı taşıyan bu hükümde yer alan düzenlemenin, hakkaniyete aykırı bir hal almasını istememesi olduğunu düşünmekteyiz. Zira yukarıda da belirtildiği gibi, saf gecikme zararlarının eşyanın cins ve değerine bağlı olarak meydana gelmeyeceği açıktır. Buna rağmen, böyle bir yaptırım uygulanır ve taşıyanın meydana gelen saf gecikme zararlarından da sorumlu tutulamayacağı kabul edilirse, deyim yerindeyse kantarın topu kaçmış olacaktır. Yani burada taraflar arasında dengenin sağlanmasının amaçlandığını ve gecikme zararlarına yer verilmemiş olmasının bilinçli olduğunu düşünmekteyiz.

Belirtmek gerekir ki, TTK m. 1186/ f. 5 hükmü uyarınca taşıyan kasten gerçeğe aykırı beyanda bulunan kişiye karşı olduğu gibi, iyi niyetli üçüncü kişi konişmento hamili dahil tüm yük ilgililerine karşı sorumluluktan kurtulmaktadır<sup>650</sup>. Üstelik bunun için yükle ilgilinin uğramış olduğu zarar ile gerçeğe aykırı bildirim arasında illiyet bağı bulunması şart değildir<sup>651</sup>.

#### **4.2.6. Taşıyanın Kusursuzluk Ve İlliyet Bağı Karinelerinden Yararlanması**

##### **4.2.6.1. Genel olarak**

ETTK döneminde konuya ilişkin düzenleme “*taşıyanın mesul olmaması*” başlıklı m. 1063 hükmünde<sup>652</sup> yer almaktaydı. Konunun ele alındığı TTK m. 1182 hükmünün gerekçesinde, bu maddede yer alan düzenlemenin “*6762 sayılı Kanun’un 1063’üncü maddesi ile 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi’nin 4’üncü maddesinin ikinci fıkrasının c ile*

<sup>650</sup> KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 150; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 136; ATEŞ, s. 86.

<sup>651</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 136.

<sup>652</sup> ETTK m. 1063 hükmü şu şekildedir: “1) Taşıyan aşağıdaki sebeplerden ileri gelen zararlardan mesul değildir: 1. Denizin veya gemi işlemesine elverişli diğer suların tehlike ve kazalarından; 2. Harb hadiselerinden, karışıklık ve ayaklanmalardan, amme düşmanlarının hareketlerinden, salahiyyetli makamın emirlerinden veya karantina tahditlerinden; 3. Mahkemelerin elkoyma kararlarından; 4. Grev, lokavt veya diğer çalışma manilerinden; 5. Yükletenin veya yükün sahibiyle acentasının veya mümessilinin hareket veya ihmallerinden; 6. Denizde can ve mal kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden; 7. Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilmeden veya malın gizli ayıplarından yahut malın kendine has tabii cins ve mahiyetinden. 2) Zararın halin icaplarına göre birinci fıkrada yazılı tehlikelerin biri sebebiyle vukuu mümkün ise zararın bu tehlikeden ileri geldiği farz olunur; şu kadar ki, aksi ispat olunabilir. 3) Tehlikenin meydana gelmesine taşıyanın mesul olduğu bir hadisenin sebep olduğu ispat olunursa taşıyan mesuliyetten kurtulamaz”.

*p bentlerinden<sup>653</sup> başlığı değiştirilmek suretiyle alınmış” olduğu belirtilmiş ve kanunun “...1181’inci maddesinde ayrıca düzenlenmiş olması sebebiyle kurtarma haline bu maddede yer verilmemiş...” olduğu vurgulanmıştır.*

Taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı haller, yukarıda da belirttiğimiz üzere, TTK m. 1182 hükmünde düzenlenmektedir. Bu haller ile, taşıyanın sorumlu tutulamayacağına karine olarak kabul edildiği bir takım durum ve sebepler belirlenmiştir. Hükmün üçüncü fıkrasına göre, zararın durumun gereklerine göre birinci fıkrada yazılı olan ve aşağıda değineceğimiz sebeplerin birinden ileri gelmesi muhtemel ise, bu sebepten ortaya çıktığı varsayılır; ancak bunun aksinin ispatlanması mümkündür.

Dikkat çekmek gerekir ki; taşıyanın sadece söz konusu zarara hükümde sayılan hallerden bir veya birkaçının sebep olmuş olabileceğini yani zararın söz konusu olaydan kaynaklanmasının muhtemel olduğunu ispatlaması, ispat külfetinin yükü ilgiliye geçmesi için yeterli görülmektedir<sup>654</sup>.

Öte yandan; hükümde bahsi geçen durum ve sebeplerin somut olayda mevcut olması doğrudan taşıyanın sorumluluğunun ortadan kalkması sonucuna yol açmayacaktır. Bu durumda, taşıyanın kusursuz sayıldığına dair bir karine söz konusu olacak ve böylece ispat yükü taşıyan lehine yer değiştirecektir<sup>655</sup>.

Belirtmek gerekir ki; hüküm “...taşıyan...kusursuz sayılır” şeklindeki ifadesi nedeniyle eleştiriye maruz kalmıştır. SÖZER<sup>656</sup>, TTK m. 1182/ f. 1 hükmünün borca değil, sorumluluğa ilişkin olduğunu ve fıkrada sayılan hal ve sebeplerin borcu kaldırmadığını fakat sorumluluğu etkilediğini, bu nedenle de “kusursuz sayılır” şeklindeki ifadenin hatalı olarak borcun doğmayacağı şeklinde yorumlanabileceğini ve

---

<sup>653</sup> 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi m. 4/ f. 2/ c-p hükmü şu şekildedir: “c) Denizin veya seyriüsefere elverişli diğer suların tehlike ve kazaları. d) Mücbir sebep. e) Harp Olayları. f) Kamu düşmanlarının hareketleri. g) Hükümdarların, yöneticilerin veya halkın müsadereci veya el koyması, veya yargısal işlemle seferden men. h) Karantina sınırlamaları. i) Gönderen veya eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin veya adamlarının fiilleri veya ihmalleri. j) Her ne sebepten kaynaklanırsa kaynaklansın kısmi veya genel nitelikteki grev veya lokavt veya iş durdurmalar veya diğer çalışma engelleri. k) İsyan veya iç karışıklıklar. l) Denizde can veya eşya kurtarma veya kurtarmaya teşebbüs. m) Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları, eşyanın kendi niteliği veya kendiliğinden bozulmasından kaynaklanan diğer zıya veya hasar. n) Ambalajın yetersizliği. o) İşaretlerin yetersizliği veya uygun olmaması. p) Gerekli özen gösterilmesine rağmen keşfedilemeyen gizli ayıplar”.

<sup>654</sup> SÖZER, Cilt I, s. 512; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 150; ATEŞ, s. 87.

<sup>655</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 221.

<sup>656</sup> SÖZER, Cilt I, s. 513.

ETTK'daki “*Taşıyan...mesul değildir*” şeklindeki ifadenin daha yerinde olduğunu belirtmektedir. Zira hüküm taşıyanın borçtan kurtulmasını değil, sorumlu tutulamamasını amaçlamaktadır.

Esasen hükmün amacı sayılan hal ve sebeplerin bir zarara neden olması durumunda ispat yükünün değişmesini sağlamaktır<sup>657</sup>. Taşıyanın sorumluluktan kurtulması ise, yükle ilgilinin ispat külfetinin kendisine geçmesine neden olan karineyi çürütememesinin bir sonucudur. Dolayısıyla, hükmün ifadesinin bu duruma uygun olduğu kanısındayız.

Hükmün birinci fıkrasında taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağından yararlanacağı haller:

- a) Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları.*
- b) Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları.*
- c) Mahkemelerin el koyma kararları.*
- d) Grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri.*
- e) Yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri.*
- f) Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği.*
- g) Ambalajın yetersizliği.*
- h) İşaretlerin yetersizliği.”*

Şeklinde sıralanmış bulunmaktadır. Aşağıda bu hususlara ilişkin daha detaylı açıklamalara yer vereceğimizden, şimdilik sıralamakla yetiniyoruz.

Listede sıralanan haller esasen iki grupta toplanmaktadır. Fıkranın a ve d bentlerinde sayılan haller kusursuz ifa engelleri; e ve h bentlerinde sayılan haller ise alacaklının sebep olduğu ifa engelleridir<sup>658</sup>. Ayrıca, hükümde verilen liste sınırlı sayı

<sup>657</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 221.

<sup>658</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 227.

(*numerus clausus*) prensibine tâbi olduğundan, başka sebeplerin eklenmesi ya da geniş yoruma tâbi tutulması mümkün değildir<sup>659</sup>.

TTK'da, ETTK'dan farklı olarak, taşıyanın eşyayı geç teslimden kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluğunun düzenlenmiş olması karşısında, taşıyanın yükün zıyaından ya da hasara uğramasından kaynaklanan zararların yanı sıra gecikme zararları bakımından da TTK m. 1182 hükmüne dayanabileceği kabul edilmektedir<sup>660</sup>.

Hüküm kapsamında, taşıyanın ve yükle ilgilinin ispatlamak durumunda olduğu hususlara da değinmekte yarar vardır. Şöyle ki, taşıyan hükümde sayılan hal ve sebeplerin varlığını ve zararın somut olayda bu hal ve sebepler neticesinde meydana gelmiş olabileceğini kanıtlamak durumundadır. Yani taşıyan, meydana gelen zarar ile hükümde sıralanan hal ve sebepler arasında muhtemelen illiyet bağı bulunduğunu gösterir nitelikteki somut vakıaları ortaya koymalıdır<sup>661</sup>. Özetle denilebilir ki, taşıyan zararın bu hallerden bir veya birkaçından doğmuş olduğunu değil, doğmuş olabileceğini gösteren vakıaları ispatlayacaktır<sup>662</sup>. Bu durumda artık taşıyanın ayrıca, kusurunun bulunmadığını ispat etmesine de gerek yoktur<sup>663</sup>.

Taşıyanın hükümde sayılan hal ve sebeplerden bir veya birkaçının mevcudiyetini ortaya koyması durumunda, hükümde düzenlenen karine gereği ispat yükü yük ilgisine geçecektir<sup>664</sup>.

Ancak, yük ilgisinin bu karineyi çürütmesi için zararın başka bir sebepten dolayı meydana gelmiş olabileceğini muhtemel gösteren vakıaları ortaya koyması yeterli değildir<sup>665</sup>. Bu bağlamda yük ilgilisi: 1) zararın taşıyan tarafından vukuu bulduğu ileri sürülen olayların neticesi olarak değil, taşıyanın sorumlu tutulması gereken bir başka sebepten ötürü meydana geldiğini veya 2) söz konusu zarara taşıyanın ileri sürmüş olduğu sebep ya da sebeplerin yol açamayacağını yani yol açmasının mümkün olamayacağını veya 3) zararın nedeni taşıyanın iddia ettiği olay olmasına rağmen, tehlikenin ortaya

---

<sup>659</sup> ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 95; ÜLGENER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 329; SÖZER, Cilt I, s. 513; CUMALIOĞLU, s. 189.

<sup>660</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 228.

<sup>661</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 229; TEKİN, s. 109.

<sup>662</sup> ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 143; GÜDEN, s. 102.

<sup>663</sup> ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 142; TEKİN, s. 109.

<sup>664</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 229-230; SÖZER, Cilt I, s. 518.

<sup>665</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 230.

çıkmasına taşıyanın kusurunun sebep olduğu ya da zararın meydana gelmesinde söz konusu sebebin yanı sıra taşıyanın ya da fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun da etkili olduğunu veya 4) geminin yolculuğa elverişsiz halde çıkarılmış bulunduğunu veya 5) zararın ticari kusur niteliğindeki bir olaydan kaynaklandığını ispat etmek durumundadır<sup>666</sup>.

TTK m. 1182/ f. 2 uyarınca, birinci fıkrada bahsi geçen hal ve sebeplerin ortaya çıkmasına taşıyanın sorumlu olduğu bir olayın yol açtığı ispatlanırsa, taşıyan sorumluluktan kurtulamayacaktır. Yani taşıyan hükümde sayılan hal ve sebeplerden birinin zarara sebebiyet vermiş olması durumunda dahi, kendisinin ve adamlarının kusurundan sorumlu tutulabilecektir. Ancak, TTK'nın "*sebeplerin birleşmesi*" başlıklı m. 1183 hükmü uyarınca taşıyanın veya adamlarının kusurunun diğer bir sebeple birlikte zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye yol açması halinde, taşıyan, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin sadece belirtilen kusura bağlanabilen kısmından sorumludur. Böyle bir kısmi sorumluluk için, bu hallerin söz konusu kusura bağlanamayacak olan kısmının taşıyanca ispatı gerekecektir. Bu hüküm çerçevesinde, yük ilgisinin TTK m. 1182/ f. 1 hükmünde sayılan hal ve sebeplerden birinin yanı sıra, taşıyanın sorumlu olduğu diğer bir sebebin de zararın oluşmasında etkili olduğunu ispatlaması durumunda TTK m. 1183 hükmü uyarınca taşıyan meydana gelen zararlardan kusuru oranında yani kısmi olarak sorumlu olacaktır<sup>667</sup>.

İlaveten TTK m. 1182 hükmünün, taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında özen gösterme yükümlülüğünü ortadan kaldırmadığını fakat, taşıyanı bu yükümlülüğünü yerine getirdiğini ispat etme yükümlülüğünden kurtardığını vurgulamak gerekir. Hal böyleyken, taşıyanın tehlike sırasında da özen yükümlülüğünün gereği olarak zararı önlemek veya azaltmak amacıyla gerekli tedbirleri alması gerekecektir<sup>668</sup>.

TTK m. 1182/ f. 1 hükmünde sıralanan hal ve sebeplere yukarıda liste şeklinde yer verilmişti. Aşağıda ise, bu sebeplerin her birini ayrı olarak inceleyecek ve ifade

---

<sup>666</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 162; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 230; SÖZER, Cilt I, s. 518; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 763-764; ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 145; GÜDEN, s. 102-103; ATEŞ, s. 87.

<sup>667</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 231-232.

<sup>668</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 231.

edilmek istenenin ne olduğunu izah etmeye çalışarak TTK m. 1182 hükmüne ilişkin açıklamalarımızı sonlandıracağız.

#### 4.2.6.2. Denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları

TTK m. 1182/ f. 1/ a bendinde yer verilen bu husus, kaynağını Lahey/Visby Kuralları'nın m. 4/ f. 2/ c bendinden almaktadır.

Burada kastedilen; taşıyan, adamları ya da gemi adamları tarafından öngörülemez ve bu nedenle de engel olunamayacak nitelikteki denize ve deniz yolculuğuna mahsus olaylardır<sup>669</sup>. Yani taşıyanın olayın gerçekleşebileceğini tahmin edebileceği durumlarda, TTK m. 1182 hükmündeki karineden yararlanması mümkün değildir. Öte yandan, bu tür olayların mücbir sebep teşkil etmesi aranmamaktadır<sup>670</sup>.

Örnek vermek gerekirse, geminin karaya oturması, sis nedeniyle rotasından çıkması, kayalara bindirmesi gibi durumlar bu bendin kapsamındadır<sup>671</sup>. Yargıtay 11. H.D.'nin bir kararında<sup>672</sup> “*Bremen’den İstanbul’a taşınmak üzere yüklenen 4335 ton borunun 95 adedinin sözleşmeden kaynaklanan yetkiye istinaden güverteye yüklendiği andak meteoroloji raporunda şiddetli fırtına olacağı belirtilmesine rağmen, kaptanın bu uyarıyı kaale almayarak yükü güverteye yolluca istif etmeyip, elverişli laşing malzemesi kullandığından bahisle açılan davada davalı yükün güverteye usulüne uygun olarak istif edildiği; kullanılan laşing malzemesinin elverişli olduğu; yapılan bağlamanın da usulüne uygun ve sağlam olduğu; dava konusu hasarın ise tam anlamıyla mücbir sebep olarak kabul edilebilecek olan şiddetli fırtınadan ileri geldiği nitekim aynı gün Danimarka şilebinin de bu hava ve deniz şartlarına dayanamayarak battığı; bütün bu nedenlerle Türk Ticaret Kanunu’nun 1063. Maddesinin 1. Bendine dayanarak sorumlu tutulmasının mümkün olmadığı, bir an için sevk ve idare bakımından kusurlu olduğu düşünülse dahi Türk Ticaret Kanun’u madde 1062(2) uyarınca yine sorumluluğun söz konusu olamayacağı...*” şeklinde açıklamalara yer verilmiş olup, bu kararda da şiddetli fırtına ve batma durumlarının deniz tehlikeleri olarak kabul edildiği görülmektedir.

<sup>669</sup> SÖZER, Cilt I, s. 514; ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 327. Deniz tehlikeleri ya da kazaları kaynaklı bir zarar, geminin denize elverişsizliğinden ileri geliyorsa bu sebebe dayanlamayacağı yönünde bkz. PAYNE / HOLDEN, s. 71.

<sup>670</sup> SÖZER, Cilt I, s. 514.

<sup>671</sup> SÖZER, Cilt I, s. 514.

<sup>672</sup> Yarg. 11. H.D.’nin 1992/ 7258 E., 1993/ 7737 K. sayılı ve 25.11.1993 tarihli kararı (GÜDEN, s. 106-107).

Yükün ziyaa ya da hasara uğramasından doğan zararlar bu bendin kapsamına girecek olmakla birlikte, deniz tehlikeleri olarak nitelendirilebilecek bir olayın gerçekleşmesi seferin gecikmesine ve bu gecikme de yükün ziyayına neden olursa bu durum da bent kapsamında değerlendirilebilir<sup>673</sup>.

#### **4.2.6.3. Harp olayları, karışıklık ve ayaklanmalar, kamu düşmanlarının hareketleri, yetkili makamların emirleri veya karantina sınırlamaları**

Harp olayları ile kastedilen iki veya daha fazla egemen devletin ya da devlet niteliğinde olmayan örgütlü toplulukların birbirlerine karşı silahlı kuvvet kullanması şeklinde meydana gelen olaylardır<sup>674</sup>. Bu tür olaylar bakımından, resmi şekilde bir savaş ilan edilmiş olup olmaması ya da sivil hedeflerin de eyleme dahil olup olmaması sonuç açısından bir değişiklik yaratmayacaktır<sup>675</sup>. Bunun yanı sıra, iç savaşlar da harp olayları deyiminin kapsamında kabul edilmelidir<sup>676</sup>.

Bu bağlamda, zararın savaş ortamında ya da savaş ortamına mahsus tehlikeler nedeniyle meydana gelmesi gerekir<sup>677</sup>. Örnek vermek gerekirse, geminin bir denizaltının torpili nedeniyle batması ya da savaşmakta olan taraflardan birinin döktüğü mayına çarpması gibi hallerden bahsedilebilir<sup>678</sup>.

Öte yandan, taşıyanın savaş ortamından kaynaklı risklerden haberdar olması ve bu rizikoları göze alarak taşıma yapması durumunda bu bentten faydalanması mümkün değildir<sup>679</sup>.

Karışıklık ve ayaklanmalar ise, terör olayları<sup>680</sup>, devlete karşı yürütülen hukuka aykırı ve silahlı faaliyetleri ifade eder<sup>681</sup>. Karışıklık kavramı ile iç savaş kavramını birbirinden ayıran, karışıklık olarak tanımlanabilecek olayların, iç savaş kadar büyük

---

<sup>673</sup> SÖZER, Cilt I, s. 514.

<sup>674</sup> SÖZER, Cilt I, s. 514-515; ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 329; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 117; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 225; AKINCI, s. 445; GÜDEN, s. 108.

<sup>675</sup> ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri II, s. 329; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 117; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 225; AKINCI, s. 445; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 759; GÜDEN, s. 108.

<sup>676</sup> SÖZER, Cilt I, s. 515; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 118; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 225; GÜDEN, s. 108.

<sup>677</sup> SÖZER, Cilt I, s. 515.

<sup>678</sup> SÖZER, Cilt I, s. 515.

<sup>679</sup> SÖZER, Cilt I, s. 515; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 226.

<sup>680</sup> BERLINGIERI, terör olaylarına “*kamu düşmanlarının hareketleri*” kavramının kapsamında yer vermektedir, bkz. BERLINGIERI, *The Carriage of Goods and Passengers by Sea*, s. 34.

<sup>681</sup> SÖZER, Cilt I, s. 515; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 118.

gruplar tarafından icra edilmemesidir. Ayaklanma halinde ise, geniş bir saha içerisinde, ülke dahilinde meydana gelen toplu hareketler söz konusudur<sup>682</sup>.

Kamu düşmanlarının hareketleri deyiminin kapsamına ise, yağmalama, deniz haydutluğu (korsanlık) ya da silahlı soygun gibi olaylar girmektedir<sup>683</sup>.

Yetkili makamların emirleri deyimini ile, gemiye ve/veya yüke el konulması ya da bunların müsadere edilmesi veya ülkeye giriş ya da çıkışının yasaklanması, ambargo kararları gereği konulan tahditlerin uygulanması gibi hususlar kastedilmektedir<sup>684</sup>.

Karantina sınırlamaları, bulaşıcı hastalıklara karşı gemi veya yük ya da her ikisi için birden alınan çeşitli tedbirlerdir<sup>685</sup>. Karantina aslında sağlık otoriteleri tarafından karar verilen bir izolasyon süreci olup, gemide bulunan insanları ya da hayvanları etkileyebilecek bir bulaşıcı hastalığın söz konusu olması durumunda uygulanır<sup>686</sup>. Misalen, Ebola virüsü Afrika'da uzun süre geniş bir bölgenin rizikolu bölge olarak kalmasına neden olmuş, hatta bu durumun denizcilik faaliyetleri üzerindeki etkilerinin bertaraf edilmesi amacıyla sözleşmelerde birtakım klozlara da yer verilmek zorunda kalınmıştır<sup>687</sup>. İşte, bu tür insan sağlığı üzerinde ciddi olumsuz etkiler doğurabilecek bulaşıcı hastalıkların varlığı durumunda gemi, yük ya da her ikisi için birden karantina sınırlamaları getirilebilmektedir.

#### **4.2.6.4. Mahkemelerin el koyma kararları**

Bu kararlar ile kastedilen, mahkemelerin özel hukuk uyuşmazlıkları nedeniyle verdikleri, gemiye ihtiyati haciz konulması, gemiye icrai haciz konulması veya gemiye ihtiyati tedbir yolu ile el konulması yönündeki kararlardır<sup>688</sup>.

Öte yandan, yüke el konulması halinde bu duruma kendisi sebep olmadığı sürece taşıyan yüke el konulması nedeniyle meydana gelen zararlardan zaten sorumlu tutulamayacaktır. Tabii taşıyanın şahsi borcu yüzünden gemiye ve yüke el konulmuşsa,

---

<sup>682</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 118.

<sup>683</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 118; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 226; AKINCI, s. 445; COLINVAUX, s. 77.

<sup>684</sup> SÖZER, Cilt I, s. 515; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 120; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 226; AKINCI, s. 445-446; COLINVAUX, s. 78; GÜDEN, s. 108.

<sup>685</sup> SÖZER, Cilt I, s. 515; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 121; GÜDEN, s. 108.

<sup>686</sup> BERLINGIERI, The Carriage of Goods and Passengers by Sea, s. 36.

<sup>687</sup> ÜLGNER, Çarter Sözleşmeleri I, s. 554.

<sup>688</sup> SÖZER, Cilt I, s. 516; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 123-125; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 123; AKINCI, s. 446; GÜDEN, s. 108.

taşıyan sorumlu olmadığını ileri süremeyecektir. El konulan yük haricindeki yüklerde bir zarar meydana gelmesi durumunda da taşıyan kusur ve ihmali bulunmadığı takdirde sorumlu tutulamaz. Örneğin, bir yüke el konulması nedeniyle yolculuk uzamış ve diğer yüklerde çürüme meydana gelmiş ise durum böyledir<sup>689</sup>.

Görüldüğü üzere, incelemekte olduğumuz bu bendin kapsamı ile yukarıda incelemiş olduğumuz bent kapsamında bahsi geçen “*yetkili makamların emirleri*” kavramı arasında fark vardır. Şöyle ki, incelemekte olduğumuz bent özel hukuk uyumsuzlukları nedeniyle bir mahkemenin vermiş olduğu kararları konu edinmekte iken; yukarıda incelemiş olduğumuz bent kapsamında bahsi geçen “*yetkili makamların emirleri*” kavramı, bir malın ithal ya da ihracatının yasaklanması durumlarında olduğu gibi, kamu hukukuna ilişkin tasarrufları konu edinmektedir<sup>690</sup>.

#### **4.2.6.5. Grev, lokavt veya diğer çalışma engelleri**

Bu bent uyarınca zarara grev, lokavt ya da diğer çalışma engelleri neden olmuş ise taşıyan kusursuz sayılacaktır.

Bu noktada, kısaca grev ve lokavt kavramları üzerinde durmakta yarar vardır. 6356 sayılı Sendikalar ve Toplu İş Sözleşmesi Kanunu<sup>691</sup> (SenTİSK) m. 58/ f. 1 hükmünde “*İşçilerin, topluca çalışmamak suretiyle işyerinde faaliyeti durdurmak veya işin niteliğine göre önemli ölçüde aksatmak amacıyla, aralarında anlaşarak veya bir kuruluşun aynı amaçla topluca çalışmamaları için verdiği karara uyarak işi bırakmalarına...*” grev denileceği hüküm altına alınmıştır.

Lokavt ise, SenTİSK m. 59/ f. 1 hükmünde “*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*” ifadeleri ile tanımlanmıştır.

Diğer çalışma engelleri deyimi ise, gemi adamlarının hastalanmaları nedeniyle çalışmamaları, kolera ya da diğer bir salgın hastalık korkusu ile işi bırakmaları ya da

<sup>689</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 125.

<sup>690</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 123.

<sup>691</sup> RG: 07.11.2012/ 28460.

mürettebatın savaş riski bulunması nedeniyle söz konusu sefere çıkmayı reddetmeleri gibi örneklendirilebilecek çeşitli durumları kapsamaktadır<sup>692</sup>.

Belirtmek gerekir ki, taşıyanın sorumluluğunun ortadan kalkması için grevin meydana gelen zarara doğrudan sebep olması gerekir. Aksi halde, yani grev zarara sadece dolaylı olarak yol açmış ise, taşıyanın meydana gelen zararlardan sorumluluğu devam etmektedir. Örneğin; yükleme ya da boşaltma limanındaki işçilerin grev yapmaları, yükleme ya da boşaltma faaliyetlerinin yürütülmesine engel oluyorsa yüke gelen zarara doğrudan doğruya grevin sebep olduğu söylenebilir. Bu durumda da taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu tutulması mümkün olmayacaktır<sup>693</sup>.

Taşıyanın grev nedeniyle sorumluluğuna gidilememesi için bölgedeki tüm işçilerin eyleme katılmaları gerekmemektedir. Bu bağlamda, mevcut grevin yürütülen faaliyete önemli ölçüde engel olması yeterlidir<sup>694</sup>.

Bunun yanı sıra, taşıyanın grev, lokavt ya da diğer çalışma engellerinden dolayı meydana gelen zarardan sorumlu tutulamaması için, bu olaylara kasten kendisinin sebep olmaması gerekir. Örneğin, sırf bu bentten faydalanabilmek adına taşıyanın grevi teşvik etmesi ya da önlenilebilecek iken bunu yapmaması gibi durumlarda sorumluluktan kurtulması mümkün değildir<sup>695</sup>.

#### **4.2.6.6. Yükletenin, taşıtanın veya eşyanın malikinin veya bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri**

Yükün cinsinin, özelliğinin, niteliğinin ve değerinin yanlış olarak bildirilmesi gibi durumlar bu bent kapsamına girmektedir<sup>696</sup>.

Böyle bir yanlış bildirim nedeniyle taşıyan yükleri konulmaması gereken bir ambara ya da diğer bir yükün yanına istifleyebilir veya yolculuk sırasında göstermesi

---

<sup>692</sup> SÖZER, Cilt I, s. 516; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 127-129; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 227; AKINCI, s. 446.

<sup>693</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 128.

<sup>694</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 128; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 227.

<sup>695</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 128-129; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 227; AKINCI, s. 447; TEKİL, s. 318. Aynı yönde: Yalnızca taşıyanın gemilerini etkileyen ve taşıyanın gemi adamları ile iş sözleşmelerinin koşullarının müzakere edilmesine makul olmayan bir şekilde yanaşmaması sonucunda meydana gelen grevlerde, taşıyanın kusurlu olduğunun kabul edileceği belirtilmektedir. Bkz. BERLINGIERI, The Carriage of Goods and Passengers by Sea, s. 37.

<sup>696</sup> SÖZER, Cilt I, s. 516; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 131; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 228; BERLINGIERI, The Carriage of Goods and Passengers by Sea, s. 36.

gereken dikkat ve özeni yerine getirememiş olabilir. Örneğin, soğutucu depolarda taşınması gereken bir mal olan taze et, yalnızca gıda malzemesi olarak beyan edilmiş ve bu nedenle taşıyan tarafından soğutucu depoya yerleştirilmemiş olabilir ya da belirli aralıklarla havalandırılması gereken bir yük, yanlış beyan nedeniyle taşıyan tarafından yolculuk boyunca ambarda tutulmuş olabilir. Bu gibi hallerde, taşıyan meydana gelen zarardan sorumlu tutulamayacaktır<sup>697</sup>.

Yükün değerinin olduğundan yüksek beyan edilmesi sorumluluk sınırı açısından; düşük beyan edilmesi ise, navlun miktarının hesaplanmasında yükün değerinin de göz önüne alındığı durumlar açısından sorun yaratacaktır. Bu nedenle, yükün değerinin olduğundan yüksek beyan edilmesi de düşük beyan edilmesi de bu bent kapsamında değerlendirilmektedir<sup>698</sup>.

Ancak, taşıyanın bu bent uyarınca sorumsuzluk karinesinden yararlanabilmesi için, yük ilgisinin malın cins veya değerini kasten yanlış beyan etmiş olması gerekmektedir. Eğer, yanlış beyan yükün değerine ilişkin ise, konişmentoda yer alan bilgi ile gerçek değer arasında hatırı sayılır bir değer farkı bulunmuyorsa taşıyanın bu bent uyarınca sorumsuzluk karinesinden yararlanmaya çalışmasının iyiniyet kuralına aykırı olacağı belirtilmektedir<sup>699</sup>.

Bu doğrultuda, bent kapsamında taşıyanın söz konusu beyanın yanlış olduğunun yanı sıra, yük ilgilisi tarafından kasten böyle bir yanlış beyan verildiğini de ispatlaması gerekecektir. Diğer yandan, yük ilgilisi de taşıyanın yanlış olarak verilen bu bilgiden haberdar olduğunu veya zarara kasten sebep olduğunu ortaya koymak suretiyle zararının tazmin edilmesini sağlayabilir<sup>700</sup>. Öte yandan, taşıyanın nitelikli kusurunun ya da adamlarının kastının yahut nitelikli kusurunun varlığı halinde yük ilgisinin böyle bir imkânı bulunmamaktadır<sup>701</sup>.

Konişmento kayıtlarının etkisi de bu hükmün uygulanması açısından önem arz etmektedir. Zira yük hakkında temiz konişmento düzenlenmiş olduğu takdirde, artık

---

<sup>697</sup> ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 131-132; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 228.

<sup>698</sup> ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 155.

<sup>699</sup> ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 156.

<sup>700</sup> ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 158; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 174-175. Böyle bir durumda, yük ilgilisi tarafından mutlaka kasten yani bilerek yanlış beyanda bulunulmuş olmasının gerektiği ve ağır kusurun dahi yeterli olmayacağı belirtilmektedir. Bkz. ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 174.

<sup>701</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 218.

taşıyan yükte dışarıdan bakıldığı zaman anlaşılabilir durumda olan eksiklik veya hasarlar hakkında sorumsuzluk iddiasında bulunamayacaktır. Öte yandan, gizli kusurlar için sorumsuz olduğunu ileri sürebilir<sup>702</sup>.

Bu bent kapsamındaki bir diğer durum ise, yükleme ve istifleme faaliyetlerinin taşıyan ya da yükleten tarafından gerçekleştirilmesi ve bu kişilerin söz konusu faaliyetleri yürütürken yükte bir zarara yol açmış olmalarıdır<sup>703</sup>. Tabii taşıyanın bu faaliyetlere nezaret etme yükümlülüğünün de ihmal edilmemesinin gerektiği göz ardı edilmemelidir<sup>704</sup>.

#### **4.2.6.7. Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme veya eşyanın gizli ayıpları ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği**

Bu bent bağlamında, yükün cinsinden veya niteliğinden kaynaklanan sebeplerden ötürü eksilmesi olarak tanımlanabilecek fire kavramı gündeme gelmektedir. Fire söz konusu olduğu takdirde taşıyan bu bent uyarınca kusursuzluk karinesinden yararlanabilecektir<sup>705</sup>.

Yine yükün dış etkenler sonucu değil de, tamamen kendisine has özelliğinden ötürü buharlaşması ya da kurumması sonucunda meydana gelen eksilme ve değişiklik de bu bent kapsamında kabul edilmektedir<sup>706</sup>.

Uygulamada hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilmeler hususunda yüke göre sabit fire oranları tespit edilerek, bir standart getirilmeye çalışılmaktadır<sup>707</sup>.

Yükte bir takım gizli ayıplar bulunması ve bu ayıplar nedeniyle yolculuk sırasında zarar meydana gelmesi de bent kapsamında değerlendirilir. Yani bu tür ayıplar nedeniyle meydana gelen zararlar için taşıyanın sorumluluğuna gidilemez. Öte yandan, yükün gemiye alınmadan önce kontrol edilmesi gerekiyor olmasına rağmen, taşıyan bu

<sup>702</sup> SÖZER, Cilt I, s. 516; GÜDEN, s. 111-112.

<sup>703</sup> AKINCI, s. 448; ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 131; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 228; COLINVAUX, s. 81.

<sup>704</sup> AKINCI, s. 448.

<sup>705</sup> SÖZER, Cilt I, s. 517; ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 137; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 232; FRANKO, s. 201-202; GÜDEN, s. 113.

<sup>706</sup> SÖZER, Cilt I, s. 517; ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 137; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 232; GÜDEN, s. 113.

<sup>707</sup> ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 138.

yükümlülüğünü yerine getirmemişse bu bent uyarınca kusursuzluk karinesi ileri sürülemez<sup>708</sup>.

Örneğin, henüz tespit edilemeyecek bir şekilde bozulmaya başlamış olan gıda maddesinin gemiye yüklenmesi ve yolculuk süresince bu bozulmanın daha kötü hale gelmesi durumunda taşıyan bu nedenle meydana gelen zarardan sorumlu tutulamaz. Ancak, yolculuğun başlangıcından önce, görülebilir bir şekilde bozulmaya başlamış olan yükün bu durumuna dikkat etmeyerek temiz konişmento veren bir taşıyan, gönderilene karşı bu zarar sanki gemide meydana gelmiş gibi sorumlu olacaktır<sup>709</sup>.

Eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği nedeniyle yolculuk sırasında ziyaa veya hasara uğraması da söz konusu olabilir. Böyle bir durumda, zararın sebebi yükün kendisine özgü doğal cins ve niteliği olmasına karşın, genellikle dış olayların etkisi ile harekete geçmektedir. Taşıyanın bu gibi olaylara karşı herhangi bir tedbir alması mümkün olmadığından, meydana gelen zararlardan sorumluluğu da söz konusu olmayacaktır. Örneğin, demirin paslanması, kömür gibi maddelerin kendiliğinden parlamaları gibi durumlar bu kapsamda değerlendirilir. Tabii taşıyanın yüke elverişsizlik ya da yüke özende kusurdan dolayı sorumlu tutulabileceği durumlar söz konusu olabilir<sup>710</sup>.

Yargıtay 11. H.D.'nin naylon torbalar içinde taşınan suni gübre yükü hakkında vermiş olduğu bir kararında ise, bahsi geçen yükün doğal yapısı ve niteliği gereği kendiliğinden eksilen bir mal sayılmayacağı sebebiyle taşıyanın eksik çıkan gübre tutarından sorumlu tutulduğu görülmektedir<sup>711</sup>. Yine dairenin bir diğer kararında, kağıt torbalara konulmuş bulunan öğütülmüş çimento yükünün hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilen yahut malın kendisine has cins ve mahiyetinden ziyana uğrayan emtiadan bulunmadığı belirtilmiştir<sup>712</sup>. Meydana gelen zararın bent kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceği noktasında yükün kendine özgü yapısının bu şekilde göz önünde tutulması gerekecektir.

<sup>708</sup> ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 138-139; SÖZER, Cilt I, s. 517.

<sup>709</sup> ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 139.

<sup>710</sup> ÜLGENER, Sorumsuzluk, s. 140.

<sup>711</sup> Yarg. 11. H.D.'nin 1985/1289 E., 1985/1567 K. sayılı ve 21.03.1985 tarihli kararı ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 28.02.2018).

<sup>712</sup> Yarg. 11. H.D.'nin 1984/2559 E., 1984/2851 K. sayılı ve 15.05.1984 tarihli kararı ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 28.02.2018).

Yükte meydana gelen zarara hem yükün kendisine özgü doğal cins ve niteliği, hem de taşıyanın sorumlu olduğu, ticari kusur gibi, bir durum birlikte sebep olmuş ise, taşıyan kendi kusuru oranında sorumlu olur<sup>713</sup>.

#### 4.2.6.8. Ambalajın yetersizliği

Cins ve niteliğine uygun olarak ambalajlanması gereken bir yükün yetersiz bir ambalaj içerisinde ya da tamamen açıkta teslim edilmiş olması sonucunda meydana gelen zararlar bu bent kapsamında değerlendirilecektir<sup>714</sup>. Zira böyle bir durum yükle ilgili şahsın kusur veya ihmali olarak değerlendirilmektedir<sup>715</sup>.

Yargıtay 11. H.D.'nin yükün nakliye sırasında içinde taşındığı torbaların yapıştırma yerlerinden açılması sonucunda içindeki yükün hasarlanması şeklinde meydana gelen zarara ilişkin olarak açılmış olan bir davada vermiş olduğu kararında<sup>716</sup> da “...torbaların başka yerden değil de yapıştırma kenarlarından patlamasından meydana gelmişse bu olgu yük ambalajının kifayetsizliğini gösterdiğini, bu durumda taşıyıcının sorumluluğunun söz konusu olamayacağı sonucuna varılmıştır” ifadeleriyle bu yönde hüküm kurduğu görülmektedir.

Yükün ambalaj içerisinde olması gerekirken açıkta yüklenmesi veya ambalajın koruyuculuk bakımından yetersiz durumda olması gibi sebeplerle bir zararın meydana geleceği belirgin ise, taşıyanın da gereken uyarılarda bulunması veya konşimentoya bu hususu yazması beklenmektedir<sup>717</sup>. Aksi halde, taşıyan gözle görülebilecek eksiklik veya yetersizliklerden dolayı meydana gelen zararlar bakımından sorumlu tutulamayacağını ileri süremez<sup>718</sup>. Ancak, söz konusu eksiklik veya yetersizliğin gözle görülmesi mümkün

<sup>713</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 140; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 231.

<sup>714</sup> SÖZER, Cilt I, s. 517; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 132; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 228; AKINCI, s. 448; GÜDEN, s. 114.

<sup>715</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 132; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 228.

<sup>716</sup> Yarg. 11. H.D.'nin 1991/1425 E., 1992/8213 K. ve 06.07.1992 tarihli kararı ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 28.02.2018).

<sup>717</sup> SÖZER, Cilt I, s. 517.

<sup>718</sup> SÖZER, Cilt I, s. 517. Aksi görüş: BERLINGIERI, taşıyanın, taşıtanın ya da yükletenin dikkatini ambalajın yetersiz olduğuna çekmemesi durumunda, ambalaj yetersizliğine dayanarak sorumluluktan kurtulma imkanının ortadan kalkacağı yönündeki bu görüşe katılmamaktadır. Yazar öncelikle yükün taşıma için uygun şekilde hazır edilmesinin, taşıtanın yükümlülüğünde olduğuna dikkat çekmektedir. Ayrıca taşıyanın normal olarak, ambalajın yeterli olup olmadığı bakımından bir muayene yapma durumunda olmayacağını ve hatta çoğu durumda, yeterli bir ambalajlamanın yapılmış olup olmadığını takdir edebilmek için gerekli olan bilgi birikimine de sahip olmayacağını belirtmektedir. Bkz. BERLINGIERI, The Carriage of Goods and Passengers by Sea, s. 40. Diğer yandan; Lahey Kuralları çerçevesinde de ambalajdaki yetersizliğin makul bir kontrolle anlaşılacağı durumlarda ambalaj yetersizliğine dayanarak

değilse, taşıyanın sorumlu tutulması mümkün değildir. Örnek vermek gerekirse, ambalaj olarak kullanılan sandığın dayanıksız tahtalardan imal edilmiş olması, taşıyan tarafından tespit edilmesi mümkün olmayan bir yetersizliktir. Fakat, aynı sandığın kırık ya da çatlak gibi dışarıdan anlaşılabilir bir yetersizliğe sahip olması durumunda, bunun taşıyan tarafından tespit edilebilmesi pekâlâ mümkündür<sup>719</sup>.

#### 4.2.6.9. İşaretlerin yetersizliği

Gemiye yüklenen yüklerin birbirinden ayırt edilmelerinin sağlanması için üzerlerinde işaretler<sup>720</sup> bulunması gerekmektedir<sup>721</sup>. Üstelik bu işaretlerin yolculuk sırasında maruz kalınacak olan etkenlere karşı dayanıklı da olması gerekir<sup>722</sup>. Zira varma limanında teslimatın sağlıklı bir şekilde yerine getirilebilmesi için, bu işaretlerin yolculuk sonunda gemi varma limanına ulaştığında da mevcut olmaları gerekmektedir<sup>723</sup>. Bu tür işaretlerin yetersiz olmasından dolayı meydana gelen zararlar bent kapsamındadır<sup>724</sup>.

Taşıtan veya yükleyen malı gemiye söz konusu işaretler olmaksızın teslim etmişlerse, kaptan bunu taşıtan ve yükleyen adına yerine getirebilir. Diğer yandan, yük üzerinde işaretler konulmuş olarak teslim edilmiş fakat, bu işaretler yolculuk sırasında dış etkiler nedeniyle silinmiş olursa, taşıyan meydana gelen (karışma, kaybolma vb. gibi) zararlardan sorumlu tutulamaz<sup>725</sup>.

#### 4.2.7. Sözleşme Dışı İstemler

TTK'da taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan sorumluluğu düzenlenmiş olmasına karşın, yükün maliki mülkiyet hakkının taşıyanın kusuru ile ihlal edildiğinden

---

sorumluluğun bulunmadığının ileri sürülemeyeceği belirtilmektedir. Bkz. PAYNE / HOLDEN, s. 72; COLE, s. 61. Yine Lahey Kuralları bakımından, temiz konişmento düzenlenmiş olduğu takdirde taşıyanın haricen görülebilir nitelikteki ambalaj yetersizliğine dayanamayacağı yönünde bkz. COLE, s. 79; COLINVAUX, s. 84; HENDERSON, James S. / COLE, Sanford D., Carver's Carriage of Goods by Sea, 8th ed., London 1938, s. 17.

<sup>719</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 132.

<sup>720</sup> Lahey Kurallarında yer alan "marks" ibaresinin ETTK'da "markalar" olarak tercüme edilmiş olmasının hatalı olduğu ve TTK'da bu ibarenin mehaza uygun biçimde "işaretler" olarak tercüme edilmiş olmasının yerinde olduğu belirtilmektedir. Bkz. ATAMER / SÜZEL, Kaynaklar, s. 215-216.

<sup>721</sup> Yüklerin işaretlenmesi sırasında göz önüne alınması gereken hususlar ile bu işaretlerin türlerine ilişkin açıklamalar için bkz. SEVEN, Yüke Özen, s. 65 vd.

<sup>722</sup> SÖZER, Cilt I, s. 517-518; ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 133; GÜDEN, s. 115.

<sup>723</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 133; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 763.

<sup>724</sup> İşaretlerin yetersiz olması nedeniyle yükün yanlış gönderilene teslim edilmiş olması durumunda da taşıyanın bu gerekçeye başvurabileceği belirtilmemiştir. Bkz. BERLINGIERI, The Carriage of Goods and Passengers by Sea, s. 40. Diğer yandan, işaretlerin yanlış ya da hatalı olması bu bent kapsamına dahil değildir. Bkz. COLINVAUX, s. 85.

<sup>725</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 133-134.

bahisle haksız fiil hükümlerine dayanarak talepte bulunmayı da tercih edebilir. Zarar görenin sözleşme ya da haksız fiil hükümlerinden birine dayanarak talepte bulunması ve talebini karşılaması mümkün olmasına rağmen, bir defa talebi karşılandığında, aynı menfaate yönelik diğer talep hakkı kendiliğinden sona erecektir<sup>726</sup>.

Talebin haksız fiil hükümlerine dayandırıldığı hallerde, taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran düzenlemelerin uygulanıp uygulanmayacağı hususuna ilişkin bir düzenleme Lahey Kuralları'nda ve 1986 tarihli değişiklikten önce HGB'de, dolayısıyla da ETTK'da bulunmamaktaydı. Bunun yanı sıra, taşıyanın adamlarına yöneltilen talepler hakkında da açık bir hükme yer verilmemişti. Bu hususlara ilişkin düzenleme, Visby Protokolü ile getirilmiş ve değişikliğe uğrayarak Hamburg Kuralları'na da aktarılmıştır<sup>727</sup>.

TTK m. 1190 hükmünün gerekçesinde de maddenin 1968 tarihli Lahey/Visby Kuralları'nın 4 bis maddesinin birinci ila üçüncü fıkralarından alınmış olduğu ve 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nın yedinci maddesinde de benzer bir hükmün bulunduğu belirtilmektedir.

Lahey/Visby Kuralları'nın bahsi geçen 4 bis maddesinde<sup>728</sup> yer alan düzenleme *“(1) Bu Sözleşme’de öngörülen sorumluluktan kurtulma halleri ve sorumluluk sınırları, bir navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zıyaı veya hasarı ile ilgili olarak taşıyana yöneltebilecek bütün istemlere, bu istemlerin sözleşmeye veya haksız fiile dayandığına bakılmaksızın uygulanır (2) Böyle bir istem taşıyanın adamlarına veya temsilcilerine yöneltilirse (bu kişilerin bağımsız birer yüklenici olmamaları kaydıyla), söz konusu adamlar veya temsilciler de taşıyanın bu Sözleşme uyarınca başvurabileceği sorumluluktan kurtulma hallerinden ve sorumluluk sınırlarından yararlanabilirler. (3)*

---

<sup>726</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 137; KARAN, The Carrier's Liability, s. 102.

<sup>727</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 137.

<sup>728</sup> Lahey/Visby Kuralları m. 4 bis hükmünün İngilizce metni *“(1)The defences and limits of liability provided for in this Convention 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. (2) If such an action is brought against a servant or agent of the carrier ( such servant or agent not being an independent contractor), such servant or agent shall be entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention. (3) The aggregate of the amounts recoverable from the carrier, and such servants and agents, shall in no case exceed the limit provided for in this Convention”* şeklindedir.

*Taşıyan ve taşıyanın adamları ile temsilcilerinden tahsil edilebilecek olan tazminat miktarlarının toplamı hiçbir halde bu Sözleşme’de öngörülen sınırı aşamaz” şeklindedir.*

Hamburg Kuralları’nın m. 7 hükmünde<sup>729</sup> yer alan düzenleme ise, “(1) *İşbu andlaşmada 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. (2) Böyle bir dava, taşıyanın müstahdem veya görevlilerinden biri aleyhine açılırsa, o da, görevi sınırları içinde hareket ettiğini ispat etmesi şartıyla, taşıyanın işbu andlaşma hükümlerine göre ileri sürebileceği mes’uliyetten kurtulma sebepleri ile mes’uliyet tahditlerinden istifade edebilir. (3) Taşıyan ile bu maddenin 2. paragrafında anılan kişilerden istenebilecek olan meblağların toplamı 8. Madde hükümleri saklı kalmak kaydıyla, işbu andlaşmada öngörülen mes’uliyet sınırlarını aşamaz” şeklindedir.*

Yine gerekçede hükmün amacının, akdi ve akit dışı sorumlulukların birleşmesi halinde, taşıyanın haksız fiil sorumluluğu hükümleri uyarınca sorumluluğuna gidilerek, deniz ticaretinin ihtiyaçları çerçevesinde taşıyanın ve adamlarının sorumluluğunu tamamen veya kısmen kaldıran hükümlerin dolanılmasının engellenmesi olduğu izah edilmiştir.

Şöyle ki; TTK m. 1190/ f. 1 uyarınca, taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ile sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi yüzünden, taşıyan aleyhine, haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda uygulanacaktır.

TTK m. 1190/ f. 2 uyarınca, hükmün birinci fıkrasında bahsi geçen türde bir dava, taşıyanın adamlarından biri aleyhine açılırsa, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket

---

<sup>729</sup> Hamburg Kuralları m. 7 hükmünün İngilizce metni “(1) *The defences and limits of liability provided for in this Convention apply in any action against the carrier in respect of loss of or damage to the goods covered by the contract of carriage by sea, as well as of delay in delivery whether the action is founded in contract, in tort or otherwise. (2) If such an action is brought against a servant or agent of the carrier, such servant or agent, if he proves that he acted within the scope of his employment, is entitled to avail himself of the defences and limits of liability which the carrier is entitled to invoke under this Convention. (3) Except as provided in article 8, the aggregate of the amounts recoverable from the carrier and from any persons referred to in paragraph 2 of this article shall not exceed the limits of liability provided for in this Convention” şeklindedir.*

ettiğini ispat etmek kaydıyla, o da, taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabilecektir.

Lahey/Visby Kuralları m. 4 bis hükmünün aksine, Hamburg Kuralları m. 7 ile TTK m. 1191 hükmünde taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı bağımsız âkitlerin taşıyan için geçerli olan sorumluluktan muaf olma nedenlerinden ve sorumluluk sınırlarından yararlanamayacakları yönünde bir ifade bulunmamaktadır. O halde, bağımsız âkitlerin de ilgili hükümlerden yararlanacakları kabul edilmelidir.<sup>730</sup>

Hükümde taşıyanın adamlarının, taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ile sorumluluğu sınırlandırma hakkından yararlanabileceğinin belirtilmiş olması, taşıyanın sorumlu tutulmasının mümkün olmadığı durumlarda, adamlarının da sorumlu tutulamayacağı şeklinde izah olunabilir.<sup>731</sup>

Hükümün üçüncü fıkrasında ise, taşıyan ile onun adamlarından istenebilecek olan tazminat miktarının toplamının, sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybını düzenleyen TTK m. 1187 hükmü saklı kalmak kaydıyla, TTK m. 1186'da öngörülen sorumluluk sınırını aşamayacağı belirtilmektedir.

Görüldüğü üzere, hükümün son fıkrasında taşıyanın ve adamlarının yararlanacakları sorumluluk sınırlarının da aynı olacağı düzenlenmiştir. Ancak, kast veya nitelikli kusurun varlığı halinde, bu düzenlemenin bir istisnası olarak TTK m. 1187/ f. 2 hükmü gündeme gelecektir. Zira TTK m. 1187/ f. 2 hükmünde böyle bir durumda taşıyanın adamlarının TTK m. 1190/ f. 2 hükmüne dayanarak, TTK m. 1186 hükmünde öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamayacakları düzenlenmiştir.

---

<sup>730</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 139.

<sup>731</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 139.

## 5. BÖLÜM: TAZMİNAT TALEBİNİN İLERİ SÜRÜLMESİ

### 5.1. TAZMİNAT TALEP ETME HAKKINA SAHİP OLAN ŞAHISLAR

Tazminat talebinin ileri sürülmesi hususunda öncelikli olarak kimlerin tazminat talebinde bulunma hakkına sahip olduğunun belirlenmesi gerekir.

Navlun sözleşmesinin karşı tarafını teşkil eden taşıtana, eşya üzerinde tasarruf hakkı olan yükletene ve gönderilen de dahil olmak üzere konişmentonun yetkili hamiline karşı taşıyanın eşyanın ziyandan, hasara uğramasından ya da geç tesliminden doğan zararların tazmin edilmesine yönelik, TTK m. 1178 hükmüne dayanan sorumluluğu bulunmaktadır. Öyleyse, bahsi geçen şahıslar malvarlıklarında meydana gelen bu türden bir zararın tazmin edilmesi talebiyle taşıyana başvurma hakkına sahiptir<sup>732</sup>.

Yükleme ile birlikte yükleten ile taşıyan arasında sözleşmesel bir ilişki kurulmakta ve yükleten eşya üzerinde tek başına tasarruf yetkisine sahip olmaktadır. Yükleten, bu tasarruf yetkisi kapsamında taşıyanın TTK m. 1178 hükmüne dayanan sorumluluğuna başvurabilir<sup>733</sup>. Gönderilen ise, eşyanın teslimini isteme hakkının ihlalinin bir sonucu olarak bu hakka sahip olmaktadır<sup>734</sup>.

Nitekim, konişmentonun usulüne uygun olarak ciro ve teslim edilmesi TTK m. 1178 hükmüne dayanan tazminat talep hakkının da devredilmesine yol açar<sup>735</sup>.

Taşıyan ile sözleşmesel ilişkisi bulunmayan yük maliki ise, taşıma sözleşmesinden doğan hakların kendisine temlik edilmesi halinde taşıyana karşı TTK m. 1178 hükmüne dayanan talepleri ileri sürebilir. Aksi halde, taşıyana karşı taleplerini yalnızca haksız fiil hükümlerine dayanarak ileri sürebilecektir<sup>736</sup>.

<sup>732</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 147; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 181.

<sup>733</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 147; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 181.

<sup>734</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 148.

<sup>735</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 148.

<sup>736</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 182.

## 5.2. İNCELEME VE BİLDİRİM

### 5.2.1. Genel Olarak

Eşyanın zayi olması ya da hasara uğraması veya geç teslim edilmesi durumlarında taraflarca ispat külfetinin yerine getirilmesi ve bu bağlamda, talepte bulunan taraf açısından bu talebine yönelik delillerin elde edilmesi ve kendisinden talepte bulunulan taraf açısından da kendisini savunabileceği delillerin elde edilmesi önem kazanmaktadır<sup>737</sup>. Bu ihtiyaç sebebiyle, kanun koyucunun taraflara birtakım haklar tanımış ve görevler yüklemiş olduğu görülmektedir.

Bu bağlamda, TTK m. 1184 ve TTK m. 1185 hükmünde inceleme ve bildirim hususuna ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir.

TTK m. 1184 hükmünde “Gönderilen; eşyayı teslim almadan, taşıyan, kaptan veya gönderilen, eşyanın hâl ve durumunu, ölçü, sayı veya tartısını tespit ettirmek amacıyla onları mahkemeye veya yetkili diğer makamlara ya da bu husus için yetkili uzmanlara inceletebilir. Mümkün oldukça diğer taraf da incelemede hazır bulundurulur” denilmektedir.

Bu ifade ile taraflara eşyanın incelettirilmesine yönelik bir külfet getirilmemekte, yalnızca bir hak tanınmaktadır. Esasen bu düzenleme ile HMK m. 400<sup>738</sup> vd. hükümlerinde öngörülen koşullara tâbi olmaksızın bazı maddi vakıaların ve delillerin tespit ettirilmesine imkân tanınmıştır<sup>739</sup>. Öte yandan, bu inceleme HMK m. 400 vd. bağlamında bir delil tespiti niteliğinde olmayacak ve inceleme sonucunda elde edilen rapor da bir bilirkişi raporu niteliği taşımayacaktır<sup>740</sup>.

---

<sup>737</sup> SÖZER, Cilt I, s. 446-447; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 151; ÜNAN, Samim, “Yük Sigortacısının Taşyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar”, DenizHD, S. 4 Y. 2, 1997, s. 103.

<sup>738</sup> HMK'nın “Delil tespitinin istenebileceği haller” başlıklı m. 400 hükmünde yer alan düzenleme şu şekildedir: “(1) Taraflardan her biri, görülmekte olan bir davada henüz inceleme sırası gelmemiş yahut ileride açacağı davada ileri süreceği bir vakianın tespiti amacıyla keşif yapılması, bilirkişi incelemesi yaptırılması ya da tanık ifadelerinin alınması gibi işlemlerin yapılmasını talep edebilir. (2) Delil tespiti istenebilmesi için hukuki yararın varlığı gerekir. Kanunda açıkça öngörülen hâller dışında, delilin hemen tespit edilmemesi hâlinde kaybolacağı yahut ileri sürülmesinin önemli ölçüde zorlaşacağı ihtimal dâhilinde bulunuyorsa hukuki yarar var sayılır”.

<sup>739</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 183.

<sup>740</sup> SÖZER, Cilt I, s. 448; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 151; ÜNAN, Rücu Davası II, s. 106.

Hükümde ETTK m. 1065'te yer alan ifadeden ayrılarak, yer verilen “yetkili uzmanlar” ibaresine<sup>741</sup> yönelik olarak hükmün gerekçesinde “...Mehaz Alman Ticaret Kanunu'nun 610'uncu paragrafı tercüme edilirken “resmen tayin olunmuş eksperler” olarak Kanuna geçen ibare, “yetkili uzmanlar” olarak değiştirilmiştir, çünkü bu tür uzmanlar için “resmi tayin” usulü bulunmayıp, yürürlükteki mevzuata göre “sigorta uzmanları”na yetki verilmesi söz konusudur. İleride, başka uzman gruplarına da yetki verilebileceği düşünülerek, genel bir ibare tercih edilmiştir” şeklinde bir açıklama yapıldığı görülmektedir.

TTK m. 1185 hükmünde ise, gönderilene zararı yazılı olarak bildirme külfetinin getirildiği görülmektedir. Şöyle ki, “Zıya veya hasarın en geç eşyanın gönderilene teslimi sırasında taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şarttır. Zıya veya hasar haricen belli değilse, bildirim eşyanın gönderilene teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak üç gün içinde gönderilmesi yeterlidir...Eşyanın teslimindeki gecikmenin, gönderilen tarafından, onun kendisine teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak altmış gün içinde taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şarttır”denilmektedir.

Eşyanın incelenmesi tarafların katılımıyla mahkeme veya yetkili makam ya da bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından yapılmışsa bildirim gerek yoktur (TTK m. 1185/ f. 2).

O halde, TTK m. 1184 hükmüne göre eşyanın tesliminden önce inceleme yaptırılmış ve diğer taraf da bu incelemede hazır bulunmuşsa, ikinci bir inceleme ya da bildirim gerek kalmayacaktır. İncelemede hazır bulunmayan tarafın bu hususu ileri sürmesinin iyiniyet kuralına aykırılık olarak kabul edilebileceği hallerde de durum aynıdır<sup>742</sup>.

---

<sup>741</sup> Hükümde bahsi geçen “yetkili uzmanlar” ibaresi ile kastedilenin kimler olduğu ve bunların kim tarafından yetkilendirileceği hususlarının kanunda açık olarak hükme bağlanmasının gerekli olduğu yönündeki eleştiriler için bkz. ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 160. Yine bu ibareye ilişkin eleştiri ve değerlendirmeler için bkz. DEMİRKIRAN, İhsan / DEMİRKIRAN, H. Murat, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler”, DenizHD, Özel Sayı: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, 2006, s. 342.

<sup>742</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 184.

Öte yandan, gönderilen diğer tarafın hazır bulunmadığı<sup>743</sup> bir inceleme yaptırarak ya da hiç inceleme yaptırmayarak yükü teslim almış ise, bildirimde bulunması ya da inceleme yaptırması gerekecektir<sup>744</sup>.

### 5.2.2. İnceleme

Öncelikle; incelemenin taşıyan, kaptan ya da gönderilen tarafından talep edilebileceğini belirtmek isteriz. TTK m. 1184 hükmünün gerekçesinde “6762 sayılı Kanun’un 1065’inci ve 1068’inci maddelerinden eşyanın muayenesini talep edebilecekler arasına taşıyan da eklenerek ve dili güncelleştirilerek alınmıştır” ifadelerine yer verilmek suretiyle TTK’da, ETTK’dan farklı olarak taşıyanın da inceleme talebinde bulunabileceğinin hüküm altına alındığı vurgulanmaktadır.

Gerçekten; ETTK’nın incelemeye ilişkin hükümleri arasında yer alan “isteme salâhiyeti” başlıklı m. 1065 hükmünde bu husus “Gönderilen malları teslim almadan, kaptan veya gönderilen malların hal ve vaziyetini, ölçü, sayı ve tartısını tesbit ettirmek maksadıyla onları mahkemeye veya salâhiyetli diğer makamlara yahut bu husus için resmen tayin olunmuş eksperlere muayene ettirebilir. Mümkün oldukça diğer taraf da hazır bulundurulur” şeklinde düzenlenmekteydi. Görüldüğü gibi, bu düzenlemede inceleme talebinde bulunabilecek kişiler arasında taşıyana yer verilmemişti. Hükümde değişikliğe gidilerek, taşıyanın da inceleme talebinde bulunabilmesine imkân sağlanması yerinde olmuştur. Zira taşıyanın da böyle bir incelemenin yapılmasında çıkarı bulunmaktadır.

Yukarıda da değindiğimiz üzere, TTK m. 1185/ f. 2 uyarınca tarafların katılımıyla mahkeme veya yetkili makam ya da bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından eşyanın incelenmiş olması durumunda, ayrıca bildirimde gerek yoktur. Bu nedenle de, eşyanın incelenmesi hususu önem arz etmekte ve üzerinde durulması gerekmektedir.

Hükümde incelemenin tarafların katılımıyla yapılmış olması durumunda ayrıca bildirimde gerek olmadığını belirtilmiş olması karşısında, incelemenin diğer tarafa

---

<sup>743</sup> Tabii yukarıda da belirttiğimiz üzere, incelemede hazır bulunmayan tarafın bunu ileri sürmesinin iyiniyet kuralına aykırılık teşkil etmiyor olması gerekir.

<sup>744</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 185.

yalnızca bildirilmiş olmasının yeterli olmayacağı ve iki tarafın da incelemede hazır bulunmasının şart olduğu söylenebilir.

Ne var ki, taraflardan birinin incelemeye katılmayacağını ya da katılma hakkından feragat ettiğini bildirmesi veya mahkemenin davetine rağmen incelemeye katılmaması gibi hallerde bu şartın yerine getirilmiş olduğu kabul edilmelidir<sup>745</sup>.

Yine yükün incelenmesi ile ilgili olarak; TTK m. 1185/ f. 3 hükmünde gerçek veya muhtemel bir ziya veya hasarın söz konusu olması halinde taşıyan ve gönderilen, eşyanın incelenmesi ve koli sayısının belirlenmesi için birbirlerine uygun olan her türlü kolaylığı göstermekle yükümlü kılınmıştır<sup>746</sup>.

Belirtmek gerekir ki, iki tarafın uzmanlarının aynı anda yükü incelemesi TTK m. 1185 hükmünde öngörülen anlamda bir inceleme olmaz<sup>747</sup>. Zira hükümde incelemenin mahkeme veya yetkili makam ya da bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından yapılmış olması öngörülmüştür.

Bunun yanı sıra, incelemenin söz konusu olabilmesi için yükün kısmen veya tamamen boşaltma limanına ulaşmış olması gerekecektir. Yani inceleme yapılabilmesi için kısmi ziya veya hasar söz konusu olmalıdır. Zira tam ziya halinde boşaltma limanında üzerinde inceleme yapılabilecek bir yük bulunmuyorsa, inceleme yapılabilmesi de mümkün olmayacaktır<sup>748</sup>. Tam ziyayı gerçekleştiren gerçekleşmediği hususunda bir tereddüt olması durumunda, zayı olan yükün bağımsız bir yük partisi teşkil edip etmediği dikkate alınmalıdır. Bu tespit açısından, konişmentonun içeriği önem arz eder ve söz konusu yük partisi için ayrı bir konişmento düzenlenmiş ise, bunun bağımsız bir parti teşkil ettiği kabul edilir<sup>749</sup>. Ayrı bir konişmento düzenlenmemişse, yükün diğer yüklerden başka bir şekilde ayrılmış olup olmadığına bakılmalıdır<sup>750</sup>.

<sup>745</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 193.

<sup>746</sup> Yükün koli ile taşınmadığı hallerde bu ifadenin “yükün sayımı” şeklinde anlaşılması yerinde olacağı yönünde bkz. YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 194.

<sup>747</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 194.

<sup>748</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 152; AKINCI, s. 173; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 195; ÜNAN, Rücu Davası II, s. 106. Diğer yandan, yükün tam ziyayı halinde dahi bir yük teslimi gerçekleşmiş ise, inceleme ve bildirim yapılmalıdır. Örneğin, yük maddi varlığını muhafaza etmiş ve teslim edilmiş olsa da ekonomik değeri veya asli niteliği sıfıra inmiş halde ise böyle bir durumda ihbar ve bildirim yine de gerçekleştirilmelidir. ÜNAN, a.g.e., s. 106.

<sup>749</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 152; AKINCI, s. 173; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 195.

<sup>750</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 152; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 187.

İncelemenin konusuna gelince, genel olarak yükün fiziki durumu ve görünümü tespit ettirilecek ve bu bağlamda, ölçü, sayı ve tartısı belirlenecektir. Yükte hasar ve eksiklik tespit edildiği takdirde bunlara yol açması mümkün olan sebepler de belirtilecektir. Ancak, raporda hasar ve eksikliğin sebeplerinin irdelenmesi, araştırılması ya da kusur bakımından herhangi bir değerlendirme yapılması söz konusu değildir<sup>751</sup>. SÖZER, yapılacak incelemenin kapsamını özet olarak, “*Bir anlamı ile yüklerin içinde buldukları durumun fotoğrafının çekilmesidir*” şeklinde ifade etmektedir<sup>752</sup>. Bu nedenle, yalnızca yükün mevcut durumunun anlaşılması için gerekli olan incelemelerin yapılarak, tutulacak bir rapor ile kayıt altına alınmasıyla yetinilecek ve kusur değerlendirmesi yapmaktan kaçınılması gerekecektir.

Hükümde incelemenin en geç ne zaman yapılacağından bahsedilmemiş olmasına karşın, bildirim en geç teslim sırasında yapılabileceğinin belirtilmiş olması nedeniyle, onun yerini tutacak olan inceleme işleminin de en geç teslim sırasında yapılması gerekecektir<sup>753</sup>.

TTK m. 1184/ f. 2 hükmünde ise inceleme giderlerine yönelik bir düzenlemeye yer verilmiş olduğu görülmektedir. Bu hüküm uyarınca inceleme giderleri başvuruda bulunana aittir. Ancak, inceleme için gönderilen başvuruda bulunup da sonuçta taşıyanın tazminat vermesi gereken bir zıya veya hasar belirlenirse inceleme giderleri taşıyana ait olacaktır.

### **5.2.3. Bildirim**

#### **5.2.3.1. Genel olarak**

TTK'nın “*Bildirim*” başlıklı m. 1185 hükmünün gerekçesinde, düzenlemenin “*6762 sayılı Kanun'un 1066'ncı maddesinden, 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin 3'üncü maddesinin altıncı fıkrası, 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nın 19'uncu maddesi ile yapılan değişiklikler ve milletlerarası uygulama göz önünde bulundurularak*” alınmış olduğu belirtilmektedir<sup>754</sup>.

<sup>751</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 671-672.

<sup>752</sup> SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 672.

<sup>753</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 194.

<sup>754</sup> Ancak TTK m. 1185/ f. 1 hükmünde yer alan süreler bakımından Hamburg Kuralları m. 19 hükmü nazara alınmamış ve doğrudan ETTK m. 1066/ f. 1 hükmünde yer alan süreler korunmuştur. Zira, haricen belli olmayan zararlar için Hamburg Kuralları'nda (m. 19/ f. 2) 15 günlük bir süre yer almakta olmasına

Bildirim külfetinin söz konusu olması için konişmento ya da diğer bir denizde taşıma senedinin düzenlenmiş olması gerekli değildir<sup>755</sup>. Öte yandan, haksız fiile dayanan talepler bakımından bildirim külfeti zaten söz konusu olmayacaktır. Zira haksız fiile dayanan bir talebi ileri süren yükü ilgilinin, zararın taşıyanın sorumlu olduğu bir sebepten dolayı meydana geldiğini ispat etmesi gerekeceğinden, zıya veya hasar nedeniyle meydana gelen zararlara ilişkin taleplerin haksız fiil hükümlerine dayandırıldığı hallerde bildirim külfetinin uygulanmasına da gerek bulunmamaktadır<sup>756</sup>.

Belirtmek gerekir ki, bildirime ilişkin TTK m. 1185 hükmünün uygulanabilmesi için, eşyanın en azından kısmen teslim edilmiş olması gerekmektedir. Bu nedenle, eşyanın tam ziyai halinde hükmün uygulanması mümkün değildir. Yani gönderilen yalnızca eşyanın kısmi ziyaa uğraması veya hasar görmesi ya da gecikmeli olarak teslim edilmesi durumlarında inceleme yaptırmak<sup>757</sup> ve bildirimde bulunmak durumundadır<sup>758</sup>. Yukarıda da belirttiğimiz gibi, tam ziyain gerçekleşip gerçekleşmediği hususunda bir tereddüt söz konusu olduğunda, zayi olan yükün bağımsız bir yük partisi teşkil edip etmediği dikkate alınmalıdır<sup>759</sup>. Tekrardan kaçınmak adına, bu hususta inceleme kısmında yapmış olduğumuz açıklamalara atıfta bulunmakla yetiniyoruz<sup>760</sup>. İlâveten, eşyanın teknik anlamda ziyaa uğramamasına karşın, uğradığı hasar nedeniyle ekonomik değerini tamamen yitirmesi ya da asli niteliğini tamamen kaybetmesi gibi sebeplerle ziyai ile bir tutulduğu hallerde TTK m. 1185 hükmünün uygulanmasının gerekeceği belirtilmektedir<sup>761</sup>.

TTK m. 1185 hükmü uyarınca, zıya veya hasarın en geç eşyanın gönderilene teslimi sırasında taşıyana yazılı olarak bildirilmesi gerekecektir. Zıya veya hasarın

---

karşın ETTK'da yer alan üç günlük sürenin muhafaza edilmiş olduğu görülmektedir. Bu sürenin yetersiz olduğu yönündeki eleştiri için bkz. ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 162. ÜNAN, ortalama büyüklükteki bir geminin taşıma kapasitesi nazara alındığında, bu üç günlük süreye reaksiyon gösterilmesinin dayanak bulacağına işaret etmektedir. Bkz. ÜNAN, Rücu Davası II, s. 109.

<sup>755</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 185.

<sup>756</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 186.

<sup>757</sup> İnceleme yaptıрма hususu geç teslim durumunda söz konusu olmayacak, gecikme zararları için TTK m.1185/ f. 5 uyarınca 60 gün içinde yazılı bildirim yapılması gerekecektir. Diğer yandan, geç teslim yükün kısmi ziyaa ya da hasara uğramasına neden olmuşsa, bu zararlar için inceleme yaptırılması mümkündür.

<sup>758</sup> AKINCI, s. 177; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 195; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 186; DEMİRÇİVİ MİNELİLER, s. 960.

<sup>759</sup> AKINCI, s. 173; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 195.

<sup>760</sup> Bkz. : 5.2.2.

<sup>761</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 187; ÜNAN, Rücu Davası II, s. 106.

haricen belli olmadığı durumlarda, bildirim eşyanın gönderilene teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak üç gün içinde gönderilmesi yeterlidir.

Diğer yandan, eşyanın geç teslimine ilişkin olarak hükmün beşinci fıkrasında eşyanın teslimindeki gecikmenin, gönderilen tarafından, onun kendisine teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak altmış gün içinde taşıyana yazılı olarak bildirilmesinin şart olduğu, süresinde bildirim yapılmayan gecikme zararları için tazminat ödenmeyeceği belirtilmiştir.

Hükmün gerekçesinde geç teslimine dair bu düzenlemenin kökenine ilişkin olarak “6762 sayılı Kanun’da düzenlenmemiş olan, taşıyanın eşyanın geç tesliminden sorumluluğu hakkında, 1978 tarihli Hamburg Kuralları’nın 19’uncu maddesinin beşinci fıkrası uyarınca altmış günlük bir ihbar süresi tanınmıştır. Ziya veya hasardan farklı olarak zamanında ihbar edilmeyen gecikmeden doğan zararlardan taşıyanın sorumlu olmayacağı tasrih edilmiştir” ifadelerine yer verilmektedir.

Hamburg Kuralları’nın yukarıda bahsi geçen m. 19/ f. 5 hükmünde<sup>762</sup> “Eşyanın gönderilene teslimi tarihinden itibaren aralıksız 60 gün zarfında taşıyana yazılı olarak ihbar edilmedikçe teslimdeki gecikmeden doğan zarar için hiçbir tazminat ödenemez” denilmektedir.

TTK m. 1185 hükmünde ziya veya hasarın en geç eşyanın gönderilene teslimi sırasında bildirileceğinden söz edilmiş olmasına dikkat edilmelidir. Zira hükümden anlaşılan bu bildirim açısından “vüsul” (varma/erişme) prensibinin geçerli olduğudur. Bu durumda, bildirim taşıyana ya da temsilcisine teslim işlemleri sırasında erişecek şekilde çekilmiş olması gerekecektir<sup>763</sup>.

Oysa yükün TTK m. 1178/ f. 3/ b uyarınca gönderilenin emrine hazır tutulması ya da yine TTK m. 1178/ f. 3/ c hükmü uyarınca teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edilmesi TTK m. 1185 anlamında gönderilene teslim olarak kabul edilemez<sup>764</sup>.

<sup>762</sup> Hamburg Kuralları m. 19/ f. 5 hükmünün İngilizce metni “No compensation shall be payable for loss resulting from delay in delivery unless a notice has been given in writing to the carrier within 60 consecutive days after the day when the goods were handed over to the consignee” şeklindedir.

<sup>763</sup> SÖZER, Cilt I, s. 449; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 154.

<sup>764</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 188.

Fakat, gönderilenin navlun sözleşmesine uygun olarak yerine getirilen ifayı kabul etmeyerek yükü teslim almaktan kaçınması ya da kendi kusuru nedeniyle eşyayı ilgili makamlardan teslim alamaması durumunda bildirim zamanının ertelendiğini kabul etmek mümkün değildir<sup>765</sup>.

Hükümde bildirim en geç eşyanın gönderilene “*teslimi sırasında*” yapılacağından bahsedilmiş olmasına rağmen, bu ifadenin bildirim yalnızca ve doğrudan teslim sırasında yapılabileceği şeklinde anlaşılması daha doğru olacaktır. Şöyle ki, çoğu zaman gönderilenin yükün durumu hakkında bilgi edinebilmesi için yüklerin tamamının teslim edilmesi gerekecektir. Üstelik bu bildirimle ilişkin ihbarnamenin hazırlanması da doğal olarak belirli bir vakit alacaktır. Bu doğrultuda; kanunun bildirim en geç eşyanın gönderilene teslimi sırasında yapılabileceği yönündeki ifadesinin doğrudan bu şekilde anlaşılması yerine, teslimin tamamlanmasının hemen ardından, gecikmeksizin ve fakat makul olarak kabul edilebilecek süre aşılmadan bildirimde bulunulmasına izin vermek gerekmektedir<sup>766</sup>.

Böyle bir yaklaşım, yukarıda bahsettiğimiz gibi TTK m. 1178/ f. 3/ b ve c hükümleri çerçevesinde yapılacak olan teslimlerde de gönderilenlerin haklarını koruyabilecek imkâna sahip olmalarını sağlayacaktır<sup>767</sup>.

TTK m. 1185/ f. 1 uyarınca haricen belli olmayan zıya veya hasarlarda, genel kuraldan farklı olarak, bu bildirim eşyanın gönderilene teslimi tarihinden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak üç gün içinde gönderilmesi yeterli olacaktır. Üç günlük sürenin işlemeye başlaması için bağımsız parti teşkil eden yükün tesliminin tamamlanması esas alınır<sup>768</sup>. Bu bildirim açısından, “*irsal*” (gönderme) prensibi geçerlidir ve zilyetliğin devri tasarrufunun tamamlanmış sayılacağı tarihten itibaren üç gün içerisinde bildirim gönderilmesi yeterli olacaktır. Yani ihbarın taşıyana vardığı tarihin bu durumda herhangi bir önemi yoktur. Ancak gönderilenin de iş ilişkilerinde gösterilmesi gereken dikkat ve özeni göstermiş olması beklenmektedir<sup>769</sup>.

---

<sup>765</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 189; KARAN, The Carrier’s Liability, s. 251-252.

<sup>766</sup> SÖZER, Cilt I, s. 449; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 155; ÜNAN, Rücu Davası II, s. 108; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 189.

<sup>767</sup> SÖZER, Cilt I, s. 449.

<sup>768</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 189.

<sup>769</sup> SÖZER, Cilt I, s. 450.

Bu çerçevede, haricen belli olan zıya ve hasar ifadesi ile kastedilenin ne olduğu üzerinde durmakta yarar vardır. Zira bu şekilde tespit edilemeyen zıya ve hasarlar için bildirim bakımından farklı bir düzenleme getirilmiş olması kavramı önemli kılmaktadır.

Haricen belli olan zıya veya hasar; yükün basitçe sayılması, ölçülmesi, tartılması gibi olağan ve laboratuvar tahlili gibi özel herhangi bir uzmanlık gerektirmeyen işlemlerle ya da görme, koklama gibi duyularımızı kullanmak suretiyle tespit edebileceğimiz ve tespit edilebilmeleri için ayrıntılı bir inceleme ve araştırma gerektirmeyen zıya veya hasarlardır<sup>770</sup>. Ancak, gönderilenin yükün cinsi bakımından mutata olan kontrolü yapmakla yükümlü olduğunu da belirtmek gerekir<sup>771</sup>.

Yükün çürüyerek kokuşması veya üzerine bir koku sinmesi<sup>772</sup> ya da yükün aldığı hasarın örneğin çatlak ya da kırılmanın ambalaj üzerinden gözle görülebilir durumda olması veya kuru olması gereken bir yükün ıslanmış olması gibi durumlar haricen belli olan zararlara örnek olarak sayılabilir<sup>773</sup>. Diğer yandan, örneğin 150 tonluk pirinç yükünün içinden 2 tonluk bir kısmının zıya halinde, bunun kısa zaman içerisinde sayılıp tespit edilmesi ya da seri bir muayene ile anlaşılması mümkün olmayacak ve haricen belli olmayan bir zarar söz konusu olacaktır. Ancak, eksikliğin ölçüp tartmaya gerek olmaksızın anlaşılabilirliği önemli miktarlardaki eksikliklerin haricen belli olan zararın kapsamında olduğu belirtilmektedir<sup>774</sup>. Yani yükteki zararın haricen belli olan bir zarar olup olmadığının tespitinde zararın mahiyeti ile eşyanın cins ve miktarı da nazara alınmalıdır. Zararın haricen belli olup olmadığı hususunda bir ihtilaf bulunması halinde, ispat yükü tazminat talebinde bulunan yükle ilgiliye ait olacaktır<sup>775</sup>.

---

<sup>770</sup> SÖZER, Cilt I, s. 450; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 197; OKAY, Sami, “*Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Zıya ve Hasarların İhbarı*”, Ord. Prof. Dr. Ernst E. Hirsch’e Armağan, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 1964 Ankara, s. 460-461; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 190; AĞSAKAL, İbrahim, “*Deniz Yolu İle Yapılan Taşımalarda Yükün Zıya ve Hasarı İle Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi*”, Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 2, S. 2, Y. 2012, s. 256.

<sup>771</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 190.

<sup>772</sup> Örneğin kahve yükünün makine yağı kokması (OKAY, İhbar, s. 461) ya da üzerine koku sinen tahıl yükünün kullanılmaz hale gelmesi (ÜNAN, Rücu Davası II, s. 106).

<sup>773</sup> SÖZER, Cilt I, s. 450; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 190.

<sup>774</sup> OKAY, İhbar, s. 461.

<sup>775</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 191.

Öte yandan, konteyner ya da ambalaj nedeniyle zararın belli olmadığı durumlarda haricen belli olan bir zarardan bahsedilemeyeceğinden, eşyanın tesliminden itibaren üç günlük süre içinde bildirim gönderilmesi gerekecektir<sup>776</sup>.

Yapılacak olan bildirim şekli ve içeriğinde hangi hususların bulunacağı da önem arz etmektedir. TTK m. 1185/ f. 1 hükmünde bildirim yazılı olarak yapılmasının şart olduğu belirtilmiştir. Kanunla öngörülmüş olduğundan, yazılılık geçerlilik şeklidir<sup>777</sup>. Bu nedenle, bildirim sözlü olarak yapılabilmesi mümkün değildir. Diğer yandan, bildirim özel bir şekle tâbi olmayıp, noter ya da diğer bir resmi makam veya merci aracılığıyla gönderilmesi de gerekli değildir<sup>778</sup>. Bildirim konişmentonun kaptan kopyasına yazılarak yapılması da mümkün görülmektedir<sup>779</sup>.

İçerik bakımından ise, TTK m. 1185/ f. 1 hükmünün üçüncü cümlesinde söz konusu ihbarnamede zıya ve hasarın neden ibaret olduğunun genel olarak belirtilmesinin gerekli olduğu düzenlenmiştir.

Bu nedenle, ihbarnamede zıya veya hasar durumuna ilişkin ayrıntılı açıklamalara ve hesaplamalara yer verilmesinin gerekli olmadığı söylenebilir. Bildirim, gönderilen talep ve iddialarının anlaşılmasını sağlaması yeterlidir. Örnek vermek gerekirse, söz konusu hasarın niteliği, eksiklik halinde ne kadar malın eksik teslim edildiği, hangi numaralı konteyner içerisindeki yükte sorun yaşandığı gibi bilgilerin ihbarnameden öğrenilebilmesi gerekmektedir<sup>780</sup>. Zaten bildirim yapılmasının gerektiği kanuni süre içinde, çoğu zaman zararın daha detaylı olarak bildirilmesi mümkün olmayacaktır<sup>781</sup>. Öte yandan, zararın niteliğine dair genel olarak dahi bilgi vermeyen bir ihbarın hüküm doğurması söz konusu değildir<sup>782</sup>.

Eşyanın teslimindeki gecikmenin bildirilmesine ilişkin düzenlemeye yer verilen TTK m. 1185/ f. 5 hükmünde, bu tür durumlarda bildirim içeriğinin nasıl olacağına dair

---

<sup>776</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 191.

<sup>777</sup> AĞSAKAL, s. 252.

<sup>778</sup> SÖZER, Cilt I, s. 450; AĞSAKAL, s. 252.

<sup>779</sup> SÖZER, Cilt I, s. 450.

<sup>780</sup> SÖZER, Cilt I, s. 450; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 154; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 192.

<sup>781</sup> ALGANTÜRK LIGHT, Didem, “Yeni TTK Uyarınca Navlun Sözleşmelerinde Yükü İnceleme ve Bildirim”, MÜHF-HAD (Özel Sayı “6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu’nu Beklerken” 10-11-12 Mayıs 2012-Sempozyum), C. 18, S. 2, Y. 2012, s. 523.

<sup>782</sup> OKAY, İhbar, s. 450; SÖZER, Cilt I, s. 450.

bir ifade bulunmamaktadır. Fakat, bu bildirimde eşyanın teslim edilmiş olması gereken tarih ile teslim edilmiş olduğu tarihlerin ve genel olarak gecikme nedeniyle uğranılan zararların yer almasının gerektiği kabul edilmektedir<sup>783</sup>.

TTK m. 1185/ f. 6 hükmünde ise bildirim kimlere yapılabileceği düzenlenmiştir. Bu hükme göre, eşya fiili taşıyan tarafından teslim edilmişse, bu madde uyarınca kendisine yapılan her bildirim taşıyana yapılmış gibi ve taşıyana yapılan her bildirim de fiili taşıyana yapılmış gibi hüküm ifade eder. Kaptan ve sorumlu gemi zabiti<sup>784</sup> dahil olmak üzere, taşıyan veya fiili taşıyan ad ve hesabına hareket eden bir kişiye yapılan bildirim, taşıyana veya fiili taşıyana yapılmış sayılır.

### **5.2.3.2. Bildirim külfetinin yerine getirilmemesinin sonuçları**

Bildirim külfetinin yerine getirilmemesinin ise birtakım sonuçları vardır. Bu sonuçlar, TTK m. 1185/ f. 4 hükmünde düzenlenmiştir. Hükme göre, eşyanın zıya veya hasarı ne bildirilmiş ne de tespit ettirilmiş olursa, taşıyanın eşyayı denizde taşıma senedinde yazılı olduğu gibi teslim ettiği ve eğer eşyada bir zıya veya hasarın meydana geldiği belirlenirse, bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiği kabul olunur. Şu kadar ki, bu karinelerin aksi ispat olunabilir. Yani bu karineler mutlak değildir<sup>785</sup> ve aksinin ispatı mümkün olduğundan, tazminat talebinde bulunan kimse, bu karinelerin aksini yani zararın taşıyanın sorumlu olduğu bir sebepten ileri geldiğini ortaya koyabilir. Dolayısıyla, tazminat talebinde bulunan kimse karinenin aksini, yani zararın taşıyanın sorumlu olduğu bir sebepten kaynaklandığını ortaya koymadıkça taşıyanı sorumlu tutamaz.

Yargıtay 11. H.D.'nin vermiş olduğu bir kararında<sup>786</sup> da “*Olayda, mahkemece veya yetkili makamca veyahut bu husus için resmen görevlendirilmiş bir eksperce yapılmış bir tesbit ve süresinde yapılmış bir ihbar mevcut değildir. Bu durum karşısında...mallarda meydana gelen hasarın davalı taşıyanın sorumlu olmayacağı bir*

<sup>783</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 192.

<sup>784</sup> Hükümde bildirim yapılabileceği kişiler arasında gemi zabiti de yer verilmiş olması eleştirilmiştir. Şöyle ki, sorumlu gemi zabiti bir gemi adamı olduğu şüphesizdir. Fakat, kendisine bildirim yapılan gemi adamının sorumlu gemi zabiti olmadığı yönünde bir savunma yapılması durumunda ispat bakımından sorunlar yaşanacağı belirtilmektedir. Bkz. DEMİRKIRAN / DEMİRKIRAN, s. 343-344.

<sup>785</sup> SÖZER, Cilt I, s. 452.

<sup>786</sup> Yarg. 11. H.D.'nin 1985/7691 E., 1986/386 K. sayılı ve 03.02.1986 tarihli kararı ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 28.02.2018).

*sebepten ileri geldiğinin kabulü zorunludur. Ancak, ...davacının, bu hususun aksini ispat etmek hakkı mevcuttur”* denilmek suretiyle aynı hususa vurgu yapılmış olduğu görülmektedir.

Yani inceleme yaptırılmaması ve bildirim külfetinin yerine getirilmemesi doğrudan taşıyanın sorumluluktan kurtulması sonucuna yol açmaz<sup>787</sup>. Eşyanın ziya ve hasarı tespit ettirilmez ve bildirilmez ise, taşıyanın eşyayı denizde taşıma senedinde yazılı olduğu gibi teslim ettiği kabul olunur. Bu husus, taşıyan lehine doğan ilk karinedir. Denizde taşıma senedinde yük ile ilgili ihtirazi kayıt<sup>788</sup> bulunmuyorsa, bu karine yükün hasarsız ve tam olarak teslim alındığına işaret eder<sup>789</sup>. İhtirazi kayıt konulmuş olması halinde ise, bu karine yükün o kaydın içeriğini teşkil eden hususlar dışında bir hasar veya ziya olmaksızın teslim edildiğinin kabulünü gerektirir. Kısmi ziya veya hasarın ihbarı halinde, ihbarın konusu dışında kalan ziya ve hasarlar bakımından denizde taşıma senedine uygun teslim ilişkine ilişkin karine geçerliliğini korur<sup>790</sup>. Bu karinenin aksinin ispatı için, meydana gelen zararda taşıyanın kusurunun olduğunu veya zararın mal gemide iken meydana geldiğini ispatlamaya gerek yoktur<sup>791</sup>. Karinenin aksinin ispatı için ortaya konulan delillerin, yükün taşıyan tarafından denizde taşıma senedine uygun olarak teslim edilmediğine ilişkin olması yeterlidir<sup>792</sup>. Ancak, taşıyanın kara zararlarından sorumlu olmayacağını kararlaştırılmış olduğu hallerde gönderilen, zararın gemide meydana gelmiş olduğunu ispat etmekle de yükümlüdür. Oysa, karine söz konusu olmasaydı taşıyan zararın karada meydana geldiğini ispat etmek zorunda olacaktı. Taşıyanın kara zararlarından sorumlu olmayacağını kararlaştırılmış olduğu hallerde, karinenin kayda değer bir etkisinin olduğu görülmektedir<sup>793</sup>.

Diğer yandan, taşıyan lehine doğan ikinci karineye göre, eşyada ziya ve hasarın meydana geldiği belirlenirse, bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten kaynaklandığı kabul edilecektir. Bu karinenin aksinin ispatı ise daha zorudur. Zira bunun için, davacı yük ilgisinin zararı ve bu zararın yani ziya ve/veya hasarın, mal taşıyanın

---

<sup>787</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 75; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 199; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 676; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 145.

<sup>788</sup> Reverse clause.

<sup>789</sup> SÖZER, Cilt I, s. 452.

<sup>790</sup> OKAY, İhbar, s. 466-467; SÖZER, Cilt I, s. 452.

<sup>791</sup> OKAY, İhbar, s. 467; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 677.

<sup>792</sup> SÖZER, Cilt I, s. 453.

<sup>793</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 156.

elindeyken meydana geldiğini ve bunun yanı sıra, söz konusu zararın taşıyanın sorumlu olduğu bir sebepten kaynaklandığını ispat etmesi gerekecektir<sup>794</sup>. Örneğin, meydana gelen zararın sebebinin taşıyanın bir ticari kusuru olduğu veya zararın taşıyanın gemiyi yolculuğa elverişsiz olarak yola çıkarmış olmasından kaynaklandığı gibi hususlar bu kapsamdadır<sup>795</sup>.

Yükün durumu, sayı ve tartısı TTK m. 1185/ f. 2 uyarınca, tarafların katılımıyla mahkeme veya yetkili makam ya da bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından tespit ettirilmişse, taşıyanın herhangi bir karineden yararlanması söz konusu olmayacak ve gönderilenin talebi karşısında kendisini savunması gerekecektir<sup>796</sup>.

Sorumsuzluk karinesinin geçerli olduğu hallerde, bu karine sebebiyle taşıyan zararın sebebinin ve bu sebebin tedbirli bir taşıyanın göstereceği özen ile önlenemeyecek bir sebep olduğunu ortaya koymak zorunda değildir. Zira bu konuya ilişkin ispat külfeti, inceleme yaptırmayan ya da bildirim külfetini yerine getirmeyen yükü ilgiliye geçmiş bulunmaktadır<sup>797</sup>. Görüldüğü gibi bu durumda, ispat külfeti taşıyan lehine yer değiştirmektedir<sup>798</sup>. Ancak gecikme zararları açısından böyle bir sonuca yer verilmemiştir. Gecikme zararının söz konusu olduğu hallerde, TTK m. 1185/ f. 5 uyarınca eşyanın tesliminden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak altmış gün içinde durumun taşıyana bildirilmemesi hak kaybına yol açacaktır. Zira hükümde süresinde bildirim yapılmayan gecikme zararları için tazminat ödenmeyeceği açıkça belirtilmiştir.

Bildirim ya da inceleme TTK m. 1185 hükmünde öngörülmekte olan şartları taşıyorsa, usulüne uygun bir bildirim ya da incelemeden söz edilemeyeceğinden bu işlemlerin hiç yerine getirilmemesi ile aynı hükümlerin uygulanması gerekecektir<sup>799</sup>. Bununla beraber, somut olayın şartları çerçevesinde taşıyanın inceleme ya da bildirim

---

<sup>794</sup> OKAY, İhbar, s. 470; SÖZER, Cilt I, s. 453. İnceleme ve bildirim yapılmamasının bir müeyyidesi olarak getirilen bu ikinci karine, gönderilen için çok ağır bir müeyyide olduğu yönünde eleştirilere maruz kalmıştır. Bkz. OKAY, İhbar, s. 470. Hatta, TTK m. 1185/ f. 4 hükmünde yer alan, zarar saptanırsa bunun taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri gelmiş sayılacağına ilişkin bahsi geçen bu ikinci karinenin taşıyan lehine dengeleri bozduğu ve bu kısmın çıkartılmasının daha uygun olacağı yönünde eleştiriler dahi yapılmıştır, bkz. ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 162.

<sup>795</sup> OKAY, İhbar, s. 470; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 156; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 677.

<sup>796</sup> SÖZER, Cilt I, s. 453.

<sup>797</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 76; TEKİN, s. 92; ALGANTÜRK LIGHT, s. 523; AĞSAKAL, s. 268.

<sup>798</sup> ALGANTÜRK LIGHT, s. 523; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 156; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 195; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 145; TEKİN, s. 92.

<sup>799</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 195.

hiç ya da usulüne uygun olarak yapılmadığını ileri sürmesinin iyiniyet kuralına aykırılık teşkil edip etmeyeceğinin de değerlendirilmesinin gerektiği belirtilmektedir<sup>800</sup>.

Bu bağlamda, yükteki ziya veya hasarı gösteren ve taşıyan veya kanuni ya da akdi temsilcisi tarafından imzalanmış olan belgelerin bildirim niteliğinde olup olmadığı sorunu gündeme gelmektedir. Yargıtay'ın taşıyan veya kanuni ya da akdi temsilcisi tarafından imzalanmış olan kargo raporu, olaylar çizelgesi, tutanak gibi belgelerin ziya veya hasar tespitini içermesi durumunda bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmesi için yeterli olduğunu kabul ettiği kararları bulunmaktadır<sup>801</sup>.

### 5.2.3.3. Bildirimin zamanında yapılmasının ispat yüküne etkisi

Aşağıda ispat yüküne ilişkin başlık altında, bildirim külfetinin yerine getirilmemesi halinde ispat yüküne ilişkin olarak açıklamalara yer verilecek olmakla birlikte<sup>802</sup>, burada son olarak TTK m. 1185 hükmü çerçevesinde zamanında yapılan bir bildirim ispat yükü bakımından etkilerine ayrıca değinmek isteriz.

<sup>800</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 196.

<sup>801</sup> Yarg. 11. H.D.'nin, 2000/4316 E., 2000/5395 K. sayılı ve 12.06.2000 tarihli kararı “*Davacı sigortacının rücuen tazminat isteminde bulunduğu bu davada, olaylar çizelgesi (Statement of Facts) altında yer alan kaptan notuna üstünlük tanınarak malların konişmentoda yazılı miktar ve şekilde alıcıya teslim olduğu ve TTK.nun 1066/1. maddesinde öngörülen biçimde süresi içerisinde yapılmış bir ihbar bulunmadığından bahisle, aynı yasa maddesinin son fıkrası uyarınca taşıyanın sorumsuzluk karinesinden yararlanabileceği sonucuna ulaşılmış ise de, olaylar çizelgesi altında yer alan kaptan notunun soyut nitelikte bir açıklama mahiyetinde bulunup, daha çok gemide mevcut yükün boşaltıldığı anlamını taşıdığı anlaşılmaktadır. Oysa, aynı tarihli ve taşıyan acentesinin iştirakiyle tutulan tutanakta mallardaki noksanlık belirlenmiş olup, aynı zamanda çetele defteri ve tartım fişleriyle de doğrulanmıştır. Böyle bir durumda noksanlığın taşıyanın acentesinin de iştirakiyle tutulan tutanakla saptanmış bulunmasına nazaran, artık TTK.nun 1066/2. maddesi uyarınca ihbara da gerek yoktur ve yükün eksik olan bölümünden taşıyıcının sorumlu bulunması gerekir*” şeklindedir (www.kazanci.com, E.T.: 09.03.2018). Ayrıca bkz. Yarg. 11. H.D.'nin, 1986/8075 E., 1987/1707 K. sayılı ve 24.03.1987 tarihli kararı, Yarg. 11. H.D.'nin, 1993/6532 E., 1994/3229 K. sayılı ve 19.04.1994 tarihli kararı (Kararlar için bkz. [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com)). Bu uygulama ile aynı doğrultudaki değerlendirmeler için bkz. KENDER, Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk, s. 257; ÜNAN, Samim, “*Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Yük Zararını Ödeyen Sigortacının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasına İlişkin Bazı Sorunlar*”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1991, s. 239; ÜNAN, Rücu Davası II, s. 106-107; SEVEN, Yüke Özen, s. 156; KENDER / ÜNAN, Navlun Mukaveleleri, s. 291. Diğer yandan, böyle bir belgenin bildirim niteliğinde olduğunun kabul edilebilmesi için, kanunun bildirim için öngördüğü süreye uyulmuş olmasının yani belgenin bu süre içinde düzenlenmiş olmasının ve yük ilgisinin (ya da temsilcisinin) taşıyana bildirimde bulunma iradesinin bulunduğu bu belgeden anlaşılıyor olmasının gerekeceği yönünde bkz. ÜNAN, Rücu Davası, s. 239; SEVEN, Yüke Özen, s. 156 vd. Ayrıca, kanunun aradığı zamanda tanzim edilen, taşıyan veya temsilcisinin imzasını ihtiva eden ve aynı zamanda yük ile ilgisinin ya da temsilcisinin zarar bildiriminde bulunma iradesini yansıtan belgelerin zarar bildirimini sayılacağı yönünde hüküm sevk edilmesinin gerekli olduğu görüşü için bkz. KENDER / ÜNAN, Navlun Mukaveleleri, s. 291.

<sup>802</sup> Bkz. 5.3.4.

TTK m. 1185/ f. 2 uyarınca tarafların katılımıyla mahkeme veya yetkili makam ya da bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından yapılan inceleme ile yükteki hasar ya da zıyanın resmen tespit edilmiş olması durumunda ispat külfeti taşıyana düşecektir. Zira bu durumda, gönderilen talebine dayanak olarak yeterli delile sahip olmuş bulunmaktadır<sup>803</sup>.

Teslim sırasında ve her iki tarafın da hazır bulunduğu durumda TTK m. 1185/ f. 1 uyarınca yapılan bildirim taşıyanın itirazsız kabul etmesi, taşıyanın zıya veya hasarın gerçekliğini zımnen kabul ettiğine işaret eder. Bu durumda da, ispat külfeti sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyana geçecektir. Zira taşıyan zıya ve hasarın varlığını kabul etmiyorsa, bildirim itiraz ederek zıya ve hasarın tespit edilmesini istemelidir. Dolayısıyla, taşıyanın böyle bir itirazda bulunmaması gönderilenin beyanını kabul ettiği anlamına gelecektir<sup>804</sup>.

Haricen belli olmayan hasarlarda ise, üç gün içinde yapılan ihbar güçlü bir delil olarak görülmemektedir. Zira zararın teslimden sonra meydana gelmiş olma ihtimali vardır. Bu nedenle, gizli hasarlar bakımından gönderilenin, yükün taşıyanın zilyetliğindeyken zarar gördüğünü ve bundan taşıyanın sorumlu olduğunu muhtemel gösterecek seviyede delilleri ortaya koymasının yeterli olacağı kabul edilmektedir<sup>805</sup>.

### **5.3. İSPAT YÜKÜ**

#### **5.3.1. Genel olarak**

Aşağıda ispat yüküne dair açıklamalarımıza yer vermeden önce, taşıyanın kusursuzluk ve illiyet bağı karinelerinden yararlanması hallerinde ispat yüküne ilişkin olarak tekrardan kaçınmak adına yukarıda, ilgili başlık altında yapmış olduğumuz açıklamalara atıfta bulunmakla yetindiğimizi belirtmek isteriz<sup>806</sup>.

İspat yükünden bahsedilirken, konişmentonun ispat açısından işlevinin de incelenmesinde fayda vardır. Konişmentoya ilişkin düzenlemeler TTK'nın 1228'inci maddesi ve devamında yer almaktadır. TTK m. 1128/ f. 2 hükmünde belirtildiği üzere; yükletenin izniyle, taşınmak üzere teslim alınan fakat henüz gemiye yükletilmemiş olan

---

<sup>803</sup> SÖZER, Cilt I, s. 453.

<sup>804</sup> SÖZER, Cilt I, s. 453; OKAY, İhbar, s. 473.

<sup>805</sup> SÖZER, Cilt I, s. 454; OKAY, İhbar, s. 473.

<sup>806</sup> Bkz. 4.2.6.1

eşya için “*tesellüm konişmentosu*” düzenlenebilir. Eşya gemiye alınır alınmaz taşıyan, onun teslim alındığı sırada verilmiş olan geçici makbuz veya tesellüm konişmentosunun geri verilmesi karşılığında yükletenin istediği kadar nüshada “*yükleme konişmentosu*” düzenlemekle yükümlüdür. TTK m. 1229 / f. 1 / a hükmünde, konişmentonun yükletenin beyanına uygun olarak gemiye yüklenen veya yüklenmek üzere teslim alınan eşyanın genel olarak cinsini, tanınması için zorunlu olan işaretlerini, gerektiğinde tehlikeli eşya niteliğinde olup olmadığı hakkında açık bir bilgiyi, koli veya parça sayısı ile ağırlığını veya başka suretle ifade edilen miktarını içereceği belirtilmiştir.

TTK’nın “*eşyanın genel olarak cinsini, işaretlerini, koli veya parça adedini, ağırlık ve miktarını ispat*” başlıklı 1239’uncu maddesinin birinci fıkrasına göre; konişmento eşyanın genel olarak cinsi, işaretleri, koli veya parça adedi, ağırlık veya miktarı hakkında beyanları içerip de taşıyan, bu beyanların fiilen teslim alınan veya yükleme konişmentosu düzenlenmiş olması halinde, fiilen yüklenen eşyayı doğru ve tam olarak göstermediğini biliyor veya gösterdiğinden haklı sebeplerle şüphe ediyorsa yahut bu beyanları kontrol etmek için yeterli imkana sahip değilse, konişmentoya bu beyanların gerçeğe uymadığını, şüphesini haklı gösteren sebepleri veya yeterli kontrol imkanının bulunmadığını açıklayan bir çekince koymak zorundadır. İlaveten, çekince konulabilmesi için aranan koşulların varlığına ilişkin ispat yükünün taşıyana ait olduğunu belirtmek isteriz<sup>807</sup>.

Böyle bir çekincenin konulmamış olduğu hallerde ise, TTK m. 1239/ f. 3 uyarınca konişmento, taşıyanın eşyayı konişmentoda beyan edildiği gibi teslim aldığına veya yükleme konişmentosu düzenlenmiş olduğu takdirde, yüklendiğine karine oluşturacaktır. Konişmentoya birinci fıkra uyarınca bir çekince konulmuş olması, ilişkin olduğu kaydın karine teşkil etmesine engel olacaktır. Zira bu husus, üçüncü fıkra hükmünde saklı tutulmuştur.

Teslim edilen eşyanın kapalı kaplar içerisinde ya da ambalajlı durumda olması halinde ise, TTK m. 1239/ f. 1 hükmünde yer alan “*yeterli kontrol imkanının bulunmaması*” ifadesinden yola çıkarak, taşıyanın, yükletenin beyanlarını bir çekince koymak suretiyle konişmentoya geçirmesine imkân tanınmalıdır<sup>808</sup>.

<sup>807</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 201.

<sup>808</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 202.

TTK'nın m. 1229/ f. 1/ b hükmü, eşyanın haricen belli olan hal ve durumunun konşimentoya kayıt olarak düşülmesine imkân tanımaktadır. Öte yandan, TTK m. 1239'un ikinci fıkrasına göre; taşıyan, eşyanın haricen belli olan halini konşimentoda beyan etmeyi ihmal ederse, konşimentoda eşyanın haricen iyi halde olduğuna dair beyanda bulunulmuş sayılacaktır<sup>809</sup>.

Diğer yandan, eşyanın gizli bir eksigi ya da ayıbı bulunmadığının tazminat talep eden tarafından ayrıca ispatlanmasına gerek yoktur. Konşimento kayıtları çerçevesinde yükün hasarsız olarak taşıyana teslim edilmiş olduğu ispatlandığında, taşıyan yükte gizli bir kusur bulunduğu iddiasında ise, kendisinin bu durumu ispatlaması gerekecektir<sup>810</sup>.

İlk bakışta haricen belli olmayacak nitelikteki hasarlar söz konusu olduğunda ise, talepte bulunanın eşyadaki hasarın taşıyanın sorumluluk süresi içinde meydana geldiğini konşimento dışında bir delile dayanarak ileri sürmesi gerekecektir. Çünkü TTK m. 1229/ f. 1/ b hükmü uyarınca konşimento eşyanın yalnızca haricen iyi durumda olduğuna dair bir karine teşkil edecektir<sup>811</sup>.

Belirtmek gerekir ki; eşyanın taşıyan tarafından konteyner içinde ya da ambalajlı olarak teslim alınmış olması durumunda, konşimentonun konteyner ya da ambalaj içindeki eşyanın harici durumu hakkında herhangi bir ispat işlevi bulunmamaktadır. Bu durumda, taşıyanın eşyayı hasarsız olarak teslim aldığı ispatlanması için konşimento dışındaki delillere başvurulması gerekecektir<sup>812</sup>.

TTK m. 1239/ f. 3 hükmü uyarınca; konşimentonun teşkil ettiği karinenin aksi, konşimentoyu, içerdiği eşya tanımına güvenerek, gönderilen de dahil olmak üzere, iyiniyetle devralan üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz. Ancak, TTK m. 1186/ f. 4 hükmü<sup>813</sup> saklı tutulmuştur. Bu düzenleme ile, Lahey/Visby Kuralları ve Hamburg Kuralları ile

---

<sup>809</sup> ETTK'da böyle bir açık düzenlemeye yer verilmiş olmamasına karşın, Yarg. 11. H.D.'nin 1975/39 E., 1975/6557 K. sayılı ve 20.11.1975 tarihli bir kararında "Konşimentoda muhteva ve evsaf kısmının boş bırakılması malın sağlam yüklendiğinin delilidir" ifadelerine yer verilmek suretiyle aynı yönde hüküm kurulmuştur ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 13.03.2018). ETTK döneminde aynı yönde değerlendirmeler için bkz. AKINCI, s. 228; SEVEN, Yüke Özen, s. 144. Aksi görüş: YAZICIOĞLU, Emine, "Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, s. 672, dp. 84; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 79; ÜNAN, Rücu Davası II, s. 110.

<sup>810</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 203.

<sup>811</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 203.

<sup>812</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 204.

<sup>813</sup> TTK m. 1186/ f. 4 hükmünde "Yükletenin birinci fıkraya uyarınca yaptığı bildirim denizde taşıma senedine yazılmışsa, bu kayıtlar karine oluşturur, ancak, bu karine taşıyan bakımından bağlayıcı değildir; 1239'uncu maddenin üçüncü fıkrası, söz konusu kayıtlar hakkında uygulanmaz" denilmektedir.

TTK arasında paralellik sağlandığı görülmektedir. Zira hükmün gerekçesinde “...1968 tarihli Protokol ile değişik 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesinin 3’üncü maddesinin üçüncü fıkrasına ve 1978 tarihli Hamburg Kuralları’nın 16’ncı maddesine uygun olarak, konişmentonun karine fonksiyonunun onu iyiniyetle devralan üçüncü kişiye karşı çürütülemeyeceği açıklanmıştır” ifadelerine yer verilmiştir.

Öte yandan; taşıyanın konteyner içinde ya da ambalajlı olarak kendisine teslim edilen yükün hasarlı halde teslim edilmiş olduğunu iyiniyetli üçüncü kişi konişmento hamiline karşı ispatlamasına TTK m. 1239/ f. 3 hükmü ile engel olunamayacaktır. Zira yukarıda belirtildiği gibi, konişmentonun bu şekilde teslim edilen yükler için herhangi bir ispat işlevi yoktur<sup>814</sup>.

Hükümde, iyiniyetle devralan üçüncü kişi konişmento hamilinden bahsedilmiş olması nedeniyle, taşıyanın bu kişinin iyiniyetli olmadığını kanıtlaması durumunda, konişmento kayıtlarının aksinin ispatlanmasının da mümkün hale geleceği kabul edilmektedir<sup>815</sup>.

Diğer denizde taşıma senetleri bakımından ise, TTK m. 1242 hükmünde bir düzenleme getirilmiştir. Bu hükme göre; taşıyanın taşınacak eşyayı teslim aldığını göstermek üzere düzenlediği konişmentodan başka her tür senet<sup>816</sup>, taşıma sözleşmesinin yapılmış ve eşyanın senette yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alınmış olduğuna dair karine oluşturacaktır. Ancak, bu karinenin aksinin ispatlanması mümkündür<sup>817</sup>.

Bu hüküm karşısında, konişmento dışındaki diğer denizde taşıma senedinde yer alan eşyaya ilişkin kayıtların aksinin iyiniyetli üçüncü kişiye karşı da ispat olunabileceği söylenebilir<sup>818</sup>.

---

<sup>814</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 205-206.

<sup>815</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 206.

<sup>816</sup> “Deniz yük senetleri olarak adlandırılan belgelere gereksinim yaratan etkenler, kısaca konişmentonun eşyayı temsil fonksiyonundan kaynaklanan sorunlar olarak özetlenebilir”, YAZICIOĞLU, Deniz Yük Senedi, s. 652. Deniz taşımacılığında konişmento dışındaki belgelere gereksinim yaratan etkenler hakkında daha detaylı bilgi için bkz. YAZICIOĞLU, Deniz Yük Senedi, s. 652-655.

<sup>817</sup> ETTK döneminde böyle bir düzenleme bulunmamasına karşın, aynı esas ETTK çerçevesinde de kabul görmekteydi. Bkz. YAZICIOĞLU, Deniz Yük Senedi, s. 671. Yazar, “Deniz yük senedi, yükün taşıyan tarafından teslim alındığına dair ispat belgesi olarak, teslim alınan yüke ilişkin kayıtlar ihtiva etmektedir. Deniz yük senedi, bu kayıtlar bakımından aksi ispat edilinceye kadar delil teşkil eder” ifadeleriyle bu duruma değinmektedir.

<sup>818</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 207.

Kanunun gerekçesinin “*Denizde Taşıma Senetleri*” başlığı altında TTK’nın 1228 ila 1242’nci maddelerine ilişkin genel açıklamalara yer verilen kısmında “...*denizde taşıma senetleri hakkındaki hükümler vaz edilirken konişmento esas alınmış ve diğer denizde taşıma senetleri sadece konişmento hakkındaki hükümlere yollama yapılmak suretiyle tek bir maddede ele alınmıştır*” denilmektedir.

Bu bağlamda, konşimentoya ilişkin hükümlerin uygun düştükçe denizde taşıma senetleri hakkında da kıyasen uygulanabileceği açıktır. Öyleyse, TTK m. 1239/ f. 1 ve 2 hükümlerinin de bu kapsamda kıyasen uygulanabileceğinin kabul edilmesi gerekecektir. O halde, denizde taşıma senedine eşyanın cinsi, miktarı ve markası hakkındaki kayıtlara ilişkin olarak gerekçeli bir çekince konulduğu takdirde, bu kayıtların taşıyan aleyhine karine oluşturmasının önüne geçilebilir<sup>819</sup>.

### **5.3.2. Tazminat Talebinde Bulunan Bakımından İspat Yükü**

Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin TTK m. 1178 hükmüne dayanan taleplerini ileri süren yükle ilgilinin ispatlaması gereken bazı hususlar bulunmaktadır.

Öncelikle talepte bulunanın ortada bir navlun sözleşmesi bulunduğunu; kendisinin bu navlun sözleşmesine dayanarak talepte bulunmaya yetkili olduğunu yani aktif husumet ehliyetini ve talepte bulunduğu kişinin de taşıyan olduğunu yani pasif husumet ehliyetini ispat etmesi gerekecektir<sup>820</sup>.

Ardından, ihtilaf konusu olan eşyanın taşıyan tarafından hasarsız olarak teslim alınmış olduğunu ve bundan sonra yani taşıyanın yükü teslim aldığı ve teslim ettiği zaman diliminde yükün ziyaa ya da hasara uğradığını veya yükün teslim edilmiş olması gerektiği tarihe göre gecikmeli olarak teslim edildiğini ispatlamalıdır<sup>821</sup>.

---

<sup>819</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 207. Konuya ilişkin bir düzenleme bulunmayan ETTK dönemi için, gerekçesiz çekincenin yeterli olacağı hakkında bkz. YAZICIOĞLU, Deniz Yük Senedi, s. 672.

<sup>820</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 129; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 198; ATEŞ, s. 82; KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 77; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 209; AKINCI, s. 351; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 131; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 149.

<sup>821</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 130; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 198; ATEŞ, s. 82; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 209; AKINCI, s. 352; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 131; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 149.

Yine söz konusu zıya, hasar ya da gecikme ile meydana gelen zarar arasında uygun illiyet bağının bulunduğunu ve meydana gelen zararın hem ne olduğunu hem de miktarını ispatlamalıdır<sup>822</sup>.

İlaveten, FIO/S/T kaydının yer aldığı anlaşmalarda boşaltma işlemi gönderilen tarafından gerçekleştirilmiş ise, gönderilenin söz konusu zararın kendisinin gerçekleştirmiş olduğu bu boşaltma işleminden önce, yük henüz gemide iken mevcut olduğunu kanıtlaması gerekecektir<sup>823</sup>.

### 5.3.3. Taşıyan Bakımından İspat Yükü

Talepte bulunan şahsın ispat yükünü yerine getirmesi durumunda, taşıyan zararın eşyanın kendisi tarafından teslim alınmasından önce veya yükle ilgiliye teslim edilmesinden sonra gerçekleştiğini ispatlayamazsa zararın taşıyanın sorumlu olduğu bir sebep nedeniyle meydana geldiği yönünde bir karine oluşacak ve taşıyan bu karineyi çürütemediği müddetçe sorumluluğu söz konusu olacaktır<sup>824</sup>.

Taşıyan kendisinin tedbirli bir taşıyandan; adamlarının ise aynı konumdaki tedbirli bir kimseden beklenen ölçüde dikkat ve özeni göstermiş olduğunu ortaya koyarak kusursuzluğunu ispat ettiği takdirde bu karineyi çürütebilir<sup>825</sup>.

Ayrıca taşıyan zararın sebebini yeterli bir şekilde açıklamalı ve zarara yol açan olayı ve olayın sonuçlarını önlemeye elverişli ve alınması makul olarak beklenebilecek tüm tedbirlerin kendisi ve adamları tarafından alındığını ortaya koymalıdır<sup>826</sup>.

Taşıyanın ispat külfeti bakımından, genel olarak taşıma işleri (örneğin, yükleme istifleme ve boşaltma faaliyetlerinin yerine getirilmesi) için gereken özenin yerine

---

<sup>822</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 198; SEVEN, Yüke Özen, s. 130; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 131, ATEŞ, s. 82. SEVEN, zarar meblağı bakımından farklı bir görüş benimsemektedir. Şöyle ki, yazar yükte meydana gelen zıya veya hasar için ödenecek tazminatın eşyanın piyasa değeri ile sınırlandırılmış olduğunu ve tazminatın hesaplanmasına ilişkin kanun hükümlerine göre tespit edilecek meblağ, kanunen götürü (sabit) bir tazminat niteliğinde olduğundan, yükle ilgilinin zararı ispat etmesine gerek olmadığını ve bu nedenle yükün zıya veya hasara uğraması halinde, yükle ilgilinin, ilgili kanun hükümlerinde dikkate alınacağı belirtilen değerleri ispatlamasının yeterli olacağını; diğer yandan bu meblağdan indirilmesi gereken meblağlar bulunduğunu veya yükle ilgilinin zıya veya hasar yüzünden hiçbir zararı olmadığını taşıyanın ispatlamasının gerekeceğini belirtmektedir. Bkz: SEVEN, Yüke Özen, s. 151.

<sup>823</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 149.

<sup>824</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 208.

<sup>825</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 150; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 208; AKINCI, s. 352.

<sup>826</sup> ASTLE, s. 81; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 208-209.

getirildiğini ortaya koyması yeterli olmayacaktır. Bunun yerine taşıyanın, zarar sebebinin ortaya koyarak, bu zarar sebebine ilişkin olarak özen yükümlülüğünün kendisi tarafından yerine getirildiğini ispatlaması gerekir<sup>827</sup>.

Taşıyanın zararın sebebinin kesin olarak açıklayamaması halinde, taşıyanın sorumluluğu gündeme gelir. Ancak, taşıyanın zarara yol açması muhtemel olan sebepleri belirterek, bunların önlenmesi için gerekli olan tedbirleri almış olduğunu ve bu muhtemel sebeplerin hiçbirinde kusurunun bulunmadığını ispatlaması da ispat külfetinin yerine getirilmesi için yeterli olmalıdır<sup>828</sup>.

Belirtmek gerekir ki, taşıyanın zarar sebebi ile bu zarar sebebine ilişkin olarak kendisinin ve adamlarının herhangi bir kusurunun bulunmadığını ilk bakışta ispat kuralları çerçevesinde ispatlaması gerekmektedir. Diğer yandan, zarara neden olan olayın ve bu olayın sonuçlarının önlenmesi için gereken tedbirlerin alınmasının imkânsız olduğunu ispatlayan taşıyanın kusur karinesini çürütmüş olduğu kabul edilmelidir. Zarara mücbir sebebin ya da umulmayan halin neden olması bu duruma örnek olarak gösterilebilir<sup>829</sup>.

#### **5.3.4. Bildirim Külfetinin Yerine Getirilmemesi**

Bu durumda TTK m. 1185 hükmünde yer verilen iki karine gündeme gelmektedir. Şöyle ki; TTK m. 1185/ f. 4 uyarınca eşyanın zıya veya hasarı ne bildirilmiş ne de tespit ettirilmiş olursa, taşıyanın eşyayı denizde taşıma senedinde yazılı olduğu gibi teslim ettiği ve eğer eşyada bir zıya veya hasarın meydana geldiği belirlenirse, bu zararın taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiği kabul olunacaktır.

Denizde taşıma senedinin düzenlenmemiş olduğu hallerde ilk karinenin geçerli olup olmayacağı ise, tartışma konusudur. Bir görüşe göre<sup>830</sup>, senedin ispat işlevine dayanan bu karinenin denizde taşıma senedi düzenlenmeyen hallerde de söz konusu olabilmesi için Hamburg Kuralları'nda olduğu gibi açık bir düzenlemeye yer verilmesi gerekmektedir. TTK'da ise böyle bir düzenlemeye yer verilmemiş olduğundan, denizde taşıma senedinin düzenlenmemiş olduğu hallerde böyle bir karineden

<sup>827</sup> ASTLE, s. 81; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 208.

<sup>828</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 150-151; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 209; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 99; SEVEN, Yüke Özen, s. 159.

<sup>829</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 209.

<sup>830</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 211, dp. 618.

bahsedilemeyecektir. Diğer bir görüşe göre ise<sup>831</sup>, böyle bir durumda eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığı şekilde teslim edilmiş olduğuna ilişkin bir karine söz konusu olacaktır.

Gerçekten de Hamburg Kuralları'nın m. 19/ f. 1 hükmünde<sup>832</sup> böyle bir belgenin düzenlenmemiş olması durumunda yükün iyi durumda teslim edilmiş olduğunun kabul edileceği açık olarak belirtilmiştir. Oysa, TTK'da böyle bir ifadeye yer verilmemiştir. Hal böyleyken, kanımızca ilk görüşe katılmak ve denizde taşıma senedinin düzenlenmediği hallerde ilk karinenin söz konusu olamayacağını kabul etmek gerekmektedir.

Diğer yandan, yükle ilgili eşyanın taşıyana hasarsız olarak teslim edildiğini fakat zıya veya hasara uğradığını kanıtlamakla yükümlü olduğundan, esasen ispat yükünün taşıyan lehine yer değiştirmesini sağlayacak olan ikinci karinedir<sup>833</sup>. Bu karine uyarınca, yükle ilgili eşyayı incelettirmemiş ve bildirim yükümlülüğünü de yerine getirmemiş ise, eşyanın taşıyanın sorumluluk süresi içerisinde zıya veya hasara uğradığını ispatlamanın yanı sıra, zararın meydana gelmesinde taşıyanın veya adamlarının kusurunun bulunduğu ve taşıyanın da bu kusurdan ötürü sorumlu olduğunu ispatlaması gerekecektir<sup>834</sup>.

Bununla beraber, zıya veya hasarın haricen belli olmadığı ve gönderilenin teslimden itibaren üç günlük süre içerisinde bildirimde bulunduğu durumlarda; söz konusu zararın eşyanın taşıyan tarafından gönderilene teslim edilmesinden sonra meydana gelmiş olması ihtimali bulunduğundan, yükle ilgilinin zıya veya hasarın eşyanın taşıyan tarafından teslim edilmesinden önce meydana gelmiş olduğunu da ortaya koyması gerekecektir<sup>835</sup>.

---

<sup>831</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 153.

<sup>832</sup> Hamburg Kuralları'nın "Notice of loss, damage or delay" başlıklı 19'uncu maddesinin birinci fıkrasında "Unless notice of loss or damage, specifying the general nature of such loss or damage, is given in writing by the consignee to the carrier not later than the working day after the day when the goods were handed over to the consignee, such handing over is prima facie evidence of the delivery by the carrier of the goods as described in the document of transport or, if no such document has been issued, in good condition" ifadelerine yer verilmektedir.

<sup>833</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 211.

<sup>834</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 212; AKINCI, s. 187.

<sup>835</sup> OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 201 vd.; SÖZER, Cilt I, s. 454; OKAY, İhbar, s. 473; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 213; ÜNAN, Rücu Davası II, s. 113.

### 5.3.5. Sorumluluğun Sınırlandırılması Ve Sorumluluktan Kurtulma Durumlarında İspat Yükü

Sınırlı sorumluluk durumunda talepte bulunan, taşıyanın veya adamlarının kastını ya da nitelikli kusurunu ve meydana gelen zararla bu davranışlar arasındaki illiyet bağına kanıtlamak durumundadır. Zira sınırlı sorumluluk kural olup, bu hakkın kaybedilmesi ise istisnai bir durumdur<sup>836</sup>.

Zaten bu durum, sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybını düzenleyen TTK m. 1187 hükmünün lafzından da anlaşılmaktadır. Hükümün birinci fıkrasında “...*ispat edildiği takdirde taşıyan, 1186’ncı maddede öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz*” ve yine hükmün ikinci fıkrasında, “...*ispat edilen taşıyanın adamları da...*” ifadelerine yer verilmek suretiyle bu doğrultuda bir vurgu yapılmaktadır.

Yargıtay 11. H.D. de konuya ilişkin bir kararında<sup>837</sup>, “...*taşıyıcının sınırsız bir şekilde sorumlu tutulabilmesi için, yük sahibi veya zarar gören, taşıyıcının bu şekildeki tutum ve davranışını kanıtlamalıdır...*” ifadelerine yer vermiştir.

Bunun yanı sıra, taşıyanın meydana gelen zararın sebebini açıklayamaması durumunda da sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi gündeme gelebilir. Şöyle ki, somut olayda taşıyanın kasıtlı ya da pervasızca bir davranışının bulunduğu ortaya konulabiliyor, fakat zarara sebep olan olay kesin olarak açıklanamıyorsa taşıyanın aydınlatma yükümlülüğü gereği bu olayı açıklığa kavuşturması gerekecektir. Öte yandan, taşıyan aldığı önlemleri ve bunların yeterli olduğunu ortaya koyarsa, yalnızca zararın sebebi olan olayı açıklığa kavuşturamıyor olmasının, kastın ya da pervasızca hareketin varlığına gerekçe gösterilemeyeceği kabul edilmektedir<sup>838</sup>.

Sorumluluktan kurtulma hallerinde ispat yükünün nasıl yerine getirilmesi gerektiğine de değinilmelidir.

Taşıyanın TTK m. 1180 hükmüne yani teknik kusur ve yangın durumuna dayanarak sorumluluktan kurtulmak istemesi halinde, adamlarının teknik kusurunu veya yangın durumunu ve bu hususlar ile meydana gelen zarar arasındaki illiyet bağına

<sup>836</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 218.

<sup>837</sup> Yargıtay 11. H.D.’nin 2001/ 2983 E., 2001/ 3333 K. sayılı ve 19.04.2001 tarihli kararı ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E. T.: 26.02.2018).

<sup>838</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 219-220.

ispatlaması gerekir<sup>839</sup>. Bunun yanı sıra bir görüşe<sup>840</sup> göre, taşıyanın şahsi kusurunun bulunmadığını da ayrıca ispatlaması gerekmektedir. Diğer bir görüş<sup>841</sup> ise, yalnızca zarara yol açan olay kapsamında taşıyanın şahsi kusurunun bulunması ihtimali söz konusu ise, böyle bir ispat yükümlülüğünün söz konusu olabileceğini belirtmektedir. Kanaatimizce, TTK m. 1180/ f. 1 uyarınca zarar taşıyanın adamlarının teknik kusuru ya da yangın sonucunda meydana gelmiş olsa dahi, taşıyanın kendi kusurunun bulunması durumunda sorumluluğu söz konusu olacağından, taşıyanın bahse konu durumlar ile zarar arasındaki illiyet bağının yanı sıra, şahsi kusurunun bulunmadığını da ortaya koyması gerekecektir.

İlaveten, ISM Kod uyarınca alınan belgelerin varlığı halinde taşıyanın, bu belgeleri kendi kusurunun bulunmadığını ispatlamak amacıyla kullanabileceğini belirtmek gerekir. Bu belgelerin varlığı, taşıyanın söz konusu zararın ortaya çıkmasında şahsi kusurunun bulunmadığı yönünde bir karine teşkil edecek ve yük ilgisinin bu belgelerin varlığına rağmen taşıyanın şahsi kusurunun bulunduğunu ispatlaması gerekecektir<sup>842</sup>. Yükle ilgisinin ise, meydana gelen zararın başlangıçtaki elverişsizlik sebebiyle gerçekleştiğini kanıtlaması gerekir ki, taşıyanın sorumluluğuna gidilebilsin<sup>843</sup>.

Eğer taşıyan TTK m. 1181 hükmü uyarınca denizde kurtarma sebebine dayanarak sorumluluktan kurtulmak istiyorsa; meydana gelen zararın sebebinin denizde can veya eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ileri geldiğini ispatlayacaktır<sup>844</sup>. Bunun yanı sıra, eşya kurtarma ve buna teşebbüs hususunda, kurtarma faaliyetlerinin makul bir hareket tarzı oluşturduğunun da ispatlanması gerekecektir. Taşıyanın denizde kurtarma sebebine dayandığı hallerde kendisinin ya da eylemlerinden sorumlu bulunduğu kimselerin kusursuz olduğunu ispatlamak gibi bir yükümlülüğü yoktur. Çünkü bu tür bir

<sup>839</sup> YAZICIOĞLU, Mutlak Sorumsuzluk, s. 103; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 213.

<sup>840</sup> ÜLGNER, Sorumsuzluk, s. 93; AKINCI, s. 425, 435; ŞEKER ÖĞÜZ, s. 332. Lahey Kuralları çerçevesinde aynı yönde: ASTLE, s. 141. Aksi görüş: OKAY, “Yangın halinde aslolanın mesuliyetsizlik olduğu şahsi kusurdan mesuliyetin bunun bir istisnasını teşkil ettiği, istisnaya dayananın bunu ispat etmesi gerektiği de söylenebilir” ifadelerine yer vererek, taşıyanın şahsi kusurunun bulunduğunu ve yangının bundan kaynaklandığını yükle ilgisinin ispatlamasının gerektiğini belirtmektedir. Bkz. OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 223. Lahey Kuralları çerçevesinde yangın durumunun taşıyanın kusurundan ileri geldiğini ispatlamanın talepte bulunanın yükümlülüğü olduğu yönünde bkz. BERLINGIERI, The Carriage of Goods and Passengers by Sea, s. 29.

<sup>841</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 214; PRÜSSMANN/ RABE, § 607/31, s. 585 (Naklen: YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 214, dp. 626).

<sup>842</sup> ŞEKER ÖĞÜZ, s. 337.

<sup>843</sup> YAZICIOĞLU, Mutlak Sorumsuzluk, s. 103-104; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 214.

<sup>844</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 86; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 215.

savunma esasen, TTK m. 1179/ f. 1 hükmünün kapsamına girmektedir<sup>845</sup>. Diğer yandan yükle ilgilinin, zararın kurtarma veya kurtarma teşebbüsünden kaynaklanmadığını ya da eşyaya yönelik kurtarma veya kurtarma teşebbüsünün makul bir hareket tarzı teşkil etmediğini ispatlaması durumunda taşıyanın sorumlu tutulabilmesi mümkün hale gelecektir<sup>846</sup>.

Rotadan sapma bakımından ise, yükle ilgilinin öncelikle rotadan sapıldığını ispatlaması gerekecektir<sup>847</sup>. Rotadan sapıldığı hususu kanıtlandığı takdirde, taşıyanın TTK m. 1220 uyarınca haklı bir sebeple rotadan sapılmış olduğunu ispatlaması ya da rotadan sapılmamış olması halinde de zararın zaten meydana geleceğini ve bu nedenle söz konusu zarar ile rotadan sapma arasında illiyet bağının bulunmadığını ortaya koyması gerekecektir<sup>848</sup>.

TTK m. 1186/ f. 5 hükmü uyarınca yükleten, eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmişse, taşıyan, her halde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin zıya veya hasar nedeniyle sorumlu olmayacaktır. İşte böyle bir durumda, taşıyan söz konusu beyanın gerçeğe aykırı olduğunu ve yükletenin kasten gerçeğe aykırı olarak bildirimde bulunduğunu ispatlamak zorundadır. Yükle ilgili ise, taşıyanın bildirim yanlıs olduğunu bildiğini ya da taşıyanın bu sorumsuzluk sebebine dayanmasının iyiniyet kuralına aykırılık teşkil ettiğini ispatlamalıdır ki, taşıyanı sorumlu tutabilsin<sup>849</sup>. Bunun yanı sıra, taşıyanın zarara kasten sebep olması halinde, bu sorumluluk nedenine dayanması iyiniyet kuralına aykırılık teşkil edeceğinden, yükle ilgilinin taşıyanın kastının varlığını ortaya koyması durumunda da taşıyanın sorumlu tutulabileceği kabul edilmektedir<sup>850</sup>.

---

<sup>845</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 113; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 215.

<sup>846</sup> YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 113-114; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 215.

<sup>847</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 215.

<sup>848</sup> OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 234; AKINCI, s. 337; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 216.

<sup>849</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 216.

<sup>850</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 218.

#### 5.4. TAZMİNAT TALEBİ İÇİN SÜRE

Tazminat talebinin hangi süreler içinde ileri sürülebileceği konusu TTK'nın "*hak düşürücü süre*" başlıklı 1188'inci maddesi ve devamında düzenlenmiştir. TTK m. 1188 hükmü uyarınca; eşyanın zıyaı veya hasarı ile geç tesliminden dolayı taşıyana karşı her türlü tazminat istem hakkı, bir yıl içinde yargı yoluna başvurulmadığı takdirde düşer. Aynı hükmün ikinci fıkrasına göre, bu süre, taşıyanın eşyayı veya bir kısmını teslim ettiği veya eşya hiç teslim edilmemişse, onun teslim edilmesinin gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır.

ETTK'nın "*Dava hakkının düşmesi*" başlıklı m. 1067 hükmü ise "*Malların tesliminden veya teslim edilmiş olmaları icabeden tarihten itibaren bir yıl içinde mahkemeye müracaat edilmediği takdirde taşıyan aleyhine malların zıya veya hasarından dolayı her türlü mesuliyet dâvası hakkı düşer*" şeklinde idi.

Her iki düzenlemenin madde başlığından ve lafzından da açıkça anlaşılacağı üzere, öngörülen süre zamanaşımı değil, hak düşürücü süredir<sup>851</sup>. Doktrinde, taşıyanın uzun süre borç altında bırakılmasının pratik düşüncelerle uygun görülmediği ve bu nedenle de, söz konusu sürenin taşıyan lehine kısa tutulduğu belirtilmektedir<sup>852</sup>.

Belirtmek gerekir ki, zamanaşımı süresinin işlemesinin TBK m. 153 uyarınca durması veya TBK m. 154 uyarınca kesilmesi söz konusu olabilecek iken, hak düşürücü sürenin işlemesinin durmasından veya kesilmesinden bahsedilemez<sup>853</sup>.

Ne var ki, hak düşürücü sürelerle ilişkin genel nitelikte hükümlerin bulunmaması karşısında, TTK m. 1188 hükmü çerçevesinde çözümlenemeyen hususlar hakkında

<sup>851</sup> Esasen TTK m. 1067'de yer alan "*mesuliyet davası hakkının düşmesi*" şeklindeki ifade, bu sürenin zamanaşımı süresi olabileceği yönünde tereddüt yaratmış ancak, doktrinde bu sürenin hak düşürücü süre olduğu kabul edilmiştir. Bkz. AKINCI, s. 401; ATAMER, Kerim, "*Taşıyanın Yükün Zararından Doğan Sorumluluğunda Hak Düşürücü Süre (TTK m. 1067)*", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIII: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1996, s. 122-123; SÖZER, Sorumluluk Rejimi, s. 676; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 204; ÇETİNGİL, Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformu, s. 34 vd.; KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 148; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 92; KENDER, Rayegân, "*Türk Ticaret Kanunu'nun 1067. Maddesinin Uygulanması*", DenizHD, S. 1-4, Y. 6-7, 2004, s. 1; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 233; SEVEN, Yüke Özen, s. 200. Ayrıca, Yargıtay'ın aynı görüşte kararları için bkz. Yarg. 11. H.D.'nin 1979/5298 E., 1979/5363 K. sayılı ve 23.11.1979 tarihli kararı ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 28.02.2018); Yarg. 11. H.D.'nin 2004/1315 E., 2004/10705 K. sayılı ve 02.11.2004 tarihli kararı ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 28.02.2018). Aksi görüş: OKAY, söz konusu sürenin "*daha çok zamanaşımı karakterindeki özel bir süre*" olduğu görüşündedir. Bkz. OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 212.

<sup>852</sup> AKINCI, s. 402.

<sup>853</sup> OĞUZMAN/ ÖZ, s. 581.

zamanaşımına dair hükümlerin nitelikleri el verdiği ölçüde kıyasen uygulanmasına izin verilmesinin gerekeceği de doktrinde<sup>854</sup> savunulmaktadır.

TBK'nın "*Davanın reddinde ek süre*" başlıklı m. 158 hükmünde, söz konusu hükmün hak düşürücü süreler bakımından da uygulanacağı açıkça belirtilmiştir. Dolayısıyla, TTK m. 1188 hükmünde yer verilen hak düşürücü sürenin de TBK m. 158 hükmünün kapsamına girdiği anlaşılmaktadır. TBK m. 158 hükmü doğrultusunda, dava veya def'i; mahkemenin yetkili veya görevli olmaması ya da düzeltilebilecek bir yanlışlık yapılması yahut vaktinden önce açılmış olması nedeniyle reddedilmiş olup da o arada zamanaşımı veya hak düşürücü süre dolmuşsa, alacaklı altmış günlük ek süre içinde haklarını kullanabilecektir.

Bir yıllık hak düşürücü sürenin uygulanması bakımından, söz konusu talebin dayanağının navlun sözleşmesi, konşimento ya da diğer bir denizde taşıma senedi olması herhangi bir fark yaratmayacaktır<sup>855</sup>.

Haksız fiile dayanan talepler açısından ise, TTK m. 1190/ f. 1 hükmünden yola çıkılarak bir sonuca varılması gerekir. Şöyle ki; bahsi geçen hükümde taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ile sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümler, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi yüzünden taşıyan aleyhine, haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda uygulanır denilmektedir. Hak düşürücü sürenin dolması durumunda da talepte bulunanın, tazminat talep etme hakkı düşeceğinden artık taşıyanın sorumluluğuna başvuramayacaktır. O halde böyle bir durumda, taşıyanın sorumluluktan kurtulmuş olacağı açıktır. Bu çerçevede, TTK m. 1190/ f. 1 hükmü uyarınca taşıyanın sorumluluktan kurtulmasına ilişkin hükümlerin taşıyan aleyhine haksız fiile dayanılarak ileri sürülen talepler açısından da uygulanacağı düzenlendiğinden; TTK m. 1188 hükmünde düzenlenen bir yıllık hak düşürücü sürenin, haksız fiile dayanan tazminat talepleri açısından da uygulanacağını kabul etmek gerekir. Kaldı ki, yukarıda da yer vermiş olduğumuz üzere, TTK m. 1190 hükmünün gerekçesinde hükmün amacının "*...taşıyanın haksız fiil sorumluluğu hükümleri uyarınca sorumluluğuna gidilerek, deniz ticaretinin*

<sup>854</sup> ATAMER, Hak Düşürücü Süre, s. 128 vd.; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 234. Aksi görüş: KENDER, TTK'nun 1067. Maddesinin Uygulanması, s. 2.

<sup>855</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 234.

*ihtiyaçları çerçevesinde taşıyanın ve adamlarının sorumluluğunu tamamen veya kısmen kaldıran hükümlerin dolanılmasını engellemek...*” olduğu açıkça belirtilmiştir. Buna rağmen, haksız fiillere ilişkin olarak TBK m. 72 hükmünde yer alan iki yıllık zamanaşımı süresinin taşıyanın sorumluluğuna ilişkin talepler bakımından haksız fiile dayanılarak ileri sürülen talepler için de uygulanabileceği kabul edilirse, TTK m. 1188 hükmünde deniz ticaretinin ihtiyaçları doğrultusunda bir yıllık hak düşürücü sürenin düzenlenmiş olmasının hiçbir gereği ve pratik gerekçesi kalmayacaktır. Zira talepte bulunacak olan şahıs TTK m. 1188’de düzenlenen ve daha kısa olan süre yerine, TBK m. 72’de düzenlenen ve daha uzun olan süre içinde talepte bulunma imkanına sahip olacak ve bu süre doğrultusunda taşıyanın sorumluluğuna başvuracaktır. Oysa, böyle bir durumun kanun koyucununun TTK m. 1190 hükmünü düzenlemekteki amacı ile çelişeceği ortadadır. Yine TTK m. 1190/ f. 2 hükmü uyarınca, böyle bir davanın taşıyanın adamlarından biri aleyhine açılması durumunda da aynı sonuca varılması gerekecektir.

TTK m. 1188/ f. 2 uyarınca, bir yıllık hak düşürücü sürenin taşıyanın eşyayı veya bir kısmını teslim ettiği veya eşya hiç teslim edilmemişse, onun teslim edilmesinin gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlayacağına yukarıda değinmiştik. Bu hususa ilişkin birtakım açıklamalar yapmak gerekmektedir. Öncelikle; hükümden eşyanın kısmen zayi olması ya da hasara uğraması durumunda sürenin teslim tarihinden; tam ziyai halinde ise teslim edilmesinin gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlayacağı anlaşılmaktadır.

Bunun yanı sıra, eşyanın zayi olması durumunda gemi boşaltma limanına ulaşırsa, söz konusu sürenin boşaltmanın tamamlandığı tarih itibariyle başlatılmasının gerektiği kabul edilmektedir<sup>856</sup>.

Hak düşürücü sürenin işlemeye başlaması açısından teslimin gerçekleşip gerçekleşmediği TTK m. 1178/ f. 3 hükmüne göre belirlenmelidir<sup>857</sup>. Zira teslimin tamamlanması ile süre işlemeye başlayacaktır<sup>858</sup>. Bu bakımdan, bağımsız bir parti teşkil

<sup>856</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 203; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 205.

<sup>857</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 236.

<sup>858</sup> BERLINGIERI, The Carriage of Goods and Passengers by Sea, s. 92; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 237.

eden yükün teslimi esas alınmalıdır<sup>859</sup>. Ayrı bir navlun sözleşmesi ya da denizde taşıma senedi düzenlenmiş ise yük bağımsız bir parti teşkil edecektir<sup>860</sup>.

Eşyanın hak sahibi olmayan bir kimseye teslim edilmiş olması durumunda tam ziya söz konusu olur. O halde, süre de TTK m. 1188/ f. 2 uyarınca eşyanın teslim edilmesinin gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlatılmalıdır<sup>861</sup>.

Söz konusu sürenin hesaplanması bakımından, TBK'nın "sürelerin hesaplanması" başlıklı m. 151 hükmü ve bu hükümde atıf yapılmış olan "diğer sürelerde vade" başlıklı m. 92 ile "tatil günleri" başlıklı m. 93 hükümlerinin de kıyasen uygulanması gerekir<sup>862</sup>.

TTK m. 1188/ f. 4 hükmüne göre; bahsi geçen bu süre, tarafların dava sebebinin doğmasından sonra yapacakları bir anlaşma ile uzatılabilecektir<sup>863</sup>. Diğer yandan, bu sürenin kısaltılması mümkün değildir<sup>864</sup>.

Hamburg Kuralları'nın m. 20/ f. 4 hükmünde<sup>865</sup>, "*Kendisinden bir talepte bulunulan şahıs, zamanaşımı süresi içinde zarar görene yapacağı yazılı bir beyanla her zaman süreyi uzatabilir. Bu süre dahi, bir veya müteaddit başkaca beyanlarla yeniden uzatılabilir*" denilmek suretiyle, sürenin birden çok kez uzatılmasına imkân tanınmıştır. TTK açısından bu yönde açık bir düzenleme olmamakla birlikte, herhangi bir kısıtlama da öngörülmemiştir. Bu nedenle, aynı yaklaşımın benimsenmesinin gerektiği belirtilmektedir<sup>866</sup>.

<sup>859</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 202; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 237.

<sup>860</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 237.

<sup>861</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 237.

<sup>862</sup> ATAMER, Hak Düşürücü Süre, s. 131; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 205; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 237; SEVEN, Yüke Özen, s. 202.

<sup>863</sup> Tarafların talep üzerinde anlaşma sağlamasının makul görüldüğü durumlarda, yargılama masraflarından kaçınmak adına taşıyanın talepte bulunana sürenin aralarında yapılacak bir anlaşma ile uzatılması talebinde bulunmasının olağan bir durum olduğu belirtilmektedir. Bkz. BERLINGIERI, The Carriage of Goods and Passengers by Sea, s. 71.

<sup>864</sup> ATAMER, Hak Düşürücü Süre, s. 137; BERLINGIERI, The Carriage of Goods and Passengers by Sea, s. 71; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 238.

<sup>865</sup> Hamburg Kuralları'nın "*Limitation of actions*" başlığını taşıyan 20. maddesinin dördüncü fıkrasının İngilizce metni "*The person against whom a claim is made may at any time during the running of the limitation period extend that period by a declaration in writing to the claimant. This period may be further extended by another declaration or declarations*" şeklindedir.

<sup>866</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 238.

TTK m. 1188/ f. 4 hükmünde tarafların “*dava sebebinin doğmasından sonra*” yapacakları bir anlaşma ile süreyi uzatabilecekleri açıkça düzenlenmiş olduğundan, dava sebebi doğmadan önce sürenin uzatılmasına ilişkin bir anlaşma yapılabilmesi mümkün görünmemektedir.

Ancak, bu hususta farklı görüşler de bulunmaktadır. Şöyle ki, bir görüşe<sup>867</sup> göre, sürenin uzatılması taşıyan aleyhine bir durum olduğundan emredici hükümleri düzenleyen TTK m. 1243 bağlamında böyle bir anlaşmanın geçerli kabul edilmesi gerekecektir. Diğer bir görüşe<sup>868</sup> göre, böyle bir anlaşmanın geçerliliği genel işlem şartı niteliğinde olmamasına bağlıdır.

Kanımızca hükmün lafzı açık olup, kanun koyucunun hükmü düzenlemekteki amacı dava sebebinin doğmasından önce yapılacak olan böyle bir anlaşmaya hiçbir koşulda izin vermemektir. İlaveten, hak düşürücü süre dolduktan sonra sürenin uzatılmasının mümkün olmadığı da belirtilmektedir<sup>869</sup>.

Dikkat çeken diğer bir husus, ETTK’nın konuya ilişkin 1067’nci maddesinde “*mahkemeye müracaat*”tan bahsedilmiş olmasına karşın, TTK m. 1188/ f. 1 hükmünde “*yargı yoluna başvuru*” ifadesine yer verilmiş olmasıdır.

Hükmün gerekçesinde bu farklılığın sebebi “...6762 sayılı Kanun’un 1067’nci maddesinin uygulanmasında “*mahkemeye müracaat*” terimi tereddütlere sebep olmuşsa da, Yargıtay’ın istikrarlı içtihatlarıyla, 1924 Sözleşmesi’ndeki hükme uygun olarak bu terimin, mahkemede dava açılması, karşı dava, icra takibi, tahkime müracaat, ceza davasına müdahale gibi Türk hukukunda zamanaşımının kesilmesi için kabul edilmiş bütün yargı yollarını birlikte ifade etmekte olduğu açıklığa kavuşturulmuştu. Kaynak hükmün bu anlamını, Yargıtay’ın yerleşmiş içtihatları doğrultusunda vurgulamak üzere tasarıda “*yargı yoluna başvuru*” terimi kullanılmıştır” denilmek suretiyle izah edilmiştir.

<sup>867</sup> PRÜSSMANN/ RABE, § 612/16, s. 621 (Naklen: YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 239, dp. 713).

<sup>868</sup> HOFFMANN, Andreas, Die Haftung des Verfrachters nach deutschem Seefrachtrecht, Schriften zum Transportrecht Heft 15, Luchterhand, Neuwied vd. 1996, s. 50 (Naklen: YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 239, dp. 714).

<sup>869</sup> ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 209; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 239. Aynı sebeple, yükün uğradığı zararın tazmini talebinin bir yıllık sürenin dolmasından sonra takas yoluyla ileri sürülmesinin de mümkün olmayacağı hakkında bkz. ATAMER, Hak Düşürücü Süre, s. 134.

TTK m. 1188/ f. 3 hükmünde rücu davalarına ilişkin de bir düzenlemeye yer verilmiştir. Bu fıkraya göre, sorumlu tutulan kişinin rücu davası, TTK m. 1188/ f. 1 hükmünde öngörülen hak düşürücü sürenin sona ermesinden sonra da açılabilir. Ancak rücu davası açma hakkı, bu hakka sahip olan kişinin, istenen tazminat bedelini ödediği veya aleyhine açılan tazminat davasında dava dilekçesini tebellüğ ettiği tarihten itibaren doksan gün içinde kullanılmadıkça düşer.

Diğer yandan; sorumlu tutulan kişinin bir yıllık hak düşürücü süreyi TTK m. 1188/ f. 4 hükmü uyarınca uzatması durumunda, rücu davasının tâbi olduğu sürenin de uzatılmış olacağını kabul etmek gerekir<sup>870</sup>.

TTK'nın m. 1189 hükmünde ise, hak düşürücü süre itirazından yararlanma hakkının kaybedilmesi düzenlenmiştir. Şöyle ki, tazminat isteminin muhatabı, zarar göreni dava açma süresini kaçırmaması sonucunu doğuracak şekilde oyalarsa, hak düşürücü sürenin geçmiş olduğu itirazından yararlanamaz. Bu takdirde, dava açma süresi, zarar görenin, bu durumu öğrendiği tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır<sup>871</sup>.

Hükmün gerekçesinde “6762 sayılı Kanun’da yer almayan bu hüküm, taşıyanın hak düşürücü sürenin dolduğu itirazını kötüye kullanmasını engellemek üzere 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu’nun 2’nci maddesi gereğince verilmiş Yargıtay kararları göz önünde bulundurulmak suretiyle kaleme alınmıştır. Hiç şüphesiz, aynı kural tasarıda düzenlenmiş bulunan bütün zamanaşımı süreleri için de geçerlidir; ancak bu açıdan borçlar ve ticaret hukuku alanlarında zaten bir tereddüt bulunmayıp, sorun hak düşürücü süreler bakımından 4721 sayılı Kanun’un 2’nci maddesinin uygulanıp uygulanmayacağı noktasında toplanmaktadır. Bu sebeple, bir hak düşürücü süreyi düzenleyen 1188’inci madde için 1189’uncu maddede açık hüküm sevk edilmesi gerekmiştir” ifadelerine yer verilmek suretiyle; kanun koyucunun bu hükmü düzenlerken, ETTK döneminde taşıyanın hak düşürücü sürenin dolduğu yönündeki itirazını kötüye kullanmasını engellemek amacıyla Yargıtay tarafından TMK m. 2 hükmü uyarınca verilmiş olan kararların da göz

<sup>870</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 242.

<sup>871</sup> Kanunun yasalaşmasından önce, TTK m. 1188/ f. 3 hükmünde rücu davalarına ilişkin olarak getirilen 90 günlük ek süreye benzer şekilde, TTK m. 1189/ f. 2’de de öğrenme tarihinden itibaren 90 günlük ek bir süre tanınması ile yetinilmesinin doğru olacağı, çünkü hükümde yer alan “öğrendiği tarihten itibaren” şeklindeki ifadenin belirsiz olduğu yönünde eleştiriler yapılmıştır. Bkz. ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 168-169.

önünde bulundurduğuna değinilmektedir. Böylece, uygulamacılar tarafından giderilmeye çalışılan bir eksiklik yasal düzenleme ile giderilmiş bulunmaktadır.



## **6. BÖLÜM: TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNU DÜZENLEYEN EMREDİCİ HÜKÜMLER VE UYGULANMADIĞI HALLER**

### **6.1. GENEL OLARAK**

Daha önce de belirttiğimiz gibi taşıyanın sorumluluğuna ilişkin uluslararası düzenlemelerin ilk olarak ortaya çıkma amacı, taşıyanın sorumluluğunun emredici hükümlerle asgari olarak düzenlenmesi ve bu sayede zararın tazminini imkânsız hale getiren sorumsuzluk kayıtlarının sınırlandırılmasıdır.

Konuya dair uluslararası düzenlemelerde olduğu gibi, TTK'da da birtakım emredici hükümlere ve bu emredici hükümlerin uygulanmadığı hallere ilişkin düzenlemelere yer verilmiştir. Böylece, bazı durumlarda taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran ya da daraltan anlaşmaların yapılmasına imkân tanınmıştır.

Belirtmek gerekir ki; TTK m. 1245 hükmünde yolculuk çarteri sözleşmelerine, emredici hükümlere ilişkin TTK m. 1243 hükmünün uygulanmayacağı belirtilmiştir. Ancak, böyle bir sözleşmeye dayalı olarak konişmento düzenlenirse, taşıtan olmayan konişmento hamili ile taşıyan arasındaki ilişkide TTK m. 1243 hükmü uygulanacaktır.

### **6.2. EMREDİCİ HÜKÜMLER VE EMREDİCİ HÜKÜMLERE AYKIRILIK**

TTK'nın taşıyanın sorumluluğuna ilişkin emredici hükümleri TTK m. 1243/ f. 1 hükmünde düzenlenmiştir.

Bu hüküm uyarınca; bir navlun sözleşmesinde veya konişmentoda yahut diğer bir denizde taşıma senedinde yer alıp da; taşıyanın gemiyi denize, yola ve yüke elverişli halde bulundurma yükümlülüğüne ilişkin TTK m. 1141 hükmü; eşyanın izinsiz başka gemiye yüklenmesi ve aktarma edilmesi ile güvertede taşınmasına ilişkin TTK m. 1150 ve TTK m. 1151 hükümleri; eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından ya da geç teslim edilmesinden doğan zararlardan sorumluluğuna dair TTK m. 1178-1192 hükümleri ve denizde taşıma senetlerine ilişkin TTK m. 1228-1242 hükümlerinde öngörülen borç ve sorumlulukları doğrudan veya dolaylı olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şartlar geçersizdir.

Öte yandan TTK m. 1243/ f. 4 uyarınca, taşıyanın borçlarını ve sorumluluğunu genişleten veya ağırlaştıran kayıt ve şartlar geçerlidir.

ETTK'nın yürürlükte olduğu dönemden farklı olarak, TTK'da taşıyanın geç teslim nedeniyle meydana gelen zararlardan sorumluluğuna ilişkin hükümler düzenlenmiş ve TTK m. 1243'te bu hükümlere yer verilmiştir. Yani taşıyanın saf gecikme zararlarından doğan sorumluluğu da TTK kapsamında emredici hükümlere tâbi kılınmıştır.

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 şartların da TTK m. 1243/ f. 1 hükmüne tâbi olacağı hükmün ikinci fıkrasında düzenlenmiştir.

TTK m. 1243/ f. 3 uyarınca, sorumluluğu kaldıran veya daraltan kayıt ve şartların geçersizliği, navlun sözleşmesinin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin geri kalan hükümlerinin geçersizliği sonucunu doğurmaz.

TTK m. 1243 hükmünde sorumluluğu önceden kaldıran veya daraltan anlaşmaların geçersiz olduğunun belirtilmiş olması karşısında; taşıyana karşı talep hakkının doğumundan sonra talep sahibinin genel hükümler çerçevesinde bu hakkından feragat etme ya da taşıyanı borçtan ibra etme imkânının olduğu kabul edilmektedir<sup>872</sup>.

### **6.3. EMREDİCİ HÜKÜMLERİN UYGULANMADIĞI HALLER**

#### **6.3.1. Genel Olarak**

TTK'nın "*istisnalar*" başlığını taşıyan m. 1244 hükmünde, bu hükümde yazılı olan hallerde TTK m. 1243/ f. 1 hükmünün uygulanmayacağına hükmedilerek, emredici hükümlerin yapılacak olan bir anlaşma ile taşıyan lehine değiştirilmesine izin verilen bazı haller sıralanmıştır. Bunun yanı sıra, TTK m. 1192 hükmünde de taşıyanın sorumluluğunu kaldırabileceği ya da daraltabileceği istisnai bir durum düzenlenmiştir.

Yani irade özgürlüğü çerçevesinde emredici hükümlerin taşıyan lehine değiştirilmesine dair anlaşmalar bakımından taraflara mutlak bir hak tanınmamıştır. Bu bağlamda, kanun koyucu bu tür anlaşmaları tamamen yasaklamamış, ancak bazı sınırlamalar getirmiştir<sup>873</sup>.

<sup>872</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 250; SÖZER, Cilt I, s. 491.

<sup>873</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 177.

### 6.3.2. Canlı Hayvanlar

Lahey/Visby Kuralları açısından canlı hayvan yüküne ilişkin olarak, m. 1/ f. 1/ c hükmünde<sup>874</sup> “Eşya canlı hayvanların...dışında kalan eşya, mal, ticari emtia ve her türlü diğer nesneyi kapsar” denilmek suretiyle bu yükün konvansiyon anlamında “eşya” kavramının kapsamı dışında tutulması yoluna başvurulmuş olduğu görülmektedir.

Hamburg Kuralları m. 5/ f. 5 hükmünde<sup>875</sup> ise, daha detaylı bir düzenleme yer almaktadır. Bu hüküm uyarınca, “Canlı hayvan taşımalarında taşıyan, böyle bir taşımanın özel tehlikeleri sonucu olan zıya, hasar veya geç teslimden mesul olmaz. Taşıyan, gönderenin hayvanlar hakkındaki talimatına uygun hareket ettiğini ve olayın şartlarına göre zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin bu gibi tehlikelerin sonucu olabileceğini ispat ederse, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin bunlardan ileri geldiği farz ve kabul olunur; meğer ki, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin kısmen veya tamamen taşıyan, müstahdem veya görevlilerinin kusur veya ihmallerinden neş’et ettiği ispat edilsin”. Görüldüğü üzere, hükümde taşıyana sorumluluktan kurtulabilmek için taşımanın vermiş olduğu talimatlara uyduğunu ispat etme yükümlülüğü getirilmiştir.

Nitekim; TTK m. 1244/ f. 1/ a hükmü uyarınca, navlun sözleşmesinin canlı hayvan taşınmasına ilişkin olması durumunda TTK m. 1243/ f. 1 hükmü uygulanmayacaktır. Bu doğrultuda, canlı hayvan taşımalarına ilişkin navlun sözleşmesi, konişmento veya denizde taşıma senedinde yer alan ve taşıyanın emredici hükümlerde öngörülen borç ve sorumluluklarını daraltan veya kaldıran kayıtlar geçerli olacaktır.

Böyle bir düzenleme getirilmesinin sebebi, canlı hayvanların yolculuk sırasında ölme veya hastalanma ihtimalleri bulunduğundan, bu tür yüklerin özel bir bakım gerektirmesi ve esasen bu bakımın da yükle ilgililerin kendi adamları tarafından yapılması nedeniyle taşıyan ve adamlarının zararın meydana gelmemesi için

<sup>874</sup> Lahey/Visby Kuralları m. 1/ f. 1/ c hükmünün İngilizce metni “Goods includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except live animals...” şeklindedir.

<sup>875</sup> Hamburg Kuralları m. 5/ f. 5 hükmünün İngilizce metni “With respect to live animals, the carrier is not liable for loss, damage or delay in delivery resulting from any special risks inherent in that kind of carriage. If the carrier proves that he has complied with any special instructions given to him by the shipper respecting the animals and that, in the circumstances of the case, the loss, damage or delay in delivery could be attributed to such risks, it is presumed that the loss, damage or delay in delivery was so caused, unless there is proof that all or a part of the loss, damage or delay in delivery resulted from fault or neglect on the part of the carrier, his servants or agents” şeklindedir.

gösterecekleri özenin ve alacakları tedbirlerin kısıtlı olmasıdır<sup>876</sup>. Kaldı ki, canlı hayvanların meydana gelebilecek zarardan korunması için gerekli olan ve uzmanlık gerektiren bu tedbirlerin taşıyan tarafından alınması beklenemez<sup>877</sup>.

Diğer yandan; bu tür taşımalarda çoğu zaman meydana gelen zarar zaten TTK m. 1182/ f. 1/ f hükmü anlamında “eşyanın kendine özgü doğal cins ve niteliği”nden kaynaklanmış olacaktır<sup>878</sup>.

Belirtmek gerekir ki; canlı hayvan teriminin kapsamına yalnızca küçükbaş ya da kocabaş besi hayvanları değil, kuşlar, istakoz, istiridyeye, midye gibi canlılar da dahildir<sup>879</sup>.

Hayvanların taşınma şekli ise bu bakımdan önem arz etmez. Bu nedenle, kafes veya özel konteyner içinde taşıma yapılabileceği gibi, ambarda ya da güvertede özel bölmeler içinde taşınmaları da mümkündür<sup>880</sup>.

### 6.3.3. Güverte Yüğü

Lahey/Visby Kuralları açısından, güverte yüğü hakkında da canlı hayvan yükünde olduğu gibi bir çözüm yolu benimsenmiştir. Zira Lahey/Visby Kuralları'nın m. 1/ f. 1/ c hükmünde<sup>881</sup> “Eşya...navlun sözleşmesinde güvertede taşınacağı belirtilip de fülen bu şekilde taşınan yüklerin dışında kalan eşya, mal, ticari emtia ve her türlü diğer nesneyi kapsar” denilmek suretiyle güverte yüğü de konvansiyon anlamında “eşya” kavramının kapsamı dışında tutulmuştur<sup>882</sup>.

TTK'da güverteye konacak eşyaya ilişkin düzenleme TTK m. 1151 hükmünde yer almaktadır. Hükme göre, kural olarak taşıyan eşyayı güvertede taşıyamaz ve küpeşteye asamaz (TTK m. 1151/ f. 1). Taşıyan, eşyayı ancak yükleten ile arasındaki anlaşmaya

<sup>876</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 229-230; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 179; AKINCI, s. 370; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 91.

<sup>877</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 253.

<sup>878</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 253.

<sup>879</sup> OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 179; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 197; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 253; SÖZER, Cilt I, s. 497; KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 230; ATEŞ, s. 67; YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları, s. 105.

<sup>880</sup> SÖZER, Cilt I, s. 497.

<sup>881</sup> Lahey/Visby Kuralları m. 1/ f. 1/ c hükmünün İngilizce metni “Goods includes goods, wares, merchandise, and articles of every kind whatsoever except...cargo which by the contract of carriage is stated as being carried on deck and is so carried” şeklindedir.

<sup>882</sup> Bu hususta daha detaylı açıklamalar için bkz. YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, s. 120 vd.

veya ticari teamüle uygunsa ya da mevzuat gereği zorunluysa güvertede taşıyabilir (TTK m. 1151/ f. 2).

Maddenin gerekçesinde, ikinci fıkranın 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nın 9'uncu maddesinden aynen alınmış olduğu belirtilmektedir. Bahsi geçen, Hamburg Kuralları m. 9/ f. 1 hükmünde<sup>883</sup> "*Taşıyan ancak gönderen ile arasındaki anlaşmaya veya ticari teamüle uygun olduğu yahut mer'i kanun veya nizamlarca emrolunduğu takdirde yükü güvertede taşıyabilir*" denilmektedir. Görüldüğü gibi gerçekten de TTK m. 1151/ f. 2 hükmü, hukukumuzda doğrudan bu hükümden aktarılmıştır.

Bu düzenleme oldukça yerindedir. Zira ETTK'nın konuyu düzenleyen 1029. maddesinde "*Yükletenin muvafakati olmadıkça eşya güverteye konamayacağı gibi küpeşteye de asılamaz*" ifadesi yer almaktaydı.

Oysa konteynerli taşımaların yaygınlaşmasının yanı sıra, bazı konteyner gemilerinin ambarlarının bulunmaması, üstelik bazı yüklerin korunması açısından yeterli önlemin güvertede de alınabilmesi böyle bir düzenlemeyi gerektirmektedir<sup>884</sup>.

Nitekim, TTK ile getirilen bu düzenlemeden önce Yargıtay 11. H.D.'nin vermiş olduğu örnek bir kararda<sup>885</sup> bu soruna benzer şekilde çözüm getirildiği görülmektedir<sup>886</sup>. Dolayısıyla, söz konusu hükmün düzenlenmesi ile, bu bakımdan bir ihtiyaç giderilmiş olmaktadır.

---

<sup>883</sup> Hamburg Kuralları m. 9/ f. 1 hükmünün İngilizce metni "*The carrier is entitled to carry the goods on deck only if such carriage is in accordance with an agreement with the shipper or with the usage of the particular trade or is required by statutory rules or regulations*" şeklindedir.

<sup>884</sup> ATAMER, Cilt I, s. 480.

<sup>885</sup> Yarg. 11. H.D.'nin 1989/5487 E., 1991/401 K. sayılı ve 31.01.1991 tarihli kararı şu şekildedir: "*Yükün güvertede taşınmasının geminin ve yükün özellikleri icabı mutad sayılması, bu durumda açıkça muhalefetini 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...Bu durumda davalı taşıyanın güvertede taşınan yükü deniz ve yağmur sularından korumak için bir takım önlemler almasının gerekli olup olmadığı ve gerekli görüldüğü takdirde bu önlemleri alıp almadığı hususunda davalı vekilinden delilleri sorularak varsa incelenmek, yüke ihtimam mükellefiyetinin gereğince yerine getirilip getirilmediği ve getirilmemişse bu hususun taşıyanın sorumluluğunu ne ölçüde davet ettiği hakkında bilirkişilerden ek rapor alınmak, deliller hep birlikte değerlendirilerek sonucuna göre bir hüküm kurulmak icap ederken aksine düşüncelerle ve noksan tahkikatla davanın reddi cihetine gidilmesi isabetsiz olup bozmayı gerektirmiştir.*", ([www.kazanci.com](http://www.kazanci.com), E.T.: 09.02.2018).

<sup>886</sup> ATAMER, Cilt I, s. 480.

Taşıyan, eşyanın güvertede taşınması veya taşınabileceği hususunda yükleten ile anlaşığı takdirde denizde taşıma senedine bu yolda yazılı bir kaydı düşmesi gerekir. Böyle bir kaydın düşülmemesi halinde, güvertede taşıma hususunda bir anlaşmanın varlığını ispat yükü taşıyana aittir; şu kadar ki, taşıyan, denizde taşıma senedini iyiniyetle iktisap eden gönderilen dahil üçüncü kişilere karşı böyle bir anlaşmayı ileri sürmek hakkına sahip değildir (TTK m.1151/ f. 3). Eşyanın güvertede taşınmış olması TTK m. 1151/ f. 1 ve 2 hükümlerine aykırı ise, taşıyan, güvertede taşımadan ileri gelen zıya, hasar veya geç teslimden TTK m. 1178 ve TTK m. 1179 uyarınca sorumlu tutulur (TTK m. 1151/ f. 4).

Eşyanın güvertede taşınması, ambarda taşınmasına göre daha tehlikelidir. Bu nedenle de, zarar meydana gelme ihtimali bu tür taşımalarda daha yüksektir<sup>887</sup>. Zira güvertede taşınan eşya çevresel etkilere ve tehlikelere karşı daha fazla açıkta olup, daha fazla rizikoya maruz kalmaktadır<sup>888</sup>.

Taşıyan yükletenin muvafakati ile malı güverteye yüklemiş ise, sadece güvertenin özel tehlikelerinden kaynaklanan zararlardan sorumlu olmayacaktır. Yoksa taşıyanın TTK m. 1178 uyarınca istif, boşaltma gibi taşıma işlemlerinde özen gösterme sorumluluğu devam etmektedir<sup>889</sup>.

Örneğin, yükletenin muvafakati ile yük güvertede taşınmış ve fakat istifin hatalı yapılması nedeniyle bir zarar meydana gelmiş ise, taşıyanın sorumluluğu söz konusu olabilir<sup>890</sup>.

Eşyanın güvertede taşınması durumunda emredici hükümlerin uygulanmaması iki şarta bağlanmıştır. Şöyle ki; öncelikle eşyanın güvertede taşınacağına denizde taşıma senedinde yazılı olması gerekir (TTK m. 1244/ f. 1/ a).

Yani eşyanın güvertede taşınması TTK m. 1151/ f. 2'de öngörüldüğü gibi ticari teamüle uygun ya da mevzuat gereği zorunlu olsa bile yükleten ile taşıyan arasında taşımının bu şekilde yapılabileceği yönünde bir anlaşma olmadıkça emredici hükümler

<sup>887</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 254; SEVEN, Yüke Özen, s. 173.

<sup>888</sup> KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 153; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 197.

<sup>889</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 82.

<sup>890</sup> KANER, Deniz Ticareti Hukuku II, s. 82-83.

uygulanacaktır. Bu durumda da taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran ya da daraltan anlaşmalar geçersiz hale gelecektir<sup>891</sup>.

Diğer şart ise, eşyanın fiilen, denizde taşıma senedinde de yazılı olduğu gibi, güvertede taşınmasıdır (TTK m. 1244/ f. 1/ a). Yani denizde taşıma senedinde eşyanın güvertede taşınacağı yazılmış olmasına karşın, fiilen ambarda taşınması durumunda da taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlere tâbi olacaktır.

Eşyanın yolculuk başladıktan sonra güverteden ambara alınması durumunda da taşıyanın sorumluluğunun başlangıçtan itibaren emredici hükümlere tâbi olacağı kabul edilmekte olup; eşyanın bir kısmının güvertede diğer kısmının ise ambarda taşınması durumunda, ambarda taşınan kısım bakımından sorumluluğun emredici hükümlere tâbi olacağı kabul edilmektedir<sup>892</sup>.

#### **6.3.4. Olağan Ticari Taşıma İşlerinden Olmayan Taşımalar**

TTK m. 1244/ f. 1/ b hükmü uyarınca mutad ticari taşıma işlerinden olmamakla beraber ticaretin olağan akışı içinde yapılan eşya taşınmasına ilişkin bulunup da eşyanın özel nitelikleri veya taşımanın özel şartlarının haklı gösterdiği anlaşmalar emredici hükümlerin kapsamı dışındadır. Ancak bunun için, taşıma senedinin bu anlaşmaları ve “*emre değildir*” kaydını içermesi şart koşulmuştur. Yani bu şartın yerine getirilmiş olması kaydıyla, taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan anlaşmalar geçerli olacaktır.

Böyle bir düzenleme getirilmesine gerekçe olarak, taşıyanların bu tür taşımaları, yalnızca sorumluluklarını daraltan veya kaldıran kayıt ve şartlarla üzerlerine alabilmeleri olarak gösterilmektedir. Zira aksi halde emredici hükümler çerçevesinde bu tür taşımalara konu olan malların taşınması ya hiç mümkün olmayacak ya da böyle bir taşıma işini üstlenen taşıyan, taşımanın karşılığında yüksek navlun bedelleri talep edecektir<sup>893</sup>.

Bu husus; Lahey/Visby Kuralları m. 6 hükmünde<sup>894</sup> yer alan “*Önceki maddelerin hükümleri saklı kalmak kaydıyla, taşıyan, kaptan veya taşıyanın temsilcisi ile gönderen,*

<sup>891</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 255.

<sup>892</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 256.

<sup>893</sup> KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 154.

<sup>894</sup> Lahey/Visby Kuralları m. 6 hükmünün İngilizce metni “*Notwithstanding the provisions of the preceding articles, a carrier, master, or agent of the carrier and a shipper shall in regard to any particular goods be at liberty to enter into any agreement in any terms as to the responsibility and liability of the carrier for*

herhangi bir belirli eşya hakkında, taşıyanın bu eşyaya ilişkin yükümlülüklerine ve sorumluluklarına, ve haklarına ve muafiyetlerine, veya kamu düzenine aykırı olmamak kaydıyla denize elverişlilik hakkındaki borcuna, veya adamlarının veya temsilcilerinin deniz yoluyla taşınan eşyanın yüklenmesi, elden geçirilmesi, istifi taşınması, korunması, gözetilmesi ve boşaltılması ile ilgili özenli ve basiretli davranma borcuna ilişkin olarak diledikleri koşullarla anlaşma yapmak konusunda serbesttirler; şu kadar ki, böyle bir halde, bir konişmento düzenlenmemiş veya düzenlenmeyecek olmalı ve kararlaştırılan koşullar, devredilemeyeceği yönünde kayıt içeren bir alındı belgesinde belirtilmiş bulunmalıdır. Bu şekilde yapılan her anlaşma hukuken tamamen geçerlidir. Ancak bu madde ticaretin olağan akışı içinde yapılan olağan ticari taşımalara uygulanmayıp, yalnızca taşınacak eşyanın özel niteliklerinin veya durumunun ya da gerçekleştirilecek taşımanın şartlarının hal ve durumunun özel bir anlaşma yapılmasını haklı gösterdiği taşımalara uygulanır” şeklindeki düzenlemeden esinlenilmek suretiyle, ETTK m. 1117 hükmünde “Mütat ticari taşıma işlerinden olmamasına rağmen normal ticari işler arasında yapılacak olan bir mal taşıma işine mütaallik olup da malların hususi vasıfları veya mahiyetleri yahut taşımanın hususi halleri sebebiyle haklı görülen anlaşmalar (Yalnız konişmentonun bu anlaşmaları ve "Emre değildir" kaydını ihtiva etmesi şarttır)” şeklinde düzenlenmiş idi. Görüldüğü üzere, söz konusu bu düzenleme yalnızca ifade bakımından değişikliğe uğrayarak TTK m. 1244/ f. 1/ b hükmünde de yer bulmuştur.

Dikkat çekmek gerekir ki; TTK m. 1244/ f. 1/ b hükmünde yer alan düzenleme çerçevesinde sorumluluğu önceden kaldıran ya da daraltan anlaşmaların geçerli olabilmesi için, taşımanın olağan ticari taşıma işlerinden olmamasının yanı sıra, eşyanın özel niteliklerinin veya taşımanın özel koşullarının sorumsuzluk anlaşmasını haklı göstermesi de gerekmektedir.

---

*such goods, and as to the rights and immunities of the carrier in respect of such goods, or concerning his obligation as to seaworthiness, so far as this stipulation is not contrary to public policy, or concerning the care or diligence of his servants or agents in regard to the loading, handling, stowage, carriage, custody, care, and discharge of the goods carried by sea, provided that in this case no bill of lading has been or shall be issued and that the terms agreed shall be embodied in a receipt which shall be a non-negotiable document and shall be marked as such. Any agreement so entered into shall have full legal effect. Provided that this article shall not apply to ordinary commercial shipments made in the ordinary course of trade, but only to other shipments where the character or condition of the property to be carried or the circumstances, terms, and conditions under which the carriage is to be performed are such as reasonably to justify a special agreement” şeklindedir.*

Eşyanın özel bir niteliğinin sorumsuzluk anlaşmasını haklı gösterdiği hollere müzede sergilenecek tarihi eşyaların ya da sanat eserlerinin veya bir kazıda elde edilen antik eserlerin taşınması örnek olarak verilebilir. Taşımanın özel şartlarının sorumsuzluk anlaşmasını haklı kılmasına örnek olarak ise, kutuplara teknik ekipman ya da çeşitli malzeme taşınması gösterilebilir<sup>895</sup>.

### 6.3.5. Yüklemeden Önceki Ve Boşaltmadan Sonraki Safha

Taşıyanın TTK m. 1178 hükmüne dayanan sorumluluğu yükün teslim alınmasından teslim edilmesine kadar geçen süreci kapsamaktadır. Bu nedenle; taşıyan yükü teslim alındıktan sonra fakat gemiye yüklenmesinden önce ve yükün boşaltılmasından sonra yani yükle ilgiliye teslim edilmesine kadar geçen süreçte meydana gelen ve *kara zararları* olarak adlandırılan zararlardan da sorumludur<sup>896</sup>.

Ancak, TTK m. 1244 hükmü ile eşyanın yüklenmesinden önce ve boşaltılmasından sonra üzerine düşen yükümlülükler açısından taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya daraltan sorumsuzluk anlaşmaları yapılmasına izin verilmiştir (TTK m. 1244/ f. 1/ c). Böyle bir anlaşma yapılması durumunda; taraflar kara zararları bakımından taşıyanın sorumluluğunu kaldırmış ya da daraltmış olacaklarından, sorumluluk hükümleri yalnızca eşyanın gemiye yüklenmesi ve gemiden boşaltılması arasındaki süreç için emredici olacaktır.

Öte yandan; FIO/S/T kaydı bulunan taşımalar açısından taşıyanın eşyayı teslim alması yüklemeden sonra gerçekleşecek ve sorumluluğu henüz başlamamış olacaktır. Böyle bir durumda, taşıyanın yükü teslim etmesi ise boşaltmadan önce gerçekleşeceğinden sorumluluğu sona ermiş olacaktır<sup>897</sup>.

Belirtmek gerekir ki, taşıyanın kara ve layter zararından sorumlu olmayacağı kararlaştırıldığı takdirde, zararın karada ya da layterde gerçekleşmiş olduğunu taşıyanın ispat etmesi gerekecektir<sup>898</sup>. Üstelik, TTK m. 1243/ f. 2 uyarınca böyle bir durumda ispat

<sup>895</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 257; SEVEN, Yüke Özen, s. 174; KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 231; SÖZER, Cilt I, s. 499; AKINCI, s. 372; TEKİL, s. 312; KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 92; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 199.

<sup>896</sup> KENDER, Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu, s. 91; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 258; SÖZER, Cilt I, s. 498; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 147, 197.

<sup>897</sup> SEVEN, Yüke Özen, s. 175-176; YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 260.

<sup>898</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 260-261; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 181; AKINCI, s. 373.

yükünün tersine çevrilmesi doğrultusunda bir anlaşma yapılması da mümkün olmayacaktır<sup>899</sup>.

### 6.3.6. Müşterek Avaryaya İlişkin Kayıtlar

TTK m. 1244/ f. 2 hükmünde, TTK m. 1243'ün konşimentoya müşterek avaryaya ilişkin kayıtların konulmasına engel olmayacağı belirtilmiştir.

Bu çerçevede, müşterek tehlike gemi adamlarının kusurundan meydana gelse dahi taşıyanın avarya tazminatı isteyebileceği gibi müşterek avaryaya ilişkin anlaşmalara yer verilmesi halinde bunlar geçerli kabul edilecektir<sup>900</sup>.

Ne var ki, böyle bir anlaşmanın emredici hükümlere aykırı sayılmaması yani, geçerli olabilmesi için müşterek avaryanın kanuni şartlarının da gerçekleşmiş olması gerekir. Müşterek avaryanın unsurları mevcut olmamasına rağmen, yükteki zararın müşterek avarya hükümleri uyarınca gemi, yük ve navlun arasında paylaştırılacağı yönündeki anlaşmalar geçerli olmayacaktır<sup>901</sup>.

Öte yandan, hükümde konişmento ifadesine yer verildiği görülmektedir. Ancak, bu ifade nedeniyle müşterek avaryaya ilişkin olarak emredici hükümlerin uygulanmayacağı yönünde yapılacak olan anlaşmaların yalnızca konişmento düzenlenen taşımalarda ve konşimentoya yazılmak şartıyla geçerli olacağı gibi bir sonuca varılmaması ve bu ifadenin “denizde taşıma senedi” şeklinde anlaşılmasının gerektiği ifade olunmaktadır<sup>902</sup>. Zira bu durum Lahey Kuralları ve Lahey/Visby Kuralları'nın m. 5/ f. 2/ c. 3 hükmünün<sup>903</sup> olduğu haliyle TTK'ya alınmasından kaynaklanmış gibi görünmektedir. Ne var ki, bu kurallar uygulanma açısından yalnızca konişmentolu taşımaları kapsamakta iken, TTK'da böyle bir durum söz konusu değildir. Kaldı ki,

---

<sup>899</sup> TTK m. 1243/ f. 2 hükmünde “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 birinci fıkra hükümlerine tabidir” denilmektedir.

<sup>900</sup> KENDER/ ÇETİNGİL/ YAZICIOĞLU, s. 231; OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 182.

<sup>901</sup> OKAY, Navlun Mukaveleleri, s. 182; SEVEN, Yüke Özen, s. 176-177.

<sup>902</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 261; SÖZER, Cilt II, s. 110. Ayrıca, bu hususta oldukça kapsamlı bir değerlendirme ile hükmün düzenleniş şeklinin detaylı eleştirisi için bkz. SÖZER, Cilt II, s. 107 vd.; ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında, s. 206-207.

<sup>903</sup> Bahsi geçen cümle “Bu sözleşme, hukuka uygun müşterek avarya kayıtlarının konşimentoya konulmasını engellemez” şeklindedir.

hükmün gerekçesinde de özellikle konişmento ifadesine yer verilmiş olduğu yönünde bir açıklama yer almamaktadır<sup>904</sup>.

### 6.3.7. Taşımanın Fiili Taşıyan Tarafından Gerçekleştirilen Bölümü

TTK m. 1243 uyarınca, fiili taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerin yer aldığı TTK m. 1191 hükmü emredici niteliktedir. Bu hükme göre, taşımanın gerçekleştirilmesi, kısmen veya tamamen bir fiili taşıyana bırakıldığı takdirde, taşıyan, navlun sözleşmesine göre böyle bir bırakma hakkına sahip olup olmadığı dikkate alınmaksızın, taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam eder (TTK m. 1191/f. 1). Ne var ki; TTK'nın “*sorumsuzluk şartı*” başlıklı m. 1192 hükmünde öngörölmüş olan birtakım şartların yerine getirilmesi halinde bu sorumluluğun önceden kaldırılması ya da daraltılmasına imkân tanınmıştır.

Bu doğrultuda; bir navlun sözleşmesinde, sözleşmenin konusunu oluşturan bir taşımanın belirli bir kısmının taşıyandan başka bir kişi tarafından gerçekleştirileceğinin öngörölmüş olması durumunda, sözleşmeye, taşımanın ilgili bölümünde taşınan eşya fiili taşıyanın hakimiyetinde iken meydana gelecek zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin şart konabilir (TTK m. 1192/ f. 1).

Burada; taşımanın hangi bölümünün fiili taşıyan tarafından icra edileceğinin navlun sözleşmesinden açık olarak anlaşılmasının gerektiğine dikkat edilmelidir. Yani taşımanın herhangi bir kısmının fiili taşıyan tarafından icra edileceğine dair genel bir anlaşmaya yer verilmesi halinde bu hükmün aradığı koşul yerine getirilememiş olacaktır<sup>905</sup>.

Belirtmek gerekir ki; taşımanın fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilecek olan kısmı için akdi taşıyanın sorumluluğunu daraltan ya da kaldıran bu tür anlaşmalar, yalnızca eşya fiili taşıyanın hakimiyetinde iken meydana gelecek olan zararlar bakımından geçerlidir (TTK m. 1192/ f. 1).

Bu çerçevede, örneğın eşyanın geçici olarak depolanması ya da aktarılması gibi işlemler sırasında yani fiili taşıyanın eşya üzerinde hakimiyetinin bulunmadığı süreler

<sup>904</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğı, s. 261.

<sup>905</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğı, s. 262.

açısından akdi taşıyanın sorumluluğu devam edecektir<sup>906</sup>. Zıyan, hasarın veya teslimdeki gecikmenin eşya fiili taşıyanın hakimiyetinde iken meydana geldiğini ispat yükü, taşıyana aittir (TTK m. 1192/ f. 1).

Sorumluluğu sınırlayan veya ortadan kaldıran bir şartın geçerliliği, fiili taşıyanın adı, unvanı ve işyeri adresinin navlun sözleşmesinden anlaşılmasına bağlıdır. Navlun sözleşmesinin yapılması sırasında taşımayı gerçekleştirecek fiili taşıyan belirlenmemişse, taşıyan, belirlediği anda ve en geç eşyanın fiili taşıyana teslimini takiben derhal gönderilene fiili taşıyanın adını, unvanını ve işyeri adresini bildirir. Bu bildirim yapılmadığı takdirde, taşıyanın sorumluluğu devam eder (TTK m. 1192/ f. 2).

Görüldüğü gibi kanun koyucu iki noktada belirginlik olmasını şart koşmaktadır. Öncelikle, taşımanın hangi kısmının fiili taşıyan tarafından icra edileceği belirli olacaktır. Bunun yanı sıra, bu taşıma işini yapacak olan fiili taşıyana ilişkin ad, unvan ve işyeri adresi bilgileri de en geç eşyanın fiili taşıyana teslimini takiben derhal gönderilene bildirecektir. Böylece, yüküle ilgilinin fiili taşıyan hakkında net bilgi sahibi olması sağlanacaktır.

Diğer yandan; akdi taşıyanın sorumluluğunu sınırlayan veya ortadan kaldıran bu tür anlaşmalar, yetkili Türk mahkemesinde fiili taşıyan aleyhine dava açılmadığı hallerde geçersiz olacaktır (TTK m. 1192/ f. 1).

İlaveten, TTK m. 1243/ f. 1/a hükmü uyarınca TTK m. 1192 hükmü emredici nitelikte olduğundan, sorumluluğun geçerli olarak kaldırılması veya daraltılması için TTK m. 1192 hükmünde aranan bu şartların taşıyan lehine değiştirilmesi amacını taşıyan anlaşmaların herhangi bir geçerliliğinin olmayacağı belirtilmektedir<sup>907</sup>.

#### **6.4. SORUMSUZLUK ANLAŞMALARI**

Açıklamaya çalıştığımız hususlar çerçevesinde, sorumluluğun emredici hükümlere tâbi olması için TTK'da öngörülen koşulların mevcut olmadığı ya da emredici hükümlerin uygulanmayacağı istisnai hallerin söz konusu olduğu durumlarda taşıyanın

<sup>906</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 263.

<sup>907</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 265.

sorumluluğunu önceden kaldıran ya da daraltan anlaşmaların yapılması mümkün görülmektedir.

Bu tür kayıtlar iki grup altında ele alınabilir<sup>908</sup>. İlk grup “*taşıyanın dar anlamda sorumluluğunu kaldıran veya daraltan kayıtlar*” olup; taşıyanın sorumlu olduğu zaman dilimi, zarar sebepleri ve zararın türü hakkındaki kayıtlar bu gruba dahildir<sup>909</sup>. Taşıyanın sorumlu olduğu zarar sebeplerine ilişkin kayıtlar muafiyet ya da diğer bir deyişle, istisna kayıtları (*exception clauses*) ile kusur (*negligence clauses*) kayıtlarıdır. Muafiyet kayıtlarında, yükün sorumsuzluk anlaşmasında öngörülen sebeplerden biri ile zıya veya hasara uğraması durumunda, taşıyanın sorumlu olmayacağı kararlaştırılmaktadır. Örneğin, kazanın patlaması ya da yüklerin akması gibi zararlar nedeniyle taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin kayıtlara yer verilmiş olabilir. Zararın anlaşmada kararlaştırılan bu gibi sebeplerden birinden kaynaklandığı sabit olursa, yükle ilgilinin taşıyanı sorumlu tutabilmek için zararın doğmasında taşıyanın temsil ettiği bir kusurun bulunduğunu ispatlaması gerekecektir. Kusur kayıtlarında ise, adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından kaynaklanan zararlar nedeniyle taşıyanın sorumluluğunun olmadığı kararlaştırılmaktadır. Emredici hükümlerin istisnaları kapsamında olan hallerde bu tür kayıtlara yer verilmek suretiyle, taşıyanın sorumlu olmadığı haller kanunda öngörülenlere ek olarak genişletilmektedir. Örneğin, taşıyanın şahsi kusuru, gemi adamlarının ticari kusurları ya da başlangıçtaki elverişsizlik gibi sebeplerle meydana gelen zararlar bakımından bu tür kayıtlara yer verilebilir<sup>910</sup>.

Diğer grup ise, “*talebin ileri sürülmesi aşamasına yönelik sınırlandırmalar getiren kayıtlar*” olup; ispat yüküne, sürelerle ve tazminatın hesaplanması ile sınırına dair kayıtlar bu gruba dahildir<sup>911</sup>.

Belirtmek gerekir ki; TTK m. 1244/ f. 3 uyarınca sorumluluğu önceden kaldıran veya daraltan kayıt ve şartlar hakkında TBK’nın emredici hükümleri saklıdır. Yani TTK m. 1243 hükmünde yer alan emredici hükümlerin uygulanmayacağı ve tarafların taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan anlaşmalar yapabilecekleri

<sup>908</sup> Bu tür kayıtlara ilişkin detaylı bir inceleme için bkz. ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 200 vd.

<sup>909</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 265.

<sup>910</sup> KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku, s. 155; ÇAĞA / KENDER, Cilt II, s. 188-189.

<sup>911</sup> YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu, s. 266.

durumlarda dahi bu anlaşmaların geçerliliği başta TBK m. 115 ila m. 116 hükümleri olmak üzere TBK’da yer alan emredici nitelikteki genel hükümlere tâbi olacaktır.



## SONUÇ

Çalışmamızda taşıyanın yükün zıyaı, hasarı ve geç tesliminden doğan sorumluluğunu TTK kapsamında ele almış bulunmaktayız. Bunu yaparken, ETTK'daki düzenlemeler kadar Lahey, Lahey/Visby ve Hamburg Kuralları ile getirilmiş olan düzenlemelere de yer vermeye çalıştık. Zira bu metinlerin TTK'nın konumuza ilişkin hükümlerinin temelini oluşturduğu, kanunun gerekçesinde açıkça izah olunmuştur. Üstelik düzenlemeler karşılaştırıldığında bu durum kendisini zaten göstermektedir. Çünkü genel olarak, kanunun ilgili maddelerinin bu uluslararası metinlerin birer tercümesinden ibaret olduğu anlaşılmaktadır.

Esasen ETTK bakımından da durum benzer olmakla birlikte, Hamburg Kuralları'nın gerekli görülen noktalarda yeni kanuna alınması suretiyle eski kanundaki birtakım eksikliklerin giderilmeye çalışıldığı ortadadır. Bu hukukumuzun uluslararası düzenlemeler ile benzerliğini sağlamak adına olumlu bir adımdır. Ancak konu deniz ticareti ve bilhassa taşıyanın sorumluluğu olduğunda yenilik çalışmaları asla yeterli olmayacaktır. Zira faaliyet alanı olarak deniz ticareti daima gelişim halinde olup, her zaman yeniliklere açıktır. Buna bağlı olarak, hukuki bakımdan da uluslararası ölçekte etkileşim içinde olan böyle bir alanda pek çok farklı bakış açısı ve farklı uygulamalar karşı karşıya gelmektedir. O halde, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler bakımından yenilik çalışmalarının tamamlandığı ve artık “*nihai bir düzene*” ulaşıldığı yönünde bir beklenti içerisinde olmaktan daima kaçınmak gerekir.

Bu noktada, anlatmak istediğimiz hususa en uygun düşen örnek “*wilful misconduct*” kavramının hukukumuzda “*pervasızca hareket*” olarak alınmış olmasıdır. Oysa bu kavramın kökeni hukuk sistemimize yabancı olup, uygulama tarafından geliştirilmiş bir kavramdır. Kavramın uluslararası camiada kabul görmüş bir kavram olması karşısında hukukumuzda da yer bulması anlaşılabilir bir durumdur. Ancak bu kavram ile ne ifade edilmek istendiğinin kanunumuzda, daha açık bir biçimde ele alınması ve bu kavramın hukuk sistemimizde nereye oturtulacağına netleştirilmesi, kavram hakkındaki farklı değerlendirmelerin nihayete ermesine de hizmet edecektir.

TTK'da, ETTK'dan farklı ve Hamburg Kuralları'na paralel olarak getirilen önemli değişikliklerden biri taşıyanın eşyanın geç tesliminden doğan sorumluluğunun, yükün zıyaı ve hasarı ile birlikte düzenlenmiş olmasıdır. Böylece, taşıyanın eşyanın geç

tesliminden meydana gelen zararlardan doğan sorumluluğu için yükün zıya ve hasarı durumlarından farklı olarak genel hükümlere başvurulması şeklindeki uygulama artık geride kalmıştır.

Yine ETTK'da yer almayan ve Hamburg Kuralları'ndan TTK'ya alınan diğer önemli bir husus, taşıyanın fiili taşıyan ile fiili taşıyanın adamları bakımından sorumluluğunun açık olarak düzenlendiği TTK'nın 1191'inci maddesinde yer alan düzenlemedir. Ancak bu hükmün başlığının hükmün içeriği ile uyumlu olmadığı yönünde doktrinde ileri sürülen ve çalışmamızda yer vermiş olduğumuz eleştirilerin haklılığı ortadadır. Dolayısıyla, hükmün başlığının bu eleştiriler doğrultusunda maddenin içeriği ile uygun hale getirilmesi doğru olacaktır.

Ayrıca ETTK'da yer alan sorumluluğun üst sınırına ilişkin miktarın zaman içinde nasıl yetersiz kaldığını ve bu nedenle ortaya çıkan sorunun aşılmasına yönelik olarak Yargıtay tarafından getirilmeye çalışılan çözüm yöntemini ve bu yöntemin sakıncalarını yukarıda incelemiş bulunuyoruz. İşte TTK ile uluslararası camiada da kabul görmüş olan Özel Çekme Hakkı'nın sorumluluğun üst sınırının hesaplanmasında başvurulacak olan hesap birimi olarak benimsenmiş olması söz konusu sorunun aşılması için atılmış çok önemli bir adımdır.

Taşıyanın sorumluluktan kurtulması halleri ile sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin hükümlerin, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi yüzünden, taşıyan aleyhine, haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak olan bütün davalarda uygulanacağına yönelik TTK'nın 1190'ıncı maddesinde yer alan düzenleme ETTK'da bulunmayan ve hükmün gerekçesinde de vurgulandığı üzere, Lahey/Visby Kuralları ile Hamburg Kuralları'ndan hukukumuzda alınan bir diğer önemli husustur. Aynı maddenin ikinci fıkrasında taşıyanın görev ve yetki sınırları içinde hareket eden adamlarının sorumluluğu açısından da bu kuralın geçerli olduğuna hükmedilmiştir. Bu düzenleme sayesinde taşıyanın ve adamlarının sorumluluğuna ilişkin olarak kanunda öngörülen düzenlemelerin çeşitli şekillerde atlatılmak suretiyle anlamsız hale getirilmesine yönelik olası girişimlerin önlenmesi amaçlanmıştır. Yukarıda da belirttiğimiz gibi, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerde doğru dengenin sağlanması ticari yaşamın tamamı için önem arz eden bir husustur. Dolayısıyla, bu konuya ilişkin kanunların doğru bir şekilde düzenlenmesi kadar bunların uygulanırlığının

temin edilmesi de gerekmektedir. Söz konusu maddenin TTK'da yer bulması bu nedenle olumlu bir gelişmedir.

İlaveten TTK'nın 1186'ncı maddesinin ikinci fıkrasında yer alan, eşyanın değerine ilişkin düzenlemenin amacının ne olduğu ve bu düzenlemenin taşıyanın sorumluluğunun belirlenmesindeki yeri yukarıda ilgili kısımda doktrindeki tartışmalar çerçevesinde incelenmiştir. İşte bu tartışmaların sona ermesi bakımından kanundaki düzenlemenin, kanun koyucunun konuya ilişkin duruşunu açık olarak yansıtacak bir biçimde yeniden düzenlenmesi gerekmektedir. Hükümün en azından birtakım ilavelerle daha net hale getirilmeye muhtaç olduğu anlaşılmaktadır.

Yine TTK'nın 1186'ncı maddesinin beşinci fıkrasında yer alan düzenlemenin, eşyanın geç tesliminden kaynaklanan zararları da kapsayıp kapsamadığı hususunun doktrinde tartışma konusu olduğunu yukarıda incelemiş ve saf gecikme zararlarının hükümün kapsamına dahil olmadığı yönündeki görüşe katıldığımızı belirtmiştik. Hükümde gecikme zararlarına yer verilmemiş olmasının bilinçli bir tercih olup olmadığının açık bir biçimde düzenlenmesi söz konusu tartışmaya bir son verecektir.

Son olarak belirtmek isteriz ki, yukarıda da dikkat çektiğimiz gibi deniz ticareti hukuku ve taşıyanın sorumluluğu konusu daima yeniliklere açık bir alandır. Bunun en güzel göstergesi ise, henüz TTK'nın yasalaşması sürecinde Rotterdam Kuralları'nın ortaya çıkmasıdır. Hem Rotterdam Kuralları hem de gelecekte ortaya çıkabilecek diğer uluslararası metinler ya da başlı başına ticaret hayatının ve denizciliğin ihtiyaçları kaçınılmaz olarak mevcut düzenlemelerin yeniden tadil edilmesi gerekliliğine yol açacaktır. Nitekim, TTK ile birtakım önemli değişiklik ve yeniliklerin sistemimize dahil edilmiş olması, kanun koyucunun iradesinin de uygulamanın gerektirdiği yeniliklerin takip edilmesi yönünde bir eğilim içinde olduğuna işaret etmektedir.

## KAYNAKÇA

ADIGÜZEL, Burak, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’nda Fiili Taşıyıcı Kavramı ve Fiili Taşıyıcının Sorumluluğu”, İÜHFİM, C. 71, S. 2, Y. 2013, ss. 3-19.

AĞSAKAL, İbrahim, “Deniz Yolu İle Yapılan Taşımalarda Yükün Ziya ve Hasarı İle Teslimdeki Gecikmenin Bildirimi”, Maltepe Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 2, S. 2, Y. 2012, ss. 249-273.

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

AKINTÜRK, Turgut / ATEŞ KARAMAN, Derya, Borçlar Hukuku: Genel Hükümler - Özel Borç İlişkileri, 22. baskı, İstanbul 2014.

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

ALGANTÜRK LIGHT, Didem, “Yeni TTK Uyarınca Navlun Sözleşmelerinde Yükü İnceleme ve Bildirim”, MÜHF-HAD (Özel Sayı “6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu’nu Beklerken” 10-11-12 Mayıs 2012-Sempozyum), C. 18, S. 2, Y. 2012, ss. 517-523.

ASTLE, W. E., Shipowners’ Cargo Liabilities and Immunities, 3th ed., London 1967.

ATAMER, Kerim / SÜZEL, Cüneyt, Yeni Deniz Ticareti Hukuku’nun Kaynakları, C. 1, İstanbul 2013 (Kısaltma: ATAMER / SÜZEL, Kaynaklar).

ATAMER, Kerim, “1910 Brüksel Sözleşmesinde ve Ticaret Kanunu Tasarısında Çatma”, MHB, C. 24, S. 1-2 (Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan), Y. 24, 2006, ss. 175-210 (Kısaltma: ATAMER, Çatma).

ATAMER, Kerim, “2002 Atina Sözleşmesi’nde ve Türk Ticaret Kanunu Tasarısı’nda Deniz Yolu ile Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, BATİDER, C. 24, S. 3, Y. 2008, ss. 103-213 (Kısaltma: ATAMER, Yolcu Taşıma Sözleşmesi).

ATAMER, Kerim, “Gemi İşletme Müteahhidi, Gemi Yöneteni ve Zaman Çarteri Kavramları”, DenizHD, S. 1-4, Y. 6-7, 2004, ss. 9-25 (Kısaltma: ATAMER, Kavramlar).

ATAMER, Kerim, “*Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi*”, DenizHD Gündüz Aybay’ın Anısına Armağan, S. 1-4, Y. 5, 2002, ss. 57-94 (Kısaltma: ATAMER, Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi).

ATAMER, Kerim, “*Taşıyanın Yükün Zararından Doğan Sorumluluğunda Hak Düşürücü Süre (TTK m. 1067)*”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIII: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1996, ss. 117-147 (Kısaltma: ATAMER, Hak Düşürücü Süre).

ATAMER, Kerim, “*Yeni Türk Hukuku Uyarınca Incorporation, FIOST ve Arbitration London Kayıtları İle Baz Güncel Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi*”, DenizHD, S. 1-4, Y. 11, 2011, ss. 241-342 (Kısaltma: ATAMER, FIOST).

ATAMER, Kerim, “*Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca ‘Zarar Sigortaları’na Giriş*”, BATİDER, C. 27, S. 1, Y. 2011, ss. 21-106 (Kısaltma: ATAMER, Zarar Sigortaları).

ATAMER, Kerim, Deniz Ticareti Hukuku, C. 1, İstanbul 2017 (Kısaltma: ATAMER, Cilt I).

ATEŞ, Ebru, Taşıyanın Sorumluluğunu Düzenleyen “Konişmentolu Taşımalar Hakkında Bazı Kuralların Birleştirilmesine Dair 1924 Brüksel (Lahey) Konvansiyonu’nun” Türk Hukukuna Etkisi (1924 Lahey Kuralları), İstanbul 2008.

AYAN, Mehmet, Eşya Hukuku I - Zilyetlik ve Tapu Sicili, 13. baskı, Ankara 2016.

AYBAY, Aydın / HATEMİ, Hüseyin, Eşya Hukuku, 4. baskı, İstanbul 2014 (Kısaltma: AYBAY / HATEMİ, Eşya Hukuku).

AYBAY, Gündüz / ATAMER, Kerim, “*Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu*”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1989, ss. 229-274 (Kısaltma: AYBAY / ATAMER, Parça Başına Sınırlı Sorumluluk).

AYDINAY, Tuba Aykut, “*Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu*”, DenizHD Gündüz Aybay’ın Anısına Armağan, S. 1-4, Y. 5, 2002, ss. 231-243.

BERLINGIERI, Francesco, “*Period of Responsibility and Basis of Liability*”, The Hamburg Rules: A Choice for the EEC ?, Maklu, Antwerpen 1994 (Kısaltma: BERLINGIERI, Period of Responsibility and Basis of Liability).

BERLINGIERI, Francesco, International Maritime Conventions: The Carriage of Goods and Passengers by Sea, Vol. I, Abingdon 2014 (Kısaltma: BERLINGIERI, The Carriage of Goods and Passengers by Sea).

BİLAT, Seda, “*Taşıyanın Yüke Özen Yükümlülüğünün İhlalinden Doğan Sorumluluğunun Sınırlandırılması*”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul 2008.

BOZKURT, Tamer, Ticaret Hukuku – Cilt V: Deniz Ticareti Hukuku - Deniz İcra Hukuku ile Birlikte - Kara Taşıma Hukuku, 8. baskı, İstanbul 2016.

CAN, Mertol, Deniz Ticareti Hukuku, C. 1, 2. baskı, Ankara 2003.

COLE, Sanford D., The Carriage of Goods By Sea Act, 1924: With an Explanation of The Hague Rules and Full Notes, 4th ed., London, 1937.

COLINVAUX, RAOUL P., The Carriage of Goods by Sea Act, 1924, London 1954.

CUMALIOĞLU, Emre, Kırkambar Sözleşmesi, Ankara 2011.

ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan, C. I, 16. baskı, İstanbul 2010 (Kısaltma: ÇAĞA / KENDER, Cilt I)

ÇAĞA, Tahir / KENDER, Rayegân, Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Sözleşmesi, C. II, 10. baskı, İstanbul 2010 (Kısaltma: ÇAĞA / KENDER, Cilt II).

ÇAĞA, Tahir, “*Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı, 1978*”, BATİDER, C. 10, S. 2, Y. 1979, ss. 323-352 (Kısaltma: ÇAĞA, BM Konferansı).

ÇAĞA, Tahir, “*Enternasyonal Deniz Hususi Hukuku Alanında Yeni Bazı Gelişmeler*”, BATİDER, C. 9, S. 2, Y. 1977, ss. 289-324 (Kısaltma: ÇAĞA, Enternasyonal Deniz Hukuku).

ÇAĞA, Tahir, “*Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair*”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V: Bildiriler – Tartışmalar, Ankara 1988 (Kısaltma: ÇAĞA, Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti).

ÇETİNGİL, Ergon A. / KENDER, Rayegân / ÜNAN, A. Samim / YAZICIOĞLU, Emine, “TTK Tasarısı’nın ‘Deniz Ticareti’ Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında”, DenizHD, Özel Sayı: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, 2006, ss. 1-295 (Kısaltma: ÇETİNGİL / KENDER / ÜNAN / YAZICIOĞLU, TTK Tasarısı Hakkında).

ÇETİNGİL, Ergon, “Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler”, BATİDER, C. 16, S. 4, Y. 1992, ss. 21-57 (Kısaltma: ÇETİNGİL, Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformu).

ÇETİNGİL, Ergon, “Milletlerarası Sözleşmelerde ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1984, ss. 137-159 (Kısaltma: ÇETİNGİL, Taşıyanın Koli-Konteyner ve Ünite Başına Sorumluluğu).

DAMAR, Duygu, “Milletlerarası Taşıma Hukukunda “Wilful Misconduct”-Kavramın Tarihçesi ve Tercümesi-”, MHB, C. 24, S. 1-2 (Prof. Dr. Sevin Toluner’e Armağan), Y. 24, 2006, ss. 379-393.

DEMİRÇİVİ MİNELİLER, Zeynep, “Deniz Yoluyla Taşımada Yükün Ziya ve Hasarından Doğan Sınırlı Sorumluluk”, DEÜHFD, C. 9, Özel Sayı (Prof. Dr. Ünal Narmanlıoğlu’na Armağan), Y. 2007, ss. 957-984.

DEMİRKIRAN, İhsan / DEMİRKIRAN, H. Murat, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler”, DenizHD, Özel Sayı: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, 2006, ss. 339-345.

DOĞRUCU, Muhittin, “Navlun Sözleşmesinde Gönderilenin Yükü Teslim Almaması”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, ss. 536-545.

ERBAŞ AÇIKEL, Aslıhan, “Konteyner Taşımacılığında Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırlandırılması -Konteyner Klozu-“, Kadir Has Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, C. 3, S. 1, Y. 2015, ss. 105-123.

EREN, Fikret, Borçlar Hukuku: Genel Hükümler, 22. baskı, Ankara 2017.

- ESENER, Turhan / GÜVEN, Kudret, Eşya Hukuku, 7. baskı, Ankara 2017.
- FLETCHER, Eric G. M., The Carrier's Liability, London 1932.
- FRANKO, Nisim, "Yargıtay İçtihatları Açısından Taşıyıcının Mesuliyetinde Fire Meselesi (TTK m. 781/II-2, TTK m. 1063/I-7)", Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1991.
- GRIGGS, Patrick / WILLIAMS, Richard, Limitation of Liability For Maritime Claims, 3rd ed., London 1998.
- GÜDEN, Faysal, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 2017.
- GÜNAY, M. Barış, Hazırlık Çalışmaları Işığında Lahey / Visby Kuralları (Rotterdam Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak), Ankara 2013.
- GÜNER, M. Deniz, "Uluslararası Güvenli Yönetim Kodunda (International Safety Management Code) Belgelendirme ve Yetkililer", Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, ss. 235-251.
- HATEMİ, Hüseyin, "Organın Eyleminden Dolayı Tüzelkişiliğin Sorumluluğu", Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu, İstanbul 1980, ss. 129-140 (Kısaltma: HATEMİ, Sorumluluk).
- HATEMİ, Hüseyin/GÖKYAYLA, Emre, Borçlar Hukuku: Genel Bölüm, 3. baskı, İstanbul 2015 (Kısaltma: HATEMİ/GÖKYAYLA, Borçlar Hukuku Genel Bölüm).
- HENDERSON, James S. / COLE, Sanford D., Carver's Carriage of Goods by Sea, 8th ed., London 1938.
- HOFFMANN, Andreas, Die Haftung des Verfrachters nach deutschem Seefrachtrecht, Schriften zum Transportrecht Heft 15, Luchterhand, Neuwied vd. 1996.
- ILGIN ÇELİK, Canan Özlem, "Deniz Yolu İle Eşya Taşımacılığında Geç Teslimden Kaynaklanan Sorumluluk", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, S. 14, Y. 7, 2008, ss. 175-202 (Kısaltma: ILGIN ÇELİK, Geç Teslim).
- ILGIN, Canan Özlem, "Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Bir Değerlendirme", İstanbul Ticaret Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, S. 12 Güz, Y. 6, 2007, ss. 231-258 (Kısaltma: ILGIN, Yolcu Taşıma).

İSMAYILOV, Araz, “Çıplak Gemi Kira Sözleşmesi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Selçuk Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, Konya 2017.

KANER, İnci Deniz, “Navlun Mukaveleleri”, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, ss. 306-307 (Kısaltma: KANER, Navlun).

KANER, İnci Deniz, Deniz Ticareti Hukuku II “Navlun Sözleşmeleri”, 2. baskı, İstanbul 2014 (Kısaltma: KANER, Deniz Ticareti Hukuku II).

KANETİ, Selim, “Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur Kavramının Görevi”, Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu, İstanbul 1980, ss. 29-67.

KARAN, Hakan, Law On International Carriage of Goods, 3rd ed., Ankara 2013 (Kısaltma: KARAN, Carriage of Goods).

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

KARAYAZGAN, Ahmet, “Deniz Ticareti Hukuku Alanında Navlun (= Eşya Taşıma Ücreti) Tesbiti”, BATİDER, C. 16, S. 2, Y. 1991, ss. 139-162.

KENDER, Rayegân / ÇETİNGİL, Ergon / YAZICIOĞLU, Emine, Deniz Ticareti Hukuku Temel Bilgiler, C. 1, 14. baskı, İstanbul 2016.

KENDER, Rayegân / ÇETİNGİL, Ergon, Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler, 12. baskı, İstanbul 2010 (Kısaltma: KENDER / ÇETİNGİL, Deniz Ticareti Hukuku).

KENDER, Rayegân / ÜNAN, Samim, “Eşya Taşıma (Navlun) Mukaveleleri”, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, 1. baskı, İstanbul 1997, ss. 279-305 (Kısaltma: KENDER / ÜNAN, Navlun Mukaveleleri).

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

KENDER, Rayegân, “*Türk Ticaret Kanunu’nun 1067. Maddesinin Uygulanması*”, DenizHD, S. 1-4, Y. 6-7, 2004, ss. 1-8 (Kısaltma: KENDER, TTK’nun 1067. Maddesinin Uygulanması).

KENDER, Rayegân, “*Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk ve Sigorta ile İlgili Bazı Sorunlar*”, Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1984, ss. 247-260 (Kısaltma: KENDER, Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk).

KURAN, Selami, Uluslararası Deniz Hukuku, 5. baskı, İstanbul 2016.

MOORE, John C., “*The Hamburg Rules*” Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 10, No. 1 October 1978, ss. 1-11.

MURAN, Hakan, “*Zaman Çarteri Sözleşmesinde Çartererin Yükümlülükleri*”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Marmara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Hukuk Anabilim Dalı Özel Hukuk Bilim Dalı, İstanbul 2008.

NOMER, Haluk Nami / ERGÜNE, Mehmet Serkan, Eşya Hukuku: Zilyetlik ve Tapu Sicili, 2. baskı, İstanbul 2015.

OĞUZMAN, M. Kemal / ÖZ, M. Turgut, Borçlar Hukuku: Genel Hükümler, C. 1, 13. baskı, İstanbul 2016.

OĞUZMAN, M. Kemal / SELİÇİ, Özer / OKTAY-ÖZDEMİR, Saibe, Eşya Hukuku, 20. baskı, İstanbul 2017 (Kısaltma: OĞUZMAN / SELİÇİ / OKTAY-ÖZDEMİR, Eşya Hukuku).

OKAY, Sami, “*Taşıyanın Mesuliyetinde Maldaki Ziya ve Hasarların İhbarı*”, Ord. Prof. Dr. Ernst E. Hirsch’e Armağan, Ankara Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 1964 Ankara, ss. 439-474 (Kısaltma: OKAY, İhbar).

OKAY, Sami, Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödücü Mukaveleleri, C. II, 2. baskı, İstanbul 1971 (Kısaltma: OKAY, Navlun Mukaveleleri).

ÖNDER, Salih, “Denizde Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğunun Sınırı”, Ankara Barosu Dergisi, S. 4, Y. 2011, ss. 213-238 (Kısaltma: ÖNDER, Yolcu Taşıma Sözleşmesi).

ÖNDER, Salih, Gemi Kira Sözleşmesi, Ankara 2016 (ÖNDER, Gemi Kira Sözleşmesi).

ÖZDEMİR, Atalay, Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu, Ankara (Kısaltma: ÖZDEMİR, Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu).

ÖZDEMİR, Turkyay, Uluslararası Eşya Taşıma Hukuku (Zıya ve/veya Hasar Sorumluluğu), İstanbul 2006 (Kısaltma: ÖZDEMİR, Eşya Taşıma).

ÖZSUNAY, Ergun, “Türk Hukukunda İşleten’in Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtulması Bakımından “Kusur”un Etkisi ve Önemi”, Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu, İstanbul 1980, ss. 67-122.

PAMUK, Nihal, “Rotterdam Kuralları ve Türkiye Açısından Değerlendirilmesi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı, İstanbul 2011.

PAYNE, William / HOLDEN, James Milnes, Payne’s Carriage of Goods by Sea, 6th ed., London 1954.

PRÜSSMANN/ RABE, Seehandelsrecht, München 2000.

RICHTER-HANNES, Dolly, Die Hamburger Regeln 1978: Neuregelung über die Beförderung zur See, Berlin 1982.

SARICA, Ayşe, Soru ve Cevaplarla Deniz Ticareti ve Sigorta Hukuku, 3. baskı, Ankara 2015.

SCHLEGELBERGER, Franz/ LIESECKE, Rudolf, Seehandelsrecht: Zugleich Ergänzungsband zu Schlegelberger Kommentar zum Handelsgesetzbuch, 2. Neubearbeitete Auflage, Verlag Franz Vahlen GmbH, Berlin vd. 1964.

SCHWARZ, Andreas B., Borçlar Hukuku Dersleri, C. 1, çev. Bülent Davran, İstanbul 1948.

SEVEN, Vural, 6102 sayılı Türk Ticaret Kanunu (TTK m. 856-893) Hükümlerine Göre Taşıma Hukukunda Gönderilen, Ankara 2012 (Kısaltma: SEVEN, Gönderilen).

SEVEN, Vural, Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu, Ankara 2003 (Kısaltma: SEVEN, Yüke Özen).

SILARD, Stephen A., “*Carriage of the SDR by Sea: the Unit of Account of the Hamburg Rules*”, Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 10, No. 1 October 1978, ss. 13-38.

SİLAHTAROĞLU, Elvin Kerime, “*Navlun Sözleşmesinin İcrasında Üçüncü Kişi Yükleten*”, Yayınlanmamış Doktora Tezi, T.C. Yeditepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Anabilim Dalı, İstanbul 2011.

SİRMEN, A. Lale, Eşya Hukuku, 4. baskı, Ankara 2016.

SÖZER, Bülent, “*Hava Yolu İle Yapılan Milletlerarası Taşımalarda Yolcunun Ölümü Veya Yaralanması Sonucunda Doğan Zararlardan Taşıyanın Sorumluluğu*”, BATİDER, C. 9, S. 3, Y. 1978, ss. 765-818 (Kısaltma: SÖZER, Hava Yolu Taşımaları).

SÖZER, Bülent, “*Taşıyanın Taşıma Sözleşmesinden Doğan Sorumluluğunu Düzenleyen Hükümlere İlişkin Bazı Meseleler ve Görüşler*”, BATİDER, C. 14, S. 2, Y. 187, ss. 89-163 (Kısaltma: SÖZER, Meseleler ve Görüşler)

SÖZER, Bülent, “*Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler*”, DenizHD, Özel Sayı: Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler, 2006, ss. 301-337 (Kısaltma: SÖZER, Eleştiriler ve Öneriler).

SÖZER, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku – Giriş – Gemi – Donatan ve Navlun Sözleşmeleri, C. 1, 4. baskı, İstanbul 2017 (Kısaltma: SÖZER, Cilt I).

SÖZER, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku – Müşterek Avaryalar – Çatmalar – Kurtarma ve Gemi Alacaklısı Hakkı, C. 2, İstanbul 2016 (Kısaltma: SÖZER, Cilt II).

SÖZER, Bülent, Deniz Ticareti Hukuku: Gemi-Donatan-Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukuku'nda Sorumluluk Rejimi, 2. baskı, İstanbul 2012 (Kısaltma: SÖZER, Sorumluluk Rejimi).

SÖZER, Bülent, Taşıyanın Gemiyi Sefere Elverişli Halde Bulundurmak Borcu, Ankara 1975 (Kısaltma: SÖZER, Sefere Elverişlilik).

SUNAL ERGUVAN, Sevgi, Denizyolu İle Yük Taşıma Ücreti (Navlun), İstanbul 2007.

SÜMMEOĞLU, Osman Ersen, “*Uluslararası Rezervler, Türkiye’de Rezerv Yönetimi ve 1990 – 2009 Döneminde Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası’nın Uyguladığı Rezerv Yönetim Politikaları*”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü İşletme Anabilim Dalı Genel İşletme Bilim Dalı, Ankara 2010.

SÜZEL, Cüneyt, Deniz Ticareti Hukukunda Taşıtan ve Yükleten, İstanbul 2014.

ŞEKER ÖĞÜZ, Zehra, “*Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükü İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi*”, İÜHFMD, C. LXI, S. 1-2, Y. 2003, ss. 327-337.

TANDOĞAN, Halûk, Türk Mes’uliyet Hukuku (Akit Dışı ve Akdî Mes’uliyet), 1. baskıdan tıpkı basım, İstanbul 2010.

TAŞKIN, Melda, “*Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyanın Geç Teslimden Sorumluluğu*”, İKÜHFD, C. 15, S. 2, Y. 2016, ss. 681-707 (TAŞKIN, Geç Teslim).

TAŞKIN, Melda, Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesinde Taşıyanın Gemi Kazasından Sorumluluğu, İstanbul 2016 (Kısaltma: TAŞKIN, Yolcu Taşıma Sözleşmesi).

TEKİL, Fahiman, Deniz Hukuku, 6. baskı, İstanbul 2001.

TEKİN, Safa Murat, Navlun Sözleşmesinde Taşıyanın Sorumluluğu, İstanbul 2017.

TEKİNAY, Selahattin Sulhi / AKMAN, Sermet / BURCUOĞLU, Haluk / ALTOP, Atilla, Tekinay Borçlar Hukuku: Genel Hükümler, 7. baskı, İstanbul 1993.

TETLEY, William, Maritime Liens and Claims, Montreal 1989.

TOPALOĞLU, Mustafa, Deniz Ticaret Hukuku Pratik Çalışmaları, İstanbul 2016.

TOPUZ, Murat, İsviçre ve Türk Borçlar Hukuku ile Karşılaştırmalı Olarak Roma Borçlar Hukukunda Maddî Zarar ve Bu Zararın Belirlenmesi, İstanbul 2011.

ULUĞ CİCİM, İlknur, “Yeni Türk Ticaret Kanunu’na Göre Deniz Yolu İle Yolcu Taşıma Sözleşmesi”, MÜHF-HAD (Özel Sayı “6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu’nu Beklerken” 10-11-12 Mayıs 2012-Sempozyum), C. 18, S. 2, Y. 2012, ss. 525-543.

UYSAL, Cüneyt, “Uluslararası Multimodal Eşya Taşımalarında Yükle İlgililerin Pervasızca Davranış Kusuru”, Türkiye Noterler Birliği Hukuk Dergisi, C. 2, S. 1, Y. 2015, ss. 89-122.

ÜLGENER, Fehmi, Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri, İstanbul 1991 (Kısaltma: ÜLGENER, Sorumsuzluk).

ÜLGENER, M. Fehmi, “Çarter Mukavelelerinde Tarafların Uygulanacak Hukuku Belirlemeleri”, BATİDER, C. 18, S. 1-2, Y. 1995, ss. 97-136 (Kısaltma: ÜLGENER, Uygulanacak Hukuk).

ÜLGENER, M. Fehmi, “FİOS Şartının Etkileri”, DenizHD, S. 2, Y. 1, 1996, ss. 21-26 (Kısaltma: ÜLGENER, FİOS Şartı).

ÜLGENER, M. Fehmi, “Türk Ticaret Kanunu Tasarısında Zaman Çarteri Sözleşmesi”, İÜHF, C. 65, S. 2, Y. 2007, ss. 353-370 (Kısaltma: ÜLGENER, TTK’nda Zaman Çarteri).

ÜLGENER, M. Fehmi, “Zaman Çarteri Sözleşmesinde Taşıtanın Taşıyana Karşı Olan Yükümlülükleri”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, ss. 599-638 (Kısaltma: ÜLGENER, Zaman Çarteri Sözleşmesinde Yükümlülükler).

ÜLGENER, M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler ve Sefer Çarteri Sözleşmesi, 2. baskı, İstanbul 2017 (Kısaltma: ÜLGENER, Çarter Sözleşmeleri I).

ÜLGENER, M. Fehmi, Çarter Sözleşmeleri II: Zaman Çarteri Sözleşmeleri, İstanbul 2016 (Kısaltma: ÜLGENER, Çarter Sözleşmeleri II).

ÜLGENER, M. Fehmi, Sürastarya Süresi ve Ücreti, Ankara 1993 (Kısaltma: ÜLGENER, Sürastarya).

ÜNAL, Mehmet / BAŞPINAR, Veysel, Şekli Eşya Hukuku: Giriş – Zilyetlik – Tapu Sicili, 9. baskı, Ankara 2017.

ÜNAN, Samim, “Deniz Yoluyla Yapılan Taşımalarda Yük Zararını Ödeyen Sigortacının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasına İlişkin Bazı Sorunlar”, Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VIII: Bildiriler-Tartışmalar, Ankara 1991, ss. 223-242 (Kısaltma: ÜNAN, Rücu Davası).

ÜNAN, Samim, “Yargıtay’ın Konışmento ile İlgili Bazı Kararlarının Değerlendirilmesi”, DenizHD, S. 1-4, Y. 11, 2011, ss. 1-97 (Kısaltma: ÜNAN, Yargıtay Kararlarının Değerlendirilmesi).

ÜNAN, Samim, “Yük Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar”, DenizHD, S. 4 Y. 2, 1997, ss. 99-114 (Kısaltma: ÜNAN, Rücu Davası II).

von TUHR, Andreas, Borçlar Hukukunun Umumi Kısmı, C. 1-2, 2. baskı, çev. Cevat Edege, Ankara 1983.

VON ZIEGLER, Alexander, Schadenersatz im internationalen Seefrachtrecht, Nomos Verlagsgesellschaft, Baden-Baden 2002.

WÜSTENDÖRFER, Hans, Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und internationalen Rechts, zweite durchgesehene und verbesserte Auflage, Tübingen 1950.

YALÇIN, Ender, “Çarter Sözleşmelerinin Yeni TTK Açısından Değerlendirilmesi”, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, T.C. İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Deniz Ulaştırma Mühendisliği Anabilim Dalı Deniz Ulaştırma Mühendisliği Programı, İstanbul 2014.

YAZICIOĞLU, Emine, “Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk”, MHB (Prof. Dr. Ergin Nomer’e Armağan), C. 22, S. 2, Y. 2002, ss. 1039-1055 (Kısaltma: YAZICIOĞLU, Geç Teslim).

YAZICIOĞLU, Emine, “Deniz Yolu ile Eşya Taşımalarında Taşıyanın Mutlak Sorumsuzluk Sebepleri”, DenizHD, S. 1-4, Y. 11, 2011, ss. 99-113 (Kısaltma: YAZICIOĞLU, Mutlak Sorumsuzluk).

YAZICIOĞLU, Emine, “Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar”, Prof. Dr. Tahir Çağa’nın Anısına Armağan, İstanbul 2000, ss. 651-676 (Kısaltma: YAZICIOĞLU, Deniz Yük Senedi).

YAZICIOĞLU, Emine, “Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması”, 40. Yılında Türk Ticaret Kanunu, İstanbul 1997, ss. 308-318 (Kısaltma: YAZICIOĞLU, Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması).

YAZICIOĞLU, Emine, Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın Sorumluluğu: Lahey / Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul 2000 (Kısaltma: YAZICIOĞLU, Hamburg Kuralları).

YETİŞ ŞAMLI, Kübra, “Amerikan ve İngiliz Hukuklarında Lahey Kuralları Çerçevesinde Sınırlı Sorumluluk Bakımından Yükün İzinsiz Olarak Güverteye Yüklenmesi”, Prof. Dr. Ergon A. Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender’e 50. Birlikte Çalışma Yılı Armağanı, İstanbul 2007, ss. 1031-1038 (Kısaltma: YETİŞ ŞAMLI, Lahey Kuralları Çerçevesinde Sınırlı Sorumluluk).

YETİŞ ŞAMLI, Kübra, 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu’na Göre Taşıyanın Zıya, Hasar ve Geç Teslimden Sorumluluğu, 2. baskı, İstanbul 2013 (Kısaltma: YETİŞ ŞAMLI, Taşıyanın Sorumluluğu).

YETİŞ ŞAMLI, Kübra, Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının/ Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı, İstanbul 2008 (Kısaltma: YETİŞ ŞAMLI, Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı).

***DİĞER YAYINLAR***

Kazancı İctihat Bilgi Bankası – [www.kazanci.com](http://www.kazanci.com)

LexisNexis – [www.lexisnexus.com](http://www.lexisnexus.com)

Türk Dil Kurumu, Büyük Türkçe Sözlük - [www.tdk.gov.tr](http://www.tdk.gov.tr)



## ÖZGEÇMİŞ

**Adı Soyadı :** Şafak Türken

**Sürekli Adresi :** Fatih Mahallesi, Perihan Nur Işık Sokak, Villa Sitesi, 2 D Blok, No: 5,  
MERKEZ / EDİRNE

**Doğum Yeri ve Yılı :** Edirne / 1991

**Yabancı Dili :** İngilizce

**İlk Öğretim :** Kırkpınar Ağası Alper Yazoğlu İlk Öğretim Okulu, 2003

**Orta Öğretim :** Kırkpınar Ağası Alper Yazoğlu İlk Öğretim Okulu, 2006

**Lisans :** T.C. Beykent Üniversitesi Hukuk Fakültesi, 2015

**Yüksek Lisans :** T.C. Bahçeşehir Üniversitesi

**Enstitü Adı :** Sosyal Bilimler Enstitüsü

**Program Adı :** Özel Hukuk Anabilim Dalı

**Yayımları :** “*İş Sağlığı ve Güvenliğinde İşverenin Yükümlülükleri*”, Bahçeşehir Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, Cilt: 12, Sayı: 155-156, Yıl: 2017, ss. 165-224.

**Çalışma Hayatı :** Çavuş ve Coşkunsu Avukatlık Ortaklığı 11.05.2015 – 18.11.2015 tarihleri arasında avukatlık staj çalışması.



