T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI

DOKTORA TEZİ

YENİ TÜRK TİCARET KANUNU'NA GÖRE TAŞIYANIN ZIYA, HASAR VE GEÇ TESLİMDEN SORUMLULUĞU

KÜBRA YETİŞ ŞAMLI

2502060231

TEZ DANIŞMANI
PROF. DR. EMİNE YAZICIOĞLU

İSTANBUL 2012

T.C. İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER
1982 ENSTİTÜSÜ

DOKTORA
TEZ ONAYI

ÖĞRENCİNİN

Adı ve Soyadı :**KÜBRA YETİŞ ŞAMLI**
Anabilim/Bilim Dalı :**ÖZEL HUKUK**
Danışman :**PROF.DR. EMİNE YAZICIOĞLU**

Numarası : **2502060231**
Tez Savunma Tarihi : **30.10.2012**
Tez Savunma Saati : **10:30**

Tez Başlığı : **YENİ TÜRK TİCARET KANUNU'NA GÖRE TAŞIYANIN ZIYA, HASAR VE GEÇ TESLİMDEN SORUMLULUĞU**

TEZ SAVUNMA SINAVI, Lisansüstü Öğretim Yönetmeliği'nin **35. Maddesi** uyarınca yapılmış, sorulan sorulara alınan cevaplar sonunda adayın tezinin **KABULÜ'NE** OYBİRLİĞİ / ~~OYÇOKLUĞUYLA~~ karar verilmiştir.

JÜRİ ÜYESİ	İMZA	KANAATİ (KABUL / RED / DÜZELTME)
PROF.DR.EMİNE YAZICIOĞLU		KABUL
PROF.DR.MERİH KEMAL OMAĞ		KABUL
PROF.DR.ZEHRA ŞEKER ÖĞÜZ		Kabul
PROF.DR.DİDEM ALGANTÜRK LİGHT		KABUL.
DOÇ.DR.FÜSUN NOMER ERTAN		KABUL

ÖZ

YENİ TÜRK TİCARET KANUNU'NA GÖRE TAŞIYANIN ZIYA, HASAR VE GEÇ TESLİMDEN SORUMLULUĞU

KÜBRA YETİŞ ŞAMLI

Çalışmamızda, 6102 sayılı (yeni) Türk Ticaret Kanunu'na göre deniz yoluyla eşya taşımalarında taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan sorumluluğunun incelenmesi amaçlanmıştır. 6102 sayılı (yeni) Türk Ticaret Kanunu'nun bu alanda getirdiği değişikliklerin ortaya konulabilmesi için ilgili düzenlemeler 6762 sayılı (eski) Türk Ticaret Kanunu'nun konuya ilişkin hükümleriyle karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır.

Çalışma kapsamında incelenen konular, taşıyanın eşyanın zıyaı, hasarı ve geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğunun şartları, hukuki niteliği; fiili taşıyanın sorumluluğu ve sorumluluğunun hukuki niteliği; kanuni sorumsuzluk hâlleri; sorumluluğun sınırlandırılması; ispat yükünün dağılımı ve talebin ileri sürülebileceği süre; taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerin emredici olarak uygulandığı hâller ve bunun istisnalarıdır.

ABSTRACT

THE MARITIME CARRIER'S LIABILITY FOR LOSS OF, OR DAMAGE TO THE GOODS AND DELAY IN DELIVERY ACCORDING TO THE NEW TURKISH COMMERCIAL CODE

KÜBRA YETİŞ ŞAMLI

The purpose of this thesis is to study the rules which regulate the carrier's liability for loss resulting from loss of, or damage to the goods and from delay in delivery relating to the carriage of goods by sea according to the new Turkish Commercial Code. To present the modifications on this matter, the regulations of both the new and former Turkish Commercial Codes have been analyzed comparatively.

The topics which have been dealt with are the requirements and legal character of the carrier's liability for loss resulting from loss of, or damage to the goods and from delay in delivery; the requirements and legal character of the actual carrier's liability; the exemptions from liability; the limitation of liability; the burden of proof and limitation of actions; the mandatory character of the rules concerning the carrier's liability and it's exceptions.

ÖNSÖZ

1 Temmuz 2012'de yürürlüğe giren, 13.1.2011 tarih ve 6102 sayılı yeni Türk Ticaret Kanunu, deniz yoluyla eşya taşımalarında taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan sorumluluğuna ilişkin önemli yenilikler getirmektedir. Bu bakımdan söz konusu düzenlemelerin incelenmesi büyük önem taşımaktadır. Çalışmamızda, yeni Türk Ticaret Kanunu'nun taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri 6762 sayılı (eski) Türk Ticaret Kanunu'nun ilgili hükümleri ile karşılaştırmalı olarak ele alınmıştır. Böylelikle getirilen değişiklikleri ortaya koyabilmek; bu hükümlerin yorumlanmasında karşılaşılabilecek güçlükleri belirlemek ve ne şekilde yorumlanıp uygulanmaları gerektiğine dair çözümler bulabilmek amaçlanmıştır.

Yeni Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde taşıyanın sorumluluğu incelenirken, taşıyanın ve fiili taşıyanın sorumluluğunun şartları ile hukuki niteliği; kanuni sorumsuzluk hâlleri; taşıyanın ödeyeceği tazminatın hesaplanması ve sorumluluğunun belirli bir meblağla sınırlandırılması; sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi; taşıyandan tazminat talebinde bulunabilecek şahıslar, ispat yükünün dağılımı, taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı hâller ve talebin ileri sürülmesi gereken süre; taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerin emredici nitelik taşıdığı hâller ile bunun istisnaları konuları ele alınmıştır.

Bu çalışmanın hazırlanması sırasında bana daima yol gösteren tez danışmanım ve hocam Prof. Dr. Emine Yazıcıoğlu ile benden yardımlarını esirgemeyen hocalarım Prof. Dr. Zehra Şeker-Öğüz ve Doç. Dr. Kerim Atamer'e şükran borçluyum. Hamburg'ta bulunan Max-Planck Karşılaştırmalı ve Milletlerarası Özel Hukuk Enstitüsü'nde yaptığım çalışmalar esnasında bana her türlü kolaylığı gösteren sayın Elke Halsen-Raffel'e ve Prof. Dr. Holger Knudsen'e teşekkür ederim. Farklı dönemlerde bana burs vererek yurtdışında akademik çalışma yapma imkânını sağlayan Türkiye Bilimsel ve Teknolojik Araştırma Kurumu'na (TÜBİTAK) ve Tinçel Kültür Vakfı'na teşekkürü bir borç bilirim. Tez çalışmama yoğunlaşabilmem

için bana destek veren değerli mesai arkadaşlarım Ar. Gör. Aslıhan Sevinç-Kuyucu'ya ve Ar. Gör. Melda Taşkın'a teşekkür ederim. Sevgili annem Nurten Yetiş'e, babam Prof. Dr. Kâzım Yetiş'e ve eşim Buğra Şamlı'ya gösterdikleri büyük anlayış ve verdikleri sınırsız destek için minnet duyduğumu ifade etmek isterim.

İÇİNDEKİLER

ÖZ iii
ABSTRACT iv
ÖNSÖZ v
İÇİNDEKİLER vii
KISALTMALAR xii
GİRİŞ 1
A. 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Hazırlık ve Kabul Süreci 1
B. YTTK Çerçevesinde Navlun Sözleşmesi, Niteliği ve Kurulması 3
1. Navlun Sözleşmesinin Tanımı ve Unsurları 3
2. Navlun Sözleşmesinin Niteliği ve Kurulması 6
I. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI VE HUKUKİ NİTELİĞİ 7
A. Genel Olarak 7
B. Taşıyan Kavramı 13
1. Asıl - Alt Taşıyan ve Akdi - Fiili Taşıyan Ayrımı 13
2. Fiili Taşıyan Kavramı 16
C. Taşıyanın Sorumluluğunun Şartları 20
1. Genel Olarak 20
2. Eşyanın Zıyaa veya Hasara Uğraması yahut Geç Teslim Edilmesi Sonucunda Bir Zarar Meydana Gelmesi 23
a. Eşya Kavramı 23
b. Zıya 24
c. Hasar 28
d. Geç Teslim 30
e. Zarar 36
3. Zıya, Hasar veya Geç Teslime Sebebiyet Veren Olayın Eşya Taşıyanın Hakimiyetinde İken Meydana Gelmiş Olması 37
a. Eşyanın Taşıyanın Hakimiyetinde Bulunduğu Süre 37
b. Sürenin Başlangıcı – Eşyanın Teslim Alınması 38
c. Sürenin Sona Ermesi - Eşyanın Teslim Edilmesi 44

4. Kusursuzluğun İspatlanamaması 48
a. Sorumluluk Bakımından Kusur Şartı 48
b. Kusur Kavramı ve Kusurun Türleri 49
c. Navlun Sözleşmesinin İfasında Kusur 50
d. Tedbirli Bir Taşıyandan Beklenen
Dikkat ve Özen Kriteri Çerçevesinde Kusurun Tespiti 54
e. Taşıyanın ya da Eylemlerinden Sorumlu Olduğu
Kişilerin Kusurunun Diğer Bir Sebeple Birleşmesi 57
5. Fiili Taşıyanın Sorumluluğu Bakımından Özellik Arz Eden Hususlar 59
D. Taşıyanın Sorumluluğunun Hukuki Niteliği 62
1. Akdi Taşıyanın Sorumluluğu 62
2. Fiili Taşıyanın Sorumluluğu 62
E. Taşıyanın Üçüncü Kişilerin Eylemlerinden Sorumluluğu 64
1. Taşıyanın Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişilerin Belirlenmesi 64
a. Taşımada Kullanılan Geminin Adamları 65
b. Taşıyanın Taşıma İşletmesinde Çalışan Kişiler 66
c. Taşıyanın Kendisini Temsile Yetkili Kıldığı Kişiler
ve Navlun Sözleşmesinin İfasında Kullandığı Diğer Kişiler 67
d. Fiili Taşıyan ve Fiili Taşıyanın Adamları 69
2. Sorumluluğun Şartları 72
a. Taşıyanın Adamının Kusurlu Olması 72
b. Zararın Görev Vesilesiyle İka Edilmesi 73
c. Fiili Taşıyanın Eylemlerinden Sorumluluk Bakımından
Özellik Arz Eden Hususlar 76
II. TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULMASI 78
A. Genel Olarak 78
B. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Hâller 79
1. Teknik Kusur ve Yangın 79
a. Genel Olarak 79
b. Teknik Kusur 81
(1) Geminin sevki ve başkaca teknik yönetimi 81
(2) Teknik kusurun ticari kusurdan ayırt edilmesi 83

(3) Teknik kusurun başlangıçtaki elverişsizlikten ayırt edilmesi 85
(4) Önlemin hem geminin hem de yükün menfaatine ilişkin bulunması. 88
c. Yangın 90
(1) Hükmün kapsamı 90
(2) Yangının sebebi bakımından çeşitli olasılıkların değerlendirilmesi .. 91
d. Taşıyanın Şahsi Kusurunun Bulunması 93
2. Denizde Kurtarma 95
a. Genel Olarak 95
b. Hükmün Kapsamı 96
c. Eşyaya Yönelik Kurtarmada "Makul Hareket" Koşulu 97
3. Rotadan Sapma 99
a. Genel Olarak 99
b. Sapma Kavramı 100
c. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulmasının Koşulları 101
(1) Rotadan denizde can veya eşya kurtarma amacıyla sapılması 101
(2) Rotadan diğer haklı bir nedenle sapılması 103
d. Sapmanın Sonuçları 106
4. Eşyanın Cins veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi 109
a. Genel Olarak 109
b. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulmasının Şartları 111
(1) Eşyanın cins veya değerinin yanlış bildirilmesi 111
(2) Kasten gerçeğe aykırı bildirimde bulunulması 114
c. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması 115
C. Sözleşmeye Dayanmayan Talepler 117
III. TAZMİNATIN HESAPLANMASI VE SORUMLULUĞUN ÜST SINIRI 121
A. Genel Olarak 121
B. Zararı Tazmin Yükümlülüğünün Kapsamı 122
C. Sorumluluğun Belirli Bir Tutarla Sınırlandırılması 129
1. Sorumluluğun Üst Sınırı 129
a. Eşyanın Zıyaa veya Hasara Uğraması Hâlinde 129
b. Eşyanın Geç Teslim Edilmesi Hâlinde 133
2. Üst Sınırın Uygulandığı Hâller 134

3. Üst Sınırın Hesaplanması 136
a. Koli ve Ünite Kavramları ve Eşyanın Brüt Ağırlığı 136
b. Konteyner, Palet ve Benzeri Taşıma Gereçleri ile
Taşınan Eşyalara İlişkin Düzenleme 139
c. Üst Sınırın Belirlenmesinde Esas Alınan Hesap Birimi 142
D. Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı 144
1. Genel Olarak 144
2. Pervasızca Hareket Kavramı 146
3. Pervasızca Hareket Bakımından Denize Elverişsizlik,
Haksız Sapma ve Eşyanın İzinsiz Güverteye Yüklenmesi 148
4. Taşıyanın Şahsi Kusuru 151
IV. TAZMİNAT TALEBİNİN İLERİ SÜRÜLMESİ 155
A. Tazminat Talebinde Bulunabilecek Şahıslar 155
B. Eşyanın İncelenmesi ve Zararın Bildirimi 156
1. Genel Olarak 156
2. Bildirim Külfetinin Söz Konusu Olduğu Hâller 158
3. Zararın Bildirimi 160
4. Eşyanın İncelenmesi 165
5. Bildirim Külfetine Aykırılığın Sonuçları 166
C. İspat Yükü 169
1. İspat Yükünün Genel Dağılımı 169
a. Tazminat Talep Eden Bakımından 169
b. Taşıyan Bakımından 177
c. Bildirim Külfetinin Yerine Getirilmemesinin
İspat Yükünün Dağılımı Açısından Sonuçları 180
2. Sorumluluktan Kurtulma Hâllerinde İspat Yükü 182
a. Teknik Kusur ve Yangın 182
b. Denizde Kurtarma 183
c. Sapma 184
d. Eşyanın Cins veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi 184
3. Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı
Bakımından İspat Yükü 186

D. Taşıyanın Kusursuzluk ve Uygun İlliyet Bağı Karinelerinden Yararlanması 188
1. Genel Olarak 188
2. Taşıyanın Kusursuzluk ve Uygun İlliyet Bağı Karinelerinden Yararlandığı Hâller 189
3. Taşıyana Sağlanan İspat Kolaylığı 194
E. Tazminat Talebinin İleri Sürülebileceği Süre 197
1. Genel Olarak 197
2. Sürenin Başlangıcı ve Hesaplanması 200
3. Sürenin Değiştirilmesi 202
4. Yargı Yoluna Başvuru 203
5. Rücu Davalarında Süre 205
6. Hak Düşürücü Süre İtirazından Yararlanma Hakkının Kaybedilmesi 205
V. SORUMLULUK HÜKÜMLERİNİN EMREDİCİ NİTELİĞİ VE İSTİSNALARI 207
A. Genel Olarak 207
B. Emredici Nitelikte Olmanın Şartları 207
C. Emredici Nitelikteki Hükümler 210
D. Emredici Hükümlere Aykırılığın Sonuçları 212
E. Emredici Hükümlerin Bu Niteliğe Sahip Olmadığı İstisnai Hâller 214
1. Genel Olarak 214
2. Canlı Hayvanlar 215
3. Güverte Yükü 216
4. Olağan Ticari Taşıma İşlerinden Olmayan Taşımalar 219
5. Yüklemeden Önceki ve Boşaltmadan Sonraki Safha 220
6. Müşterek Avaryaya İlişkin Kayıtlar 222
7. Taşımanın Fiili Taşıyan Tarafından Gerçekleştirilen Bölümü 223
F. Sorumsuzluk Anlaşmaları 226
SONUÇ 228
KAYNAKÇA 231
ÖZGEÇMİŞ 249

KISALTMALAR

A: Article

ADHGB: Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch von 1861

a.g.e.: adı geçen eser

AK: Atina Konvansiyonu

a.y.: aynı yazar

b.: bent

Batider: Banka ve Ticaret Hukuku Dergisi

Bd.: Band

BGH: Bundesgerichtshof

BK: 818 sayılı (eski) Borçlar Kanunu

Bkz.: bakınız

C.: Cilt

Ch.: Chapter

Chi. Edi.: Chief Editor

CMI : Comite Maritime International

CMR: Convention relative au Contrat de transport international de marchandises par route (Convention on the Contract for the International Carriage of Goods By Road)

COTIF/CIM: Uniform Rules Concerning the Contract of International Carriage of Goods by Rail (CIM - Appendix B to the) Convention Concerning International Carriage by Rail (COTIF of 9.5.1980) as amended by the Vilnius Protocol of 3.6.1999

Deniz HD: Deniz Hukuku Dergisi

dn.: dipnot

E.: Esas

Edi.: Editör

ed.: edition

Einf: Einführung

ETA: Estimated time of arrival – tahmini varış zamanı

et al.: et alii

TTK: 6762 sayılı (eski) Türk Ticaret Kanunu

f.: fıkra

FCL: Full Container Load

FIO/S/T: free in and out / stowed / trimmed

GK: Guadalajara Konvansiyonu

HansOLG: Hanseatisches Oberlandesgericht

H.D.: Hukuk Dairesi

HGB: Handelsgesetzbuch

H.G.K: Hukuk Genel Kurulu

HK: Hamburg Kuralları

HMK: 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu

HUMK: 1086 sayılı (eski) Hukuk Usulü Muhakemeleri Kanunu

ILA: International Law Association

İÜHFM: İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Mecmuası

K.: Karar

Karşl.: Karşılaştırınız

LCL: Less then Full Container Load

LG: Landesgericht

LK: Lahey Kuralları

L/VK: Lahey/Visby Kuralları

MHB: Milletlerarası Hukuk ve Milletlerarası Özel Hukuk Bülteni

MK: Montreal Konvansiyonu

Nr.: Numara

OGH: Oberste Gerichtshof

OLG: Oberlandesgericht

RG: Resmi Gazete

s.: sayfa

S.: Sayı

S.D.N.Y.: Southern District of New York

sec.: section

SHSG: Seehandelsschiffahrtsgesetz von 05.02.1976

T.: Tarih

TBK: 6098 sayılı (yeni) Türk Borçlar Kanunu

TBMM: Türkiye Büyük Millet Meclisi

The U.S. COGSA: The United States Carriage of Goods by Sea Act

The UK COGSA: The United Kingdom Carriage of Goods by Sea Act

TMK: 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu

TranspR: Transportrecht

TSHK: Türk Sivil Havacılık Kanunu

t.y.: tarih yok

UNCITRAL: The United Nations Commission on International Trade Law

UNCTAD: The United Nations Conference on Trade and Development

U.v.: Urteil vom

vd: ve devamı

VK: Varşova Konvansiyonu

VK/LP: Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu

Vol.: Volume

Y.: Yıl

YTTK: 6102 sayılı (Yeni) Türk Ticaret Kanunu

yy.: yüzyıl

GİRİŞ

A. 6102 Sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Hazırlık ve Kabul Süreci

1956 tarihli ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'nun[1] taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri, 1937 tarihli Kanun[2] ile değişik 1897 tarihli Alman Ticaret Kanunu'ndan (HGB) alınmıştır. 1937 tarihli Kanun ise, 1924 tarihli Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme'nin temel prensiplerinin 1897 tarihli HGB'ye alınmasına ilişkindir. Dolayısıyla 1956 tarihli TTK'nın taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerinin 1920'li yıllarda kaleme alındığı ifade edilebilir. Bu hükümlerin uluslararası gelişmelere paralel olarak revize edilmesi yoluna gidilmemiştir. 1920'li yıllardan sonra yaşanan teknik ve ekonomik gelişmeler ile bu gelişmelerin taşımacılık alanına yansımaları dikkate alındığında, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemelerin günümüzün ihtiyaçlarını karşılamaktan ne derece uzak olduğu açıktır.

Türkiye'nin 1999 yılında Avrupa Birliği'ne tam üye adayı olması, 6762 sayılı TTK bakımından da önemli bir aşama teşkil etmiştir. Şöyle ki, tam üye adaylığı, Avrupa Birliği müktesebatının Türk hukukuna aktarılması zorunluluğunu da beraberinde getirmiştir. Bu bağlamda teknolojik ve ekonomik gelişmelerin gerisinde kalmış ve uluslararası piyasalardaki değişimlere uyum sağlayamamış olan 6762 sayılı TTK'nın Avrupa Birliği ülkelerinde gerçekleştirilen hukuk reformları ile uyumlu ve köklü bir şekilde yenilenmesi zaruri bir hâl almıştır.

8.12.1999'da TTK'da değişiklik yapılması amacıyla bir komisyon oluşturulmuş; bu komisyon mevcut kanunda değişiklik yapmak yerine yeni bir Ticaret Kanunu Tasarısı hazırlamak konusunda karar almıştır. Ticaret Kanunu'nun her bir kitabı için ayrı birer alt komisyon kurulmuş; bu altı alt komisyonda hazırlanan madde metinleri asıl komisyona sevk edilerek burada karara bağlanmıştır. Bu çalışmaların sonucunda 2005 yılında Adalet Bakanlığı'nın kamuoyuna sunduğu ilk

---

[1] 29.6.1956 tarihinde kabul edilen 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu, 9.7.1956 tarih ve 9353 numaralı Resmi Gazete'de yayımlanmış; 1.1.1957 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

[2] Gesetz zur Änderung von Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Seefrachtrecht vom 10. August 1937.

Tasarı metni ortaya çıkmıştır. İlgili kurumlara gönderilen bu ön tasarı hakkında görüş ve eleştirilerin bildirilmesi için üç ay süre verilmiş; bu sürenin sonunda gelen görüşler de değerlendirilerek Tasarı'ya nihai şekli verilmiştir. Son Tasarı TBMM'ye sevk edilmesinin ardından önce Adalet Komisyonu'na, oradan da Adalet Alt Komisyonu'na havale edilmiştir. Alt komisyonun ve Adalet Komisyonu'nun 2006 yılında çalışmalarını tamamlamasının ardından nihai metin 2007 yılında TBMM Başkanlığı'na iletilmiştir. Ancak Tasarı seçimler nedeniyle Meclis'te görüşülememiş ve yasama döneminin sona ermesiyle hükümsüz kalmıştır. Bu arada Meclis İç Tüzüğü'nde yapılan değişiklikle hükümsüz sayılan tasarıların yenilenmesine imkân tanınmış; hükümet de yeni yasama döneminde bu imkândan faydalanarak Ticaret Kanunu Tasarısı'nı yenilemiştir. Adalet Komisyonu tarafından 11.1.2008 tarihinde aynen kabul edilerek TBMM'ye sevk edilen 96 sıra sayılı Tasarı'nın ilk 76 maddesi görüşüldükten sonra 2009 Bütçe Kanunu Tasarısı'nın gündeme alınması nedeniyle görüşmelere zorunlu olarak ara verilmiştir. Nihayet 2010 yılına gelindiğinde mecliste grubu bulunan partilerin uzlaşması sonucunda gündemdeki bütün temel kanunların 2011 yılının Ocak ayında görüşülmesine karar verilmiş ve bu doğrultuda Türk Borçlar Kanunu Tasarısı ile Hukuk Muhakemeleri Kanunu Tasarısı'nın ardından Türk Ticaret Kanunu Tasarısı 13.1.2011, Türk Ticaret Kanunu'nun Yürürlüğü ve Uygulanma Şekli Hakkında Kanun Tasarısı ise 14.1.2011 tarihinde Genel Kurul'da görüşülerek kabul edilmiştir[3]. 6102 sayılı –yeni- Türk Ticaret Kanunu (YTTK) ile 6103 sayılı Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun, 14.2.2011 tarih ve 27846 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış ve 1.7.2012'de yürürlüğe girmiştir. Belirtmek gerekir ki her iki Kanun, yürürlüğe girmelerinden kısa bir süre önce, 26.6.2012 tarih ve 6335 sayılı Kanun[4] ile değiştirilmiştir. 6335 sayılı Kanun, 30.6.2012 tarih ve 28339 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmış ve 1.7.2012'de yürürlüğe girmiştir.

---

[3] 6102 sayılı –yeni- Türk Ticaret Kanunu'nun hazırlık ve kabul süreci hakkında bkz.: Kerim Atamer, "Yeni Türk Ticaret Kanunu Uyarınca 'Zarar Sigortaları'na Giriş", **Batider,** C. XXVII, S. 1, 2011, s. 28-32; Abuzer Kendigelen, **Gerekçeli - Karşılaştırmalı Yeni Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanun,** İstanbul, XII Levha, 2011, s. VII-XIII.

[4] Türk Ticaret Kanunu ile Türk Ticaret Kanununun Yürürlüğü ve Uygulama Şekli Hakkında Kanunda Değişiklik Kanunu.

6102 sayılı –yeni- Türk Ticaret Kanunu, çalışmamızın konusunu teşkil eden taşıyanın sorumluluğu hususunda önemli değişiklikler getirmektedir. Çalışmada öncelikle YTTK çerçevesinde navlun sözleşmesinin tanımı, niteliği ve kurulmasına değinildikten sonra, taşıyanın eşyanın zıyaı, hasarı ve geç tesliminden sorumluluğu incelenecektir. Bu bağlamda öncelikle taşıyan kavramı ve taşıyanın eşyanın zıyaı, hasarı ve geç tesliminden sorumluluğunun şartları ile hukuki niteliği; ayrıca taşıyanın kanunda düzenlenen sorumsuzluk hâlleri ve sorumlu tutulması durumunda sorumluluğunun sınırlandırılması konuları ele alınacaktır. Tazminat talebinin ileri sürülmesi aşamasına ilişkin olarak ise kimlerin taşıyandan tazminat talebinde bulunabileceği; bu aşamada yerine getirilmesi gereken yükümlülükler; ispat külfetinin taraflar arasındaki dağılımı ve tazminat talebinin dava yoluyla ileri sürülmesinin süre itibarıyla sınırı hususlarına değinilecektir. Son olarak taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olan ve çalışma kapsamında incelenen düzenlemelerin hangi şartlarla emredici şekilde uygulanacağı ve bunun istisnaları üzerinde durulacaktır. Konu, YTTK ile getirilen yenilik ve değişikliklerin orta konulabilmesi ve bunların uygulamaya ne şekilde yansıyabileceğinin belirlenmesi amacıyla 6762 sayılı TTK'nın ilgili hükümleriyle karşılaştırılmalı olarak ele alınacaktır.

B. YTTK Çerçevesinde Navlun Sözleşmesi, Niteliği ve Kurulması

1. Navlun Sözleşmesinin Tanımı ve Unsurları

YTTK'nın Deniz Ticareti'ne ayrılan Beşinci Kitabı'nın Dördüncü Kısmı "Deniz Ticareti Sözleşmeleri" başlığını taşımaktadır. Bu başlık altında "Gemi Kira Sözleşmeleri" (Birinci Bölüm); "Zaman Çarteri Sözleşmesi" (İkinci Bölüm), "Navlun Sözleşmesi" (Üçüncü Bölüm) ve "Zamanaşımı" (Dördüncü Bölüm) düzenlenmiştir. Navlun sözleşmesi, YTTK m. 1138 (TTK m. 1016) hükmünde, türleri esas alınarak tanımlanmış bulunmaktadır. Bu tanıma göre navlun sözleşmesi, taşıyanın navlun karşılığında eşyayı denizde taşımayı üstlendiği sözleşmedir[5]. Taşıyanın taşıma taahhüdü, yolculuk çarteri sözleşmesinde geminin tamamını veya

[5] YTTK m. 1138/f. 2'de (TTK m. 1016/f. 2) posta idaresinin denizde eşya taşımalarına Üçüncü Bölüm hükümlerinin uygulanmayacağı tasrih edilmek suretiyle, söz konusu taşımalar YTTK (TTK) anlamında navlun sözleşmesinin kapsamı dışında bırakılmıştır.

bir kısmını ya da belli bir yerini taşıtana tahsis ederek eşyayı taşımaya; kırkambar sözleşmesinde ise ayırt edilmiş eşyayı taşımaya yöneliktir.

TTK m. 1016 hükmünde "çarter sözleşmeleri" ifadesi yer almakta, bu ifade gerek yolculuk gerekse zaman çarteri sözleşmesini kapsamaktadır. YTTK m. 1138'de ise münhasıran "yolculuk çarteri sözleşmesi"nden söz edilmiştir. Zira YTTK'nın yukarıda sözü edilen sistematiği çerçevesinde zaman çarteri sözleşmesi, deniz ticareti sözleşmelerinin bir türü olarak düzenlenmiş olup, YTTK anlamında navlun sözleşmesi değildir[6]. YTTK'nın Genel Gerekçesi'nde, uygulamada sıklıkla karşılaşılan zaman çarteri sözleşmesine ilişkin olarak TTK'da ayrıntılı bir düzenleme bulunmamasının uygulamada yarattığı sakıncaların önlenmesi amacıyla bu konuda hüküm sevk edildiği; zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliği tartışmalı olduğundan getirilen düzenlemelerin bu tartışmaya müdahil olmayan, somut ihtiyaçları karşılamaya yönelik genel geçer kurallar içermesinin amaçlandığı ifade edilmiştir[7]. Zaman çarteri sözleşmesinin tanımlandığı YTTK m. 1131'in gerekçesinde ise, zaman çarteri sözleşmesinde gemi kira sözleşmesinden farklı olarak çarterere geminin zilyetliğinin bırakılmadığı vurgulanmış; tahsis eden çarterere karşı yük taşıma taahhüdünde bulunmadığından bu sözleşmenin navlun sözleşmesi olarak nitelendirilmesinin de mümkün olmadığı belirtilmiştir[8].

---

[6] TTK çerçevesinde zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi olduğu görüşünde: Tahir Çağa, Rayegân Kender, **Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Sözleşmesi,** C. II, gözden geçirilmiş 10. bs., İstanbul, XII Levha, 2010, s. 8; Rayegân Kender, Ergon Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku: (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler,** gözden geçirilmiş 12. bs., İstanbul, XII Levha, 2010, s. 110; M. Fehmi Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi,** İstanbul, Der, 2000, s. 46; Sami Akıncı, **Deniz Hukuku Navlun Mukaveleleri,** İstanbul, 1968, s. 13, 19. Akıncı, "employment kaydı"nı içeren bir zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi değil, gemi tahsis sözleşmesi niteliğinde olduğunu belirtmektedir. Yazara göre TTK'da düzenlenmemiş bulunan gemi tahsis sözleşmelerinde yük taşıma taahhüdü bulunmamaktadır. Buna rağmen yazar, gemi tahsis sözleşmelerini navlun sözleşmesinin bir türü olarak kabul etmektedir. Bkz.: **a.g.e.,** s. 24-26. "Employment kaydı"nı içeren zaman çarteri sözleşmesinin navlun sözleşmesi ya da kira sözleşmesi olmadığı; ancak navlun sözleşmesine yakın bir sözleşme olduğu görüşünde: Sami Okay, **Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödüncü Mukaveleleri,** C. II, 2. bs., İstanbul, 1971, s. 5-7. Sözer ise zaman çarteri sözleşmesinin, kullanımın amacının yük taşımak olduğu hâllerde navlun sözleşmesi niteliğinde olduğunu; "zaman çarterinin YTTK'da özel olarak düzenlenmeye çalışıldığını, fakat ortaya ne olduğu pek de anlaşılamayan, biraz hybrid bir modelin çıktığını" ifade etmektedir. Bkz.: Bülent Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku: Gemi-Donatan-Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukukunda Sorumluluk Rejimi,** 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Hükümlerine Göre Hazırlanmış 2. Bası, İstanbul, Vedat, 2012, s. 585 dn. (1), s. 591, 593,

[7] http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf Nr. 179 s. 55 vd.

[8] http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 340.

Gerekçe'de yer verilen açıklamalar ışığında, YTTK'da zaman çarteri sözleşmesinin hukuki niteliğinin belirlenmesinden kaçınıldığı; ancak navlun sözleşmesi olarak da görülmediği anlaşılmaktadır.

Navlun sözleşmesinin tanımında yer alan bazı unsurların daha yakından incelenmesi faydalı olacaktır. Navlun sözleşmesi, eşyanın bir limandan diğer bir limana taşınmasına yönelik bir sözleşmedir. Bu bağlamda navlun sözleşmesinin esaslı unsuru, taşıma taahhüdüdür. Taşıma taahhüdünün ayırıcı özelliği ise, taşımanın, taşımayı taahhüt edenin idaresinde ve sorumluluğu altında gerçekleştirilmesine yönelik olmasıdır[9]. Zira aksi hâlde eşyanın taşınması değil, (üçüncü bir kişi vasıtasıyla) taşınmasının sağlanması taahhüt edilmiş olur. Böyle bir taahhüt ise, taşıma taahhüdü olarak değerlendirilmez[10]. Dolayısıyla bu husus, taahhüdün taşıma taahhüdü olarak nitelendirilip nitelendirilemeyeceği bakımından belirleyici rol oynamaktadır.

Taşımanın, taşımayı taahhüt edenin idaresinde ve sorumluluğu altında gerçekleştirilmesi, taşıyanın eşya üzerinde zilyet olmasını gerektirir. Eşya üzerindeki zilyetliğin taşıyana geçmesi ise, navlun sözleşmesinin ayırıcı ve temel unsurlarından biri olup; eşyanın zilyetliği taşıtanda kaldığı takdirde bir navlun sözleşmesinden de söz edilemez[11].

---

[9] Jürgen Basedow, **Der Transportvertrag,** Tübingen, J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), 1987, s. 34; Jost Kienzle, **Die Haftung des Carrier und Actual Carrier nach den Hamburg-Regeln,** Neuwied, Luchterhand Verlag, 1993, s. 29. Ancak bu durum, taşıyanın taşıma taahhüdünü kendi imkânlarını kullanarak ve bizzat ifa etmesi gerektiği anlamına gelmez. Bu konuda bkz.: I.B.1.

[10] Eşyanın taşınması değil de taşınmasının sağlanması taahhüt edildiği takdirde yüklenicilik (komisyon) sözleşmesi söz konusu olur. Bu doğrultuda taahhütte bulunan taşıyan sıfatını haiz olmayıp, taşıma işleri yüklenicisidir (komisyoncu) (YTTK m. 917 - TTK m. 808). Ancak dikkat edilmelidir ki, uygulamada, özellikle birden fazla alt navlun sözleşmesinin söz konusu olduğu hâllerde, yüklenicilik sözleşmesi ile navlun (ve genel olarak taşıma) sözleşmesini birbirinden ayırmak güçleşebilir. Bu konuda bkz.: Basedow, **Transportvertrag,** s. 36, 42 vd.; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 117. Nitekim kanunda da bazı şartların gerçekleşmesi hâlinde taşıma işleri yüklenicisinin, taşıyan sayılacağı hüküm altına alınmıştır (YTTK m. 921, 926 – TTK m. 814). Kienzle, ara kademedeki yüklenicinin faaliyeti ile alt navlun sözleşmesi akdederek taşımayı delege eden ara kademedeki taşıyanın faaliyeti arasında bu anlamda işlevsel açıdan bir fark bulunmadığını; dolayısıyla yüklenicinin de, akdi ya da fiili taşıyan tarafından görevlendirilmesi şartıyla, fiili taşıyan olarak kabul edilmesi gerektiğini ifade etmektedir. Bkz.: **a.g.e.**, s. 118. Yüklenicinin taşıyan olarak kabul edilmesi gerektiği hususunda ayrıca bkz.: Basedow, **Transportvertrag,** s. 45.

[11] Heinz Prüßmann, Dieter Rabe, **Seehandelsrecht: fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen**, 4. neubearbeitete Auflage, München, Verlag C.H. Beck, 2000, Vor § 556 III B 4/N. 53 s. 317; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 3; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 107; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 12; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 561 vd.; Emine Yazıcıoğlu, **Hamburg Kurallarına Göre Taşıyanın**

YTTK m. 1138 hükmünde, TTK m. 1016'da da olduğu gibi, taşıyanın "navlun karşılığında" taşımayı üstlenmesinden söz edilmek suretiyle ivaz unsuruna açıkça yer verilmiştir[12]. Bu çerçevede navlun sözleşmesinin söz konusu olabilmesi, dolayısıyla YTTK'nın navlun sözleşmesine ilişkin hükümlerinin uygulanabilmesi, taşımanın bir ücret (navlun) karşılığında üstlenilmesine bağlıdır.

Navlun sözleşmesini ücret karşılığında eşyanın bir yerden diğer bir yere taşınmasına ilişkin diğer sözleşmelerden ayıran karakteristik unsur, "deniz yoluyla" taşımanın taahhüt edilmesidir. Diğer bir ifadeyle, taşımanın tamamının deniz yoluyla gerçekleştirilmesi, navlun sözleşmesinin diğer tür (kara, hava, demiryolu, içsu[13] ve karma) taşıma sözleşmelerinden ayırt edilmesini mümkün kılmaktadır. Deniz yolunun belirlenmesi, deniz taşımalarının iç su taşımalarından ayırt edilmesi bakımından önem taşımaktadır. Deniz yolunun belirlenmesinde, denize ve deniz yolculuğuna özgü tehlike ve güçlüklerin başladığı yer esas alınır[14].

2. Navlun Sözleşmesinin Niteliği ve Kurulması

YTTK m. 1138 (TTK m. 1016) hükmü uyarınca navlun sözleşmesi taşıyanın navlun karşılığında eşyanın denizde taşınmasını üstlendiği sözleşmedir. Bu tanım çerçevesinde taşıyan tarafından bir neticenin (taşıma – yer değişikliği) sağlanması taahhüt edildiğinden navlun sözleşmesi eser sözleşmesi (istisna akdi)

Sorumluluğu: Lahey/Visby Kuralları ile Karşılaştırmalı Olarak, İstanbul, Beta, 2000, s. 31; Hakan Karan, **The Carrier's Liability Under International Maritime Conventions: The Hague, Hague-Visby, and Hamburg Rules,** Lewiston vd., The Edwin Mellen Press, 2004, s. 137-138.

[12] Hamburg Kuralları'nda da navlun sözleşmesinin tanımında ivaz unsurundan açıkça söz edilmektedir (HK m. 1 § 6). Deniz yolu ile eşya taşımacılığının kazanç sağlama amacına yönelik olduğu; uygulamada ivazsız bir taşımanın tasavvurunun neredeyse imkânsız olduğu; yolcu taşıma hukuku alanında ivazlı ve ivazsız taşımaların eş tutulmasını gerektiren sosyal sebeplerin eşya taşımaları alanında söz konusu olmadığı; bu bakımdan tanımda ivaz unsuruna özellikle yer verilmesinin şaşırtıcı olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 40. Bununla birlikte navlun sözleşmesinin bütün unsurlarıyla tanımlanmasının, ivazsız taşımaların konvansiyon kapsamında olup olmadığına yönelik tereddütlerin önlenmesi bakımından yerinde olduğu da belirtilmektedir. Bkz.: Yazıcıoğlu; **Hamburg Kuralları,** s. 32.

[13] Navlun sözleşmesinin içsu taşıma sözleşmelerinden ayırt edilebilmesi bakımından da taşımanın deniz yolu ile yapılıp yapılmadığı kriteri esas alınmalıdır. Bu konuda geminin türünün kriter teşkil edemeyeceği hususunda bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 31-34; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 27 vd.

[14] Georg Schaps, Hans Jürgen Abraham, **Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland: Kommentar und Materialsammlung**, **Seehandelsrecht – Erster Teil,** vierte, völlig neubearbeitete Auflage, Berlin-New York, Walter de Gruyter, 1978, Vor § 476/12 s. 74; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** Einf I C 2 b/N. 37 s. 22; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 35; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 28.

niteliğindedir[15]. Dolayısıyla YTTK'da hüküm bulunmayan hâllerde TBK'nın eser sözleşmesine ilişkin hükümleri (TBK m. 470 vd. – BK m. 355 vd.) uygulama alanı bulacaktır (YTTK m. 1 – TTK m. 1, TBK m. 646 – BK m. 544).

Tanımında yer alan "navlun karşılığında" ifadesi, navlun sözleşmesinin ivazlı ve iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olduğunu göstermektedir[16]. Taraflardan birinin (taşıyanın) borcu eşyayı deniz yoluyla bir yerden diğer bir yere taşıma; diğer tarafın[17] borcu ise bunun karşılığında bir ücret (navlun) ödemedir.

TTK'da olduğu gibi, YTTK'da da navlun sözleşmesinin kurulmasına ilişkin olarak herhangi bir şekil şartı öngörülmemiştir. Eşyanın taşıyanın zilyetliğine girmesi, navlun sözleşmesinin ayırıcı unsuru olmakla beraber, sözleşmenin kurucu unsuru değildir. Diğer bir ifadeyle sözleşmenin kurulmuş sayılması için tarafların irade beyanları dışında ayrıca eşyanın zilyetliğinin taşıyana geçmesi aranmaz. Bu husus, taşıyanın sorumluluk süresi, eşyanın taşıyan tarafından taşınmak üzere teslim alınmasıyla başladığından, taşıyanın sorumluluğunun söz konusu olabilmesi için şarttır. Dolayısıyla navlun sözleşmesi, tarafların karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanları ile kurulur[18].

I. TAŞIYANIN SORUMLULUĞUNUN ŞARTLARI VE HUKUKİ NİTELİĞİ

A. Genel Olarak

19. yüzyıldan itibaren ticari faaliyetlerin hızla artması ve hacminin büyümesi, deniz yolu ile eşya taşımacılığını da etkilemiştir[19]. Taşınacak yük miktarı

---

[15] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 12; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 49, 51; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 32; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 552, 582; M. Fehmi Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** İstanbul, Der, 1991, s. 19; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 33; Vural Seven, **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu,** Ankara, Yetkin, 2003, s. 18. Alman hukuku bakımından da aynı husus kabul edilmektedir. Bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 29. İsviçre hukuku bakımından aynı yönde: Karl Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters aus Seefrachtvertrag nach den Haager Regeln,** Abhandlungen zum schweizerischen Recht 221. Heft, Bern, Stämpfli § Cie., 1945, s. 9.

[16] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 3; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 562; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 19.

[17] Navlunun borçlusu, sözleşmenin diğer tarafı olan taşıtandır (YTTK m. 1200). Gönderilenin hangi koşullarla navlunun borçlusu olacağı ise YTTK m. 1203'te düzenlenmiştir.

[18] Uygulamada navlun sözleşmesinin kurulması hakkında bkz.: Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 13 vd.

[19] 19. yüzyıldan itibaren yaşanan teknik ve ekonomik gelişmelerin etkisiyle deniz taşımacılığında ortaya çıkan yeni riskler hakkında bkz.: Maren Eilenberger-Czwalinna, **Haftung des Verfrachters**

ile daha uzak mesafeli taşımalara olan talebin fazlalaşması ve teknik gelişmelerin de imkân sağlamasıyla, taşıma kapasitesi daha büyük olan gemiler ortaya çıkmış; çarter taşımalarının yanı sıra tarifeli seferler başlamıştır. Taşınan yükün miktarındaki ve değerindeki artış ise, deniz taşımacılığını daha riskli hâle getirmiştir. Donatanlar birlikte hareket etmek suretiyle iktisadi bakımdan daha güçsüz olan yükle ilgililere, yükü tesellümden ve (bir konişmento düzenlenmişse) yazılı beyandan kaynaklanan sorumluluklarını bertaraf eden sözleşme şartlarını kabul ettirebilmişlerdir[20]. Çarter parti ve konişmentolarda yer alan sorumsuzluk kayıtları karşısında, yük zararlarının tazmini fiilen imkânsız hâle gelmiştir. Bu haksız duruma bir son verilerek navlun sözleşmesinin tarafları arasında menfaat dengesinin sağlanması ve riskin paylaştırılması amacı ile önce Amerika Birleşik Devletleri'nde 1893 tarihli Harter Act[21] ile, sonra onu takiben 1924 tarihli Lahey Kuralları[22] ile taşıyanın "ticari

---

nach dem Zweiten Seerechtsänderungsgesetz: Rechtshistorische und entstehungsgeschichtliche Hintergründe der Neuregelung, Schriften zum Seehandelsrecht Bd. 6, Hamburg, Lit, 1998, s. 6.

[20] Sorumsuzluk kayıtlarının tarihçesi hakkında bkz.: Stephane Dor, **Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924 (Hague Rules),** Great Britain, W. Pickering & Sons Ltd., 1956, s. 13-17. Sorumsuzluk kayıtlarının yaygınlaşmalarına yol açan gelişmeler ve yükle ilgililerce kabul edilmelerinin ardında yatan nedenler hakkında bkz.: Sanford D. Cole, **The Carriage of Goods by Sea Act, 1924: With an Explanation of the Hague Rules and Full Notes,** fourth edition, London, Sir Isaac Pitman § Sons Ltd., 1937, s. 8-11, 12; a.y., **The Hague Rules 1921 Explained,** 2. ed. revised and enlarged, London, Effingham Wilson, 1922, s. 5-8, s. 9 vd.; Torsten Betzel, **Die Reform der Haager Regeln: unter besonderer Berücksichtigung des Zusammenspiels Verfrachterhaftung des Verfrachters einerseits und Seewarenversicherung andererseits,** München, Frank, 1975, s. 32-33; Eilenberger-Czwalinna, **Haftung des Verfrachters,** s. 6-8; W.E. Astle, **International Rules of Law Relating to Bills of Lading,** London, Fairplay Publications, 1982, s. 9-10, 14, Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 169; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 13-14. Sorumsuzluk kayıtlarının yaygınlaşması dolayısıyla yük zararlarının tazmininin fiilen imkânsız hâle gelmesi ve bu alanda uluslararası yeknesaklığın sağlanamaması, konişmentonun tedavül eden bir senet olarak ticaret hayatındaki değerinin azalmasına da sebebiyet vermiş; taşıyanın sorumluluğunun ulusal ve uluslararası alanda düzenlenmesine yönelik eğilimin ortaya çıkışında bu soruna bir çözüm getirilmesi ihtiyacı da rol oynamıştır. Bkz.: Paul Todd, **Modern Bills of Lading,** 2. ed., Oxford vd., Blackwell Law, 1990, s. 136, 137 vd.; Hakan Karan, "Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVII: Bildiriler – Tartışmalar,** Ankara, 2000, s. 224-226; a.y., **The Carrier's Liability,** s. 44; Samir Mankabady, "Comments on the Hamburg Rules", **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,** Edited by Samir Mankabady, Leyden vd., A.W. Sijthoff, 1978, s. 29.

[21] Amerika Birleşik Devletleri'nde Harter Act ile taşıyanın sorumluluğunun düzenlenmesine yol açan sebepler hakkında bkz.: Alexander von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Baden-Baden, Schulthess Nomos Verlagsgesellschaft, 2002, Nr. 29, 30 s. 17-18; J.F. Hannes Meckel, **Der US Harter Act und die Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden im internationalen Seetransportrecht der USA,** Schriften zum Seehandelsrecht Bd. 7, Hamburg, Lit, 1998, s. 8-10; Astle, **Bills of Lading Law,** s. 14 vd.; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 170; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 18-19. Harter Act'in getirdiği yenilikler ve uluslararası alanda deniz ticareti hukukuna etkileri hakkında bkz.: von Ziegler, **a.g.e.**, Nr.: 31-35 s. 19-20; Astle, **Bills of Lading Law,** s. 10; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 89-90; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 19-21. Tasarı metni

kusur"dan[23] ve geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden sorumluluğu emredici olarak düzenlenmiş[24]; buna karşılık geminin sevkine ve başkaca teknik idaresine ilişkin kusurdan sorumsuzluğu kabul edilmiş, yazılı beyandan sorumluluk esası ise terk edilmiştir. Türkiye konvansiyonu onaylamış[25]; ayrıca konvansiyonun temel

---

ve yasanın kabulü aşamasında metinde yapılan değişiklikler hakkında bkz.: Michael F. Sturley, "The Development of Cargo Liability Regimes", **Cargo Liability in Future Maritime Carriage,** The eighth Axel Ax:son Johnson Colloquium on Maritime Law Hässelby 28-30th September 1997, Swedish Maritime Law Association, Svenska Sjörättsföreningen Skrifter 73, Stockholm, Jure AB, 1998, s. 17-19. Amerika Birleşik Devletleri'ni takiben Yeni Zelanda (Shipping and Seamen Act, 1903), Avustralya (Sea Carriage of Goods Act, 1904) ve Kanada (Water Carriage of Goods Act, 1910) milli kanunlarında Harter Act'i esas alan düzenlemeleri kabul etmişlerdir. Bu düzenlemelerin Harter Act'ten ayrılan yönleri hakkında bkz.: Sturley, **a.g.e.,** s. 20-22; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 21.

[22] International Law Association (ILA) tarafından 1921'de Lahey'de düzenlenen kongrede sorumsuzluk kayıtlarını sınırlayan ve "Lahey Kuralları" olarak anılan birörnek kurallar kabul edilmiş; konişmentolarda bu kurallara yer verilmesi donatanlara tavsiye edilmiştir. (1921 tarihli Lahey Kuralları hakkında bilgi için bkz.: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 23-24; Gündüz Aybay, Kerim Atamer, "Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI: Bildiriler -Tartışmalar,** Ankara, 1989, s. 237-238). Ancak bağlayıcılığı olmayan kurallar vasıtasıyla sorumsuzluk kayıtlarının sınırlanması amacına ulaşılması mümkün olmamış; konunun uluslararası bir andlaşmayla düzenlenmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır. 1921 tarihli Lahey Kuralları, bazı önemsiz değişikliklerle 25.8.1924'te uluslararası andlaşma (Konişmentoya Müteallik Bazı Kaidelerin Tevhidi Hakkındaki Milletlerarası Sözleşme - International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading) olarak kabul edilmiştir. Bu andlaşma, ulusal ve uluslararası alanda, gerek öğretide gerekse uygulamada "Lahey Kuralları – Hague Rules – Die Haager Regeln" olarak anılmaktadır. Bu terim, aslında 1921 tarihli birörnek kuralları ifade etmekle beraber, sözü edilen terminolojiye uyum sağlanması amacıyla çalışmamızda 1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'ni ifade etmek üzere kullanılmıştır. 1924 tarihli Lahey Kuralları'nın kabulü ile sonuçlanan hukukun birleştirilmesine yönelik çalışmalar hakkında bilgi için bkz.: Sturley, **The Development of Cargo Liability Regimes,** s. 25-38; Dor, **Bill of Lading Clauses,** s. 20-22; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 25-26; David Yates (editor-in-chief), **Contracts for the Carriage of Goods by Land, Sea and Air,** London vd., LLP, 1993, s. 396. Lahey Kuralları öncesinde, 19. yy. sonlarında yürütülen hukukun birleştirilmesine yönelik çalışmalar hakkında bilgi için bkz.: Sturley, **The Development of Cargo Liability Regimes,** s. 13-16; Dor, **Bill of Lading Clauses,** s. 19; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 90-91; Karan, **The Carrier's Liability**, s. 15-17. Harter Act ve onu takip eden diğer ulusal düzenlemelerin bu süreçteki etkisi hakkında bkz.: von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 40-41 s. 23-25; Anthony Diamond, "The Hague-Visby Rules", **LIMCLQ,** 1978, s. 227; Eilenberger-Czwalinna, **Haftung des Verfrachters,** s. 10-11; Meckel, **Harter Act,** s. 35-36; Astle, **Bills of Lading Law,** s. 9; Sturley, **The Development of Cargo Liability Regimes,** s. 23-25; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 21-22.

[23] Ticari kusur – teknik kusur ayrımı hakkında bkz.: II B 1 b.

[24] Taşıma hukuku alanında kusursuz sorumluluk ilkesinin terki ve sorumluluk için kusur esasının benimsenmesi süreci hakkında bkz.: Basedow, **Der Transportvertrag,** s. 394-395.

[25] Türkiye konvansiyonu 14.2.1955 tarih ve 6469 sayılı Kanun'la (RG: 22.2.1955 / 8936) onaylamış ve 1924 tarihli Lahey Kuralları Türkiye hakkında 4.1.1956 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Lahey Kuralları'nın Türk hukukuna aynen mi yoksa değiştirilerek mi alındığı hususu tartışmalıdır. Bir görüşe göre Lahey Kuralları Türk hukukuna değiştirilerek alınmıştır. Dolayısıyla aynen değil; TTK'ya alınan şekliyle uygulanabilir. Bkz.: Emine Yazıcıoğlu, "Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu", **Deniz HD Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan**, Yıl: 5 Sayı: 1-4, Beta, 2002, s. 55. Bir diğer görüşe göre ise, Lahey Kuralları aynen yürürlüğe konulmuştur. Bu çerçevede uygulanma koşulları gerçekleştiğinde Lahey Kuralları doğrudan uygulanır. Bkz.: Karan, **Yargıtay'ın La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği,** s. 227, 235; Kerim Atamer, "Parça Başı Sınırlı

prensiplerini, 1937 tarihli Kanun ile değişik 1897 tarihli HGB'den[26] iktibas yoluyla 29.6.1956 tarih ve 6762 sayılı Türk Ticaret Kanunu'na almıştır. Dolayısıyla 1924 tarihli Lahey Kuralları ve 1937 tarihli Kanun ile değişik 1897 tarihli HGB, TTK'nın taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemesine ve sistemine kaynak teşkil etmektedir.

Lahey Kuralları'nın zamanla değişen ihtiyaçlara cevap verememesi; taşıma ilişkisinin iki tarafı arasında 1920'lerin anlayışına göre kurulmuş olan dengenin[27] zaman içinde bozulması ve konvansiyonun, taşımacılıkta ortaya çıkan gelişmelerin[28] gerisinde kalması sonucunda, tadil edilmesi zarureti ortaya çıkmıştır[29]. Comite Maritime International (CMI) tarafından yürütülen çalışmalar neticesinde[30], 16-27 Mayıs 1967'de Brüksel'de ve 19-22 Şubat 1968'de Visby'de toplanan konferanslarda, "Konişmentoya Dair Bazı Kaidelerin Birleştirilmesi Hakkında 25.8.1924 tarihli Brüksel Sözleşmesi'nin Tadiline Dair Protokol"[31] (Visby

---

Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi", **Deniz HD Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan,** Y Yıl: 5 Sayı: 1-4, Beta, 2002, s. 80.

[26] Almanya, 1937 tarihli Kanun ile Lahey Kuralları'nın hükümlerini bazı değişikliklerle HGB'ye almıştır. Almanya'nın Lahey Kuralları'na katılma prosedürü hakkında bkz.: Yazıcıoğlu, **Uygulanacak Kural Sorunu,** s. 49 dn. (5), s. 55 dn. (21); Atamer, **Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi,** s. 74-75.

[27] Bu dengenin, diğer bir ifadeyle riskin taraflar arasındaki paylaşımının sigortacılık üzerindeki etkileri hakkında bkz.: Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 2; Dolly Richter-Hannes, Ralf Richter, Norbert Trotz, **Seehandelsrecht: Grundriß,** 2., bearbeitete und ergänzte Auflage, Berlin, Transpress, 1987, s. 216-217; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 45.

[28] Deniz taşımacılığında yaşanan teknik gelişmeler ve ortaya çıkan yeni taşıma teknolojileri; bunların piyasa üzerindeki yapısal ve işlevsel etkileri ile yol açtıkları hukuki ihtiyaçlar hakkında bkz.: Dolly Richter-Hannes, Norbert Trotz, **Die Änderung der Haager Regeln durch das Ergänzungsprotokoll von 1968: Haag-Visby-Rules,** Beiträge zur Seeverkehrswirtschaft 1, Rostock, 1971, s. 2-7.

[29] Lahey Kuralları'na yöneltilen eleştiriler hakkında bkz.: Anthony Diamond, "Responsibility for Loss of, or Damage to, Cargo on a Sea Transit: The Hague or Hamburg Conventions?", **Carriage of Goods by Sea,** edited by Peter Koh Soon Kwang, Singapore, Butterworths, 1986, s. 111-114.

[30] Bu çalışmalar hakkında bilgi için bkz.: Sturley, **The Development of Cargo Liability Regimes,** s. 54-57; John C. Moore, "The Hamburg Rules", **Journal of Maritime Law and Commerce,** Vol. 10 No. 1 October 1978, s. 3; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 3; Tahir Çağa, "Enternasyonal Deniz Hususi Hukuku Alanında Yeni Bazı Gelişmeler", **Batider,** C. IX, 1977, s. 315-316; Johann Cristoph Stachow, **Schweres Verschulden und Durchbrechung der beschraenkten Haftung in modernen Transportrechtsabkommen,** Hamburg, Lit, 1998, s. 14-18; Diamond, **LIMCLQ,** s. 228; Magdalene Corra Solaguren, **Haftung im Seefrachtrecht und ihre gesetzliche Fortentwicklung in den skandinavischen Staaten,** Schriften zum Seehandelsrecht Bd. 16, Münster, Lit, 2004, s. 11; Olaf Beier, **Grundsätze eines europäischen transportmittelübergreifenden Schadensrechts für den Gütertransport: Eine Rechtsvergleichende Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung der CMR, der ER/CIM 1990, des WA/HP und der HVR,** Internationalrechtliche Studien Bd. 8, Frankfurt am Main, Peter Lang, 1999, s. 174; Eilenberger-Czwalinna, **Haftung des Verfrachters,** s. 24-27; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 27-31.

[31] Protocol to amend the International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading, signed at Brussels on 25th August 1924.

Protokolü) kabul edilmiştir. 1924-1968 yılları arasında denizyolu ile taşınan yüklerin değeri önemli ölçüde artış gösterdiğinden ve konteynerler yaygın şekilde kullanılmaya başlandığından, Visby Protokolü'nde ağırlıklı olarak sorumluluk sınırları bakımından değişiklik getirilmiştir[32]. Lahey Kuralları'nın sorumluluk sistemi ise, denizde eşya taşıma hukuku alanında erişilen birliğin tehlikeye düşeceği endişesi ile, tartışma dışında bırakılmış; dolayısıyla revizyon dar bir alanla sınırlandırılmıştır[33]. Visby Protokolü ile değişik Lahey Kuralları'nın (L/VK) getirdiği en önemli yenilikler, konişmentonun ispat fonksiyonu (L/VK m. 3 § 4)[34]; tazminatın hesaplanması (L/VK m. 4 § 5 b); sorumluluğun üst sınırı (L/VK m. 4 § 5 a, c, d, f, g)[35] ve sorumluluğu sınırlandırma hakkının kaybına (L/VK m. 4 § 5 e) ilişkindir. Visby Protokolü ile değişik Lahey Kuralları 23.6.1977'de yürürlüğe girmiş; Türkiye tarafından onaylanmadığı gibi, YTTK'nın kabülünden önce hükümlerinin iç hukuka alınması yoluna da gidilmemiştir[36].

Visby Protokolü'nde revizyonun dar bir alanla sınırlandırılmış olması, getirilen değişikliklerin yetersiz kalmasına sebebiyet vermiştir. Visby Protokolü'nün getirdiği değişiklikler Lahey Kuralları'nı modern deniz taşımacılığının

---

[32] R. Glenn Bauer, "Conflicting Liability Regimes: Hague-Visby v. Hamburg Rules – A Case by Case Anlysis", **Journal of Maritime Law and Commerce,** Vol. 24 No. 1, January 1993, s. 69.

[33] Rolf Herber, "Gedanken zum Inkrafttreten der Hamburg-Regeln", **TranspR,** 11/12-1992, s. 383; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 3; Robert Cleton, "Contractual Liability for Carriage of Goods by Sea (The Hague Rules and their Revision)", **Hague-Zagreb Essays 3: Carriage of Goods by Sea, Maritime Collisions, Maritime Oil Pollution, Commercial Arbitration,** Hague-Zagreb Colloquium on the Law of International Trade, Session 1978 Opatija, Edi.: C.C.A. Voskuil, J.A. Wade, T.M.C. Asser Institute, Alphen aan den Rijn, Sijthoff & Noordhoff, 1980, s. 5.

[34] Bu düzenleme ile iyiniyetli konişmento hamiline karşı konişmentoda yer alan kayıtların aksinin ispatlanamayacağı hüküm altına alınmıştır.

[35] Bu düzenleme ile taşıyanın sorumluluğunun üst sınırının belirlenmesinde kullanılan hesap birimi olarak Poincaré Frankı (900/1000 ayarında 65,5 gram altının değerine eşit Frank) kabul edilmiştir. Söz konusu hesap birimi, 21 Aralık 1979 tarihli Ek Protokol (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) ile değiştirilmiş ve hesap birimi olarak Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Right - SDR) kabul edilmiştir. Ek Protokol, 14.2.1984'te yürürlüğe girmiştir. Hesap biriminin değiştirilmesine yol açan nedenler ile Ek Protokol'ün hazırlık ve kabul süreci hakkında bkz.: Sturley, **The Development of Cargo Liability Regimes,** s. 60.

[36] Almanya ise, Hamburg Kuralları'nın kabulü sürecini olumsuz yönde etkileyeceği endişesi ile Visby Kuralları'nı onaylamamış (Stachow, **Durcbrechung der beschraenkten Haftung,** s. 18; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 94 s. 54; Rolf Herber, "German Law on the Carriage of Goods by Sea", **New Carriage of Goods by Sea: The Nordic Approach Including Comparisons with Some Other Jurisdictions,** ed. Hannu Honka, Institute of Maritime and Commercial Law Abo Akademi University, Abo, 1997, s. 346); ancak 1986 tarihli Kanun (Gesetz zur Änderung des Handelsgesetzbuchs und anderer Gesetze –Zweites Seerechtsänderungsgesetz- vom 25.7.1986) ile Visby Kuralları'nın getirdiği değişiklikleri iç hukukuna almıştır.

gereksinimlerini karşılayabilir hâle getirememiştir[37]. Bunun üzerine UNCTAD ve UNCITRAL'in çalışmaları[38] neticesinde yeni bir konvansiyon için taslak hazırlanmış; taslak, 6-31 Mart 1978 tarihleri arasında Hamburg'ta toplanan Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı'nda, "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Sözleşmesi"[39] adı ile kabul edilmiştir. Hamburg Kuralları olarak anılan konvansiyon, 1.11.1992'de yürürlüğe girmiş; Türkiye tarafından onaylanmamış ve YTTK'dan önce hükümleri iç hukuka alınmamıştır.

Hamburg Kuralları geniş bir katılım bulacağı düşüncesiyle hazırlanıp kabul edilmiş; ancak beklenen katılım gerçekleşmemiştir[40]. Bunun üzerine, UNCITRAL ve CMI'nin çalışmaları sonucunda yeni bir konvansiyon için taslak hazırlanmış; taslak, 23.9.2009'da Rotterdam'da "Tamamen veya Kısmen Deniz Yoluyla Uluslararası Eşya Taşıma Sözleşmelerine İlişkin Birleşmiş Milletler Andlaşması"[41] adı ile kabul edilmiştir. Kısaca "Rotterdam Kuralları" olarak anılan konvansiyon henüz yürürlüğe girmemiştir.

YTTK'nın taşıyanın sorumluluğuna dair hükümlerinin temelinde Lahey/Visby Kuralları yer almaktadır. Ancak konuya ilişkin düzenlemelerde Hamburg Kuralları'nın getirdiği değişiklikler de dikkate alınmıştır. YTTK'nın sözü edilen hükümlerinin ana iskeletini Lahey/Visby Kuralları oluşturmuş; Lahey/Visby

---

[37] Herber, **TranspR 11/12**, s. 383. Aynı yönde: Solaguren, **Haftung im Seefrachtrecht,** s. 15. Farklı görüşte: Moore, **The Hamburg Rules,** s. 4. Yazara göre ticaret hayatında ortaya çıkan ve Lahey Kuralları'nın tadilini gerektiren mevcut ihtiyaçların tamamı Visby Protokolü'nde karşılanmıştır. Taşıyanın sorumluluğunun uluslararası alanda yeniden düzenlenmesini gerekli kılan nedenler hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 110-116 s. 61-64; Mankabady, **Comments on the Hamburg Rules,** s. 32-33.

[38] Bu çalışmalar hakkında bilgi için bkz.: Sturley, **The Development of Cargo Liability Regimes,** s. 59; Mankabady, **Comments on the Hamburg Rules,** s. 31 vd.; Tahir Çağa, "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı, 1978", **Batider,** C. X, 1979, s. 323-324; Çağa, **Enternasyonal Deniz Hukuku,** s. 316-317; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 5-6; Stachow, **Durcbrechung der beschraenkten Haftung,** s. 23-24; Diamond, "The Hague-Visby Rules", **LIMCLQ,** 1978, s. 234-235; a.y., **The Hague or Hamburg Conventions?,** s. 115, 116; Rolf Herber, "The Hamburg Rules: Origin and Need for the New Liability System", **The Hamburg Rules: A Choice for the EEC?,** Antwerpen, Maklu, 1994, s. 39-40; a.y., **TranspR 11/12**, s. 382; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 117-119 s. 65-66; Erling Selvig, "An Introduction To The Hamburg Rules 1978", **Transporti,** 1979/19, s. 10; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 2a vd.; Cleton, **The Hague Rules and their Revision,** s. 6; Solaguren, **Haftung im Seefrachtrecht,** s. 15-16; Astle, **Bills of Lading Law,** s. 49-51.

[39] The United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea.

[40] Hamburg Kuralları'na yöneltilen eleştiriler hakkında bkz.: Diamond, **The Hague or Hamburg Conventions?,** s. 117-119.

[41] "United Nations Convention On Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea".

Kuralları'nın düzenleme getirmediği yahut getirdiği düzenlemelerin günümüzün ihtiyaçlarını karşılamadığı bazı hususlarda Hamburg Kuralları'ndan faydalanılarak eksikliklerin tamamlanması yoluna gidilmiştir. Dolayısıyla YTTK'da, TTK'nın sorumluluk rejiminin büyük ölçüde muhafaza edildiği söylenebilir. Ancak bazı önemli değişiklikler de yapılmış; örneğin taşıyanın yükün geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğu düzenlenmiş ve fiili taşıyan kavramına ilişkin ayrıntılı hükümler sevk edilmiştir[42]. Buna karşılık, TTK'da olduğu gibi, YTTK'da da, taşıyanın navlun sözleşmesini hiç ifa etmemesinden veya eşya muhafazası altına girmeden önce gerçekleşen ve taşıma borcunun kötü ifa edilmesine neden olan borca aykırılık hâllerinde, bundan ileri gelen zararlardan sorumluluğu düzenlenmemiştir[43].

B. Taşıyan Kavramı

1. Asıl - Alt Taşıyan ve Akdi - Fiili Taşıyan Ayrımı

Taşıyan kavramı ne TTK'da ne de YTTK'da tanımlanmıştır. Ancak YTTK m. 1138 (TTK m. 1016) hükmünde yer alan, navlun sözleşmesine ve navlun sözleşmesinin türlerine ilişkin tanımdan taşıyan kavramı bakımından da faydalanılabilir. Buna göre taşıyan, navlun karşılığında deniz yoluyla eşya taşımayı üstlenen kimsedir[44]. Görüldüğü üzere, "taşıyan" kavramı bakımından belirleyici unsur taşıma işinin gerçekleştirilmesi değil, bunun taahhüt edilmesidir. Dolayısıyla taşıyan, üstlendiği taşımayı bizzat icra edebileceği gibi, gemi işleten biri ile akdedeceği sözleşme aracılığıyla da ifa edebilir. TTK çerçevesinde ikinci hâlde, donatan veya gemi işletme müteahhidi ile akdedilen navlun sözleşmesine asıl navlun sözleşmesi; asıl navlun sözleşmesi aracılığıyla ifa edilecek olan diğer navlun

---

[42] Sorumluluktan kurtulma sebepleri, sorumluluğun sınırlandırılması ve sorumluluk hükümlerinin emredici nitelik taşıdığı hâller ile bunun istisnaları hususlarında getirilen değişikliklere çalışmanın ilgili bölümlerinde değinilecektir.

[43] Anılan hususlar hakkında L/VK ve HK'de de hüküm getirilmemiştir.

[44] Taşıyan gerçek kişi olabileceği gibi, tüzel kişi de olabilir. HK m. 1 § 1'de de taşıyan, her iki ihtimali kapsayacak şekilde tanımlanmıştır. Bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 26; Dolly Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln 1978: Neuregelung über die Güterbeförderung zur See,** Berlin, Transpress, 1982, s. 31; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 39; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 164. Taşıyan sıfatı bakımından, taşıma taahhüdünde bulunan (gerçek ya da tüzel) kişinin tacir olup olmamasının da herhangi bir rolü bulunmamaktadır. Gerek Alman hukukunda, gerekse L/VK ve HK sistemlerinde durum aynıdır. Bkz.: Hans Jürgen Abraham, **Das Seerecht: ein Grundriß mit Hinweisen auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, vornehmlich das Binnenschiffahrts- und Luftrecht,** 4. Ergänzte und erweiterte Auflage, Berlin vd., Walter de Gruyter, 1974, s. 142; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 27; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 39.

sözleşmesine ise alt navlun sözleşmesi denilmektedir. Bu doğrultuda taşıtana karşı deniz yoluyla yük taşıma taahhüdünde bulunan, ancak taahhüdünü bizzat yerine getirmeyen kimse alt taşıyan; taşımayı fiilen gerçekleştiren kimse ise asıl taşıyan olarak adlandırılmaktadır. Belirtmek gerekir ki, birden fazla alt navlun sözleşmesi akdedilmesi durumu ile sıklıkla karşılaşıldığından, taşıtana karşı taşıma taahhüdünde bulunan (alt) taşıyan ile işlettiği gemi vasıtasıyla taşımayı bizzat icra eden (asıl) taşıyan arasında çoğu kez birden fazla (alt) taşıyan yer almakta; dolayısıyla mesele diğer taşıma türlerine nazaran çok daha karmaşık bir mahiyet arz edebilmektedir.

Asıl ve alt navlun sözleşmeleri birbirinden bağımsızdır. Yükleten ya da asıl taşıyan adına düzenlenmiş konişmento hamili olmadığı sürece alt taşıtanın, asıl taşıyanla doğrudan doğruya bir hukuki ilişkisi bulunmamaktadır. Bu nedenle ve TTK'da aksi yönde bir düzenleme de bulunmadığından[45], sözleşmenin nispiliği ilkesi çerçevesinde yükle ilgilinin doğrudan asıl taşıyandan talepte bulunması mümkün değildir[46]. TTK bakımından yükle ilgilinin muhatabı, yalnızca kendisine taşımayı taahhüt eden, diğer bir ifadeyle sözleşme ilişkisi içine girdiği alt taşıyandır[47]. Alt taşıyan, TTK m. 1062 hükmü uyarınca yükün taşındığı geminin gemi adamlarının fiillerinden sorumludur. Alt taşıyanın, asıl taşıyan ve onun adamlarının fiillerinden sorumluluğu ise genel hükümlere tâbidir. Zira asıl taşıyan ve onun adamları, alt taşıyanın TBK m. 116 (BK m. 100) hükmü uyarınca yardımcı şahsıdır.

---

[45] Alt navlun sözleşmesine yalnızca TTK m. 1060 hükmünde değinilmiştir. Bu hükme göre, asıl navlun sözleşmesinin çarter, alt navlun sözleşmesinin kırkambar sözleşmesi olması durumunda, asıl taşıyanın hak ve borçları TTK m. 1052-1057 hükümlerine tâbidir. Diğer bir ifadeyle asıl taşıyanın ve asıl taşıtanın boşaltmaya ilişkin hak ve borçları, alt taşıyan ve alt taşıtanın hak ve borçlarından etkilenmez.

[46] Yükle ilgili ancak navlun sözleşmesine konu olan eşyanın maliki olması şartıyla ve mülkiyet hakkının ihlali dolayısıyla haksız fiil hükümlerine dayanarak asıl taşıyandan talepte bulunabilir. Bu takdirde asıl taşıyanın sorumluluğu genel hükümlere tâbi olur.

[47] Belirtmek gerekir ki, eşyanın zıyaa veya hasara uğraması yahut navlun sözleşmesinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesi nedeniyle bir alacak doğduğu takdirde, yükle ilgili TTK m. 1235/b. 7 uyarınca gemi alacaklısı hakkı sahibi olmaktadır. Dolayısıyla böyle bir durumda (donatan veya gemi işletme müteahhidi olan) asıl taşıyanın ayni sorumluluğu gündeme gelmektedir. Bu ise yükle ilgili bakımından önemli bir koruma sağlamaktadır. Nitekim Alman hukukunda, TTK m. 1235'e tekabül eden HGB § 754'ün yeni metninde yer almayan söz konusu gemi alacaklısı hakkının tekrar ihdas edilmesinin, yükle ilgiliye bu anlamda gerekli korumanın sağlanması bakımından alternatif bir çözüm yolu teşkil edeceği ifade edilmektedir. Bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 58. Söz konusu gemi alacaklısı hakkı, YTTK m. 1320'deki listede bulunmamaktadır. Ancak, aşağıda da görüleceği üzere, YTTK'da fiili taşıyana ilişkin düzenleme getirildiğinden yükle ilgiliye gerekli koruma bu yolla sağlanmıştır.

Taşıma işinin taşıtana karşı bunu taahhüt eden kimseden başka bir kimse tarafından gerçekleştirilmesine tüm taşıma türlerinde rastlanmaktadır. Bu konu uluslararası alanda ilk kez hava yoluyla eşya taşımaları bakımından düzenlenmiştir[48]. Taşıma sözleşmesinin tarafı olan kişiyle taşıma işinin ifasını fiilen gerçekleştiren kişi arasındaki bu farklılığı vurgular şekilde, ilkine akdi taşıyıcı (Guadalajara Konvansiyonu m. 1 b), ikincisine ise fiili taşıyıcı (GK m. 1 c) denilmiştir. TTK çerçevesinde kullanılan terminoloji bakımından, akdi taşıyan kavramı alt taşıyana; fiili taşıyan kavramı ise asıl taşıyana karşılık gelmektedir.

Deniz yoluyla uluslararası eşya taşımaları alanında konu, ilk olarak HK'de düzenlenmiştir[49]. HK'de, gerek fiili taşıyanın yükle ilgiliye karşı sorumluluğu, gerekse akdi taşıyanın fiili taşıyan ve onun adamlarının eylemlerinden sorumluluğu hakkında ayrıntılı hükümler sevk edilmiştir (HK m. 10, 11)[50]. Bu düzenleme, bazı değişikliklerle YTTK'ya da alınmıştır (YTTK m. 1191, 1192). Böylelikle alt navlun sözleşmelerinin mevcudiyeti hâlinde yükle ilgilinin tazminat talebini kime yönelteceğinin belirlenmesi hususunda ortaya çıkan güçlükler ortadan kaldırılmıştır. Ayrıca fiili taşıyanın, genel hükümlere dayanılmaksızın, deniz ticaretine ilişkin hükümler çerçevesinde sorumlu tutulabilmesi de mümkün hâle gelmiştir. Düzenlemenin öncelikli amacı yükle ilgililerin korunması olmakla birlikte, fiili

---

[48] Varşova Konvansiyonu'nda (Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Konvansiyon - Convention pour l'Unification de certainer Régles relatives au Transport Aérien International) fiili taşıyıcı – akdi taşıyıcı ayrımının bulunmaması nedeniyle akdi taşıyıcı tarafından taşıma işinin kendisine devredildiği fiili taşıyıcının, VK sisteminin sorumlulukla ilgili hükümlerine tâbi tutulması mümkün olmamaktaydı. Zira VK anlamında taşıyıcı, bir taşıma sözleşmesinin tarafını teşkil eden kişidir. Ancak bir taşıma taahhüdünde bulunan kimse taşıyıcı sıfatını kazanabilir. Böyle bir sözleşmeye dayanmaksızın taşıma işini fiilen icra eden kişi (fiili taşıyıcı - actual carrier) ise, konvansiyon çerçevesinde taşıyıcı olarak değerlendirilemez. İşte 18.9.1961'de kabul edilen ve 1.5.1964'te yürürlüğe giren Guadalajara Konvansiyonu (Akdi Taşıyıcıdan Başka Bir Şahıs Tarafından İcra Edilen Uluslararası Hava Taşımalarına İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında Varşova Konvansiyonu'nu Tamamlayıcı Konvansiyon - Convention Supplementary to the Warsaw Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Performed by a Person other than the Contracting Carrier) bu hususu düzenlemektedir.

[49] Fiili taşıyan kavramına genel olarak deniz taşımacılığı alanında ilk kez yer veren uluslararası düzenleme ise, 1974 tarihli Atina Konvansiyonu'dur (Yolcuların ve Bagajların Denizyolu ile Taşınması Hakkında 1974 Atina Konvansiyonu - Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 1974). 28.4.1987'de yürürlüğe giren konvansiyon Türkiye tarafından onaylanmamıştır.

[50] Hamburg Kuralları'nda fiili taşıyan hukuki statüsünün tanınması, mevcut düzenlemenin kabulü ile sonuçlanan süreç ve hazırlık çalışmaları sırasında geliştirilen alternatif çözümler hakkında bkz.: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 42 vd.

taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanabilmesi dolayısıyla, sonuçları itibarıyla onun da lehinedir.

2. Fiili Taşıyan Kavramı

YTTK'nın deniz yoluyla eşya taşımalarına ilişkin düzenlemelerinde fiili taşıyan kavramına dair bir tanım yer almamaktadır. Deniz yoluyla yolcu taşımalarına ilişkin YTTK m. 1248/f. 2'de, fiili taşıyan kavramı 2002 Atina Konvansiyonu'nun[51] 1. maddesine paralel şekilde tanımlanmıştır. Ancak YTTK'nın deniz yoluyla yolcu taşımalarına ilişkin hükümlerine kaynak teşkil eden 2002 AK'nin fiili taşıyana dair düzenlemeleri, HK'den farklıdır. Bu itibarla ve eşya taşımaları bakımından HK'nin fiili taşıyana ilişkin hükümleri YTTK'ya kaynak teşkil ettiğinden, kanaatimizce YTTK m. 1248/f. 2'deki tanımdan burada faydalanılamaz[52].

Kanun'un konuya ilişkin düzenlemesine kaynak teşkil eden HK'de fiili taşıyan, "taşımanın tamamının veya bir kısmının icrası taşıyan tarafından kendisine bırakılan veya böyle bir ifa kendisine tevdi edilen her şahıs" olarak tanımlanmıştır (HK m. 1 § 2). Tanımın son kısmı, bir fiili taşıyan tarafından taşımanın tamamının veya bir bölümünün icrası kendisine tevdi edilen kimseyi de fiili taşıyan kavramının kapsamı içine almaktadır[53].

Bu tanım çerçevesinde fiili taşıyanın, taşımanın kendisine bırakılan bölümünü fiilen icra edip etmediği hususu, bu sıfat bakımından belirleyici bir unsur

---

[51] 1974 tarihli AK'nin 1 Kasım 2002 tarihinde kabul edilen Protokol (Protocol of 2002 to the Athens Convention relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea) ile değişik metni, 2002 Protokolü m. 15 § 3 uyarınca "Yolcuların ve Bagajların Denizyolu ile Taşınması Hakkında 2002 Atina Konvansiyonu - Athens Convention Relating to the Carriage of Passengers and Their Luggage by Sea, 2002" olarak anılmaktadır.

[52] Aynı görüşte: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 578.

[53] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 109; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 44 vd., 138; Hannu Honka, "Who is the Carrier? Old question, new solutions?", **Cargo Liability in Future Maritime Carriage: The eighth Axel Ax:son Johnson Colloquium on Maritime Law Hässelby 28-30th September 1997**, Svenska Sjörättsföreningen Skrifter 73, Stockholm, 1998, s. 84; a.y., "New Carriage of Goods by Sea – The Nordic Approach", **New Carriage of Goods by Sea: The Nordic Approach Including Comparisons with Some Other Jurisdictions,** ed. Hannu Honka, Institute of Maritime and Commercial Law Abo Akademi University, Abo, 1997, s. 89. Aynı yönde: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 168; Sze Ping-fat, **Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules,** The Hague, Kluwer Law International, 2002, s. 28, Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 575. Aksi görüşte: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln**, s. 85; Solaguren, **Haftung im Seefrachtrecht,** s. 108. Anılan yazarlar, söz konusu ifadenin yalnızca akdi taşıyan tarafından taşımanın icrasının, her birine belirli bir bölümü olmak üzere birden fazla fiili taşıyana tevdii hâline ilişkin olduğunu ileri sürmektedir. Bu görüşe katılmıyoruz. Zira bahsedilen durum zaten cümlenin ilk yarısının kapsamına girmektedir.

değildir[54]. Diğer bir ifadeyle gerek akdi gerekse fiili taşıyan sıfatları bakımından esas olan, taşıma işinin gerçekleştirilmesi değil, bunun taahhüt edilmesidir. Fiili taşıyanı akdi taşıyandan ayıran husus ise, fiili taşıyanın, taşıtana değil akdi ya da diğer bir fiili taşıyana karşı taahhütte bulunmasıdır. Dolayısıyla fiili taşıyanın da akdi taşıyan gibi taşıma taahhüdünde bulunan kimse olduğu; ancak taşıtana değil akdi taşıyana veya diğer bir fiili taşıyana karşı taahhütte bulunduğu ifade edilebilir[55].

Yine aynı şekilde, yük üzerindeki fiili hakimiyetin, diğer bir deyişle yükün zilyetliğinin kazanılması, akdi taşıyan açısından olduğu gibi fiili taşıyan açısından da, bu nitelendirme yönünden bir kriter teşkil etmemektedir[56]. Anılan husus ancak sorumluluk bağlamında önem arz eder.

Fiili taşıyan sıfatı bakımından taşımanın gerçekten icra edilmesinin ve yüke zilyet olunmasının aranmaması, aynı zamanda birden fazla kimsenin fiili taşıyan sıfatını haiz olabilmesini mümkün kılmaktadır[57]. Deniz yoluyla eşya taşımalarının kendine özgü karmaşık yapısı, karakteristik özellikleri ve bunların doğurduğu ihtiyaçlar, fiili taşıyan kavramının, (birden fazla alt navlun sözleşmesi akdedilmesi hâlinde alt taşıtan ile asıl taşıyan arasındaki) ara kademede yer alan tüm alt

---

[54] 1974 tarihli Atina Konvansiyonu'nda "actual carrier" yerine "performing carrier" terimi tercih edilmiş ve kavram, "taşımanın tamamını veya bir kısmını fiilen icra eden ve (akdi) taşıyan olmayan, donatan, çarterer ya da işleten" şeklinde tanımlanmıştır (AK m. 1 § 1 b). Görüldüğü üzere, gerek tercih edilen terminoloji gerekse tanım, taşımanın (tamamının veya bir kısmının) fiilen *icra edilmesi* hususunu vurgulamaktadır. Buna karşılık incelemekte olduğumuz düzenlemede taşımanın tamamen veya kısmen *icra*sından değil, icrasının *bırakılmas*ından söz edilmektedir. Nitekim konvansiyonlardaki tanımları itibarıyla, "actual carrier" kavramının, "performing carrier" kavramına göre daha geniş kapsamlı olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: Christof Lüddeke, Andrew Johnson, **The Hamburg Rules: From Hague to Hamburg via Visby,** 2. ed., London, LLP, 1995, s. 3. Guadalajara Konvansiyonu'nda ise fiili taşıyıcı (actual carrier), "akdi taşıyıcı tarafından verilen yetkiye dayanarak taşımanın tamamını veya bir kısmını icra eden ve taşımanın icra ettiği kısmı bakımından VK anlamında zincirleme taşıyıcı olmayan, akdi taşıyıcı dışındaki şahıs" olarak tanımlanmıştır (GK m. 1 c). Dolayısıyla burada akdi taşıyıcı ile fiili taşıyıcı arasındaki sözleşme değil, fiili durum nazara alınmakta; bir kimsenin fiili taşıyıcı olarak nitelenebilmesi için taşımanın tamamını veya bir kısmını gerçekten icra etmiş olması aranmaktadır. Bu çerçevede HK'de fiili taşıyan kavramının, sözü edilen konvansiyonlara göre daha geniş kapsamlı olduğu ifade edilebilir.

[55] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 45, 138; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 575.

[56] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 90. Nitekim Basedow da eşyaya zilyet olmanın, eşya taşıma sözleşmesinin mevcudiyeti için değil, zilyet olmaktan kaynaklanan sorumluluk bakımından şart olduğunu ifade etmektedir. Bkz.: Basedow, **Transportvertrag,** s. 38, 116.

[57] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 115; Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 86; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 46 vd. Aynı yönde: Honka, **Who is the Carrier?,** s. 87. Yazar, aynı zamanda birden fazla fiili taşıyanın mevcut olabileceğini; zira donatanın işlevlerinin paylaşılması neticesinde aynı yolculuğun birden fazla kişi tarafından icrasının mümkün olduğunu ifade etmektedir. Elbette aynı zamanda birden fazla fiili taşıyanın söz konusu olabilmesi, aynı yük zararı için birden fazla fiili taşıyanın sorumlu tutulabileceği anlamına gelmemektedir. Zira sorumluluk için fiili taşıyan sıfatını haiz olunması dışında bazı ek şartlar aranmaktadır.

taşıyanları da kapsayacak şekilde anlaşılmasını ve düzenlenmesini gerektirmektedir. İşte YTTK anlamında fiili taşıyan kavramı belirlenirken bu gereklilik göz önünde tutulmalı ve HK m. 1 § 2'deki tanım YTTK bakımından da benimsenmelidir. HK'nin, YTTK'nın fiili taşıyana ilişkin düzenlemelerine kaynak teşkil etmesi, bunun bir diğer gerekçesini teşkil etmektedir.

Yükle ilgilinin, bir sözleşme ilişkisi içinde bulunmadığı fiili taşıyana karşı doğrudan başvuru imkânına sahip olması ve fiili taşıyanın yanında akdi taşıyanın sorumluluğunun da devam etmesi, yükle ilgilinin son derece lehine bir durumdur. Öte yandan kanuni sorumsuzluk hâlleri ile sorumluluk sınırlamalarından istifade edebilmesi itibarıyla durum fiili taşıyanın da yararınadır. YTTK'nın konuya ilişkin düzenlemelerinde, yükle ilgiliye ve taşıyanlara sağlanan bu kolaylığın, taşımanın icrasının fiili taşıyana akdi taşıyan tarafından tevdi edilmesi ya da fiili taşıyanın, taşımanın kendisine bırakılan bölümünü fiilen icra etmesi hâline münhasır tutulmasını gerektiren herhangi bir sınırlayıcı ifade de bulunmamaktadır. Dolayısıyla kanaatimizce YTTK çerçevesinde fiili taşıyan kavramının açıklanan şekilde anlaşılmasına engel teşkil eden bir durum söz konusu değildir. Kaldı ki, deniz yoluyla eşya taşımalarında sıklıkla karşılaşılan çok kademelilik, diğer bir ifadeyle taşıma işinin icrasının birden fazla kez devredilmesi sebebiyle, aksi görüşün kabulü düzenlemenin uygulanma alanını önemli ölçüde sınırlayacaktır.

Ayrıca fiili taşıyan kavramının kapsamı belirlenirken konuya ilişkin hükümlerin çift yönlü etkisi de mutlaka dikkate alınmalıdır[58]. Şöyle ki, gerek YTTK'da gerekse düzenlemenin kaynağını teşkil eden HK'de, bir yandan fiili taşıyanın şahsi sorumluluğu, diğer yandan akdi taşıyanın fiili taşıyanın eylemlerinden sorumluluğu düzenlenmiştir. Dolayısıyla kavramın sınırlayıcı yorumlanması, özellikle çok kademeli taşımalarda, akdi taşıyanın sözleşme ile üzerine aldığı taşımanın tamamı bakımından söz konusu olan sorumluluğunda kesintilere yol açabilir[59]. Fiili taşıyan kavramının geniş yorumlanması, dar yorumlanması hâlinde

---

[58] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 96, 101.

[59] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 98. Buna karşılık zincirleme taşıma söz konusu ise taşıyanın sorumluluğunun kesintisiz şekilde devamı bakımından bir sorun yaşanmamaktadır. Bkz.: **a.g.e**. Zira zincirleme taşımalarda taşımanın muhtelif safhaları, birden fazla fiili taşıyan tarafından birbiri ardına ve bizzat icra edilmektedir. Dolayısıyla durum, birden fazla alt navlun sözleşmesi akdedilerek taşımanın *aynı* safhasının icrasının muhtelif kereler devredildiği ve sonuçta fiilen donatan / işleten tarafından icra edildiği hâllere nazaran daha nettir. Zincirleme taşımalar hakkında bkz.: İnci Deniz,

sorumluluğuna gidilemeyecek olan kimselerin sorumlu tutulması gibi bir tehlike de yaratmamaktadır. Zira, aşağıda da görüleceği üzere, fiili taşıyanın şahsen sorumlu tutulması için, bu sıfatı haiz olması dışında bazı ek şartlar aranmıştır.

Bu itibarla kanaatimize göre YTTK çerçevesinde, taşımanın tamamının veya bir bölümünün icrası, gerek akdi taşıyan tarafından gerekse diğer bir fiili taşıyan tarafından kendisine bırakılan kimsenin, taşımanın kendisine bırakılan bölümünü fiilen icra edip etmediğinden bağımsız olarak, fiili taşıyan sıfatını haiz olduğu kabul edilmek gerekir.

Bir kimseye taşımanın *icrası*nın tevdi edilmiş olup olmadığı hususu da, kanaatimizce anılan ifade geniş yorumlanarak değerlendirilmelidir. Zira aksi hâlde yukarıda işaret edilen sakınca söz konusu olabilecektir[60]. Şöyle ki, örneğin akdi taşıyanın sefer çartereri ile, sefer çartererinin de zaman çartereri ile navlun sözleşmesi akdettiği çok kademeli bir taşımayı gerçek anlamda fiilen icra eden, yükün taşındığı geminin donatanıdır. Fiili taşıyan kavramı, taşımanın -gerçek anlamda- *icrası*nın tevdi edildiği kimse ile sınırlandırıldığı takdirde, ne sefer ne de zaman çartereri fiili taşıyan olarak kabul edilebilecektir. Oysa taşımanın icrasının bırakılması yönünden çartererle donatan arasında bir fark bulunmamaktadır[61]. Farklılık, taşımanın icrasına yönelik faaliyetin, çartererler tarafından bir başkası vasıtasıyla; donatan tarafından ise bizzat kendi gemisiyle ifa edilmesinden ibarettir. Bu nedenle kanaatimize göre "taşımanın icrası" ifadesi, "bağımsız bir taşıyan

---

"Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar,** Ankara, 1984, s. 174 vd., 180-184.

[60] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 99.

[61] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 119. Aksi görüşte: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 85. Yazar böyle bir hâlde taşımanın icrasının zaman çartererine tevdi edilmediğini; yük üzerindeki hakimiyetin devredildiği ve taşımanın icrasının bırakıldığı kişinin donatan olduğunu ileri sürmektedir. Ancak yukarıda da ifade edildiği üzere, gerek akdi taşıyan sıfatı bakımından belirleyici unsur olan "taşımanın taahhüt edilmesi"nde; gerekse fiili taşıyan sıfatı bakımından belirleyici unsur olan "taşımanın icrasının bırakılması"nda yük üzerindeki fiili hakimiyetin herhangi bir rolü bulunmamaktadır. Söz konusu kriter sorumluluk açısından önem arz etmektedir. Kaldı ki, zaman çarteri sözleşmesi ile çarterere gemi üzerinde ticari kontrol yetkisi tanındığı; bu doğrultuda mürettebata talimat verme hakkına sahip olduğu gözden uzak tutulmamalıdır. Dolayısıyla zaman çarteri söz konusu olduğunda çartererin gemide bulunan yük üzerinde kontrol imkânına sahip olmadığı söylenemez. Öte yandan gemi üzerindeki teknik kontrol yetkisi tamamen donatanda kalmaktadır. Bu çerçevede, bir taşıyanın diğerinin yerine taşımayı icra ettiği basit alt navlun sözleşmelerindeki duruma nazaran donatan ve zaman çartererinin işlevsel bir birlik ve bütünlük teşkil ettiği; zira yük donatana ait gemide taşındığı sırada dahi zaman çartererinin doğrudan etki alanı içinde bulunduğu haklı olarak ifade edilmektedir. Bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 246, 247.

(Transportunternehmer) tarafından taşımanın icrasına yönelik olarak yürütülen faaliyetler" şeklinde anlaşılmalıdır[62].

C. Taşıyanın Sorumluluğunun Şartları

1. Genel Olarak

Borçlu borcunu hiç veya gereği gibi ifa etmediği takdirde, kusursuzluğunu ispatlamadıkça, alacaklının bundan dolayı uğradığı zararlardan sorumludur (TBK m. 112 – BK m. 96). Bu sorumluluğunu TBK m. 115 ve 116 (BK m. 99, 100) hükümleri çerçevesinde sözleşme ile daraltabilir yahut ortadan kaldırabilir. Başkaca özel bir düzenlemenin bulunmaması durumunda taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluğu hakkında da uygulanacak olan bu hükümler çerçevesinde durum açık ve nettir. Ancak Kara Avrupası hukukunun akdi sorumluluk sisteminin sonucu olan bu sade hukuki durum, Lahey Kuralları'ndan iç hukukumuza alınan hükümlerle karmaşık bir hâle getirilmiştir[63]. Şöyle ki, kaynağını konişmento kayıtlarından alan Lahey Kuralları'nın ve onu takiben TTK ve YTTK'nın benimsediği sorumluluk sisteminde, bir yandan belirli sorumluluk sebepleri[64] veya zarar türleri[65] bakımından düzenleme getirilmiş; diğer yandan bazı kanuni sorumsuzluk hâlleri öngörülmüştür.

---

[62] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 103. Belirtmek gerekir ki, faaliyetin taşımanın gerçekleştirilmesine hizmet etmesi ya da taşımayı mümkün kılması, taşımanın icrasına yönelik faaliyetler kapsamında değerlendirilmesi bakımından yeterli değildir. Dolayısıyla örneğin bağımsız istifçilerin ya da terminal operatörünün faaliyetleri bu kapsamda yer almamaktadır. Bkz.: **a.g.e.,** 104. Aynı yönde: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 169. Kanaatimize göre, bir faaliyetin bu anlamda taşımanın icrasına yönelik olup olmadığının tespitinde, doğrudan amacı kriter olarak alınabilir. Bu bakımdan ara kademede yer alan bir taşıyanın akdettiği alt navlun sözleşmesi, doğrudan taşımanın ifası amacına yönelikken, aynı husus terminal operatörünün faaliyeti bakımından söz konusu değildir. Aynı yönde: **a.g.e.,** 105.

[63] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 129; Rayegân Kender, "Türk Hukukunda Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar,** Ankara, 1984, s. 76; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 66. Farklı görüşte: Hans Georg Röhreke, "The Maritime Carrier's Liability under the Hamburg Rules: The Basic Liability Aspect", **Recht über See – Festschrift für Rolf Stödter,** Hamburg, 1979, s. 9. Yazar, Lahey Kuralları'nın ticaretin ve konişmentoların diliyle konuştuğunu; bu itibarla LK m. 3 ve 4 hükümlerinin formüle ediliş biçiminin deniz ticaretine özgü bir yaklaşım tarzını yansıttığını; nitekim taşıyanların, yükle ilgililerin ve sigortacıların LK'ye tatmin edici şekilde uyum sağlamış bulunduğunu; LK'nin, gerek Anglo Amerikan gerekse Kara Avrupası hukuk sistemlerinden bağımsız uluslararası bir düzenleme olarak kurduğu düzenin yargı bakımından da son derece detaylı bir rehber niteliğini taşıdığını ifade etmektedir.

[64] Geminin başlangıçtaki elverişsizliği (TTK m. 1019 – YTTK m. 1141); eşyanın taşıtanın izni olmaksızın başka gemiye yüklenmesi (TTK m. 1028 – YTTK m. 1150) gibi.

[65] Yükün zıyaa veya hasara uğraması (TTK m. 1061 – YTTK m. 1178).

Taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan sorumluluğu, YTTK m. 1178 hükmünde düzenlenmiştir. Bilindiği gibi TTK m. 1061'de yalnızca taşıyanın, eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından ileri gelen zararlardan sorumluluğu hüküm altına alınmıştır. Diğer bir ifadeyle sadece fiziksel zararlardan sorumluluğa ilişkin düzenleme getirilmiştir. Zıya ve hasar dışında kalan hâllerde genel hükümler uygulanır[66]. YTTK çerçevesinde ise taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından ve geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğu aynı hukuki rejime tâbidir.

TTK m. 1061'de olduğu gibi, YTTK m. 1178'de de öncelikle navlun sözleşmesinin ifasına ilişkin bazı faaliyetler sayılmış[67] ve taşıyan söz konusu

---

[66] Bu konuda bkz.: I.C.2.d.

[67] Bunlar, eşyanın yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasıdır. YTTK m. 1178/f. 1'de, LK m. 3 § 2'ye paralel olarak, eşyanın korunması ve gözetimi de ayrıca sayılmıştır. Gerek TTK m. 1061 gerekse YTTK m. 1178'de navlun sözleşmesinin ifasına ilişkin bazı faaliyetlerin sayılmış olması ile taşıyana yükleme, istif ve boşaltma faaliyetlerini gerçekleştirme mükellefiyeti yüklenmiş olmayıp, yalnızca söz konusu faaliyetlerin taşıyan tarafından icra edildiği varsayımında taşıyanın özen göstermekle yükümlü olduğu hüküm altına alınmıştır. Bkz.: Franz Schlegelberger, Rudolf Liesecke, **Seehandelsrecht: Zugleich Ergänzungsband zu Schlegelberger Kommentar zum Handelsgesetzbuch,** 2. neubearbeitete Auflage, Berlin vd., Verlag Franz Vahlen GmbH, 1964, § 606/4 s. 287; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/6 s. 628; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/11, 12 s. 556; Andreas Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters nach deutschem Seefrachtrecht,** Schriften zum Transportrecht Heft 15, Neuwied-Kriftel-Berlin, Luchterhand, 1996, s. 37; Eilenberger-Czwalinna, **Haftung des Verfrachters,** s. 33; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 136; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 109; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 91 dn. (263). LK m. 3 § 2 bakımından aynı yönde: von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 279-280 s. 151; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 66; Raoul P. Colinvaux, **The Carriage of Goods by Sea Act, 1924,** London, Stevens & Sons, 1954, s. 47; a.y., **(Thomas Gilbert) Carver's Carriage by Sea,** 2 Vol., 13. ed., London, Stevens & Sons, Vol. I, 1982, s. 363; Solaguren, **Haftung im Seefrachtrecht,** s. 75-76; Beier, **Schadensrecht für Gütertransport,** s. 176; David A. Glass, Chris Cashmore, **Introduction to the Law of Carriage of Goods,** London, Sweet&Maxwell, 1989, s. 255; Leo D'Arcy, Jasper Ridley, **Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea andA ir,** 7. ed., Crayford, Kent, Shaw&Sons, 1992, s. 154; Edgar Gold, Aldo Chircop, Hugh Kindred, **Maritime Law,** Toronto, Ontario, Irwin Law, 2003, s. 453; Richard Aikens, Richard Lord, Michael Bools, **Bills of Lading,** London, Informa, 2006, s. 253; John F. Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** 7. ed., Harlow vd, Pearson Longman, 2010, s. 191-192; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 195. Ayrıca bkz.: Guenter Treitel, Francis M.B. Reynolds, Thomas Gilbert Carver, **Carver on Bills of Lading,** 2. ed., London, Sweet&Maxwell, 2005, Nr. 9-146 s. 573. Yazar, İngiliz hukukunda sözü edilen esasın kabul edildiğini; ancak bunun ilgili hükümlerin ifadesiyle bağdaşmadığını; zira L/VK m. 3 § 2'nin ifadesinin, L/VK m. 2 uyarınca taşıyanın anılan faaliyetlerin icrasından daima sorumlu olduğu yorumunu desteklediğini ifade etmektedir. Bkz.: **a.g.e.,** Nr. 9-123, 9-125 s. 560, 561. Ayrıca bkz.: Richard Williamson, C.H. Withers Payne, **Carriage of Goods by Sea Act, 1924,** London, Stevens and Sons Ltd., 1934, s. 24; Robert Temperley, Francis Martin Vaughan, **Carriage of Goods by Sea Act, 1924: Including The Rules Relating to Bills of Lading (The Hague Rules),** fourth edition, London, Stevens and Sons Ltd., 1932, s. 26-27., 29-30; A.J. Hodgson, **The Carriage of Goods by**

faaliyetlerin icrasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlü tutulmuştur. Ancak YTTK m. 1178'de, taşıyanın özen yükümlülüğünün, genel olarak "navlun sözleşmesinin ifası"na ilişkin tüm hususları kapsadığı açıkça ifade edilmiştir. Dolayısıyla YTTK m. 1178'de düzenlenen özen borcu daha geniş kapsamlı olup; navlun sözleşmesinin süresinde ifa edilmesini de içermektedir[68]. TTK m. 1061'de taşıyanın *yüke* özen gösterme borcu hüküm altına alınmış; YTTK m. 1178'de ise genel olarak *navlun sözleşmesinin ifasında* özen gösterme borcu düzenlenmiştir. YTTK m. 1178/f. 2'de taşıyanın geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumlu tutulması karşısında, ilk fıkra ile taşıyana yüklenen özen borcunun da bunu kapsar şekilde genişletilmesi yerindedir.

Taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğu, eşyayı teslim aldığı andan teslim ettiği ana kadar geçen süre ile sınırlandırılmıştır[69]. Diğer bir ifadeyle taşıyan, zıya, hasar yahut gecikmeye sebebiyet veren olayın, eşya hakimiyetinde bulunduğu sırada gerçekleşmiş olması koşuluyla, bundan ileri gelen zarardan sorumludur.

Bu noktada belirtmek gerekir ki, YTTK sisteminde fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımadan sorumluluğu da, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlere tâbidir (YTTK m. 1191/f. 2). Dolayısıyla taşıyanın sorumluluğunun şartlarına ilişkin olarak aşağıda yapılan açıklamalar, fiili taşıyanın sorumluluğu

---

Sea Act, 1924: With a Spicemen Bill of Lading Thereunder, Liverpool, 1932, s. 20; Martin Davies, Anthony Dickey, **Shipping Law,** third edition, Sydney, Lawbook, 2004, s. 210.
YTTK m. 1143 ve 1167 (TTK m. 1021, 1051) hükümlerinde yükleme ve boşaltma masraflarının kime ait olduğu düzenlenmiştir. Bu hükümler aynı zamanda tarafların faaliyet sahalarını da belirlemektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/11 s. 556. Söz konusu düzenlemelerde, tarafların anılan faaliyetlerin kimin tarafından gerçekleştirileceğini farklı şekilde kararlaştırmalarının mümkün ve geçerli olduğu açıkça belirtilmiştir. Bu çerçevede çarter sözleşmelerinde yaygın olarak kullanılan FIO, FIOS ve FIOST kayıtlarıyla yükleme, istif ve boşaltma faaliyetleri taşıtana ve gönderilene yüklenmektedir. Kırkambar taşımalarında da yükleme, istif ve boşaltmanın taşıtan ve gönderilen tarafından gerçekleştirilmesi kararlaştırılmaktadır. FIO, FIOS ve FIOST kayıtları ile bu kayıtların yükleme ve boşaltma masraflarının paylaşımına etkileri hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 317-324; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 659 vd.

[68] Esasen taşıyanın yolculuk başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli bir gemi sağlama borcu dahi bu çerçevede değerlendirilebilir. Ancak başlangıçtaki elverişsizlikten ileri gelen zararlardan sorumluluk YTTK m. 1141 hükmünde ayrıca düzenlenmiş bulunduğundan, YTTK m. 1178'in kapsamı dışında kalmaktadır.

[69] Belirtmek gerekir ki TTK m. 1061'den farklı olarak YTTK m. 1178'de bu husus, yükün "taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu süre" şeklinde ifade edilmiştir. Ancak aşağıda da görüleceği üzere, söz konusu ifade değişikliği taşıyanın sorumlu bulunduğu zaman fasılası bakımından her iki düzenleme arasında bir fark yaratmamaktadır.

hakkında da geçerlidir. Fiili taşıyan bakımından özellik arz eden bazı meselelere ise ayrıca değinilmiştir[70].

2. Eşyanın Zıyaa veya Hasara Uğraması yahut Geç Teslim Edilmesi Sonucunda Bir Zarar Meydana Gelmesi

a. Eşya Kavramı

Eşya, fiziki yapısından veya ticari değeri olup olmamasından bağımsız şekilde, maddi varlığı olan ve taşınması mümkün bulunan her şeydir[71]. Ancak belirtmek gerekir ki YTTK m. 1178 (TTK m. 1061) hükmünün uygulama alanı, navlun sözleşmesinde veya konişmentoda taşınacağı belirtilen eşya ile sınırlıdır[72]. Başka bir anlatımla sözleşmenin veya konişmentonun kapsamı dışında kalan eşyanın da arada yanlışlıkla yüklenmesi durumunda, taşıyanın söz konusu eşyanın uğradığı zarardan YTTK m. 1178 (TTK m. 1061) ve devamı hükümleri uyarınca sorumlu

---

[70] Bkz.: I.C.5.

[71] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** Vor § 556 III B 2/N. 51 s. 316; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** Vor § 556/9 s. 436; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 43; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 2; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 106; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 2, 3; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 9; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 29; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 50; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 558; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 127. Karan, L/VK ve HK bakımından eşyanın ayrıca ekonomik bir değer taşıması gerektiğini ifade etmektedir.
Taşıma hukukuna ilişkin bazı düzenlemelerde belirli eşya türleri hariç bırakılmak suretiyle eşya kavramının kapsamı daraltılmıştır. Örneğin L/VK m. 1'de, navlun sözleşmesinde güverteye yükleneceği kararlaştırılan ve fiilen de güvertede taşınan eşya ile canlı hayvanların, konvansiyon anlamında eşya kavramının kapsamı dışında olduğu belirtilmiştir. Ancak gerek TTK'da gerekse YTTK'da bu yönde bir hüküm bulunmamaktadır. Dolayısıyla YTTK (TTK) çerçevesinde de eşya kavramı yukarıda tanımlandığı şekilde anlaşılmalıdır.

[72] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/38 s. 566. Belirtmek gerekir ki TTK'da bu hususa ilişkin bir istisna yer almaktadır. Şöyle ki, TTK m. 1128/f. 2 uyarınca yolcu beraberindeki bagaj, kaptan veya bu hususa memur edilen şahıs tarafından teslim alınmış olursa, zıyaı veya hasarı hâlinde 1061, 1063, 1065-1068. madde hükümleri uygulanır. Dolayısıyla düzenlemede öngörülen şartların gerçekleşmesi koşuluyla yolcu beraberindeki bagaj, taşınması için navlun sözleşmesi akdedilmiş ya da konişmento düzenlenmiş olmadığı hâlde TTK m. 1061 anlamında "eşya" niteliğindedir. YTTK bakımından ise durum farklıdır. YTTK m. 1250/f. 1'de bagaj, "canlı hayvanlar ve bir navlun sözleşmesine dayanılarak taşınan eşya ile araçlar dışında taşıyan tarafından deniz yoluyla yolcu taşıma sözleşmesi gereğince taşınan eşya ve araçlar" olarak tanımlanmıştır. Kabin bagajı ise, "yolcunun kamarası içinde veya başka bir şekilde kendi zilyetliğinde, hakimiyetinde ya da gözetiminde bulundurduğu eşya"dır (YTTK m. 1250/f. 2). YTTK m. 1256/f. 3 ve 4 uyarınca taşıyan, gerek kabin bagajının gerekse bunun dışında kalan bagajın zıyaa veya hasara uğramasından sorumlu tutulmuştur. Diğer bir ifadeyle taşıyanın yolcu beraberindeki bagajın zıyaı veya hasarından sorumluluğu, bagajın yolcunun zilyetliğinde kalıp kalmamasından bağımsız şekilde aynı hükümde düzenlenmiştir. Her iki hâlde de taşıyanın sorumluluğu kusur sorumluluğu olmakla beraber, taşıyana düşen ispat yükü bakımından farklılık söz konusudur. Bu itibarla YTTK çerçevesinde yolcu beraberindeki bagaj, taşınması için navlun sözleşmesi akdedilmiş ya da konişmento düzenlenmiş olmadıkça, inceleme konumuz anlamında "eşya" değildir.

tutulması mümkün değildir[73]. Taşıyanın bu hususa ilişkin herhangi bir kontrol yükümlülüğü ise bulunmamaktadır[74].

Eşya kavramı bakımından YTTK m. 1186/f. 3 hükmüne de değinilmesi gerekmektedir. Taşıyanın sorumluluğunun kapsamına ve sınırına ilişkin söz konusu düzenlemede, eşyanın topluca konteyner, palet veya benzeri bir taşıma gerecine konulması ve taşıma gerecinin zıyaa veya hasara uğraması durumunda, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gerecinin ayrı bir koli sayılacağı hüküm altına alınmıştır. Konteyner ve palet benzeri taşıma gereci ile ifade edilmek istenen, ekonomik değeri olan ve birden fazla kullanıma elverişli taşıma elemanıdır[75]. Bu hükümle (taşıyan tarafından sağlanmış olmadıkça) eşyanın konulduğu konteyner, palet ve benzeri taşıma gereçleri de, taşıyanın sorumluluğu bakımından eşya kavramının kapsamı içine alınmıştır[76]. Son yıllarda taşımacılıkta yaşanan gelişmelere paralel olarak konteyner ve benzeri taşıma gereçlerinin kullanımı son derece yaygınlaşmış; bu doğrultuda ve ticari değerleri nedeniyle deniz taşımacılığındaki önemleri de artmıştır. Bu sebeple düzenleme son derece yerindedir[77].

b. Zıya

Zıya, her ne sebeple olursa olsun, taşıyanın teslim aldığı yükü, geminin varma limanına ulaşmasından sonra, mutat süre içinde, tesellüme yetkili olan şahsa teslim etme iktidarından (tamamen veya kısmen) yoksun olmasıdır[78]. Bu durum

---

[73] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/38 s. 566. Böyle bir eşya gemi adamlarının kusuru sonucunda zarara uğradığı takdirde, donatan bundan YTTK m. 1062 (TTK m. 947) uyarınca sorumlu olacaktır. Bkz.: **a.g.e.**

[74] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/38 s. 566.

[75] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 44; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 30.

[76] L/VK sisteminden farklı olarak HK'de, gönderen tarafından sağlanmış olmak şartıyla, eşyanın konulduğu konteyner, palet ve benzeri taşıma gereçleri de, eşya kavramının kapsamı içindedir (HK m. 1 § 5). Buna paralel olarak sorumluluğun kapsamı ve sınırına ilişkin bulunan HK m. 6 § 2 b'de taşıma gerecinin zıyaa veya hasara uğraması durumunda, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gerecinin ayrı bir koli sayılacağı hüküm altına alınmıştır. YTTK'da, eşya kavramının tanımına yer verilmediğinden, konu doğrudan HK m. 6'ya tekabül eden YTTK m. 1186/f. 3'te düzenlenmiştir.

[77] Nitekim bu husus, HK bakımından da ifade edilmektedir. Bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 44; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları**, s. 30.

[78] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/26 s. 562; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/11 s. 629; Abraham, **Das Seerecht,** s. 185; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/10 s. 289; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 141; Ülgener, **Taşıyanın Sorumsuzluk Halleri,** s. 66;

yükün tamamen yok olmasından; değerini tümüyle yitirmesinden; fiziki olarak asli niteliğini kaybetmesine yol açacak şekilde değişime uğramasından veya daimi olarak yahut belirsiz bir süre için taşıyanın elinden çıkmış bulunmasından kaynaklanabilir[79]. Yükün taşıyanın elinden çıkması ise, çalınmış; müsadere edilmiş; haczedilmiş; batmış; tesellüme yetkili olmayan bir kişiye teslim edilmiş; yanlışlıkla ara limanda boşaltılmış; taşıyan yahut kaptan tarafından satılmış; başka bir konişmento üzerinden yüklendiği için diğer bir yükle karışmış ya da sebebi açıklanamayan şekilde kaybolmuş olmasından ileri gelebilir[80].

Tüm bu örnekler de göstermektedir ki, taşıyanın yükü teslim etmek iktidarından yoksun duruma düşmesinin iradesi dışında gerçekleşip gerçekleşmediği veya kanuni ya da haklı sebeplere dayanıp dayanmadığı zıya olgusu bakımından bir rol oynamamaktadır[81]. Diğer bir ifadeyle yükün zayi olup olmadığı, bu durumun hangi sebepten kaynaklandığından; taşıyanın kusurundan veya yükün zıyaından dolayı sorumlu tutulup tutulamayacağından bağımsız şekilde değerlendirilir[82].

Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 74; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 144; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 21; Beier, **Schadensrecht für Gütertransport,** s. 175.

[79] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/11 s. 629; Abraham, **Das Seerecht,** s. 185; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 74; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 21; Beier, **Schadensrecht für Gütertransport,** s. 175; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 342; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 192.

[80] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/11 s. 629-630; Abraham, **Das Seerecht,** s. 185; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/26 s. 562; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/10 s. 289; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 141; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 74; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 342; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 82.

[81] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/11 s. 630; Abraham, **Das Seerecht,** s. 185; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/26 s. 562; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 141. Aynı yönde: Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 21; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 82.

[82] Bu çerçevede kaptanın YTTK m. 1112 (TTK m. 995) uyarınca yükü satması; yükün YTTK m. 1146, 1147, 1148 (TTK m. 1024, 1025, 1026) uyarınca imha edilmesi yahut denize atılması hâllerinde de zıyaa uğradığı kabul edilmelidir. Ancak eğer ilgili düzenlemelerde aranan şartlar gerçekleşmişse taşıyanın özen yükümüne aykırı bir davranışı söz konusu olmadığından sorumluluğu da gündeme gelmeyecektir. Bu hususa dair ispat külfeti ise taşıyanın üzerindedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/26 s. 562. Aynı yönde: Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 82-83, s. 83 dn. (180). Kaptanın kanuni yetkisine dayanarak yükü imha etmesi yahut denize atması hâlleri bakımından aynı yönde: Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 141. Aksi görüşte: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/11 s. 630. Schaps, Abraham'a göre böyle bir durumda yükün zıyaa uğradığından söz edilemez. Ancak bunun için taşıyanın, ilgili düzenlemelerde aranan koşulların gerçekleştiğini ispatlaması şarttır. Kanaatimize göre bu koşullar, zıyanın söz konusu olup olmadığı değil; taşıyanın bundan ileri gelen zarardan sorumlu tutulup tutulamayacağı hususunda kriter teşkil etmektedir.

Yük tamamen zayi olabileceği gibi kısmi zıyaa da uğrayabilir. Kısmi zıya bakımından dökme yüklerde fire meselesine ayrıca değinilmesi faydalı olacaktır. Fire, tabii sebepler sonucunda malın ağırlığında meydana gelen eksikliktir[83]. Bir malın başlangıçta herhangi bir kusur veya ayıbı bulunmasa dahi taşıma sırasında hacim ve tartı bakımından eksilmesi mümkündür[84]. Esasen bu duruma çoğu kez yükün kendine has doğal özelliği neden olmaktadır[85]. Bu bağlamda yükün kuruması, sahip olması gereken sıvı oranının azalması, buharlaşması gibi olaylar fireye neden olur[86]. Dökme yüklerde, hacim yahut ağırlıkta meydana gelen cüzi eksilmeler ticari hayatta olağan ve kaçınılmaz olarak kabul edilmektedir[87]. Makul özenin gösterilmesine rağmen önlenemeyen dökülme veya saçılma sonucunda ortaya çıkan bu eksiklikler fire ile bir tutulmaktadır[88]. Fire ile bir tutulan bu hâllerde eksikliğin zıya olarak kabul edilmemesi, dolayısıyla taşıyanın sorumlu tutulmaması için eksilmenin yükün belli bir bölümüne münhasır olmaması, yükün tamamına dağılmış bulunması ve belli bir oranı[89] aşmaması şarttır[90].

Dökme yüklere ilişkin olarak dikkat edilmesi gereken bir diğer husus, yükleme ve boşaltma aşamasında yapılan ölçümler arasında farklılık bulunmasının, her zaman yükte bir eksiklik meydana geldiği anlamını taşımadığıdır. Zira farklılık bazen değişik ölçme ya da hesaplama yöntemleri kullanılmasından kaynaklanabilmektedir. Bu durumda kâğıt üzerinde bir eksiklik söz konusu olsa dahi, yükün hacminde veya ağırlığında gerçek bir azalma mevcut değildir. Ancak taşıyan

---

[83] Nisim Franko, "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.
[84] Franko, **Fire,** s. 202.
[85] Hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilme ve eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği, YTTK m. 1182/f. 1 f (TTK m. 1063/f. 1-7) uyarınca taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı hâllerden birini teşkil etmektedir. Bu konuda bkz.: IV.D.2.
[86] Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 137.
[87] Alexander von Ziegler, **Schadenersatz im internationalen Seefrachtrecht,** Baden-Baden, Nomos Verlagsgesellschaft, 1990, s. 90.
[88] Rayegân Kender, Samim Ünan, "Eşya Taşıma (Navlun) Mukaveleleri, **40. Yılında Türk Ticaret Kanunu,** İstanbul, Beta, 1997, s. 288. Yazarlar bu gibi hâllerin fire ile bir tutulacağı yolunda hüküm getirilmesinin yerinde olacağını ifade etmektedirler.
[89] Fire oranı hakkında bkz.: Franko, **Fire,** s. 205-206, 211.
[90] Von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 90.

tarafından farklılığın değişik ölçüm yöntemleri kullanılmasından ileri geldiği ispatlanamadığı takdirde, eksiklik zıya olarak kabul edilecektir[91].

Taşıyanın geçici bir süre için yükü teslim etmek iktidarından yoksun olması hâlinde zıya söz konusu değildir[92]. Bu süre, YTTK m. 1178/f. 5 uyarınca altmış gündür[93]. Anılan hükme göre, teslim süresinin (YTTK m. 1178/f. 4) dolmasından itibaren (aralıksız) altmış gün içinde teslim olunmayan eşya zayi olmuş kabul edilebilir. Bu düzenleme ile eşyanın zayi olmasına dayanarak tazminat talebinde bulunabilecek kişiye bir seçim hakkı tanınmıştır[94]. Dolayısıyla belirtilen süre geçtikten sonra gönderilen, yükü teslim alarak geç teslimden ileri gelen zararının tazminini talep edebileceği gibi; bunun yerine yükün zayi olması nedeniyle uğradığı zararın tazmini isteminde de bulunabilir. Taşıyan altmış günlük süre geçtikten sonra, yükü teslim edebilecek durumda olduğunu iddia ve ispat ederek seçim hakkının kullanılmasına engel olamaz. Diğer bir ifadeyle burada eşyanın zıyaa uğradığına dair aksi taşıyan tarafından ispatlanamayan kesin bir karine söz konusudur[95]. Taşıyan yükü teslim edebilecek durumda olsa dahi, yükü tesellümdeki menfaati ortadan kalkan veya zıya nedeniyle alacağı tazminata kıyasla azalan gönderilene böyle bir hak tanınması ise son derece yerindedir. Zira eşyanın geç tesliminden ve zıyaa

---

[91] Von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 89 vd.

[92] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/26 s. 562; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 75; Beier, **Schadensrecht für Gütertransport,** s. 176; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 83; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 221. Aynı yönde: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/11 s. 630.

[93] Düzenlemenin kökeni HK m. 5 § 3 hükmüdür. Anılan hükme paralel bir düzenleme ne L/VK'de ne de HGB ve TTK'da bulunmaktadır. Bu nedenle, teslim edilmeyen eşyanın geminin varma limanına ulaşmasından itibaren belirli bir süre geçtikten sonra zıyaa uğradığının kabul edileceğini öngören sözleşme şartları, TTK (HGB) çerçevesinde emredici hükümlere aykırı, dolayısıyla geçersiz kabul edilmektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/26 s. 562; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/10 s. 289; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 66. Söz konusu kayıtların TTK m. 1116/f. 2 gereğince emredici hükümlere aykırı olmasının sebebi ise, yükle ilgilinin hemen tazminat elde edebilmesini engellemesidir. Bkz.: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 75 dn. (214).

[94] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 150; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 75; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 96; Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 61; Lena Sisula-Tulokas, "Delay in carriage of goods", **Cargo Liability in Future Maritime Carriage: The eighth Axel Ax:son Johnson Colloquium on Maritime Law Hässelby 28-30th September 1997**, Svenska Sjörättsföreningen Skrifter 73, Stockholm, 1998, s. 151.

[95] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 75. Aynı yönde: Nicholas Gaskell, "Damages, Delay and Limitation of Liability under the Hamburg Rules 1978", **The Hamburg Rules: A Choice for the EEC?,** Antwerpen, Maklu, 1994, s. 150. Yazar, incelemekte olduğumuz düzenlemenin kökenini teşkil eden HK m. 5 § 3'te, CMR m. 20 § 1'de yer alan "kesin kanıt" ifadesine yer verilmediğini; buna rağmen eşyanın gecikmekle birlikte yolda olduğu bilinse dahi, gönderilene koşulsuz bir seçim hakkı tanınmasının amaçlandığını ifade etmektedir.

uğramasından kaynaklanan zararlar bakımından sorumluluğun üst sınırı farklıdır[96]. Dolayısıyla yükle ilgiliye tanınan seçim hakkı, esas olarak sorumluluğun üst sınırı bakımından önem arz etmektedir[97].

YTTK m. 1178/f. 5 uyarınca eşyanın zıyaa uğradığı kabul edilip zarar tazmin edildikten sonra yük bulunursa durumun ne olacağı düzenlenmemiştir. Aynı boşluğun söz konusu olduğu Hamburg Kuralları çerçevesinde ifade edilen ve bizim de katıldığımız görüşe göre[98], böyle bir hâlde gönderilen dilerse, kendisine ödenen tazminatı iade etmesi şartıyla eşyanın teslimini talep ve dava edebilir. Elbette söz konusu talep ve dava hakkı, YTTK m. 1188'de düzenlenen bir yıllık hak düşürücü süreye tâbidir.

c. Hasar

Hasar, her ne sebeple olursa olsun, yükün maddi varlığının kötüleşmesi veya bozulması ve bu yüzden değerinin azalmasıdır[99]. Bu durum, aynı cinsten olmayan başka bir yükle karışmasından[100]; deniz suyuyla ıslanmasından; kötü kokan bir

---

[96] Bkz.: III.C.1.

[97] Von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 96. Sisula-Tulokas, iki farklı sorumluluk sınırı öngörülmesi nedeniyle böyle bir hüküm sevk etmenin kaçınılmaz hâle geldiğini ifade etmektedir. Bkz.: Sisula-Tulokas, **Delay,** s. 151.

[98] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 76; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 222. Bir diğer görüşe göre ise bu husus tarafların anlaşmasına bağlıdır. Taraflar arasında bir anlaşma yoksa eşya üzerindeki tasarruf hakkı taşıyana aittir. Bkz.: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 61; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 150.

[99] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/11 s. 630; Abraham, **Das Seerecht,** s. 185; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/27 s. 562; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/10 s. 289; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 141; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 192; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 81; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 76; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 144; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 66; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 22; Beier, **Schadensrecht für Gütertransport,** s. 201; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 85; Karan, **The Carrier's Laibility,** s. 216. Yük üzerinde, müşterek avarya garame borcundan (TTK m. 1204) veya kurtarma yardım ücret ve masraflarından (TTK m. 1232) dolayı yük alacaklısı hakkı oluşması durumunda bunu hasar benzeri bir hâl olarak kabul etmek ve ilgili hükümleri kıyasen uygulamak gerektiği yönündeki görüş için bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/13 s. 631; Abraham, **Das Seerecht,** s. 185; Hans Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und internationalen Rechts,** zweite durchgesehene und verbesserte Auflage, Tübingen 1950, s. 269; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/10 s. 289; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 342; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 142; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 192; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Sorumluluk,** s. 86. Belirtmek gerekir ki YTTK m. 1275 ve 1315 çerçevesinde bu hâllerde yük üzerinde yük alacaklısı hakkı değil, TMK m. 950 ilâ 953 uyarınca hapis hakkı söz konusu olmaktadır.

[100] Aynı cins yük için birden fazla gönderilen söz konusu olup da herbirine teslim edilecek parti belirlenmiş ise, bunların ayrılamaz şekilde karışması durumunda da yükün hasara uğradığının

yükün yanına istiflendiği için kokmasından kaynaklanabilir[101]. Islanma, kokma gibi geçici nitelikteki maddi kötüleşmeler, ancak kalıcı bir değer azalmasına yol açtığı ölçüde hasar olarak kabul edilebilir[102]. Diğer bir ifadeyle hasar olgusu bakımından eşyanın maddi varlığında kötüleşme ve bunun kalıcı bir değer azalmasına yol açması şarttır. Bu nedenle yükün geç teslim edilmesi sonucunda maddi varlığı herhangi bir zarara uğramaksızın yalnızca piyasa değerinin düşmesi hâlinde hasardan söz edilemez[103]. Böyle bir durumda saf gecikme zararı söz konusu olur.

Hasar, eşyanın tamamında veya bir kısmında meydana gelmiş olabilir. Bir yük partisinin bir kısmında meydana gelen hasar, hasar görmemiş kısmın değerinde de azalmaya yol açıyorsa, yükün tamamının hasara uğradığının kabulü gerekir[104].

Yük uğradığı hasar sonucunda iktisadi değerini tamamen yitirmiş ya da asli niteliğini tümden kaybetmişse, zıyaa uğradığı kabul edilmektedir[105]. Bu duruma örnek olarak, cam eşya yükünün kırılması; gıda maddelerinin çürümesi; güherçile (potasyum nitrat) yükünün yırtık çuvallardan dökülerek sintine suyuyla karışması; şeker yükünün deniz suyuyla ıslanması verilebilir[106].

YTTK m. 1186/f. 3 hükmü ile, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, eşyanın konulduğu konteyner, palet veya benzeri taşıma gereçleri de taşıyanın sorumluluğu bakımından eşya kavramının kapsamı içine alınmıştır[107]. Dolayısıyla söz konusu taşıma gereçlerinin zıyaa veya hasara uğraması durumunda taşıyan bundan ileri gelen zararlardan sorumludur. Taşıma gereçlerinin işlevleri

---

kabulünün gerekeceği ifade edilmektedir. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/12 s. 630; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/10 s. 289.

[101] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/12 s. 630; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/10 s. 289.

[102] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/27 s. 562; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 141; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 76 vd.; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 144; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 66; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 22; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 86.

[103] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/12 s. 630.

[104] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 77.

[105] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 269; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/12 s. 630; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/10 s. 289; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 141; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 74; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 85; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 220.

[106] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 269; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/10 s. 289; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/12 s. 630; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 141; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 74.

[107] Bkz.: III.C.3.b.

gereğince kullanılmaları sonucunda gerçekleşen doğal aşınma ve eskime ise hasar olarak değerlendirilemez[108].

d. Geç Teslim

Eşya taşıma sözleşmesi ile, eşyanın bir yerden diğer bir yere taşınmasının yanı sıra; varma yerinde, tesellüme yetkili kişiye tam ve sağlam olarak ve belirli bir zamanda, gecikmeksizin teslimi de taahhüt edilmektedir. Bu çerçevede taşıyanın / taşıyıcının, taşıma sözleşmesinden kaynaklanan, sözleşmenin ifasında özen gösterme borcu, gerek yüke özen gösterme, gerekse sözleşmeyi süresinde ifa etme[109] yükümlülüklerini kapsamaktadır.

Eşyanın zamanında ve gecikmeden teslim edilip edilmediği, tarafların sözleşme ile bir teslim süresi kararlaştırmış olmaları hâlinde, öncelikle buna göre belirlenir. Ancak böyle bir süre kararlaştırılmamış olsa dahi, eşyanın belirli bir süre içinde teslimi gerekmektedir[110]. Bu süre ise, normal şartlar altında taşımanın tamamlanması ve teslimin gerçekleşmesi için somut olayın şartları çerçevesinde makul olarak gereken süredir[111].

---

[108] Kienzle, **Actual Carrier,** 44-45; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 77.

[109] Taşıyıcının bu yükümlülüğüne aykırı davranarak yükü geç teslim etmesinden ileri gelen zararlardan sorumluluğu, bazı taşıma türleri bakımından gerek uluslararası konvansiyonlarda gerekse ulusal mevzuatta düzenlenmiştir. Bkz.: Karayoluyla eşya taşımaları bakımından CMR m. 17, TTK m. 780; hava yoluyla eşya taşımaları bakımından VK/LP m. 19, MK m. 19, TSHK m. 122. Kara yoluyla eşya taşımalarına ilişkin düzenlemelerde (CMR m. 19, TTK m. 779) geç teslim tanımlanmış; hava yoluyla eşya taşımalarına ilişkin düzenlemelerde ise yükün ne zaman geç teslim edilmiş sayılacağına dair bir hüküm sevk edilmemiştir

[110] Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 214-125; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları, s.** 77-78 dn. (224); Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 664. Aksi görüşte: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandeslrecht,** s. 294; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/14 s. 631. Anılan yazarlar, geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumluluğu, hareket tarihinin ya da teslim tarihinin kesin olarak kararlaştırıldığı hâllerle sınırlamaktadır. Anglo-Amerikan hukukunda, bir borcun ifa edileceği zamanın kararlaştırılmaması hâlinde ifanın makul bir süre içinde gerçekleştirilmesine yönelik örtülü bir yükümlülüğün söz konusu olduğu; bu çerçevede taşıyanın sözleşme ile bir teslim süresi kararlaştırılmasa dahi, taşımayı makul bir süratle gerçekleştirmeyi zımnen üstlendiği kabul edilmektedir. Bkz.: Wilson, **Carriage of Goods by Sea,** s. 15-16; Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** Nr. 9-033 s. 510 vd.; C.J.S. Hill, **An Introduction to the Law of Carriage of Goods by Sea,** London, Stanford Maritime, 1974, s. 5; Alan Mitchelhill, **Bills of Lading: Law and Practice,** 2. ed., London, New York, Chapman and Hall, 1990, s. 7; Stewart C. Boyd, Thomas Edward Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** 21. ed., London, Sweet & Maxwell, 2008, A52 s. 97 vd; Max Ganado, Hugh M. Kindred, **Marine Cargo Delays: The Law of Delay in the Carriage of General Cargoes by Sea,** London vd, LLP, 1990, s. 27, 33, 35; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 202.

[111] Nitekim konuya ilişkin yukarıda zikredilen düzenlemelerde de eşyanın teslim edilmesi gereken süre bu şekilde belirlenmiştir.

Deniz yoluyla eşya taşımaları bakımından taşıyanın eşyanın geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğu, uluslararası alanda ilk olarak Hamburg Kuralları ile düzenlenmiştir (HK m. 5)[112]. LK'de[113] ve onu takiben HGB ve TTK'da ise taşıyanın yükün geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğuna ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır[114]. Bu bağlamda TTK uygulamasında taşıyanın geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumluluğuna kısaca değinilmesi faydalı olacaktır. Öncelikle belirtmek gerekir ki sebebi ne olursa olsun sonuçta yükün zıyaa veya hasara uğraması hâlinde, taşıyanın bundan ileri gelen zararlardan sorumluluğu, TTK m. 1061 kapsamında değerlendirilmektedir[115]. Başka bir ifadeyle geç teslim

---

[112] Hamburg Kuralları'nda gecikme zararlarından sorumluluğun düzenlenmesi ve belirli bir tutarla sınırlanmasının taşıyan lehine olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri**, s. 46; Richter-Hannes s. 56. Ayrıca bkz.: William Tetley, "The Hamburg Rules – A commentary", **LIMCLQ,** 1979, s. 9. Yazara göre Hamburg Kuralları'nın konuya ilişkin düzenlemesi karmaşık ve belirsiz olduğundan gecikme zararlarından sorumluluğun düzenlenmediği LK sistemi yükle ilgilililerin daha lehinedir. Aksi görüşte: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 81; a.y., "Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk", **MHB Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan,** Yıl: 22 S.: 2, 2002, s. 1040 dn. (7). Yazar, gecikme zararlarından sorumluluğun düzenlenmediği Lahey Kuralları'nın sorumluluk sisteminde taşıyanların gecikme zararlarından sorumsuzluk kaydı koyabildiklerini; bu nedenle zararı tazmin borcunun belirli bir tutarla sınırlanmasına zaten ihtiyaç hissetmediklerini ifade etmektedir.

[113] Belirtmek gerekir ki Anglo-Amerikan hukukunda LK ve L/VK m. 4 § 5 a ve h'de yer alan "loss or damage to, or in connection with, the goods - yüke veya yükle bağlantılı zıya veya hasar" ifadesinin yalnızca yükün uğradığı fiziksel zararları değil ekonomik zararları da kapsadığı; dolayısıyla gecikmenin neden olduğu zıya veya hasar dışındaki zararlara da uygulanacağı kabul edilmektedir. Bkz.: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 598, 629; Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 401; Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 23; Glass, Cashmore, **The Law of Carriage of Goods,** s. 174; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 236; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 217-218.

[114] Deniz yoluyla eşya taşımalarında kesin teslim süresi kararlaştırmanın yaygın olmadığı; hareket ve varış tarihlerinin çoğunlukla ETA (estimated time of arrival – tahmini varış zamanı) olarak belirlendiği; tarifeli seferler yoluyla gerçekleştirilen taşımalarda, sözleşmelere genellikle yükün bir sonraki gemiyle taşınmasının caiz olacağı yönünde şartlar dercedildiği; bu nedenlerle gecikme zararlarından sorumluluk hâllerinin büyük ölçüde azaldığı; dolayısıyla gecikme zararlarından sorumluluğun TTK'da (HGB'de) düzenlenmemesinin önemli bir eksiklik teşkil etmediği ileri sürülmüştür. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandeslrecht,** s. 294; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/14 s. 631. Aynı yönde: Betzel, **Verfrachterhaftung / Haftpflichversicherung,** s. 102; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 52; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 338. Aksi görüşte: Emine Yazıcıoğlu, "Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk", **MHB Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan,** Yıl: 22 S.: 2, 2002, s. 1041. Günümüzde deniz taşımalarında yolculuğun hızlı, teslimin ise "tam vaktinde" gerçekleştirilmesine yönelik ihtiyacın ve talebin arttığı hususunda ve buna yol açan gelişmeler hakkında bkz.: Ganado, Kindred, **Marine Cargo Delays,** s. 3; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 214.

[115] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/14 s. 631; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 53; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 132 dn. (516); Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 77; Bülent Sözer, "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler", **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler,** Deniz HD, Özel Sayı, 2006, s. 310; Yazıcıoğlu, **Geç Teslim,** s. 1054;. LK çerçevesinde de durum aynıdır. Bkz.: Solaguren, **Haftung im Seefrachtrecht,** s. 98-99; Beier,

edilmesinden dolayı yükün maddi varlığında bir bozulma, kötüleşme meydana gelmiş; yük tamamen veya kısmen zıyaa yahut hasara uğramışsa, diğer koşulların da gerçekleşmesi şartıyla, TTK m. 1061 vd. hükümleri uygulanmaktadır. Bu durum, anılan düzenlemede taşıyanın sorumluluğu bakımından, zararın türünün esas alınmış olmasının sonucudur. Yükün geç teslimi nedeniyle, maddi varlığında herhangi bir kötüleşme meydana gelmeksizin, örneğin piyasa değerinin düşmesi sonucunda yalnızca ekonomik bir kayıp gerçekleşmişse, diğer bir ifadeyle saf gecikme zararı söz konusu ise, bu takdirde geç teslime sebebiyet veren olaya göre taşıyanın sorumluluğunun tâbi olduğu hükümler belirlenmektedir. Şöyle ki, gecikmenin nedeni başlangıçtaki elverişsizlik (TTK m. 1019) yahut yükün izinsiz başka gemiye yüklenmesi veya aktarılması (TTK m. 1028) ise taşıyanın sorumluluğu TTK'nın ilgili hükümlerine tâbidir[116]. Zira bu hükümlerde taşıyanın sorumluluğu zararın türü dikkate alınmaksızın düzenlenmiştir. Bunun dışında kalan hâllerde ise taşıyanın saf gecikme zararlarından sorumluluğu genel hükümlere tâbidir[117]. Dolayısıyla deniz hukukuna özgü hükümler uygulama alanı bulmamaktadır[118].

Schadensrecht für Gütertransport, s. 203 dn. (191); Eilenberger-Czwalinna, **Haftung des Verfrachters,** s. 166; Wilson, **Carriage of Goods by Sea,** s. 220; J. F. Wilson, "Basic Carrier Liability and the Right of Limitation", **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,** Edited by Samir Mankabady, Leyden vd., A.W. Sijthoff, 1978, s. 145; Honka, **New Carriage of Goods by Sea,** s. 93.

[116] Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz.: Yazıcıoğlu, **Geç Teslim,** s. 1049-1052. Haksız sapmanın neden olduğu gecikmeden ileri gelen zararlardan sorumluluk hakkında bkz.: **a.g.e.**, s. 1050 vd.

[117] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/5 s. 287, § 606/20 s. 291; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/5 s. 628; § 606/14 s. 631; Abraham, **Das Seerecht,** s. 201; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** Vorbemerkung vor § 606/3 s. 552, § 606/69 s. 574; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 132-133; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 139; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 338; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 215; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 76 vd.; Sözer, **TTK Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri,** s. 309; Yazıcıoğlu, **Geç Teslim,** s. 1052; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 94 vd.; Herber, **Carriage of Goods by Sea,** s. 356; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 72; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 114; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 52; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 18, 26; Roland Dubischar, **Grundriß des gesamten Gütertransportrechts,** Frankfurt am Main, Alfred Metzner, 1987, s. 153.

[118] Bu çerçevede TTK m. 1063 (HGB § 608), 1066 (HGB § 611), 1112, 1113 (HGB §§ 658, 659) hükümleri sadece ve özel olarak yük zıyaı ve hasarı şeklinde ortaya çıkan zararlar bakımından düzenleme getirdiğinden, bunun dışında kalan diğer hâllerde uygulanmamaktadır. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 294; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/14 s. 631; Prüßmann, Rabe, **Seehandlesrecht,** § 606/69 s. 575; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 54; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 338-339. TTK m. 1067 bakımından da durum aynıdır. Bkz.: Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 338. Nitekim HGB § 612'nin, TTK m. 1067 ile aynı olan eski metni çerçevesinde gecikme zararlarına uygulanmasının mümkün olmadığı ifade edilmekteydi. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 294; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/14 s. 631. Aksi görüşte: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/71 s. 576. Taşıyanın sorumluluğunu *her*

YTTK'da ise taşıyanın eşyanın geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğu düzenlenmiş (YTTK m. 1178); geç teslim, HK m. 5 § 2'ye paralel şekilde tanımlanmıştır (YTTK m. 1178/f. 4)[119]. Buna göre, "eşyanın, sözleşmede kararlaştırılan süre içinde ve eğer sözleşmede açıkça bir süre kararlaştırılmamışsa olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan tesliminin makul olarak istenebileceği süre içinde teslim edilmemesi" hâlinde geç teslim söz konusudur.

Tarafların sözleşme ile yahut daha sonra[120] teslim için belirli bir süre kararlaştırmaları durumunda gecikmenin mevcut olup olmadığının, diğer bir ifadeyle

---

hâlde koli veya parça başına belirli tutarla sınırlandıran TTK m. 1114 (HGB § 660) ve taşıtan yahut yükletenin malın cins veya değerinin konişmentoda yanlış gösterilmesine bilerek sebep olması durumunda taşıyanın *her türlü* mesuliyetten kurtulacağını öngören TTK m. 1064 (HGB § 609) bakımından ise kanaatimizce durum farklıdır. Zira "her türlü" ve "her hâlde" ifadeleri, sorumluluğun dayanağı ne olursa olsun anılan maddelerin uygulanacağını açıkça ortaya koymaktadır. Nitekim Alman hukukunda, TTK m. 1114'e tekabül eden HGB § 660'ın eski metni çerçevesinde düzenlemede yer alan azami sınırın, sorumluluğun dayanağı ne olursa olsun uygulanacağı; dolayısıyla geç teslimin neden olduğu zararlardan sorumluluk bakımından da anılan sınırın cari olduğu ifade edilmekteydi. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 294; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/14 s. 631. Akıncı, TTK m. 1114 hükmünün gecikme zararlarından sorumluluk bakımından da uygulanacağı görüşündedir. Bkz.: **a.g.e.,** s. 339. Yazıcıoğlu ise düzenlemedeki "her hâlde" ifadesinin navlun sözleşmesinin ihlaline dair *TTK'da düzenlenen* her hâli kapsadığı; bu çerçevede geç teslimin sebebi haksız sapma, yükün izinsiz başka bir gemiye yüklenmesi veya aktarma edilmesi yahut başlangıçtaki elverişsizlik olduğu takdirde TTK m. 1114 hükmünün uygulanacağı görüşündedir. Bkz.: Yazıcıoğlu, **Geç Teslim,** s. 1055. Taşıtan ya da yükletenin yükün cins veya kıymetinin konişmentoda yanlış gösterilmesine bilerek sebep olması durumunda ise, taşıyanın gerek deniz hukukuna ilişkin özel hükümlere gerekse genel hükümlere dayanan her türlü sorumluluktan kurtulacağı; bu çerçevede saf gecikme zararlarından sorumluluğunun da sona ereceği kabul edilmektedir. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 294; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/14 s. 631; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/69 s. 575; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 54; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 338. Bir görüşe göre, geç teslimin sebebi taşıyanın adamlarının yahut gemi adamlarının teknik kusuru ise, taşıyan TTK m. 1062/f. 2 (HGB § 607 II) uyarınca sorumluluktan kurtulur. Bkz.: Abraham, **Das Seerecht,** s. 201; Dubischar, **Gütertransportrecht,** s. 153. Aksi görüşte: Herber, **Carriage of Goods by Sea,** s. 355; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 338; Yazıcıoğlu, **Geç Teslim,** s. 1051. Bu görüşe katılmıyoruz. Kanaatimize göre TTK m. 1062/f. 2'nin bu noktada TTK m. 1063'ten bir farkı bulunmamaktadır. Her iki madde de taşıyanın sorumluluktan kurtulacağı hâller, yükün zıyaa veya hasara uğraması şeklinde ortaya çıkan zararlara münhasır olarak düzenlenmiştir.

[119] HK m. 5 § 2 hükmünün getirdiği kriterlerin "çok belirsiz olduğu" ifade edilmektedir. Bkz.: von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 96. Ayrıca, bu kriterlerin sürenin hesabını büyük oranda mahkemelerin uygulamasına bağlı kıldığı; bu nedenle hukukun birleştirilmesi amacı bakımından mahzurlu olduğu ileri sürülmektedir. Bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 149 vd. Aksi görüşte: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 82. Yazar, deniz taşımacılığının büyük ölçüde doğa koşullarının etkisi altında olması nedeniyle teslim süresine ilişkin bir düzenleme getirilmesinin mümkün olmadığı; bu sebeple HK m. 5 § 2'de yalnızca objektif kriterler öngörülmesinin isabetli olduğu görüşündedir. Aynı yönde: Sisula-Tulokas, **Delay,** s. 147. Yazar, CIM m. 27 benzeri bir hükmün deniz taşımacılığının gereksinimleriyle bağdaşmayacağını; geç teslimin esneklik sağlayacak şekilde tanımlanması gerektiğini ifade etmektedir.

[120] Örneğin taşıyanın, sözleşmenin kurulmasından sonra, yükün varma limanında teslim edilebileceği tarihi taşıtana bildirdiği ve taşıtanın da buna itiraz etmediği hâllerde teslim süresi sonradan kararlaştırılmıştır. Bkz.: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 81 dn. (239).

bu sürenin aşılıp aşılmadığının tespiti bir güçlük arz etmemektedir[121]. Güçlük yaratabilecek husus, taraflar arasında teslim için bir süre kararlaştırılıp kararlaştırılmadığının belirlenmesidir. Zira deniz taşımalarında kararlaştırılan tarihler, diğer taşıma türlerine göre farklı bir mahiyet arz etmekte; bu doğrultuda söz konusu tarihlerin teslim süresinin kararlaştırılması şeklinde anlaşılıp anlaşılamayacağı tereddüte yol açabilmektedir. Şöyle ki, geminin yüklemeye hazır bulunacağı, hareket edeceği ve varma limanına ulaşacağı, dolayısıyla teslimin gerçekleştirileceği tarihler genellikle kesin olarak kararlaştırılmamaktadır[122]. Zira teknik gelişmeler durumu eskiye oranla önemli ölçüde değiştirmiş olsa da, deniz yolculuğu, kendine has riskleri sebebiyle hâlen kara yoluyla gerçekleştirilen taşımalara oranla daha fazla belirsizlik içermektedir[123]. Ayrıca yüklemede ve boşaltmada gerek taşıyanın gerekse taşıtanın bu faaliyetlere hazırlık maksadıyla bir zaman fasılasına ihtiyaç duymalarından dolayı, anılan faaliyetler bakımından da kesin bir tarih yerine bir zaman aralığı belirlemek her iki tarafın menfaatinedir. Bu nedenlerle tarifeli seferler yoluyla gerçekleştirilen taşımalarda hareket ve varış tarihleri çoğunlukla tahmini olarak (ETA) belirlenmektedir[124]. Geminin varma limanına ulaşması gereken tarihin bu şekilde tahmini olarak tespiti, bir teslim süresinin kararlaştırılmış olduğunun kabulü bakımından yeterlidir[125].

---

[121] Belirtmek gerekir ki tarafların teslim süresini hiçbir zaman gecikme meydana gelmeyecek şekilde belirlemeleri hâlinde bu anlaşma emredici hükümler çerçevesinde geçersizdir (YTTK m. 1243/f. 1). Zira böyle bir durum, gecikme zararlarından sorumluluğun dolaylı olarak kaldırılması anlamına gelir. Bkz.: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 81 vd.; Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 58; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 96 dn. (58). Karşl.: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 215-216.

[122] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 294; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/14 s. 631; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/70 s. 575; Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 27. Aynı yönde: Arnold W. Knauth, **The American Law of Ocaen Bills of Lading,** 4. ed. revised and enlarged, Baltimore, American Maritime Cases, 1953, s. 263.

[123] Nitekim deniz taşımacılığının kesin süre tayinine pek uygun olmadığı ifade edilmektedir. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 294; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/14 s. 631; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/70 s. 575. Farklı görüşte: Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 4. Yazar, ihracatçı, ithalatçı ve taşıyanların yolculuğun süresini kolaylıkla belirleyebildiklerini; yolculuk rotasında meydana gelecek olayları önceden öğrenebildiklerini; yolculuk sırasında gerek kaptanla gerekse yükle ilgililerle irtibat hâlinde kalındığını; dolayısıyla ortaya çıkabilecek problemlerin çözümü için etkin önlemler alınabildiğini; kötü hava şartları, grev ya da limanın dolu olması gibi gecikmeye sebebiyet veren olayların büyük oranda öngörülebildiğini belirtmektedir.

[124] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 294; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/70 s. 575; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/14 s. 631; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 148; Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 27.

[125] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 148; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 81. Aynı yönde: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/70 s. 575; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 666 vd. Prüßmann, Rabe,

Sözleşmede açıkça bir süre kararlaştırılmamış olması hâlinde, olayın özelliklerine göre tedbirli bir taşıyandan teslimin makul olarak istenebileceği süre belirlenecektir (YTTK m. 1178/f. 4)[126]. Bu süre, eşyanın taşıyan tarafından taşınmak üzere teslim alındığı andan itibaren hesaplanır[127]. Sürenin hesaplanmasında olayın şartları kriter teşkil etmektedir. Dolayısıyla taşımanın gerçekleştirildiği güzergâh; bu güzergâhtaki mevsim ve hava koşulları; geminin teknik özellikleri gibi hususlar dikkate alınacaktır. Düzenlemede yer verilen kriterlerin tamamı objektif ve soyut niteliktedir. Taşıyanın eşyanın geç teslim edilmesinde kusurunun bulunup bulunmadığına ilişkin olan sübjektif hususlar ise sürenin hesabında dikkate alınmaz[128].

Taraflarca kararlaştırılan yahut teslimin makul olarak istenebileceği sürenin somut olayda aşılıp aşılmadığının değerlendirilebilmesi için eşyanın taşıyan tarafından ne zaman teslim edildiği belirlenmelidir. Teslim zamanı ise YTTK m. 1178/f. 3 hükmü çerçevesinde tespit edilir.

Teslim süresinin hangi oranda aşıldığı, taşıyanın sorumluluğu bakımından herhangi bir rol oynamaz[129]. Bir zarar meydana gelmesi koşuluyla, cüzi bir gecikme dahi, taşıyanın sorumlu tutulması sonucunu doğurabilir.

Eşyanın geç teslim edilmesine muhtelif sebepler yol açmış olabilir[130]. Örneğin geminin yükleme limanına zamanında ulaşmaması; yolculuğa zamanında

---

yolculuktaki gecikme ETA süresinin imkân tanıdığı zaman aralığını aşmış ise, taşıyanın, kusurlu olması şartıyla bundan ileri gelen zarardan sorumlu tutulabileceğini; örneğin, yükün hattın sıradaki gemisiyle taşınmaması hâlinde böyle bir durumun söz konusu olabileceğini ifade etmektedir. Aynı görüşte: Beier, **Schadensrecht für Gütertransport,** s. 203.

[126] Kienzle, tarafların bir teslim süresi kararlaştırmayarak konuya olan ilgisizliklerini açıkça ortaya koydukları hâllerde dahi gecikme zararlarından sorumluluğun düzenlenmesinin hukuk politikası anlamında amaca uygunluğunu şüpheyle karşılamaktadır. Bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 149 dn. (1). Aksi görüşte: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 82 dn. (241). Yazar, taşıtanın, taşımanın normal şartlar altında zorunlu olarak gereken sürede yapılacağına dair güveninin korunması ve taşıma süresinin tamamen taşıyanın ihtiyarına bırakılmaması bakımından düzenlemenin amaca uygun olduğunu ifade etmektedir. Ayrıca bkz.: Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 33. Yazar, tarafların bir teslim süresi kararlaştırmamalarının teslim süresinin önemsiz olduğu anlamına gelmediğini ifade etmektedir.

[127] Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 57; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 83; a.y., **Geç Teslim,** s. 1047; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 664.

[128] Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 57; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 82; a.y., **Geç Teslim,** s. 1045. Aksi görüşte: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 149 dn. (3).

[129] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 83; a.y., **Geç Teslim,** s. 1049; Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 57 vd.

başlamaması; yolculuk sırasında rotadan sapılması; yolculuk sırasında mevsim ya da güzergâh itibarıyla beklenmedik ve normal dışı kötü hava koşullarıyla (şiddetli fırtına, yoğun sis gibi) karşılaşılması gecikmeye sebebiyet verebilir[131]. Gecikmenin sebebi, bunda taşıyanın bir kusurunun bulunup bulunmadığı ya da gecikmeye neden olan olayın ne zaman meydana geldiği[132] gibi hususlar, eşyanın geç teslim edilip edilmediğinin değil; taşıyanın bundan ileri gelen zarardan sorumlu tutulup tutulamayacağının belirlenmesi açısından önem taşır.

Eşyanın geç teslimi sonucunda meydana gelebilecek zararlar da çeşitlidir. Ancak sebebi gecikme de olsa, eşyanın maddi varlığında bir bozulma, kötüleşme meydana gelmiş yahut eşya tamamen veya kısmen zayi olmuşsa, söz konusu zarar zıya yahut hasar olarak nitelendirilir. Bu çerçevede gecikme zararı ile ifade edilmek istenen, eşyanın maddi varlığında bir kötüleşme meydana gelmeksizin ortaya çıkan ekonomik nitelikteki kayıplardır. Gecikme sonucunda konjonktürel nedenlerle eşyanın piyasa değerinin düşmesi sonucu uğranılan zarar; mahrum kalınan kâr; gecikmenin neden olduğu zorunlu masraflar, örneğin üçüncü kişiye ödenen tazminat ya da eşyanın muhafazası için yapılan ardiye masrafları; eşyanın zamanında teslim edileceği düşüncesiyle yapılan ve boşa giden harcamalar, örneğin karayolu taşıyıcısına ödenen ücret; alıcının satış sözleşmesinden dönmesi sebebiyle satıcının uğradığı kayıp, ikame mal alınmak zorunda kalınmış ise mal bedeli, bu gibi saf gecikme zararlarına örnek olarak zikredilebilir[133].

e. Zarar

Zarar, bir kimsenin malvarlığında rızası dışında meydana gelen azalmayı ifade eder[134]. Müspet zarar ise, alacaklının malvarlığının borcun ifası hâlinde alacağı durum ile borcun ifa edilmemiş olması hâlinde arz ettiği durum arasındaki farktır[135].

---

[130] Gecikmeye geminin başlangıçtaki elverişsizliği neden olmuşsa, bu takdirde taşıyanın sorumluluğu YTTK m. 1178 hükmüne değil, YTTK m. 1141'e tâbi olur.

[131] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/14 s. 631; Abraham, **Das Seerecht,** s. 201; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/70 s. 575; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/20 s. 291.

[132] Taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan YTTK m. 1178 hükmü uyarınca sorumlu tutulabilmesi için, zıya, hasar veya gecikmeye sebebiyet veren olayın eşya taşıyanın hakimiyetinde iken meydana gelmesi şarttır. Eşyanın taşıyan tarafından teslim alınmasından önce meydana gelen bir olay sonucunda geç teslim edilmesi hâlinde taşıyanın bundan ileri gelen zararlardan sorumluluğu YTTK m. 1178 hükmüne değil, genel hükümlere tâbidir. Bu konuda bkz.: I.C.4.c.

[133] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/70 s. 575; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/20 s. 291; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 93 dn. (38); Kienzle, **Actual Carrier,** s. 147; Yazıcıoğlu, **Geç Teslim,** s. 1054. Eşyanın geç teslim edilmesi sonucunda meydana gelebilecek zarar kalemleri hakkında ayrıntılı bilgi ve örnekler için bkz.: Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** 126-140.

[134] Safa Reisoğlu, **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler,** yirmiikinci bası, İstanbul, Beta, 2011, s. 168; M. Kemal Oğuzman, M. Turgut Öz, **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler,** C. 1, 6098 Sayılı Yeni

YTTK m. 1178/f. 2 uyarınca taşıyanın gerek eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından gerekse geç tesliminden dolayı sorumlu tutulabilmesi için her hâlde bir zarar meydana gelmiş olması şarttır. Esasen taşıyanın sorumlu olduğu husus, zıya, hasar yahut geç teslim olgusu değil, bundan ileri gelen zarardır. Taşıyanın zarardan sorumlu olmasıyla ifade edilmek istenen ise, bu zararı tazminle yükümlü bulunmasıdır. Taşıyanın YTTK m. 1178 uyarınca tazminle yükümlü olduğu zarar, zıya, hasar veya geç teslime neden olan olay meydana gelmeseydi yükle ilgilinin malvarlığının bulunacağı durum ile bu olay sonucunda aldığı durum arasındaki fark olarak tanımlanabilir.

Bir zarar meydana gelmemişse, örneğin, eşyanın geç teslim edilmesi herhangi bir ekonomik kayba neden olmamışsa taşıyanın sorumlu tutulması da mümkün değildir[136]. Yine aynı şekilde, eşyanın maddi varlığındaki değişim, eşyanın değeri üzerinde olumsuz bir etkiye sahip değilse, örneğin taşınan eşyanın aynı cinsten olmayan başka bir eşyayla karışması hâlinde, nihai alıcı mal bedelinin indirilmesini talep etmeksizin eşyayı kabul ederse, malvarlığında herhangi bir azalma söz konusu olmadığından zarardan da söz edilemeyecektir[137].

3. Zıya, Hasar veya Geç Teslime Sebebiyet Veren Olayın Eşya Taşıyanın Hakimiyetinde İken Meydana Gelmiş Olması

a. Eşyanın Taşıyanın Hakimiyetinde Bulunduğu Süre

YTTK m. 1178/f. 2 uyarınca taşıyan, eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan, "zıya, hasar veya teslimde gecikmenin eşyanın taşıyanın hakimiyetinde bulunduğu sırada

---

Türk Borçlar Kanunu'na Göre Güncellenip, Genişletilmiş 9. Bası, İstanbul, Vedat, 2011, s. 450; Fikret Eren, **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler,** düzeltilmiş 12. Baskı, İstanbul, Beta, 2010, s. 1009 vd.; Halûk N. Nomer, **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler (6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Hazırlanmış);** gözden geçirilmiş onbirinci bası, İstanbul, Beta, 2012, s. 114 Nr. 111; Şahin Akıncı, **Borçlar Hukuku Bilgisi,** 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerine Göre Hazırlanmış 5. Baskı, Konya, Sayram, 2011, s. 137; Mehmet Ayan, **Borçlar Hukuku (Genel Hükümler),** güncelleştirilmiş 6. Baskı, Konya, Mimoza, 2010, s. 212.

[135] Müspet - menfi zarar ayrımı hakkında bkz.: Reisoğlu, **Borçlar Hukuku,** s. 349; Oğuzman, Öz, **Borçlar Hukuku s.** 451 vd.; Eren, **Borçlar Hukuku,** s. 1013 vd.; Nomer, **Borçlar Hukuku,** s. 242, 283 Nr. 181, 198; Akıncı, **Borçlar Hukuku,** s. 245 vd.; Ayan, **Borçlar Hukuku,** s. 213.

[136] Bunun bir diğer sonucu olarak, taşıyanın sorumluluğu bakımından teslim süresinin hangi oranda aşıldığı herhangi bir rol oynamamakta; bir zarar meydana gelmesi koşuluyla, cüzi bir gecikme dahi, taşıyanın sorumlu tutulması sonucunu doğurabilmektedir. Bkz.: I.C.2.d.

[137] von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 88 vd., s. 89 dn (6).

meydana gelmiş olması şartıyla" sorumludur. Kanaatimizce bu ifade, taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için, eşyanın zıyaa veya hasara uğramasına yahut geç teslimine neden olan *olayın*, eşya taşıyanın hakimiyetinde iken meydana gelmesinin şart olduğu şeklinde anlaşılmalıdır. Belirtmek gerekir ki TMK m. 973'te zilyetlik, bir şey üzerindeki fiili hakimiyet olarak tanımlanmıştır. Bu itibarla YTTK m. 1178'de geçen "hakimiyet" ibaresi, esasen zilyetliği ifade etmektedir.

Eşya, taşıyan tarafından teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar taşıyanın muhafazasında sayılır (YTTK m. 1178/f. 3)[138]. Görüldüğü üzere taşıyanın sorumlu tutulduğu zaman aralığı bakımından TTK m. 1061 ile YTTK m. 1178 arasında bir farklılık bulunmamaktadır.

Teslim alma ve teslim etme işlemlerinin kendisi de taşıyanın sorumluluk süresine dahildir[139]. Dolayısıyla eşyanın taşıyan tarafından teslim alınması ve gönderilene teslim edilmesi işlemleri sırasında bir zarara uğraması hâlinde, diğer koşulların da gerçekleşmesi şartıyla taşıyan meydana gelen zarardan YTTK m. 1178 uyarınca sorumlu olur.

b. Sürenin Başlangıcı – Eşyanın Teslim Alınması

Teslim alma, taşıyanın taşıma amacıyla eşyanın zilyetliğini kazanmasıdır[140]. Bunun için iki taraflı bir hukuki muamele olarak zilyetliğin devri gerekir. Zilyetliğin devri bakımından belirleyici husus, taşıyanın eşya üzerindeki fiili hakimiyeti ele geçirmesi (TMK m. 973); diğer bir ifadeyle eşyanın, taşıyanın etki ve kontrol alanına

---

[138] Belirtmek gerekir ki taşıyanın sorumluluğu eşyanın teslim alınmasından teslim edilmesine kadar olan zaman diliminin tamamını kapsamakla birlikte, sorumluluğun emredici hükümlere tâbi olduğu süre, eşyanın gemiye yüklenmesi ile gemiden boşaltılması arasındaki safhayla sınırlıdır (YTTK m. 1244/f. 1 – TTK m. 1117/f. 1). Böylelikle taşıma üç safhaya bölünmekte; tesellüm ile yükleme ve boşaltma ile teslim arasındaki safhalarda taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan anlaşmalara cevaz verilmektedir. Bu konuda bkz.: V.E.5.

[139] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/21 s. 635; Abraham, **Das Seerecht,** s. 187; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/8 s. 288; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 34, 36.

[140] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 268; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandlesrecht,** § 606/7 s. 288; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/19 s. 633; Abraham, **Das Seerecht,** s. 185; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/29 s. 563; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 142; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 113; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 193; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 90; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 287 s. 156; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 34; Dubischar, **Gütertransportrecht,** s. 47; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Sorumluluk,** s. 68; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 226.

girmesidir[141]. Yükletene geçici tesellüm makbuzu verilmesinin ya da konişmento yahut diğer bir denizde taşıma senedi düzenlenmesinin bu noktada herhangi bir rolü bulunmamaktadır[142].

YTTK m. 1178/f. 3'e kaynak teşkil eden HK m. 4 § 3'te, taşıyan sözünün, taşıyanın adamları ile görevlilerini de kapsadığı açıkça hüküm altına alınmıştır. YTTK m. 1178'de buna paralel bir düzenleme bulunmamakla birlikte[143] durum aynıdır. Zira taşıyanın eşya üzerindeki fiili hakimiyeti ele geçirmesi için eşyayı bizzat teslim alması şart değildir. Eşya, taşıyanın adamları tarafından teslim alındığı anda taşıyanın hakimiyetine girmiş olur. Diğer bir ifadeyle, eşyanın hakimiyetinde bulunduğu sürenin başlangıcı yönünden, taşıyanın eşyayı bizzat yahut adamları vasıtasıyla teslim alması arasında bir fark bulunmamaktadır. Eşyanın fiili taşıyan yahut onun adamları tarafından teslim alınması, YTTK m. 1191/f. 1 uyarınca akdi taşıyan bakımından da sonuç doğurur. Dolayısıyla, eşya, fiili taşıyan yahut onun adamları tarafından tesellüm edildiği anda akdi taşıyanın muhafazası altına girmiş olur. Akdi taşıyanın sorumluluk süresi de bu anda başlar.

Eşya yüklemeden önce karada[144] veya yükleme anında yahut gemide teslim alınabilir. Eşya yükleme sırasında teslim alınırsa, eşyanın yükleme donanımına

---

[141] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/29 s. 563; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 124; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 357 s. 194; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 34.

[142] Abraham, **Das Seerecht,** s. 186.

[143] YTTK Tasarısı bakımından 1178. maddede de böyle bir düzenlemeye yer verilmesinin yerinde olacağı ifade edilmiştir. Bkz.: Ergon A. Çetingil, Rayegân Kender, A. Samim Ünan, Emine Yazıcıoğlu, "TTK Tasarısı'nın 'Deniz Ticareti' Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında", **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler,** Deniz HD, Özel Sayı, 2006, s. 154.

[144] Eşyanın taşıyan tarafından liman dışında, örneğin yükletenin fabrika sahasından yahut deposundan teslim alınması da mümkündür. Özellikle konteynerle gerçekleştirilen taşımalarda çoğu kez taşıyan tarafından sağlanan konteyner yükletenin fabrika sahasına ya da deposuna gönderilmekte ve eşya burada konteynere yüklenerek taşıyan tarafından liman sahasına getirilmektedir. Boşaltmada da eşya taşıyan tarafından gönderilenin deposuna götürülerek burada teslim edilebilmektedir. Bu gibi hâllerde taşıyanın sorumluluğu eşyanın yükletenin deposunda teslim alınması ile başlar ve gönderilenin deposunda teslim edilmesiyle sona erer. Diğer bir ifadeyle depodan alma ve depoya götürme hizmeti de ("pick up and delivery service") taşıyanın sorumluluk süresine dahildir. Elbette bunun için hizmetin lokal taşıma boyutlarını aşmaması, diğer bir ifadeyle bağımsız kara taşıması niteliğinde olmaması şarttır. YTTK m. 1178 hükmüne kaynak teşkil eden HK m. 4 bakımından ise aynı açıklık söz konusu değildir. Zira HK m. 4 § 1'de taşıyanın sorumluluk süresinin, yükleme *limanı*nda, taşıma sırasında ve boşaltma *limanı*nda eşyanın taşıyanın hakimiyetinde olduğu zaman dilimini kapsadığı hüküm altına alınmıştır. Bu çerçevede depodan depoya taşıma hizmetinin liman sahası dışında gerçekleştirilen kısmı bakımından durumun ne olacağı tartışmalıdır. Astle, YTTK m. 1178/f. 3'e tekabül eden HK m. 4 § 2'nin bu anlamda problemlere neden olabileceğini; HK m. 4 § 2 ile taşıyanın sorumlu olduğu zaman diliminin bu ölçüde genişletilmesinin amaçlandığının şüpheli olduğunu;

takıldığı an teslim anı olarak kabul edilmelidir[145]. Yükleme taşıyan tarafından mavna veya layter kullanılarak yapılmaktaysa eşyanın mavna veya laytere yüklendiği an esas alınır[146]. Zira eşya bu anda taşıyanın hakimiyetine girer.

Eşya birden çok parça veya partiden oluşuyorsa teslim anı yük partisindeki her bir parça bakımından ayrı değerlendirilir[147]. Dolayısıyla taşıyanın sorumluluğu her bir parça için, o parça tesellüm edildiği anda başlar.

---

dolayısıyla konunun tartışmaya son derece açık bulunduğunu ifade etmektedir. Bkz.: W.E. Astle, **The Hamburg Rules: An appreciation of the cause and effect of the amendments to the Hague Rules and the Hague-Visby Rules,** London, Fairplay Publications, 1981, s. 95 vd. Farklı görüşte: Selvig, **An Introduction To The Hamburg Rules,** s. 15; Ping-fat, **Carrier's Liability,** s. 22. Selvig'e göre HK m. 4 § 2 hükmü depodan alma ve depoya götürme hizmetinin taşıyanın sorumluluk sürecine dahil olduğu yorumunu desteklemektedir. Bkz.: **a.g.e.** Berlingieri ise, eşyanın liman dışında bulunduğu safha bakımından taşıyanın sorumluluğunun Hamburg Kuralları'na tâbi olmadığı görüşündedir. Bkz.: Francesco Berlingieri, "Period of Responsibility and Basis of Liability", **The Hamburg Rules: A Choice for the EEC?,** Antwerpen, Maklu, 1994, s. 87. Aynı yönde: Lüddeke, Johnson, **The Hamburg Rules,** s. 10; T.K. Thommen, **Bills of Lading in International Law and Practice,** Lucknow, Eastern Book Co., nach 1984, s. 46; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 136; Yates, **Contracts for the Carriage of Goods,** s. 440; Leopold Peyrefitte, "The Period of Maritime Transport: Commnets on Article 4 of the Hamburg Rules", **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,** Edited by Samir Mankabady, Leyden vd., A.W. Sijthoff, 1978, s. 132. Taşıyanın anılan safha bakımından sorumluluğunun emredici nitelik taşıması gerektiği; zira konteynerin taşıyan tarafından sağlanması hâlinde, yükleme ister rıhtımda isterse karadaki bir terminalde gerçekleşsin, eşyanın konteynere veya gemiye yüklenmesi arasında bir fark bulunmadığı; aynı durumların aynı hukuki esaslara ve hükümlere tâbi tutulmasının yerinde olacağı; konteynere yükleme bakımından taşıyanın sorumluluğunu daraltan veya kaldıran anlaşmalara cevaz verilmesinin haklı bir gerekçesi bulunmadığı; ayrıca konteynerin gemiye yüklenmesi esnasında kapalı ve mühürlü olduğu, dolayısıyla aksi görüşün kabulü hâlinde sorumluluğun emredici hükümlere tâbi olduğu safhanın taşıyanın eşyanın durumuna ilişkin olarak ihtirazi kayıt koyamayacağı bir zamanda başlayacağı, bunun ise tutarsız olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: Richter-Hannes, Richter, Trotz, **Seehandelsrecht,** s. 223-224.

[145] "Geminin muhafazası (custody)" kavramı üzerinde temellenen bu prensip ("tackle to tackle") çerçevesinde, gemi teçhizatının kullanılmasına başlanmasıyla birlikte, eşya geminin muhafazasına geçer. Bu durum, eşyanın teçhizattan ayrılmasıyla sona erer. Bkz.: W.E. Astle, **Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities,** 3. ed., London, H.F.&G. Witherby, 1967, s. 47, 80; a.y., **The Hamburg Rules,** s. 94; Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 181, s. 181 dn. (36); Hans Norbert Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln nach anglo-amerikanischer Praxis,** Schriften zum deutschen und europäischen Zivil-, Handels- und Prozeßrecht, Band 7, Bielefeld, 1960, s. 61-62; George D. Sfyris, **Hague Visby Rules v. Hamburg Rules: Contrast and Comparison of the Carrier's Liability,** Hellenic Maritime Law Association Publications 10, Athens-Komotini, Ant. N. Sakkoulas Publishers, 2000, s. 33 vd.; Cole, **The Hague Rules 1921,** s. 43; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 123; Meckel, **Harter Act,** s. 49; Thommen, **Bills of Lading,** s. 47. Yükleme ve boşaltmanın başlangıç ve bitişi hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Knauth, **Ocean Bills of Lading,** s. 145-146; Mitchelhill, **Bills of Lading,** s. 7; Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** Nr. 9-126 - 9-127 s. 561 vd.; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 133-134.

[146] Karan, **The Carrier's Liability,** s. 227.

[147] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/7 s. 288; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/19 s. 633; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/29 s. 563; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 35; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 142; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Sorumluluk,** s. 69; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 228.

Gemiye pompalanmak suretiyle alınan sıvı ya da akışkan yüklerin taşıyan tarafından ne zaman teslim alınmış sayılacağına ayrıca değinilmesi gerekmektedir. **Tackle to tackle** prensibi çerçevesinde, yükün gemi nakil hattına girdiği anın esas alınması gerekecektir. Ancak kanaatimize göre bu prensip, sıvı yüklerde yüklemenin gerçekleşme şekline uygun değildir. Zira bu tür yüklerde yükleme belirli bir anda gerçekleşmemekte; bir süreç içinde devam etmektedir. Aynı durum birden fazla parça veya partiden oluşan yüklerde de söz konusudur. Ancak bunlar bakımından her bir parça ya da partinin taşıyan tarafından ne zaman tesellüm edildiği belirlenebilmekte ve bu doğrultuda her bir yük partisinin tesellüm anı diğerlerinden bağımsız şekilde değerlendirilmektedir. Bütünlük arz eden sıvı yüklerde böyle bir ayrım yapmak mümkün olmadığına göre, eşyanın taşıyanın hakimiyetine girmiş sayılması için yükleme sürecinin tamamlanması gerekmektedir. Bu bakımdan, yükleme süreci tamamlandığı anda yükün taşıyan tarafından tesellüm edildiğinin kabulü gerekir. Dolayısıyla teslim bakımından yükün tamamının gemiye pompalandığı an esas alınmalıdır[148].

Sözleşme ile "FIO" şart edilmişse, yüklemenin tamamlandığı, diğer bir ifadeyle eşyanın yükleme donanımından çözüldüğü anda; "FIOS" şart edilmişse istif faaliyetinin sona erdiği anda eşya taşıyan tarafından gemide teslim alınmış olur. Elbette söz konusu kayıtların yalnızca masrafların paylaşımına ilişkin bulunması yahut yükleme ve istif faaliyetlerinin bu kayıtlara uygun şekilde gerçekleştirilmemesi hâlinde eşyanın fiilen taşıyanın hakimiyetine girdiği anın esas alınması gerekir. Dolayısıyla "FIO" ya da "FIOS" kaydının kararlaştırıldığı hâllerde teslim alma bakımından yükleme ve istif faaliyetlerinin fiilen kimin tarafından gerçekleştirildiği önemlidir. Zira aksi takdirde, tarafların anlaşarak taşıyanın sorumluluk süresinin başlangıcını, emredici hükümler hilafına ötelemelerine cevaz verilmiş olur.

Deniz taşımalarında eşya genellikle yükleten tarafından doğrudan taşıyana teslim edilmemekte veya gemiye götürülmemekte; çoğu kez araya liman işletmeleri girmektedir. Zira pek çok limanda yükleme, boşaltma ve aktarma işlerinin icrası için

---

[148] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 90-91; Betzel, **Verfrachterhaftung / Haftpflichtversicherung,** s. 124. Farklı görüşte: Peyrefitte, **The Period of Maritime Transport,** s. 131. Yazara göre teslim bakımından gemi nakil hattının karadaki teçhizatla bağlantısının kurulduğu an esas alınmalıdır.

gereken tesisleri işletmek ve bu işleri icra etmek tekeline sahip olan liman idare ve işletmeleri bulunmaktadır. Bu gibi durumlarda eşya üzerindeki etki ve kontrol imkânı fiilen taşıtana, yükletene ya da taşıyana değil, navlun sözleşmesinin tarafı olmayan üçüncü kişilere aittir[149].

Araya liman işletmelerinin girdiği hâllerde teslimin ne zaman gerçekleşmiş sayılacağına ilişkin bir düzenleme içermeyen TTK çerçevesinde, eşyanın taşıyan tarafından tam olarak hangi anda teslim alındığının tespiti bakımından liman idaresinin kimin başvurusu üzerine harekete geçtiği, dolayısıyla kimin adına hareket ettiği belirleyicidir. Buna göre liman idaresi taşıyan adına hareket etmekteyse, eşyanın liman idaresi tarafından yükletenden alındığı anda; aksi takdirde, taşıyan tarafından liman idaresinden alındığı anda tesellüm gerçekleşir[150].

YTTK m. 1178/f. 3'te ise taşıyanın sorumlu olduğu sürenin başlangıcı ve bitişi yönünden belirleyici olan tesellüm ve teslim anı, araya liman işletmelerinin veya üçüncü kişilerin girdiği hâller dikkate alınarak belirlenmiştir. Böylelikle anılan hâllerde eşyanın taşıyan tarafından ne zaman tesellüm ve teslim edildiğinin tespiti hususunda yaşanan güçlükler ve tereddütler önlenmiş olacaktır[151]. Buna göre taşıyan, yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın *taşınmak üzere* kendilerine teslimi zorunlu makamlardan ya da üçüncü kişilerden eşyayı teslim aldığı anda, eşya taşıyanın hakimiyetine girmiş olur[152]. Diğer bir ifadeyle, teslim alma ve buna bağlanan hukuki sonuçlar ancak bu anda gerçekleşir.

---

[149] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 126.

[150] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 146; Rayegân Kender, "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.; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Sorumluluk,** s. 71. Alman hukukundaki durum için bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 268; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/7 s. 288; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/19 s. 633; Abraham, **Das Seerecht,** s. 186; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/29 s. 563; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 127; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 117; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** 34-35; Klaus Kluge, **Grundsätze der Verfrachterhaftung nach französischem Recht im Geltungsbereich des französischen Ausführungsgesetzes zu den Haager Regeln,** Sonderdruck aus Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht Band 120 Heft 1/2, Stuttgart, Ferdinand Enke, 1957, s. 40; Dubischar, **Gütertransportrecht,** s. 148; Herber, **Carriage of Goods by Sea,** s. 355.

[151] Nitekim düzenlemenin isabetli olduğu ifade edilmiştir. Bkz.: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 154.

[152] Eşya taşıyan tarafından daha önce teslim alınmış olup da yükleme için liman işletmesine teslim edilmişse, bu takdirde eşyanın, teslim alındığı andan itibaren taşıyanın hakimiyetinde olduğunun kabulünün gerektiği HK çerçevesinde ifade edilmektedir. Bkz.: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s.

"Taşınmak üzere" ifadesinin, düzenlemenin kökenini teşkil eden HK m. 4 § 2 a (ii) hükmüne paralel olarak "yüklenmek üzere" şeklinde anlaşılması gerekmektedir. Zira böyle bir hâlde eşya, taşınmak üzere değil, yüklenmek üzere liman idaresine teslim edilmektedir. Düzenlemede yer alan "makam" teriminden, liman tesislerini idare ve işletme hakkına sahip kamu kuruluşu; "üçüncü kişi" teriminden ise, işletme hakkının devredildiği kişi ya da şirket anlaşılmalıdır[153].

Bu hüküm ile eşyanın yükleme limanı kanun ve düzenlemeleri uyarınca yükleme amacıyla kendilerine teslimi zorunlu olan makam ya da üçüncü kişiye tesliminin, taşıyana teslim hükmünde olmadığı açıkça ortaya konulmuştur. Maddenin gerekçesinden, taşıyanın sorumluluk süresinin, liman idaresinin kimin temsilcisi olarak hareket ettiğinden bağımsız şekilde, eşya üzerinde fiilen etki ve kontrol imkânına sahip bulunduğu zaman dilimi ile sınırlandırılmak istendiği ve bu nedenle böyle bir düzenleme getirildiği anlaşılmaktadır[154].

YTTK m. 1178/f. 3'te yükleme limanında uygulanan kanun ve düzenlemeler uyarınca eşyanın kendilerine teslimi *zorunlu* olan makam ya da üçüncü kişilerden söz edilmektedir. Şu hâlde yükleme limanında eşyanın bir makam ya da üçüncü kişiye teslimi hususunda yasal zorunluluk bulunmadığı takdirde, eşyanın taşıyan tarafından ne zaman tesellüm edildiği anılan düzenleme çerçevesinde tespit

---

92; Lüddeke, Johnson, **The Hamburg Rules,** s. 10. Aksi görüşte: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 227. Yazar, böyle bir durumda eşyanın taşıyanın hakimiyetinde olduğunun kabul edilemeyeceğini; haklı bir neden olmaksızın eşyayı liman işletmesinden teslim almakta gecikmesi hâli hariç, işletmenin neden olduğu zarardan sorumlu tutulmasının da mümkün olmadığını, zira işletmenin taşıyanın adamı olmadığını ifade etmektedir.

[153] HK bakımından bkz.: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 92 dn. (265).

[154] Maddenin gerekçesinde "Taşıyanın sorumluluğu eşya üzerindeki fiili hakimiyetine, bu hakimiyet ise normal şartlarda eşyanın tesellüm edilmiş olmasına, yani taşıyanın fiili hakimiyetinde bulunmasına bağlıdır. … Teslim taşıma hukukunda maddi bir fiilden ziyade hukuki bir işlem olarak nitelendirildiğinden yükleme limanında taşıyanın eşyayı tesellümü için yükleten ile taşıyanın, varma limanında eşyanın teslimi için ise, gönderilen ile taşıyanın anlaşmış olmaları gerekmektedir. Bu anlaşma unsuru birçok ihtilafın doğmasına yol açmaktadır. Günümüz taşımacılığında eşya çoğunlukla yükleten tarafından liman idaresine teslim edildikten sonra taşıyan tarafından teslim alınmakta ve taşıyanca liman idaresine teslim edildikten sonra gönderilence tesellüm edilmektedir. Yürürlükteki düzenlemeye göre teslimin gerçekleşip gerçekleşmediğini belirleyebilmek için liman idarelerinin kimin temsilcisi olduğu tartışılmış ve farklı sonuçlara varılmıştır. Buradaki sorun, eşya liman idarelerinin elinde iken taşıyanın onun üzerinde fiili hakimiyetinin bulunup bulunmadığının tespitidir. Bu konularda açık bir kuralın kabulüne gerek olduğu dikkate alınmış ve 1978 tarihli Hamburg Kurallarının 4 üncü maddesi, Tasarının 1178 inci maddesinin ikinci ve üçüncü fıkralarına eklenmiştir" açıklamasına yer verilmiştir. Bkz.: http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 359. Bu açıklamadan da anlaşıldığı üzere araya liman idaresinin girdiği hâllerde eşyanın taşıyan tarafından ne zaman tesellüm ve teslim edilmiş sayılacağı belirlenirken, liman idaresinin kimin temsilcisi olarak hareket ettiğinden bağımsız şekilde eşyanın fiilen taşıyanın hakimiyetine girdiği an esas alınmıştır.

edilemeyecektir. Bu durumda tesellüm anı, liman idaresinin kimin adına hareket ettiği dikkate alınarak belirlenmelidir.

c. Sürenin Sona Ermesi - Eşyanın Teslim Edilmesi

Teslim kural olarak, taşıma işinin tamamlanmasından sonra tarafların eşya üzerindeki zilyetliğin devri hususunda anlaşmaları ve taşıyanın zilyetliği eşyayı tesellüme yetkili olan kişiye devretmesi ile gerçekleşir[155]. Böylelikle taşıyanın sorumlu olduğu süre de sona erer[156].

YTTK m. 1178/f. 3'te taşıyanın eşyayı ne zaman teslim etmiş sayılacağı çeşitli ihtimaller göz önünde bulundurularak düzenlenmiştir[157]. Eşya doğrudan onu teslim almaya yetkili gönderilene teslim edilebilir. Ancak eşyanın taşıyan tarafından teslim edilmiş sayılması için, bizzat gönderilen tarafından teslim alınması şart değildir. Eşya gönderilenin adamları tarafından tesellüm edildiği anda, teslime bağlanan hukuki sonuçlar gerçekleşir[158]. Buna karşılık eşyanın üçüncü bir kişiye tesliminin gönderilene teslim olarak kabul edilebilmesi için, bu kişinin gönderilen tarafından yetkilendirilmiş olması şarttır[159].

---

[155] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/8 s. 288; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/20 s. 633; Abraham, **Das Seerecht,** s. 186; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/30 s. 564; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 36; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 142; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 125; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 161; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 148, 193; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 93; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Sorumluluk,** s. 73; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 228.

[156] Taşımanın tamamlanmasından sonra eşyanın başka bir hukuki sebebe binaen, örneğin taşıyanla gönderilen arasında akdedilen bir ardiye sözleşmesi gereğince, taşıyanda kalması, teslimin gerçekleşmesine engel olmaz. Bu hâlde eşyanın muhafazası artık navlun sözleşmesinden doğan bir edim değil, ardiye sözleşmesinin ifası mahiyetindedir. Böyle bir durumda teslim gerçekleşmiş olduğu için taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluğu da sona erecek; bundan sonra eşyaya gelecek zararlardan sorumluluğu ardiye sözleşmesine ve borçlar hukuku hükümlerine tâbi olacaktır. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/20 s. 634; Abraham, **Das Seerecht,** s. 186; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/31 s. 564; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 142.

[157] Düzenlemenin kökenini teşkil eden HK m. 4 § 2 bakımından, her ne kadar teslim kavramı tanımlanmış olsa da, somut olayda eşyanın ne zaman anılan hüküm anlamında teslim edildiğinin belirlenmesinin son derece güç olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: Astle, **The Hamburg Rules,** s. 96.

[158] YTTK m. 1178/f. 3'e kaynak teşkil eden Hamburg Kuralları'nın konuya ilişkin düzenlemesinde, gönderilen sözünün, gönderilenin adamları ile görevlilerini de kapsadığı açıkça hüküm altına alınmıştır (HK m. 4 § 3).

[159] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/20 s. 635; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 36. Bu çerçevede taşıyana boşaltma limanında eşyayı kendisinin belirleyeceği üçüncü bir kişiye tevdi etme yetkisi veren ve bunun sonucunda teslimin gerçekleşmiş sayılacağını öngören "wharf kaydı", YTTK m. 1243 uyarınca geçersizdir. Zira eşyanın taşıyan tarafından ne zaman teslim edilmiş sayılacağı YTTK m. 1178/f. 3'te düzenlenmiş olup, anılan hüküm emredici niteliktedir (YTTK m. 1243). Belirtmek gerekir ki "wharf kaydı", eşyanın taşıyan tarafından ne zaman tesellüm ve teslim

Eşya boşaltmadan önce gemide veya boşaltmayı takiben hemen yahut boşaltmadan sonra rıhtımda ya da depoda gönderilene teslim edilebilir. Eşyanın teslim alınması bakımından ifade edilen hususlar, teslim edilmesi bakımından da geçerlidir. Bu bağlamda sözleşme ile "FIO" ya da "FIOS" şart edilmişse, eşya boşaltmadan önce gemide teslim edilmiş olur. Böyle bir hâlde teslim bakımından boşaltmanın başladığı, diğer bir ifadeyle eşyanın boşaltma donanımına takıldığı an esas alınır. Eşya birden çok parça veya partiden oluşuyorsa, her bir parça veya partinin boşaltma donanımına takıldığı anda, o parça veya parti için taşıyanın sorumluluğu sona erer.

Eşya boşaltmayı takiben hemen teslim ediliyorsa, eşyanın boşaltma donanımından çözüldüğü an, teslim anı olarak kabul edilmelidir. Birden çok parça veya partiden oluşan eşyalarda teslim anı, yük partisindeki herbir parça bakımından ayrı değerlendirilir. Dolayısıyla taşıyanın sorumluluğu her bir parça için, o parça boşaltma donanımından çözüldüğü anda sona erer. Boşaltma taşıyan tarafından mavna veya layter kullanılarak yapılmaktaysa eşyanın mavna veya layterden boşaltıldığı an esas alınır[160].

Sıvı yüklerde ise yükün geminin muhafazasından çıkması, dolayısıyla taşıyan tarafından teslim edilmesi bakımından, gemi nakil hattından karadaki dolum tankına tamamen boşaltıldığı an esas alınmalıdır[161].

Zilyetliğin devri iki taraflı bir hukuki işlem olduğundan, taşıyanın gönderilene bu hususa dair ihbarda bulunduktan sonra eşya üzerindeki zilyetliğini tek

---

edilmiş sayılacağı hususlarında düzenleme getirmeyen TTK (HGB) çerçevesinde de emredici hükümlere aykırı ve bu nedenle geçersiz kabul edilmektedir. Bkz.: Schaps, Abraham, **a.g.e.;** Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/33 s. 564.

[160] Karan, **The Carrier's Liability,** s. 231.

[161] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 93. Farklı görüşte: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/34 s. 565. Yazara göre sıvı yükün gemi nakil hattından karadaki nakil hattına aktığı an esas alınmalıdır. Böylelikle teslim, boşaltma işlemi devam ederken, yükün akışı sırasında gerçekleşmiş ve gönderilen yük üzerindeki zilyetliği yük kara nakil hattındayken kazanmış olur. Bunun gerekçesi ise yükün, genellikle geniş, kapsamlı ve karmaşık olan kara nakil hattı sistemine geçmesiyle birlikte taşıyanın yük üzerindeki tüm etki ve kontrol imkânını kaybetmesidir. Yine bu görüş uyarınca eksik teslimin mevcut olup olmadığının ve mevcutsa miktarının tespitinde gemi tankının ölçüleri esas alınmalıdır. Peyrefitte ise gemi nakil hattının karadaki teçhizatla bağlantısı kurulduğu anda teslimin gerçekleşeceği görüşündedir. Bkz.: Peyrefitte, **The Period of Transport,** s. 134.

taraflı olarak terk etmesi teslim değildir[162]. Ancak gönderilen eşyayı teslim almaktan kaçınıyorsa, eşya sözleşme veya kanun hükümlerine yahut boşaltma limanında uygulanan ticarî teamüle uygun olarak gönderilenin emrine hazır tutulduğu anda teslim edilmiş sayılır (YTTK m. 1178/f. 3 c)[163]. Düzenlemedeki sayım sırası, aynı zamanda öncelik sırasını da belirlemektedir[164].

Araya liman idare veya işletmesinin girdiği hâllerde teslimin ne zaman gerçekleşmiş sayılacağına ilişkin bir düzenleme içermeyen TTK çerçevesinde eşyanın gönderilene hangi anda teslim edildiğinin tespiti bakımından liman idaresinin kimin adına hareket ettiği belirleyicidir[165]. YTTK m. 1178/f. 3'te ise, araya liman idare veya işletmesinin girdiği hâller dikkate alınarak böyle bir durumda eşyanın ne zaman teslim edilmiş sayılacağı belirtilmiştir. Buna göre eşya, boşaltma limanında geçerli kanun ve düzenlemeler uyarınca kendilerine teslimi zorunlu makamlara veya üçüncü kişilere teslim edildiği anda taşıyanın hakimiyetinden çıkmış olur. Diğer bir ifadeyle teslim etme ve buna bağlanan hukuki sonuçlar bu anda gerçekleşir. Dolayısıyla YTTK m. 1178/f. 3 uyarınca eşyanın boşaltma limanı

---

[162] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/20 s. 634; Abraham, **Das Seerecht,** s. 186; Schlegelberger, Lisecke, **Seehandelsrecht,** § 606/8 s. 288; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 128; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 142. Aynı yönde: Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 194.

[163] Eşyanın gemide iken ve yolculuk sırasında satılması ve boşaltma sırasında gönderilenin hâlen belli olmaması; boşaltma limanında gönderilenin –hemen- bulunamaması ya da tespit edilememesi gibi ihtimaller bakımından bu düzenlemenin deniz ticaretinin ihtiyaçlarına uygun bir çözüm getirdiği hakkında bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 128 vd. Öte yandan taşıyana teslimin şeklini ve zamanını sözleşme ile belirleme imkânı tanıyan düzenlemenin böylece dolaylı olarak sorumluluğun kapsamını tayin etme olanağı verdiği ve bu itibarla "şaşırtıcı" olduğu hakkında bkz.: Meckel, **Harter Act,** s. 168. Düzenlemenin taşıyan için uygun olan herhangi bir aşamada eşyanın gönderilenin emrine hazır tutulmuş sayılacağını öngören şartlara cevaz verdiği hakkında bkz.: Yates, **Contracts for the Carriage of Goods,** s. 441. Bu düzenleme çerçevesinde, eşya YTTK m. 1174 (TTK m. 1057) uyarınca tevdi edildiği anda teslim edilmiş sayılacaktır. YTTK m. 1178/f. 3'e paralel bir hüküm içermeyen TTK (ve HGB) bakımından eşyanın TTK m. 1057 (HGB § 601) uyarınca tevdii teslim olarak nitelendirilmemekte; ancak TTK m. 1061'den (HGB § 606) kaynaklanan sorumluluk üzerinde teslim ile aynı etkiye sahip olduğu kabul edilmektedir. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/20 s. 634; Schlegelberger, Lisecke, **Seehandelsrecht,** § 606/6, 8 s. 279-280, 288; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 163; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 152; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 264; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Sorumluluk,** s. 79-80; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 229.

[164] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 128. Aynı yönde: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 36.

[165] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 147; Kender, **Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk**, s. 251; Yazıcıoğlu, **Geç Teslim,** s. 1046; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Sorumluluk,** s. 74. Alman hukukundaki durum hakkında bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 268; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/20 s. 634; Abraham, **Das Seerecht,** s. 187; Schlegelberger, Lisecke, **Seehandelsrecht,** § 606/8 s. 288; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/31 s. 564; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 128; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 119; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 36-37; Dubischar, **Gütertransportrecht,** s. 148; Herber, **Carriage of Goods by Sea,** s. 355 vd.

kanun ve düzenlemeleri uyarınca boşaltma amacıyla kendilerine teslimi zorunlu olan makam ya da üçüncü kişiye teslimi, gönderilene teslimi hükmündedir.

Teslim alma bakımından da ifade edildiği üzere, YTTK'nın getirdiği düzenleme ile taşıyanın sorumluluk süresi, liman idaresinin fiilen kimin başvurusu üzerine harekete geçtiği ve kimin temsilcisi olduğu hususlarından bağımsız şekilde düzenlenmiş ve eşya üzerinde fiilen etki ve kontrol imkânına sahip bulunduğu zaman dilimi ile sınırlandırılmak istenmiştir. TTK düzeninde olduğu gibi liman idaresinin kimin başvurusu ile harekete geçtiğinden yola çıkılarak bir sonuca varıldığında ise, taşıyanın eşya üzerindeki varsayımsal hakimiyeti esas alınmış olmaktadır. Zira eşyanın yükleme veya boşaltma amacıyla kendilerine teslimi zorunlu olan makam ya da üçüncü kişiye teslimi ile taşıyanın eşya üzerindeki etki ve kontrol imkânı sona ermektedir[166]. Taşıyanın eşya üzerinde etki ve kontrol imkânına sahip olmamasının sonucu olarak, eşya taşıyanın fiili hakimiyetinden çıkmaktadır. Bu süreçte eşya taşıtan ve yükletenin hakimiyet alanından çıkmış, gönderilenin hakimiyet alanına ise henüz girmemiştir[167]. YTTK'nın getirdiği çözüm çerçevesinde eşyanın taşıyanın hakimiyetinden çıkmış sayılması için gönderilenin hakimiyetine girmiş olması aranmamıştır. Böylelikle gerek yüklemede gerekse boşaltmada eşyanın liman idaresinde bulunduğu ve eşya üzerinde taraflardan hiçbirinin fiilen etki ve kontrol imkânına sahip olmadığı zaman aralığı, taşıyanın sorumluluk süresinden çıkarılmıştır.

---

[166] Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 35 vd. Özellikle araya gümrük idaresinin girmesi durumunda taşıyanın sorumluluğunun uzun bir süre devam ettiği; gümrük işlemleri devam ederken eşyanın ardiyede kaldığı zaman içinde uğradığı zararlardan taşıyanın sorumlu tutulmasının uygun olmayan sonuçlar doğurabildiği; bu nedenle eşyanın taşıyan tarafından gönderilene ne zaman teslim edilmiş olduğunun bir kanun hükmü ile belirlenmesi gerektiği; örneğin eşyanın bir kamu teşekkülüne tesliminin gönderilene teslim hükmünde olacağına dair düzenleme getirilebileceği hususunda bkz.: Kender, **Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk,** s. 253-254.

[167] Bu çerçevede ifade edilen bir görüşe göre, özellikle boşaltmadan sonra gerek gönderilenin gerekse taşıyanın eşya üzerinde herhangi bir etki ve kontrol imkânının bulunmadığı; dolayısıyla taraflardan hiçbirinin eşyanın fiili hakimiyetine sahip bulunmadığı bazı hâllerde şematik yaklaşımlardan ziyade somut olayın şartlarını dikkate alarak o duruma uygun çözümler bulmak; bu çerçevede bazı hâllerde eşya üzerindeki kontrolün fiilen gönderilene geçmesinden önce taşıyanın eşyaya zilyet olmaktan kaynaklanan sorumluluğunun sona erdiğini kabul etmek gerekmektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/32 s. 564. Görüldüğü üzere YTTK m. 1178/f. 3'ün konuya ilişkin düzenlemesi öğretideki bu yaklaşımla örtüşmektedir. Bir diğer görüşe göre ise, taraflardan hiçbirinin eşya üzerinde etki ve kontrol imkânına sahip olmadığı bu gibi hâllerde liman idaresinin yükleme limanında yükletenin, boşaltma limanında ise taşıyanın temsilcisi olarak kabul edilmesi uygun ve makul bir çözüm yoludur. Bkz.: Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 120.

Ancak boşaltma limanında eşyanın bir makam ya da üçüncü kişiye teslimi hususunda yasal zorunluluk yoksa, eşyanın taşıyan tarafından ne zaman teslim edildiğinin belirlenmesinde söz konusu makam ya da üçüncü kişinin kimin adına hareket ettiği dikkate alınmalıdır.

4. Kusursuzluğun İspatlanamaması

a. Sorumluluk Bakımından Kusur Şartı

YTTK m. 1178/f. 1 uyarınca taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında, özellikle eşyanın yükletilmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasında tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlüdür. Taşıyan, eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan, zıya, hasar yahut gecikmeye sebep olan olayın eşya taşıyanın hakimiyetinde iken meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur (YTTK m. 1178/f. 2). YTTK m. 1179/f. 1'de ise, taşıyanın, kendisinin veya adamlarının kastından ya da ihmalinden ileri gelmeyen zararlardan sorumlu olmadığı hüküm altına alınmıştır. Zararın, kendisinin ya da adamlarının kast veya ihmalinden ileri gelmediğini ispat yükünün taşıyana ait olduğu, aynı maddede belirtilmiştir.

Bu düzenlemeler çerçevesinde, zıya, hasar yahut gecikmeye sebebiyet veren olay eşya taşıyanın hakimiyetinde iken meydana gelmiş ise, zararın taşıyanın ya da adamlarının kusurundan ileri geldiği ve taşıyanın bundan sorumlu bulunduğu karine olarak kabul edilir. Taşıyanın, sorumluluktan kurtulmak için anılan karineyi çürütmesi gerekmektedir. Bunun içinse taşıyanın yahut adamlarının kusurunun bulunmadığı ispatlanmalıdır. Dolayısıyla taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğu kusur şartına bağlıdır. Taşıyan, gerek kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunması, gerekse kusursuzluğu ispatlayamaması hâllerinde meydana gelen zarardan sorumlu tutulur. Bu itibarla taşıyanın sorumlu tutulup tutulamayacağı bakımından kusur kavramı ve kusursuzluğun nasıl ispat edilebileceği hususu[168] büyük önem taşımaktadır.

[168] Kusursuzluğun ispatı hususunda bkz.: IV.C.1.b.

b. Kusur Kavramı ve Kusurun Türleri

Kusur kişinin iradesiyle ilgili sübjektif bir olgu olup, bir davranışın hukuk düzeni tarafından kınanmasıdır[169]. Bir hareket tarzı, belirli şartlar altında fertlerden beklenen ortalama hareket tarzından ayrıldığı ölçüde kusurun varlığı kabul edilir[170].

Kusurun iki türü kast ve ihmaldir[171]. Kast, failin hukuka aykırı sonucu bilerek ve isteyerek hareket etmesi; ihmal ise hareketinin hukuka aykırı sonucunu gören veya görmesi gereken failin, hukuka aykırı sonucu istememesine karşın, bu sonucun önlenmesi için gereken tedbirleri almaması ve gereken özeni göstermemesi durumudur[172]. Görüldüğü gibi kast, sonucu bilmek ve istemek olmak üzere iki unsurdan oluşmaktadır. İşte anılan isteme veya irade unsuru, doğrudan ve dolaylı kast olmak üzere iki şekilde ortaya çıkar[173]. Dolaylı kastta hareketin sonucu öngörülmekte, ancak açıkça istenmemekte; fail tarafından bu sonuç göze alınmaktadır[174]. İhmal ise, hareketin neticesinin öngörülüp öngörülmemesine göre ikiye ayrılır. Şöyle ki, fail hareketinin sonucunu ihtimal dahilinde görmekle beraber, bu sonucun meydana gelmeyeceği ümidi ile sonucu önlemek için gereken irade faaliyetinde bulunmazsa bilinçli ihmalden söz edilir[175]. Bu durum hem ağır hem de hafif ihmal bakımından söz konusu olabilir[176]. Aynı durum ve koşullar altında her makul insanın göstereceği en basit dikkat ve özenin dahi gösterilmemiş olması hâlinde ağır ihmalden; bu şekilde nitelendirilemeyecek olan diğer kusurlu davranışlarda ise hafif ihmalden söz edilir[177].

---

[169] Ergun Özsunay, "Türk Hukukunda İşleten'in Sorumluluğu ve Sorumluluktan Kurtulması Bakımından 'Kusur'un Etkisi ve Önemi", **Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu,** İstanbul, 1980, s. 69.
[170] Haluk Tandoğan, **Türk Mes'uliyet Hukuku: Akit Dışı ve Akdî Mes'uliyet,** Ankara, 1961, s. 46.
[171] Özsunay, **'Kusur'un Etkisi ve Önemi,** s. 71. Farklı görüşte: Selim Kaneti, "Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur Kavramının Görevi", **Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu,** İstanbul, 1980, s. 40. Yazar, kast ve ihmalin kusur türleri değil, kusurun varlığı için gerekli olan koşullar olduğunu ifade etmektedir.
[172] Tandoğan, **Mesuliyet,** s. 46, 48; Kaneti, **Kusur Kavramı,** s. 52; Özsunay, **'Kusur'un Etkisi ve Önemi,** s. 71.
[173] Tandoğan, **Mesuliyet,** s. 47.
[174] Tandoğan, **Mesuliyet,** s. 47.
[175] Tandoğan, **Mesuliyet,** s. 49; Kaneti, **Kusur Kavramı,** s. 52-53.
[176] Hilmar Neumann, "Die unbeschränkte Haftung des Frachtführers nach § 435 HGB", **TranspR,** 11/12-2002, s. 417. Yazar bu çerçevede bilinçli ihmalin ağır ihmale nazaran daha "ağır" bir ihlal teşkil etmediğini ifade etmektedir.
[177] Özsunay, **'Kusur'un Etkisi ve Önemi,** s. 71-72; Tandoğan, **Mesuliyet,** s. 54-55.

YTTK m. 1179/f. 1 uyarınca taşıyan, kendisinin veya adamlarının kastından yahut ihmalinden doğan sebeplerden ileri gelen zararlardan sorumludur. Gerek doğrudan ve dolaylı kast, gerek (bilinçli ya da bilinçsiz) ağır ve hafif ihmal, gerekse kısaca pervasızca hareket olarak ifade edilen kusur derecesi[178] hükmün kapsamına girmektedir[179].

c. Navlun Sözleşmesinin İfasında Kusur

TTK m. 1061 hükmünde yüke özen borcunun kapsamına giren bazı faaliyetler örnek olarak sayılmış[180] ve taşıyan, bu faaliyetlerin icrasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermekle yükümlü tutulmuştur. Maddede sayılan faaliyetlerin yanı sıra, eşyanın iyi hâlde muhafazası ve gideceği yere salimen varabilmesi için gerekli bütün tedbirler, yüke özen borcunun kapsamında yer almaktadır[181].

YTTK'da ise taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında özen göstermekle yükümlü olduğu hüküm altına alınmıştır (YTTK m. 1178/f. 1). Bu yükümlülüğün kapsamı, yüke özen borcundan daha geniştir. Zira navlun sözleşmesinin süresinde ifasını da kapsamaktadır. Şu hâlde, navlun sözleşmesinin ifasında özen gösterme yükümlülüğü; eşyanın iyi hâlde muhafazası, gideceği yere salimen varabilmesi ve gecikmeksizin, zamanında teslim edilebilmesi için gerekli bütün tedbirleri içermektedir. Dolayısıyla taşıyan, kendisinin ve adamlarının bu tedbirlere ilişkin kusurlarından sorumludur.

Belirtmek gerekir ki navlun sözleşmesinin hiç ifa edilmemesi yahut eşya henüz taşıyanın hakimiyetine girmeden önce gerçekleşen ve navlun sözleşmesinin kötü ifa edilmesi sonucunu doğuran borca aykırılık hâlleri[182] de navlun

---

[178] Bu konuda bkz.: III.D.

[179] Bu bakımdan düzenlemede genel olarak kusurdan söz etmek yerine kusur türlerinin sayılmasının nedeni anlaşılamamaktadır. Belirtmek gerekir ki düzenlemede kast ve ihmal yerine "kusur" teriminin tercih edilmesi gerektiği, zira kusurun zaten kast ve ihmali ifade ettiği YTTK Tasarısı bakımından haklı olarak ifade edilmiştir. Bkz.: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 155.

[180] Bunlar malların yükletilmesi, istifi, taşınması, elden geçirilmesi ve boşaltılmasıdır.

[181] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 136; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 96, Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 47, 55-56. Aynı yönde: Solaguren, **Haftung im Seefrachtrecht,** s. 75; Richter-Hannes, Richter, Trotz, **Seehandelsrecht,** s. 228.

[182] Örneğin tarafların eşyanın belirli bir tarihte gemide teslim edileceği hususunda anlaşmaları; ancak geminin yükleme limanına kararlaştırılan tarihte ulaşamaması durumunda eşyanın teslim alınmasında

sözleşmesinin ifasında özen gösterme yükümlülüğünün ihlali niteliğindedir. Ancak taşıyanın sorumlu tutulabilmesi, zıya, hasar veya gecikmeye sebebiyet veren olayın, eşya taşıyanın hakimiyetinde iken meydana gelmesi şartına bağlı olduğundan, anılan hâllerde taşıyanın bundan ileri gelen zararlardan sorumluluğu YTTK m. 1178 vd. hükümlerine değil, genel hükümlere tâbidir.

YTTK m. 1178/f. 1 uyarınca navlun sözleşmesinin ifasına ilişkin olarak taşıyanın dikkat ve özen göstermekle yükümlü bulunduğu faaliyetler, eşyanın yüklenmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması, korunması, gözetimi ve boşaltılmasıdır[183]. Düzenlemede yer alan "özellikle" ifadesinden, bu faaliyetlerin örnek olarak sayıldığı anlaşılmaktadır. Anılan faaliyetlerin, özellikle yükleme, istif ve boşaltma işlemlerinin taşıyan tarafından icra edilmesi hâlinde, taşıyanın tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni göstermekle yükümlü bulunduğu; bu faaliyetlerin icrasına ilişkin olarak kendisinin ve adamlarının kusurlu eylemleri neticesinde meydana gelen zarardan sorumlu tutulacağı açıktır[184]. Ancak uygulamada sıklıkla karşılaşıldığı üzere, tarafların anlaşarak FIO ya da FIOS/T kayıtları ile anılan faaliyetlerin icrasını taşıtana ve/veya gönderilene bırakmaları hâlinde durumun ne olacağına ayrıca değinilmesi gerekmektedir. Bilindiği gibi FIO ya da FIOS/T kaydı ile yükleme, istif, yükün sabitlenmesi ve boşaltma faaliyetleri taşıtan ve/veya gönderilenin faaliyet sahasına aktarılmaktadır[185]. Böyle bir durumda eşyanın taşıyan

---

gecikme söz konusu olur. Bu durum, eşyanın geç teslim edilmesine sebebiyet verdiği takdirde, eşya henüz taşıyanın hakmiyetine girmeden önce gerçekleşen, ancak navlun sözleşmesinin kötü (gecikmeyle) ifası sonucunu doğuran bir borca aykırılık teşkil eder.

[183] Taşıyana bu faaliyetleri gerçekleştirme mükellefiyetinin yüklenmediği; yalnızca söz konusu faaliyetlerin taşıyan tarafından icra edildiği varsayımında taşıyanın özen göstermekle yükümlü olduğunun hüküm altına alındığı hususunda bkz.: I.C.1. YTTK m. 1143 ve 1167 (TTK m. 1021, 1051) hükümlerinde yükleme ve boşaltma masraflarının kime ait olduğu düzenlenmiştir. Bu hükümler aynı zamanda tarafların faaliyet sahalarını da belirlemektedir. Bkz.: I.C.1. Buna göre eşyanın gemiye kadar getirilmesi taşıtana; buradan alınıp gemiye yüklenmesi, istiflenmesi ve boşaltma limanında gemiden boşaltılması taşıyana aittir. Nitekim YTTK m. 1178 hükmünün gerekçesinde de "… sayılan işlerin aksi kararlaştırılmadıkça taşıyanın ifa borcuna girdiği ve geminin 'ticari yönetimi'ne ait olduğunun vurgulandığı" ifade edilmiştir. Bkz.: http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 359.

[184] Belirtmek gerekir ki zarar, başka bir eşyaya ilişkin yükleme, boşaltma, istif gibi faaliyetlerin kusurlu olarak icra edilmesi sonucunda meydana gelmiş ise, taşıyan eşyanın kendisine ilişkin faaliyetlerin icrasında gereken özenin gösterilmiş olduğunu ileri sürerek sorumluluktan kurtulamaz. Bu bakımdan özen yükümlülüğü, başka eşyalara ilişkin faaliyetlere, diğer bir ifadeyle eşyanın "çevresi"ne yönelik özeni de kapsamaktadır. Bkz.: von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 283 s. 153 vd.

[185] FIO ya da FIOS/T kaydı ile, tarafların faaliyet sahalarına değil, yalnızca masrafların paylaşımına ilişkin düzenleme getirilmesi de mümkündür. Böyle bir durumda kaydın taşıyanın sorumlululuğu üzerinde herhangi bir etkisinin olmayacağı açıktır.

tarafından teslim alınması, ancak yüklemeden (FIOS kaydının varlığı hâlinde istiften) sonra; gönderilene teslim edilmesi ise boşaltmadan önce gerçekleşmektedir[186]. Dolayısıyla söz konusu faaliyetler esnasında taşıyanın sorumluluk süresi henüz başlamamış, boşaltma bakımından ise, sona ermiş bulunmaktadır. Ayrıca bu faaliyetleri gerçekleştiren kişiler taşıyanın değil, taşıtanın ve/veya gönderilenin yardımcı şahsı konumundadır[187]. Bu doğrultuda yükleme, istif veya boşaltma esnasında yük bir zarara uğradığı takdirde, taşıyan bundan kural olarak sorumlu tutulamayacaktır[188]. Belirtmek gerekir ki bunun için yükleme, boşaltma ve istif işlemlerinin taşıtan ve/veya gönderilence gerçekleştirileceğinin sözleşme ile kararlaştırılması yeterli olmayıp; anılan işlemlerin fiilen de sözleşmeye uygun şekilde icra edilmesi şarttır. Taraflar arasındaki sözleşme ile fiili durum örtüşmediği takdirde fiili durum nazara alınır ve taşıyanın YTTK m. 1178 uyarınca sorumlu tutulması söz konusu olabilir. Zira aksinin kabulü, taşıyanın sorumluluğunun emredici hükümler hilafına daraltılmasına cevaz verilmesi sonucunu doğurur.

Ancak dikkat edilmelidir ki, tarafların faaliyet sahalarının kanunda öngörülenden farklı şekilde düzenlenmesi taşıyanı her türlü sorumluluktan kurtarmaz[189]. Zira anılan faaliyetlerin, özellikle istifin usulüne uygun olarak icrası bir yandan geminin, diğer yandan yükün özelliklerine bağlıdır. Bu nedenle kaptan, istifin usulüne uygun olarak gerçekleştirilmesine nezaret etmekle yükümlü kılınmıştır (YTTK m. 1091 - TTK m. 975). Bu yükümlülüğün ihlali, taşıyanın yükün istiflenmesi ve sabitlenmesine ilişkin olarak sorumluluğunu doğurabilir[190]. Bu

---

[186] Bkz.: I.C.3.b, c.

[187] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/6 s. 628; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 32; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 325; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Sorumluluk,** s. 72.

[188] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/6 s. 628; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/12, 13 s. 556, 557; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 65; a.y., **Çarter Sözleşmeleri,** s. 325; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 280 s. 151; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 38; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s.109. Farklı görüşte: Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 350. Yazara göre, böyle bir hâlde taşıyan istif faaliyetini gerçekleştiren kişilerin kusurundan taşıtana karşı sorumlu değilse de, diğer yükle ilgililere karşı sorumludur. Ancak zararı tazmin ettiği takdirde taşıtana rücu edebilir.

[189] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/6 s. 628; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 67; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 39; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 659.

[190] Çarter sözleşmelerinde sıklıkla karşılaşılan ve istifin kaptanın nezareti altında gerçekleştirileceğini öngören "süpervizyon kaydı"nın taşıyanın sorumluluğuna etkisi hakkında bkz.: Prüßmann, Rabe,

çerçevede istif faaliyeti taşıtan ve/veya gönderilen tarafından gerçekleştirilse dahi, taşıyan buna nezaret etmekle mükelleftir[191]. Bunun dayanağı ise, YTTK m. 1178/f. 1 uyarınca taşıyanın, eşyanın korunması ve gözetiminde dikkat ve özen götermekle yükümlü olmasıdır[192]. Taşıyanın uyarı yükümlülüğü, taşıtana kıyasla daha tecrübeli ve bilgi sahibi olduğu alanlara ilişkindir[193]. Örneğin geminin özellikleri, taşıtanın değil, taşıyanın uzmanlık alanına girmektedir. Zira taşıtanın geminin teknik özelliklerine vakıf olması ve bunun gerektirdiği istif usulünü bilip uygulaması beklenemez. Bu nedenle geminin özellikleri çerçevesinde istifin mevcut şekli bir tehlike arz ediyorsa taşıyanın, taşıtanı veya yükleteni uyarması gerekmektedir[194]. Ancak yükün özellikleri söz konusu olduğunda, sürekli belirli bir malın ticaretini yapan, dolayısıyla o malın niteliği ve özellikleri gereği ne şekilde istiflenmesi gerektiğini en iyi bilebilecek durumda olan kişi taşıtandır. Bu noktada, yalnızca açık bir zarar tehlikesi söz konusu ise taşıyanın uyarı yükümlülüğünün varlığından söz edilebilecektir. İstifin usulüne uygun olarak icrası bir yandan geminin, diğer yandan yükün özelliklerine bağlı olduğundan, taşıyanın nezaret yükümlülüğünün kapsamını kesin çizgilerle tayin etmek ve taraflara düşen mükellefiyetleri birbirinden net olarak ayırmak mümkün değildir[195]. Dolayısıyla taşıyanın nezaret ve uyarı yükümlülüğünü ihlali bakımından bir ayrım yapmak gerekmektedir. Şöyle ki, taşıyan eğer geminin özelliklerine ilişkin olarak nezaret ve uyarı yükümlülüğünü ihlal etmişse, zarara kusuruyla sebep olduğundan söz etmek yerinde olacaktır. Zira böyle bir hâlde taşıtanın kusurlu olduğundan bahsedilemez. Yükün özellikleri bakımından ise,

---

Seehandelsrecht, § 606/11 s. 556; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 40-44; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 329; Wilson, **Carriage of Goods by Sea,** s. 192.

[191] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/6 s. 628; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 67; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 39; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Sorumluluk,** s. 53-54, 56-57; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 348. LK bakımından aynı yönde: Astle, **Shipowners' Cargo Liabilities,** s. 48; Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** Nr. 9-128 s. 563; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 195-196, 202; Scrutton, s. 171, 430. Okay ise bu hâlde taşıyanın nezaret yükümlülüğünün geminin dengesi ve yola elverişliliği ile diğer yüklerin emniyet ve muhafazası bakımından söz konusu olduğunu ifade etmektedir. Bkz.: Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 109.

[192] Bu yükümlülük, YTTK m. 1243 uyarınca emredicidir. Alman hukuku bakımından da, taşıyanın yükleme, istif ve boşaltma faaliyetleri taşıtan ve/veya gönderilen tarafından gerçekleştirilse dahi bu faaliyetlere nezaret etme yükümlülüğünün emredici nitelikte olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/6 s. 628. TTK çerçevesinde aynı görüşte: Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 65; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 348.

[193] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/13 s. 557.

[194] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/4 s. 287.

[195] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/13 s. 557.

taşıyanın ancak fark ettiği veya fark etmesinin gerektiği, açık zarar tehlikelerine ilişkin olarak bir uyarı yükümlülüğü bulunmaktadır[196]. Bunun ihlali hâlinde, zararın meydana gelmesinde taşıyanın müterafik kusurunun bulunduğu kabul edilmelidir.

d. Tedbirli Bir Taşıyandan Beklenen Dikkat ve Özen Kriteri Çerçevesinde Kusurun Tespiti

TTK m. 1061 uyarınca taşıyan, zıya veya hasarın tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni ile dahi önüne geçilemeyecek sebeplerden ileri geldiğini kanıtladığı takdirde meydana gelen zarardan sorumlu tutulmaz. YTTK m. 1179/f. 1'de ise zararın, taşıyanın yahut adamlarının kusurundan ileri gelmediğinin ispatlanması aranmış; tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni kavramına atıfta bulunulmamıştır[197]. Ancak taşıyanın YTTK m. 1178/f. 1'de navlun sözleşmesinin ifasında tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenini göstermekle yükümlü tutulması karşısında, navlun sözleşmesinin ifasına ilişkin kusurun bulunup bulunmadığı hususunun yine bu çerçevede belirleneceği anlaşılmaktadır. Şu hâlde taşıyan, kusursuzluğunu kanıtlamak için tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özeni gösterdiğini ortaya koymalıdır.

TTK m. 1062'de taşıyanın kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu olduğu hüküm altına alınmıştır. Bu çerçevede taşıyanın adamlarının kusurlu olup olmadıklarının belirlenmesinde de tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni kriter teşkil etmektedir[198]. YTTK m. 1179'da ise taşıyanın adamlarının kusurlarından sorumlu olduğu belirtilirken "kendi kusuru gibi" ifadesine yer verilmemiş; taşıyanın adamları bakımından tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özenine atıf yapılmamıştır. Dolayısıyla taşıyanın adamlarının kusurlu olup

---

[196] Aynı yönde: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 196. Yazar, yükleme, istif ve boşaltma işlemlerine ilişkin bir hatayı fark eden taşıyanın yükle ilgiliyi durumdan haberdar etmesi gerektiğini; böyle bir durumda eşyanın yükle ilgilinin zilyetliğinde bulunmasına rağmen kısmen taşıyanın sorumluluğunda olduğunun kabulü gerektiğini ifade etmektedir.

[197] Bu husus YTTK Tasarısı bakımından eleştirilmiştir. Bkz.: Sözer, **TTK Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri,** s. 322.

[198] Abraham, **Das Seerecht,** s. 189; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/8 s. 578; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 137 dn. (540); Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 96; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 111.

olmadığı tespit edilirken tedbirli bir taşıyanın değil; aynı konumdaki tedbirli bir kimsenin (taşıyanın adamı olarak) dikkat ve özeni ölçü alınacaktır[199].

Tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özenin derecesi ve kapsamı, öncelikle kanun ve sözleşme hükümleri[200] ile dürüstlük kuralının çizdiği sınırlar çerçevesinde tespit edilir. Kavramın içinin doldurulması bakımından ise, tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özen dahilinde taşıyana düşen yükümlülüklerin belirlenmesi gerekmektedir. Bu yükümlülükler, borcun konusunu teşkil eden taşıma işinin gerektirdiği özen çerçevesinde belirlenir. Daha açık bir anlatımla, tedbirli bir taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu özenin derecesi, dolayısıyla taşıyanın bu kapsamda yer alan yükümlülükleri, taşıma işinin icrasının gerektirdiği bilgi, ehliyet ve tedbirler temelinde somutlaştırılmakta; taşıyanın sübjektif durumu ise nazara alınmamaktadır[201]. Bu nedenle taşıyanın büyük bir işletme ya da tek bir donatan olması, özen yükümlülüğünün derecesi ve kapsamı bakımından bir farklılık yaratmaz[202].

Taşıyanın göstermekle mükellef olduğu dikkat ve özen, dolayısıyla bu çerçevede taşıyana düşen yükümlülükler, zarara neden olan olayın ve sonuçlarının önlenmesi için gereken tedbirlerin alınmasına ilişkindir. Taşıyanın zarara neden olan olayı ve sonuçlarını önlemek için alması gereken tedbirler belirlenirken somut olayın şartları dikkate alınmalı ve denizcilik teamülleri de göz önünde bulundurulmalıdır[203]. Bu itibarla taşınan yükün cinsi, miktarı[204], diğer özellikleri ile değeri; geminin ve

---

[199] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 97.

[200] Belirtmek gerekir ki taşıyan sözleşme ile YTTK m. 1178'in kendisine yüklediği özen borcunu aşan nitelikte bazı mükellefiyetler üstlenmiş ise, bunlar da tedbirli bir taşıyandan beklenen dikkat ve özen kapsamında değerlendirilir. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/28 s. 640.

[201] Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 19; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/28 s. 639; Abraham, **Das Seerecht,** s. 188; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/3 s. 553.

[202] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/3 s. 553.

[203] Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 52; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 19-20; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/28 s. 639; Abraham, **Das Seerecht,** s. 188; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/2 s. 286 vd.; Wolfgang Friedrich Lotter, **Beweislast im Seefrachtrecht,** Berlin, Walter de Gruyter § Co., 1969, s. 52, 54; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 138; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 80. Elbette ihmalkâr bir davranış tarzının denizcilik teamülü olarak kabulü düşünülemez. Bkz.: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/2 s. 287; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/28 s. 639; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 95.

[204] Binlerce parça veya kolinin söz konusu olduğu çok büyük yük partileri bakımından taşıyanın özen yükümünün kapsamı ile bu çerçevede yüke ilişkin olarak alması gereken tedbirlerin farklılık arz edeceği; böyle bir durumda, örneğin çuvalların ya da kâğıt rulo yükünün çok cüzi bir kısmının

yolculuğun özellikleri; gemideki diğer yüklerin etkisi ve hava koşulları gibi etkenler belirleyici rol oynayacaktır[205]. Zira zarara neden olan olayın ve sonuçlarının önlenmesi için alınması gereken tedbirlerin tamamen objektif bir değerlendirmeyle, olayın gerçekleştiği şartlar nazara alınmaksızın tespit edilmesi ve tüm bu tedbirlerin alınmasının aranması, taşıyanı kusursuzluğun yanında zararın tesadüfi bir olaydan ya da mücbir sebepten ileri geldiğini kanıtlamak durumunda bırakır[206]. Bu ise, pozitif düzenlemeyle bağdaşmamaktadır. Dolayısıyla taşıyanın özen yükümünü yerine getirdiğinin kabulü bakımından, zarara neden olan olayın ve sonuçlarının önlenebilmesi için gereken ya da akla gelen tüm tedbirlerin alınması aranmamalı; zarara neden olan olayı ve sonuçlarını önlemeye elverişli olan ve alınması makul ve haklı surette beklenebilecek tedbirlerin alınmış olması yeterli görülmelidir[207]. Alınması makul olarak beklenebilecek tedbirler ise, aynı şartlar altında zarara sebebiyet veren olayı ve sonuçlarını önlemek üzere tedbirli bir taşıyanın öngörebileceği ve uygulayabileceği tedbirlerdir.

Zarara neden olan olayı ve sonuçlarını önlemeye elverişli bir tedbirin, alınması makul surette beklenebilecek tedbir niteliğini taşıyıp taşımadığı belirlenirken, araç-amaç ilişkisi de göz önünde bulundurulmalıdır[208]. Araç-amaç ilişkisi değerlendirilirken, bu ilişkinin her iki boyutu da dikkate alınmalıdır. Bunlardan ilki, risk-tehlike boyutudur. Risk-tehlike boyutu ile ifade edilmek istenen, tedbirin, gemi ve gemide bulunanların emniyeti bakımından yarattığı risk ya da

---

yırtılması gibi önemsiz ve kaçınılmaz zararlar bakımından katı davranılmaması gerektiği ifade edilmektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/4, 65 s. 553 vd., 574.

[205] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/28 s. 639; Abraham, **Das Seerecht,** s. 188; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/4, 5 s. 553, 554; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 275 s. 147; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 343; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 80; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 281; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Sorumluluk,** s. 56, 95.

[206] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/31 s. 642; Abraham, **Das Seerecht,** s. 191.

[207] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/31 s. 642; Abraham, **Das Seerecht,** s. 191; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/17 s. 290. Aynı yönde: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 96 dn. (277).

[208] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 138. Ayrıca bkz.: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 99; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtredcht,** Nr. 335 s. 180. Yazıcıoğlu, zararı önlemeye elverişli bir tedbirin, alınması makul surette beklenebilecek tedbir niteliğini taşıyıp taşımadığı belirlenirken, söz konusu tedbirin geminin ve gemide bulunanların emniyetini tehlikeye düşürüp düşürmediği ve tedbirin alınması için gereken masrafların zarara uğrama tehlikesi altındaki eşyanın değeri ile orantılı olup olmadığı gibi hususların da dikkate alınması gerektiğini ifade etmektedir. Von Ziegler de, tedbirin gerektirdiği masraf ve giderler ile ulaşılmak istenen amaç arasındaki ilişkinin göz önünde bulundurulması gerektiğini belirtmektedir. Aynı yönde: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 282.

tehlike durumudur. Tedbir, gemi ve gemide bulunan kişiler ile diğer yüklerin emniyetini tehlikeye düşürmekteyse, alınması makul surette beklenebilecek bir tedbir olduğundan söz edilemeyecektir. Araç-amaç ilişkisinin diğer boyutu ise ekonomik boyuttur. Tedbirin neden olacağı masraf ve giderler ile ulaşılmak istenen amaç arasında orantılı bir ilişki olması gerekmektedir. Diğer bir ifadeyle, tedbirin maliyeti, önlenmek istenen zararın boyutunu aşmaktaysa söz konusu tedbir, alınması makul surette beklenebilecek bir tedbir olarak kabul edilemez.

Eşya taşıyanın hakimiyetinde iken zarar verici bir olayın meydana gelmesi hâlinde taşıyanın özen yükümlülüğü sona ermez[209]. Zararın meydana gelmesinden sonra taşıyanın özen yükümlülüğü, zararın azaltılmasına yahut artmasının önlenmesine yönelik tedbirlerin alınmasına ilişkin olarak devam eder. Bu tedbirlerin alınmasındaki kusur, taşıyanın sorumluluğunu doğurur.

e. Taşıyanın ya da Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişilerin Kusurunun Diğer Bir Sebeple Birleşmesi

Zararın meydana gelmesinde taşıyanın ya da eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun yanında diğer bir sebebin de rol oynaması hâlinde durumun ne olacağı YTTK m. 1183'te açık ve ayrıntılı şekilde düzenlenmiştir. Düzenlemenin kökeni, HK m. 5 § 8 hükmüdür. "Sebeplerin birleşmesi" başlıklı YTTK m. 1183'e göre, taşıyanın veya adamlarının kusuru diğer bir sebeple birlikte eşyanın zıyaa veya hasara uğramasına yahut geç teslimine yol açmışsa taşıyan, meydana gelen zarardan söz konusu kusur oranında sorumludur. Aynı madde uyarınca zararın meydana gelmesinde rol oynayan diğer olayı ve zararın bu olaydan kaynaklanan kısmını ispat yükü taşıyanın üzerindedir.

Gerek TTK, gerekse YTTK çerçevesinde taşıyanın eşyanın uğradığı zararlardan sorumlu tutulabilmesi için, kendisinin veya adamlarının kusurunun bulunması şarttır. Kusurun mevcudiyeti ise karine olarak kabul edilmiştir. Dolayısıyla YTTK m. 1183 hükmüne paralel bir düzenleme içermeyen TTK bakımından da böyle bir durumda taşıyan ancak kusuru oranında sorumlu tutulabilir.

---

[209] Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 290, 341 s. 158, 185. Aynı yönde: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 137.

Bu nedenle, YTTK m. 1183 hükmüne hiç yer verilmeseydi dahi, taşıyanın, kendisinin veya adamlarının kusurundan ileri gelmeyen zararlardan yahut zararın sözü edilen kusurdan kaynaklanmayan kısmından sorumlu tutulması esasen mümkün değildir. Taşıyanın sorumlu tutulmamak için kusur karinesini çürütmesi icap ettiğinden, ispat yükünün genel dağılımı çerçevesinde zararın meydana gelmesinde etkili olan diğer sebebin taşıyan tarafından kanıtlanması gerektiği de açıktır. Ancak zararın hangi oranda sözü edilen sebepten ileri geldiğini; diğer bir ifadeyle taşıyanın sorumlu olmadığı kısmını kimin ortaya koyacağı hususunda aynı açıklık ve kesinlik mevcut değildir[210]. Bu itibarla YTTK m. 1183 hükmünün asıl amacı ve işlevi, zararın meydana gelmesinde taşıyanın (veya adamlarının) kusuru ile birlikte başka bir sebebin daha rol oynaması durumunda taşıyana düşen ispat külfetinin kesin olarak belirlenmesidir[211].

---

[210] Nitekim konuya ilişkin açık bir düzenleme ihtiva etmeyen HGB çerçevesinde, zararın taşıyan tarafından tazmini gereken kısmının talepte bulunan tarafından ispatlanacağı ileri sürülmektedir. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/26 s. 638. LK bakımından aksi görüşte: Astle, **Shipowners' Cargo Liabilities,** s. 81; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 161; Temperley, Vaughan, **COGSA 1924,** s. 49; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 95. Yazarlar, taşıyanın zararın hangi kısmının sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiğini ispatla yükümlü olduğunu; üzerine düşen ispat külfetini yerine getirememesi durumunda zararın tamamından sorumlu tutulacağını ifade etmektedir. Anglo-Amerikan hukukunda da taşıyanın zararın hangi oranda sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiğini ispatla yükümlü olduğu; taşıyanın üzerine düşen ispat külfetini yerine getirememesi ya da zararın bu şekilde bölünmesinin mümkün olmaması hâllerinde tamamından sorumlu tutulacağı kabul edilmektedir. Bkz.: Henry N. Longley, **Common Carriage of Cargo,** Albany v.d., Matthew Bender, 1967, s. 213; Robert Force, "A Comparison of the U.S. Carriage of Goods by Sea Act –Present Text and Proposed Changes- and The Hamburg Rules", **New Carriage of Goods by Sea: The Nordic Approach Including Comparisons with Some Other Jurisdictions,** ed. Hannu Honka, Institute of Maritime and Commercial Law Abo Akademi University, Abo, 1997, s. 389; Astle, **Shipowners' Cargo Liabilities,** s. 146-147; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 462; Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 622; Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 257. TTK bakımından aynı yönde: Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 464. Okay ise bu hâlde tazminatın tarafların kusurlarının zarara etki oranı dikkate alınarak belirlenmesi gerektiği; oranın belirlenemediği hâllerde BK m. 44 (TBK m. 52) gereğince hakimin yarı yarıya tazminata hükmedebileceği görüşündedir. Bkz.: Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 228. Alman hukuku bakımından aynı yönde: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/8 s. 599. Yazar, zararın birden çok sebebi bulunması ve bunlardan taşıyanın sorumluluğunu gerektiren ve gerektirmeyen sebeplerin etkilerinin birbirinden ayırt edilememesi hâlinde, zarar görenin müterafik kusuruna ilişkin BGB § 254 hükmünün amacı dikkate alınarak zararın uygun şekilde paylaştırılması gerektiğini ifade etmektedir. Aynı yönde: Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 47.

[211] YTTK m. 1183 hükmünün kökenini teşkil eden HK m. 5 § 7 bakımından aynı husus ifade edilmektedir. Bkz.: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 70; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 101.

5. Fiili Taşıyanın Sorumluluğu Bakımından Özellik Arz Eden Hususlar

YTTK m. 1191/f. 2 uyarınca taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler, fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşımadan sorumluluğu hakkında da uygulanır. Akdi ve fiili taşıyanın sorumlulukları aynı esaslara tâbi tutulduğundan, yukarıda taşıyanın sorumluluğunun şartlarına ilişkin olarak yapılan açıklamalar fiili taşıyanın sorumluluğu bakımından da geçerlidir. Ancak bazı hususların üzerinde ayrıca durulması gerekmektedir.

Öncelikle fiili taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için taşımanın kendisine bırakılan bölümünü bizzat icra etmesinin gerekip gerekmediği incelenmelidir. Fiili taşıyan sıfatı bakımından bunun şart olmadığı yukarıda açıklanmıştır[212]. Ancak YTTK m. 1191 hükmünde geçen "fiili taşıyanın bizzat gerçekleştirdiği taşıma" ifadesi, bu şartın fiili taşıyanın sorumluluğu bakımından arandığı izlenimini uyandırmaktadır.

Kanaatimizce meselenin taşıyanın sorumluluğuna dair hükümler çerçevesinde çözümlenmesi gerekmektedir. Zira fiili taşıyanın sorumluluğu da aynı hükümlere tâbidir. YTTK m. 1178/f. 2 uyarınca taşıyan, eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden doğan zararlardan, zıya, hasar veya gecikmeye neden olan olayın, eşya hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur. Eşya taşıyan tarafından taşınmak üzere teslim alındığı andan teslim edildiği ana kadar taşıyanın hakimiyetinde bulunmaktadır[213]. Dolayısıyla taşıyanın sorumlu olduğu süre, eşyanın taşıma amacıyla teslim alındığı anda başlamaktadır. Diğer bir ifadeyle taşıyanın eşyanın uğradığı zarardan sorumlu tutulması için ne taşımanın başlaması, ne de eşyanın gemiye yüklenmesi aranmaktadır. Fiili taşıyanın sorumluluğu hakkında da geçerli olan bu esaslar çerçevesinde, taşımanın kendisine bırakılan bölümünü bizzat icra etmese dahi, yükü *taşıma amacıyla* teslim alması şartıyla ve bu andan itibaren fiili taşıyanın sorumluluk süresi başlar. Nitekim bu husus YTTK m. 1192/f. 3 hükmünde açıkça ifade edilmiştir. Bu çerçevede kanaatimize göre YTTK m. 1191/f. 2 hükmünde fiili

[212] Bkz.: I.B.2.
[213] Bu konuda bkz.: I.C.3.a.

taşıyanın "bizzat gerçekleştirdiği taşıma"dan söz edilmiş olmasının nedeni, onun taşımanın tamamından; diğer bir ifadeyle akdi taşıyanın ve diğer fiili taşıyanların kusurlarından sorumlu tutulmadığını ortaya koymaktan ibarettir. Zira taşımanın diğer bir fiili taşıyana tevdi edilmesiyle birlikte, önceki fiili taşıyanın "bizzat gerçekleştirdiği" safha, dolayısıyla YTTK m. 1191/f. 2 hükmünde bu safhayla sınırlanmış bulunan sorumluluğu sona erer.

Belirtmek gerekir ki fiili taşıyanın sorumluluğunun akdi taşıyan ile aynı esaslara tâbi olması kanuni düzenlemelerle sınırlıdır. Şöyle ki, akdi taşıyanın, kanunen kendisine yüklenmeyen bir borç veya yükümlülüğü üstlendiği veya tanınan bir haktan vazgeçtiği özel anlaşmalar, açık ve yazılı onayı olmadıkça, fiili taşıyan hakkında hüküm ifade etmez (YTTK m. 1191/f. 3). Bu durum, fiili taşıyanın sorumluluğunun, akdi taşıyan ile taşıtan arasındaki navlun sözleşmesine dayanmamasının bir neticesidir. Böylelikle fiili taşıyanın kanundan doğan sorumluluğu yine kanun hükümlerine tâbi kılınmıştır. Hükmün ifadesi, taşıyanın kanuni yükümlülüklerini genişlettiği ve haklarını daralttığı ölçüde, ifasını taahhüt ettiği taşıma borcunu belirleyen her türlü anlaşmayı kapsamaktadır[214]. Söz konusu özel anlaşmanın, fiili taşıyanın onayı olmasa dahi taşıyanı bağlamaya devam edeceği açık olmakla birlikte, aynı fıkrada ayrıca tasrih edilmiştir.

Fiili taşıyan da akdi taşıyan gibi bir taşıma taahhüdünde bulunmaktadır. Ancak bu taahhüt taşıtana yönelik değildir. Bu nedenle fiili taşıyanın yükle ilgiliye karşı olan sorumluluğu sözleşmeye değil, kanuna dayanmakta ve sözleşmenin nispiliği ilkesine bir istisna teşkil etmektedir[215]. Ancak incelemekte olduğumuz düzenlemelerle, akdi taşıyanın yanında yer alacak yeni bir navlun sözleşmesi borçlusu ihdas edilmemekte; fiili taşıyanın kendi ifa ettiği taşıma itibarıyla, akdi taşıyanın yanında sorumlu tutulabilmesi amaçlanmaktadır. Bunun tabii neticesi olarak, fiili taşıyanın yükle ilgiliye karşı sorumluluğu, aslında akdi taşıyana yönelik taşıma taahhüdü dikkate alınarak ve akdi taşıyanın (yükle ilgiliye yönelik) taşıma taahhüdünden bağımsız olarak tespit edilir[216]. Diğer bir ifadeyle fiili taşıyanın kendi

---

[214] HK bakımından aynı yönde: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 142.
[215] Bu konuda bkz.: I.D.2.
[216] Farklı görüşte: Ping-fat, **Carrier's Liability,** s. 28. Yazara göre temelde tek bir taşıma sözleşmesi mevcuttur ve gerek akdi gerekse fiili taşıyan tarafından üstlenilen yükümlülükler zorunlu olarak

sorumluluğu, kendi taşıma taahhüdü çerçevesinde belirlenir[217]. Açıklanan tüm bu hususlar çerçevesinde YTTK m. 1191/f. 3 hükmünde yer alan "özel anlaşma" kavramının geniş yorumlanması gerektiği açıktır. Dolayısıyla düzenlemenin "üçüncü kişi aleyhine sözleşme yasağı" olarak anlaşılıp yorumlanması ve kanunda öngörülmüş olsun olmasın, taşıyanın sorumluluğunu kanuni rejime nazaran ağırlaştıran her türlü anlaşmanın bu kapsamda yer aldığı kabul edilmelidir[218].

Taşıyanın sorumluluğunu daraltan anlaşmalar bakımından aynı durum söz konusu değildir. Bu gibi anlaşmalar YTTK m. 1191/f. 3 hükmünün kapsamı dışında kalmaktadır. Zira düzenlemede yalnızca sorumluluğu genişleten ve hakları daraltan anlaşmalardan bahsedilmiştir. Fiili taşıyanın kanuni düzenleme çerçevesinde birinci derecede sorumlu kılınmış olan akdi taşıyandan daha ağır bir sorumluluk altına girmesi düzenlemenin sistematiği ile bağdaşmayacağından, tarafı olmadığı sözleşmenin lehe olan hükümlerinden istifade edebileceği kabul edilmelidir[219]. Dolayısıyla fiili taşıyanın açık ve yazılı onayı bulunmasa dahi, akdi taşıyan ile taşıtan arasındaki navlun sözleşmesinin taşıyanın sorumluluğunu daraltan şartları fiili taşıyan bakımından da hüküm ifade eder.

YTTK m. 1191/f. 1 hükmünde, taşımanın gerçekleştirilmesinin kısmen veya tamamen bir fiili taşıyana bırakılması durumunda akdi taşıyanın taşımanın tamamı bakımından sorumlu kalmaya devam edeceği açıkça ifade edilmiştir. Dolayısıyla zararın fiili taşıyanın sorumluluk süresi içinde ortaya çıkması hâlinde bundan hem fiili taşıyan hem de akdi taşıyan sorumlu tutulabilecektir. İşte akdi ve fiili taşıyanın aynı zarardan dolayı sorumlu olmaları hâlinde ve bu ölçüde, sorumlulukları

---

aynıdır. Zira fiili taşıyana ifası tevdi edilen, akdi taşıyan tarafından üstlenilen yükümlülüklerdir. Yazar bu nedenle incelemekte olduğumuz düzenlemenin konuya ilişkin diğer hükümlerin (HK m. 1 § 2; HK m. 10 § 1 - YTTK m. 1191/f. 1) mantığı ile bağdaşmadığı görüşündedir.

[217] HK bakımından aynı yönde: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 142. Yazar bu duruma örnek olarak, akdi taşıyanla taşıtan arasındaki sözleşmeye göre eşya geç teslim edilmiş olsa dahi, fiili taşıyanın taşıma borcunu taahhüt ettiği şekilde ve gecikmeksizin ifa ettiğini kanıtlamasını vermektedir. Böyle bir hâlde fiili taşıyan gecikmeden ileri gelen zararlardan sorumlu tutulamaz.

[218] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 229, 230, 232. Esasen belirli bazı anlaşmaların kanunda öngörülmüş olmaları, diğer bir ifadeyle bunlara bağlanan sonuçların kanunda somutlaştırılması durumunda da kanuni sorumluluk rejimi değişmektedir. Böyle bir hâlde devreye giren alternatif sorumluluk rejiminin dayanağı tek başına kanun değil; aynı zamanda taraflar arasındaki navlun sözleşmesinde yer alan özel anlaşmadır. Bkz.: **a.g.e.,** s. 230.

[219] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 233-234.

müteselsildir (YTTK m. 1191/f. 4). Taşıyan ile fiili taşıyan arasındaki rücu ilişkisi ise bu düzenlemelerden etkilenmez (YTTK m. 1191/f. 6).

D. Taşıyanın Sorumluluğunun Hukuki Niteliği

1. Akdi Taşıyanın Sorumluluğu

Taşıyan, navlun sözleşmesi ile yalnızca eşyanın denizyoluyla bir limandan diğerine taşınmasını değil; ayrıca iyi hâlde muhafazasını ve varma limanında süresinde, gecikmeksizin teslimini de üstlenmektedir[220]. Taşıyanın belirli koşulların gerçekleşmesi şartıyla, eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumlu tutulmasının nedeni, zararın bu yükümlülüklerin ihlalinden kaynaklanmasıdır. Dolayısıyla taşıyanın YTTK m. 1178 hükmünde düzenlenen sorumluluğu, navlun sözleşmesine dayanmaktadır. Nitekim sorumluluğun muhatabı, navlun sözleşmesinin diğer tarafını teşkil eden taşıtan; (eşya üzerindeki tasarruf hakkının devam etmesi koşuluyla) yüklemeyle birlikte taşıyanla doğrudan sözleşmesel ilişkiye giren yükleten ve lehine sözleşme akdedilen üçüncü şahıstır (gönderilen veya konişmentonun meşru hamili)[221]. Bu çerçevede taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğu, sözleşmesel bir sorumluluktur.

Taşıyan, eşyanın zıyaı veya hasarından yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan, zıya, hasar veya gecikmeye neden olan olayın, eşyanın hâkimiyetinde bulunduğu sırada meydana gelmiş olması şartıyla sorumludur (YTTK m. 1178/f. 1). Taşıyanın sorumlu tutulmamak için zararın, kendisinin veya adamlarının kastından veya ihmalinden doğmayan bir sebepten ileri geldiğini kanıtlaması gerekmektedir (YTTK m. 1179/f. 1). Şu hâlde taşıyanın sorumluluğu kusur sorumluluğu olarak düzenlenmiş; kusurun varlığı ise karine olarak kabul edilmiştir. Dolayısıyla TTK bakımından mevcut olan duruma bir değişiklik getirilmemiştir.

2. Fiili Taşıyanın Sorumluluğu

Fiili taşıyanın sorumluluğu, taşıyanın sorumluluğuna dair düzenlemelere tâbi tutulmasının neticesi olarak, bir kusur sorumluluğudur. Kusurun mevcudiyeti ise karine olarak kabul edilmiştir.

---

[220] Bkz.: I.C.2.d.
[221] Bkz.: IV.A.

Fiili taşıyan, yükle ilgiliye karşı bir taşıma taahhüdünde bulunmadığından aralarında bir sözleşme ilişkisi yoktur. Yükle ilgilinin fiili taşıyana doğrudan başvurabilmesi, sözleşmenin nispiliği ilkesine bir istisna teşkil etmektedir. Bunun dayanağı ise, YTTK m. 1191 hükmüdür. Anılan düzenleme ile fiili taşıyan, taahhüt ettiği taşıma borcunun alacaklısı olmayan yükle ilgiliye karşı sorumlu kılınmıştır. Bu çerçevede fiili taşıyanın sorumluluğunun sözleşmeden değil kanundan doğduğu açıktır. Nitekim benzer bir düzenleme ihtiva etmeyen TTK çerçevesinde, yükleten veya fiili (asıl) taşıyan adına düzenlenmiş konişmento hamili olması durumu hariç, yükle ilgilinin fiili (asıl) taşıyana doğrudan müracaat edebilmesinin tek yolu, yükün maliki sıfatıyla ve mülkiyet hakkının ihlali nedeniyle haksız fiil hükümlerine dayanmaktır[222]. Ancak sorumluluğun temelini, talepte bulunan (yükle ilgili) tarafı olmasa da, yine bir navlun sözleşmesi teşkil etmektedir. Bu nedenle fiili taşıyanın sorumluluğunun, akdi sorumluluk benzeri bir sorumluluk olduğu söylenebilir[223].

Fiili taşıyanın yükle ilgiliye karşı olan ve kanundan doğan bu sorumluluğu bağımsız bir sorumluluktur. Zira akdi taşıyanın zarardan sorumlu olması, fiili taşıyanın da sorumlu tutulabileceği anlamına gelmemekte[224]; fiili taşıyanın sorumlu tutulup tutulamayacağı meselesi bundan ayrı olarak değerlendirilmektedir. Dolayısıyla fiili taşıyan, akdi taşıyanın sorumluluğuna katılmamakta; taşıyanın sorumluluğu için kanunda öngörülen şartların *kendisi bakımından* gerçekleşmiş olması hâlinde sorumluluk şahsında doğmaktadır. Nitekim akdi taşıyanın, taşımanın fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilen bölümü bakımından belirli bazı şartların varlığı hâlinde önceden sorumluluğunu kaldırmasına cevaz veren YTTK m. 1192 hükmünün son fıkrasında, fiili taşıyanın, eşya kendi hakimiyetinde iken meydana

---

[222] Bkz.: I.B.1.

[223] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 70; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 139; Herber, **TranspR 11/12,** s. 384; a.y., **Carriage of Goods by Sea,** s. 355; Sfyris, **Hague Visby Rules v. Hamburg Rules,** s. 21 dn. (9).

[224] Akdi taşıyan, fiili taşıyan tarafından icra edilen taşıma çerçevesinde, fiili taşıyan ile onun adamlarının eylem ve ihmallerinden sorumlu tutulmuştur (YTTK m. 1191/f. 1). Ancak fiili taşıyan, akdi taşıyanın ve onun adamlarının eylemlerinden sorumlu değildir. Dolayısıyla fiili taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu tutulabilmesi, akdi taşıyanın müteselsil sorumluluğu bakımından yeterli olduğu hâlde bunun tersi söz konusu değildir. Guadalajara Konvansiyonu'nda ise durum farklıdır. Taşımanın fiili taşıyıcı tarafından gerçekleştirilen bölümü bakımından gerek akdi taşıyıcı, fiili taşıyıcının ve onun (görevleri çerçevesinde hareket eden) görevlileri ile adamlarının eylem ve ihmallerinden (GK m. 3 § 1); gerekse fiili taşıyıcı, akdi taşıyıcının ve onun (görevleri çerçevesinde hareket eden) görevlileri ile adamlarının eylem ve ihmallerinden sorumlu tutulmuştur (GK m. 3 § 2).

gelen zıya, hasar veya gecikmeden ileri gelen zararlardan sorumluluğunun devam edeceği tasrih edilmiştir. Bu hüküm, fiili taşıyanın sorumluluğunun müstakil bir sorumluluk olduğunu ortaya koymaktadır. Zira ek sorumluluk bakımından aynı durum söz konusu değildir[225]. Fiili taşıyanın sorumluluğunun ek bir sorumluluk olmadığı hususu, YTTK m. 1191/f. 4'ten de anlaşılmaktadır. Anılan düzenlemede, akdi ve fiili taşıyanın aynı zarardan sorumlu oldukları takdirde ve ölçüde sorumluluklarının müteselsil olacağı hüküm altına alınmıştır.

E. Taşıyanın Üçüncü Kişilerin Eylemlerinden Sorumluluğu

1. Taşıyanın Eylemlerinden Sorumlu Olduğu Kişilerin Belirlenmesi

Bir borcun ifasını üçüncü kişilere bırakan kimse, bu kişilerin ika ettikleri zarardan dolayı sözleşmenin diğer tarafına karşı genel hükümler uyarınca sorumlu olur. Taşıma hukuku alanında, taşıyanın eylemlerinden sorumlu olduğu kişilere ilişkin özel düzenlemeler getirilmektedir. TTK m. 1062/f. 1 ve YTTK m. 1179/f. 1 bakımından da durum böyledir.

TTK m. 1062/f. 1 uyarınca taşıyan, kendi adamlarının ve gemi adamlarının kusurlarından kendi kusuru gibi mesuldür. YTTK m. 1179/f. 1'de ise taşıyanın, kendisinin veya adamlarının kastından ya da ihmalinden doğmayan sebeplerden ileri gelen zarardan sorumlu olmayacağı belirtilmiştir. Hükmün zıt anlamından taşıyanın, adamlarının kusurlarından sorumlu olduğu anlaşılmaktadır. Düzenlemede "taşıyanın adamları" terimi bir üst kavram olarak kullanılmış; kavramın içeriği maddenin ikinci fıkrasında 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 kapsar. Fiili taşıyana ilişkin hükümler ise saklıdır (YTTK m. 1179/f. 2). Taşıyanın, fiili taşıyan ve onun adamlarının eylemlerinden sorumluluğu, YTTK m. 1191 hükmünde düzenlenmiştir.

---

[225] Örneğin donatanın YTTK m. 1062/f. 1 (TTK m. 947) hükmü uyarınca gerçekleşen ek sorumluluğu bakımından, gemi adamının herhangi bir sebeple meydana gelen zarardan sorumlu olmaması durumunda donatan da sorumlu tutulamaz. Bkz.: Tahir Çağa, Rayegân Kender, **Deniz Ticareti Hukuku: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan,** 2 C., gözden geçirilmiş 16. bs, İstanbul, XII Levha, C. I, 2010, s. 149.

a. Taşımada Kullanılan Geminin Adamları

Taşıyanın YTTK m. 1179 uyarınca eylemlerinden sorumlu tutulduğu gemi adamları, taşımanın gerçekleştirildiği gemide istihdam edilen gemi adamlarıdır. Taşıyanın sorumluluğunun doğması için aynı zamanda donatan yahut gemi işletme müteahhidi olması ya da gemi adamlarının taşıyan tarafından istihdam edilmesi gerekmemektedir[226]. Zira TTK m. 1062/f. 1'de olduğu gibi, YTTK m. 1179'da da taşıyanın gemi adamlarının kusurlarından sorumluluğu böyle bir şarta bağlanmamıştır.

YTTK m. 934'te (TTK m. 821) gemi adamlarının kimler olduğu sayılmıştır. Buna göre gemi adamları, kaptan, gemi zabitleri, tayfalar ve gemide çalıştırılan diğer kimselerdir.

Gemi adamlarından olmadıkları hâlde bunların yerine gemi hizmetleri ifa eden ve genel olarak kaptanın emir ve talimatı altında bulunan bazı kişiler, örneğin bağımsız istifçiler; sevk ve idare çekilen gemi kaptanında olmak şartıyla römorkörün gemi adamları, menfaatler durumundaki benzerlik nedeniyle donatanın gemi adamlarının kusurlarından doğan sorumluluğu bakımından (YTTK m. 1062/f. 1 - TTK m. 947) gemi adamlarıyla bir tutulmaktadır[227]. Bu gibi kişilerin taşıyanın sorumluluğu bakımından da gemi adamları ile bir tutulup tutulamayacakları, dolayısıyla taşıyanın, örneğin bağımsız istifçilerin kusurundan da anılan düzenleme uyarınca sorumlu olup olmadığı TTK (ve HGB) çerçevesinde tartışmalıdır[228]. Kanaatimize göre incelemekte olduğumuz düzenleme bakımından gemi adamlarının kapsamı yorum yoluyla genişletilemez. Zira YTTK m. 1179 (TTK m. 1062/f. 1) ve YTTK m. 1062 (TTK m. 947) hükümlerinde düzenlenen sorumluluk, gerek kapsamı

---

[226] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 138, s. 138 dn. (542); Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 62.

[227] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 481/9-19 s.101-103; Çağa, Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I,** s. 144. Prüßmann, Rabe ise, gemi adamlarının kapsamının yorum yoluyla genişletilmesi yerine bazı sorumluluk hükümlerinin, örneğin HGB § 485'in (TTK m. 947 – YTTK m. 1062) donatan tarafından gemi hizmetleri ifa etmekle görevlendirilen ve donatanın emir ve talimatı altında bulunan kişiler bakımından kıyasen uygulanması gerektiği görüşündedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 481/22 s. 44, § 485/11 s. 62.

[228] Bu gibi kişilerin taşıyanın sorumluluğu bakımından da gemi adamları ile bir tutulacakları görüşünde: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/2 s. 644; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/3 s. 293; Abraham, **Das Seerecht,** s. 190. Aksi görüşte: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/6 s. 578; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 29-30; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 104.

gerekse niteliği itibarıyla birbirinden farklıdır. YTTK m. 1062'de (TTK m. 947) donatan, gemi adamlarının görevlerini yaparken işledikleri kusur neticesinde üçüncü kişilere verdikleri zararlardan sorumlu tutulmuştur. YTTK m. 1179'da ise, aşağıda da görüleceği üzere, taşıyanın sorumluluğu için gemi adamının vazifesiyle zarar arasında dolaylı bir ilişkinin varlığı yeterlidir. Ayrıca YTTK m. 1062'de düzenlenen bir munzam sorumluluktur[229]. Dolayısıyla kanaatimizce YTTK m. 1179 (TTK m. 1062/f. 1) anlamında gemi adamları, YTTK m. 934'te (TTK m. 821) sayılanlardan ibarettir. Ancak belirtmek gerekir ki sözü edilen tartışma YTTK bakımından yalnızca teorik bir mahiyet arz etmektedir. Zira TTK m. 1061'den farklı olarak YTTK m. 1179'da taşıyan, gemi adamı olmayan ve taşıma işletmesinde çalışmayan, ancak navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı kişilerin kusurlarından da sorumlu tutulmuştur. Dolayısıyla sözü edilen tartışmada benimsenen görüş ne olursa olsun, YTTK çerçevesinde taşıyanın sorumluluğu aynı hukuki rejime tâbidir.

b. Taşıyanın Taşıma İşletmesinde Çalışan Kişiler

TTK m. 1062/f. 1'de taşıyanın kendi adamlarının kusurundan sorumlu olduğu düzenlenmiştir. Taşıyanın adamları kavramının dar yorumlanması gerektiği; yalnızca taşıyana bağımlı, taşıyanla tabiiyet ilişkisi içindeki kişilerin bu kapsamda yer aldığı; buna karşılık taşıyanın taşıma işinin ifasında hizmetlerinden yararlandığı, ancak ticari işletmesinde istihdam etmediği kişilerin taşıyanın adamı olarak değerlendirilemeyeceği ifade edilmektedir[230]. Bu bağlamda taşıyanın adamları, taşıyanın ticari işletmesinde, geçici de olsa istihdam ettiği, gemi adamları dışındaki kişilerdir[231]. YTTK m. 1179'da ise taşıyanın adamları terimi bir üst kavram olarak

---

[229] Bu konuda bkz.: Çağa, Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I,** s. 149; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 62. Dolayısıyla donatan ancak zarar ika eden gemi adamı başka bir kanun hükmüne müsteniden zarardan sorumlu tutulabiliyorsa ve sorumlu tutulduğu oranda mesuldür. Bkz.: Çağa, Kender, **Deniz Ticareti Hukuku I,** s. 149.

[230] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/1, 5 s. 576, 578; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 23; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 139; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 183; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 81. Aynı yönde: Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 101; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 183, 184.

[231] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/1 s. 643; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 269; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/2 s. 293; Abraham, **Das Seerecht,** s. 189; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/4, 5 s. 577, 578; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 138; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 299; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 183; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 61; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 115; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 183. TTK m. 1062/f. 1'den farklı olarak L/VK ve HK'de "gemi adamları" ayrıca zikredilmediğinden taşıyanın kendi adamları (servant) kavramına dahildirler. Bkz.: Karan, **a.g.e.**

kullanılmış; kavramın taşıma işletmesinde çalışan kişileri kapsadığı hüküm altına alınmıştır.

Taşıma işletmesinde çalışan kişilerin YTTK m. 1179'un (TTK m. 1062/f. 1) kapsamına girmeleri için fiilen taşıma işinin icrasında görevlendirilmiş olmaları gerekmediği gibi, işletme içindeki görevlerinin genel olarak taşıma işleriyle ilgili olması dahi aranmaz[232]. Dolayısıyla büro çalışanı, muhasebeci yahut kapıcı da taşıyanın adamıdır[233]. Bu bakımdan taşıyanın müstahdemi kavramı, TBK m. 116 (BK m. 100) anlamında yardımcı şahıs olmayan kişileri de kapsamaktadır[234]. Dolayısıyla yardımcı şahıs ve taşıyanın müstahdemi kavramları, kapsamları itibarıyla bazen kesişebilmekle beraber tam olarak örtüşmemektedir. Örneğin bağlama limanındaki nöbetçi kaptan yardımcı şahıs değil, taşıyanın müstahdemidir[235]. Zira taşıma işinin ifasına katılmamakla birlikte taşıyanın taşıma işletmesinde çalışmaktadır. Taşıyanın yardımcı şahsı niteliğindeki fiili taşıyan (asıl taşıyan) ise, taşıyanın müstahdemi olarak değerlendirilemez. Bunun nedeni, asıl-alt taşıyan veya akdi-fiili taşıyan arasında bir istihdam ya da tâbiiyet ilişkisinin bulunmamasıdır.

c. Taşıyanın Kendisini Temsile Yetkili Kıldığı Kişiler ve Navlun Sözleşmesinin İfasında Kullandığı Diğer Kişiler

Yukarıda da ifade edildiği üzere taşıyanın müstahdemi ile yardımcı şahıs kavramları tam olarak örtüşmemektedir. TTK m. 1062/f. 1 çerçevesinde taşıyanın adamı terimi, işletmesinde istihdam ettiği kişileri kapsadığından, müstahdemi ya da

---

[232] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/1 s. 643; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/2 s. 293; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 269; Abraham, **Das Seerecht,** s. 189; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/1 s. 576; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 138; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 299, 300; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 183; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 633 vd.; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 61; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 99, 101, 103; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 183, 184; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 115-116.

[233] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 269; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/2 s. 293, Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/1 s. 643; Abraham, **Das Seerecht,** s. 190; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/4 s. 577; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 299; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 183; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 634; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 61; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 184.

[234] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 269, Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/1 s. 643; Abraham, **Das Seerecht,** s. 189; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 138; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 634; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 61 dn (20); Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 115 vd.

[235] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 269; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/1 s. 643; Abraham, **Das Seerecht,** s. 189; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 300.

gemi adamı olmayan yardımcı şahıslarının kusurlarından sorumluluğu, genel hükümlere tâbidir[236].

YTTK m. 1179'da ise taşıyanın adamları teriminin, kendisini temsile yetkili kıldığı kişileri ve taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişileri kapsadığı açıkça ifade edilmiştir. Bu çerçevede taşıyanın, gerek temsilcilerinin gerekse müstahdemi yahut gemi adamı olmayan yardımcı şahıslarının eylemlerinden sorumluluğu, genel hükümlere değil, YTTK'ya tâbidir. Böylelikle taşıyanın eylemlerinden sorumlu bulunduğu kişilerin tamamı bakımından aynı sorumluluk rejimi cari olacaktır. Bu açıdan YTTK m. 1179/f. 2'nin getirdiği düzenleme son derece yerindedir.

"Taşıyanın taşıma işletmesinde çalışmasa bile navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı diğer kişiler" ifadesi, bağımsız âkitleri de kapsamaktadır. Zira burada sözü edilen, TBK m. 116 (BK m. 100) anlamında yardımcı şahıstır[237]. Navlun sözleşmesinin ifasında kullanılan bağımsız âkidin TBK m. 116 (BK m. 100) anlamında taşıyanın yardımcı şahsı olduğu hususunda ise esasen ihtilaf bulunmamaktadır[238]. Dolayısıyla taşıyan, navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı

---

[236] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/3 s. 644; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/1 s. 292; Abraham, **Das Seerecht,** s. 190; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 269; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/1 s. 576; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 140; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 81; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 116; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 81, 116.

[237] Nitekim o zamanki adıyla Alman Demokratik Cumhuriyeti'nde yürürlükte bulunan kanunun konuya ilişkin düzenlemesinde (SHSG § 57 IV) taşıyan yardımcı şahıslarının kusurlarından sorumlu tutulmuş; yardımcı şahıs kavramı, taşıyanın sözleşmeden kaynaklanan yükümlülüklerinin ifasında kullandığı bütün kişiler olarak tanımlanmıştır. Söz konusu düzenleme çerçevesinde kavramın kapsamına taşıyanın müstahdemlerinin yanı sıra bağımsız üçüncü kişilerin de dahil olduğu kabul edilmektedir. Bkz.: Richter-Hannes, Richter, Trotz, **Seehandelsrecht,** s. 225.

[238] Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 305; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 107; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 637; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 116; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 187; Seven, s. 123-124. Akıncı, gemi adamları tarafından görülmesi icap eden mutat işleri ifa ettikleri için, taşıyanın bağımsız istifçilerin kusurlarından BK m. 100'e göre değil; TTK m. 1062'nin kıyasen uygulanması yoluyla sorumlu tutulmasının uygun olacağı; zira TTK 1062'nin taşımadaki her türlü işin gemi adamları ve kendi adamları vasıtasıyla yapılacağı esası üzerine kurulu olduğu görüşündedir. Bkz.: Akıncı, **a.g.e.,** s. 307, 351.

Bağımsız âkit ve onun adamları LK, L/VK ve HK çerçevesinde taşıyanın adamı olarak kabul edilmektedir. Bkz.: Hans Wüstendörfer, **The Hague Rules 1922,** Übersee-Studien zum Handels-, Schiffahrts- und Versicherungsrecht Heft 2, Mannheim, Berlin, Leipzig, J. Bensheimer, 1923, s. 31 dn. (3).Williamson, Payne, **COGSA 1924,** s. 25; Cole, **COGSA 1924,** s. 79; Temperley, Vaughan, **COGSA 1924,** s. 62; Glass, Cashmore, **The Law of Carriage of Goods, s**. 180; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 436, 453; Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 256, 285; Colinvaux, **Carver's Carriage by Sea I,** s. 365; Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** Nr.: 9-147, 9-231 s. 574, 617; Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 404;

bağımsız âkitlerin, örneğin bağımsız istifçilerin kusurlarından da YTTK m. 1179 hükmü uyarınca sorumludur.

Taşıyanın YTTK m. 1179 uyarınca eylemlerinden sorumlu olduğu yardımcı şahıslarına diğer bir örnek olarak depolamanın taşıma işinin icrası çerçevesinde gerçekleşmesi şartıyla ardiyeci[239]; teslim alma ile teslim etme arasındaki zaman diliminde eşyayı gemiye kadar getiren yahut gemiden teslim noktasına taşıyan bağımsız taşıyıcı ve gemiyi yedekleyen römorkörün gemi adamları zikredilebilir[240]. Taşıyanın kendisini temsile yetkili kıldığı kişilere örnek olarak ise taşıyanın acentesi verilebilir.

d. Fiili Taşıyan ve Fiili Taşıyanın Adamları

YTTK m. 1191/f. 1 hükmü uyarınca taşıyan, fiili taşıyanın ve onun taşıma borcunun ifasında kullandığı, görevi ve yetkisi sınırı içinde hareket eden adamlarının eylem ve ihmallerinden sorumludur. Fiili taşıyan, akdi veya diğer bir fiili taşıyan tarafından taşımanın ifası kısmen veya tamamen kendisine tevdi edilen şahıstır[241]. Dolayısıyla taşıyanın, navlun sözleşmesi ile üstlendiği taşıma borcu bakımından yardımcı şahsıdır. Bu açıdan, akdi taşıyanın, ifasını tamamen veya kısmen fiili taşıyana bıraktığı taşımanın tümü bakımından sorumluluğunun devam etmesi, borçlunun yardımcı şahsın eyleminden sorumluluğunun özel bir görünümüdür. Ancak belirtmek gerekir ki genel hükümlerde yer alan düzenlemeler, taşımacılık faaliyetinin kendine özgü karmaşık yapısı çerçevesinde ortaya çıkan problemlerin çözümünde her zaman yeterli olamamaktadır. Bir fiili taşıyana taşımanın icrasının akdi taşıyan tarafından değil de diğer bir fiili taşıyan tarafından bırakılması hâlinde,

---

Karan, **The Carrier's Liability,** s. 187, 188; Longley, **Common Carriage of Cargo,** s. 89; Philippe Züger, **Die Haager Regeln über Konnossemente und das Rechtliche Schicksal der Ware Während des Seetransportes,** Freiburg in der Schweiz, Kanisiusdruckerei, 1953, s. 34; Richter-Hannes, Trotz, **Haag-Visby-Rules,** s. 24; Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 45, 53; Peyrefitte, **The Period of Maritime Transport,** s. 126; Plinio Manca, **International Maritime Law,** 2. Vol., Antwerpen, European Transport Law, 1970, s. 200, 215; Astle, **Shipowners' Cargo Liabilities,** s. 48, 77; Thomas J. Schoenbaum, **Admiralty and Maritime Law,** Hornbook Series Practitioner's Edition, St. Paul, Minnesota, West Publishing Co., 1987, s. 345. Aksi görüşte: Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 67; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 29, 30.

[239] Örneğin eşyanın bir ara limanda depolanması.

[240] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/3 s. 644; Abraham, **Das Seerecht,** s. 190; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/5 s. 578; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/1 s. 292. Schlegelberger, Liesecke, gemiyi yedekleyen römorkörün gemi adamlarının taşıyanın yardımcı şahsı olmadığı görüşündedir. Bkz.: **a.g.e.**

[241] Bu konuda bkz.: I.B.2.

bu kişinin akdi taşıyanın yardımcı şahsı olarak kabul edilip edilemeyeceği; dolayısıyla akdi taşıyanın bu kişinin eylemlerinden de sorumlu tutulup tutulamayacağı meselesi buna örnek olarak verilebilir[242]. Deniz yoluyla eşya taşımalarında çok kademeli alt navlun sözleşmelerine sıklıkla rastlanmaktadır. Bu nedenle konunun taşıma hukuku alanında özel olarak düzenlenmesi son derece önemlidir.

Fiili taşıyanı YTTK m. 1179 hükmü kapsamında yer alan yardımcı şahıslardan ayıran husus, onun taşıma işine "taşıyan" sıfatıyla katılmasıdır[243]. Daha açık bir ifadeyle, taşıyanın, eylemlerinden YTTK m. 1179 hükmü uyarınca sorumlu olduğu yardımcıları, taşımanın *icrasına hizmet eden* bazı işleri ifa etmekteyken; fiili taşıyanın faaliyeti doğrudan doğruya taşımanın (kısmen veya tamamen) *icrasın*a yöneliktir.

YTTK m. 1191/f. 1'de taşıyanın, fiili taşıyanın *taşıma borcunun ifasında kullandığı* adamlarının eylem ve ihmallerinden sorumlu olduğu hüküm altına alınmıştır. Düzenlemeye kaynak teşkil eden Hamburg Kuralları'nda ise, taşıyanın *fiili taşıyan tarafından icra edilen taşıma bakımından* onun adamlarının eylem ve ihmallerinden de sorumlu olduğu belirtilmiştir (HK m. 10 § 1)[244]. Bu çerçevede taşıyanın eylemlerinden sorumlu bulunduğu kendi adamları ile fiili taşıyanın adamlarının kapsam itibarıyla birbirinden farklı olup olmadığı sorusu akla gelebilir. Zira fiili taşıyanın "taşıma borcunun ifasında kullandığı" kimseler, yardımcı şahıs niteliğini haiz olan adamlarından ibarettir. Düzenlemenin ifadesi, fiili taşıyanla arasında bir tâbiiyet ilişkisi bulunan, onun müstahdemi olan; ancak taşıma işinin ifasına katılmayan kimselerin hükmün kapsamı dışında bırakıldığı izlenimini uyandırmaktadır.

Taşıyanın, eylemlerinden sorumlu olduğu fiili taşıyanın adamları bakımından, kendi adamları için söz konusu olmayan böyle bir sınırlandırma

---

[242] Bu konuda BGB § 278 çerçevesinde ortaya çıkan problemler ve önerilen çözüm hakkında bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 108-109. Fiili taşıyanın yardımcı şahıs sayılması için ona taşımanın icrasının kim tarafından bırakıldığının önemli olmadığı hususunda bkz.: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 45.

[243] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 68.

[244] Bu ifade ile, fiili taşıyan kavramının taşımayı gerçek anlamda fiilen icra eden kimselerle sınırlandırılması değil; yalnızca taşıyanın, taşımanın bizzat icra etmediği bölümünden de sorumlu tutulduğu hususunun vurgulanması amaçlanmaktadır. Bkz.: I.C.5.

getirilmesi ise uygulamada güçlük yaratabilecektir. Meydana gelen eşya zararlarına, genellikle taşıyanların şahsi kusurlarının değil adamlarının kusurlarının neden olduğu göz önüne alındığında, hükmün yaratacağı sakınca net olarak ortaya çıkmaktadır. Şöyle ki, düzenlemenin ifadesi dikkate alınarak yorumlanması durumunda, taşıyanın eylemlerinden sorumlu bulunduğu fiili taşıyanın adamlarının yardımcı şahıslarla sınırlı olduğu sonucuna varılması gerekecektir. Ancak aynı durum fiili taşıyanın kendi adamlarından sorumluluğu bakımından söz konusu değildir. Talep sahibinin zararın kimin kusurundan ileri geldiğini ve bu kimsenin yardımcı şahıs kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceğini önceden bilmesi son derece düşük bir ihtimal olduğuna göre, akdi taşıyana başvurması riskli olacaktır. Dolayısıyla hükmün yorumlanmasında lafzı temel alındığı takdirde fiili taşıyana müracaat etmek bu açıdan her zaman daha tercih edilir olacak; akdi ve fiili taşıyanların müteselsil sorumluluklarının öngörülmüş olması ile güdülen amaç ise gerçekleşmeyecektir.

Kaldı ki yukarıda da belirtildiği üzere TTK çerçevesinde fiili taşıyan yardımcı şahıs olarak değerlendirilmekte ve akdi taşıyan, gerek fiili taşıyanın gerekse onun yardımcı şahıslarının eylemlerinden genel hükümlere göre sorumlu tutulmaktadır. Bu bakımdan taşıyanın, fiili taşıyanın ve onun adamlarının eylemlerinden sorumluluğunun özel olarak düzenlenmesi, fiili taşıyanın taşımanın ifasında kullanmadığı, dolayısıyla yardımcı şahıs niteliğini haiz olmayan, ancak işletmesinde istihdam ettiği kimseler bakımından önem arz etmektedir.

Bu noktada belirtmek gerekir ki düzenlemenin gerekçesi, lafzi bir yorum yerine sözünü ettiğimiz sakıncaları ve uygulamanın ihtiyaçlarını esas alan amaçsal bir yorumu haklı kılmaktadır. Gerekçede, "6762 sayılı Kanun'un akdi ve fiili taşıyanın sorumlulukları ile bu sorumluluklar arasındaki ilişki hakkında doğrudan bir düzenleme içermemesinin neden olduğu eksikliği giderebilmek ve yükle ilgiliye akdi taşıyan yanında fiili taşıyana karşı da dava açabilme olanağı yaratabilmek için Hamburg Kuralları'nın 10. maddesinin *alındığı*" ifade edilmiştir[245]. Görüldüğü gibi gerekçede HK m. 10 ile YTTK m. 1191 hükümleri arasındaki farklılığın bilinçli bir tercih olduğuna işaret eden herhangi bir husus bulunmamakta; tersine, HK m. 10'un aynen alınmasının amaçlandığı anlaşılmaktadır. Dolayısıyla incelemekte olduğumuz

[245] http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 362.

düzenlemede, fiili taşıyan tarafından icra edilen taşıma bakımından onun adamlarının eylem ve ihmallerinden akdi taşıyanın da sorumlu tutulduğu sonucuna varılmalıdır. Şu hâlde akdi taşıyanın eylemlerinden sorumlu bulunduğu kendi adamları ile fiili taşıyanın adamları kavramları birbirinden farklı değildir. Bu doğrultuda tekrardan kaçınmak amacıyla akdi taşıyanın adamları kavramı ve bunun kapsamı hakkında yapılan açıklamalara atıfta bulunmakla yetiniyoruz.

2. Sorumluluğun Şartları

a. Taşıyanın Adamının Kusurlu Olması

Taşıyanın, adamlarının sebebiyet verdikleri zararlardan sorumlu tutulabilmesi için bu kişilerin kusurlu olması şarttır (YTTK m. 1179 – TTK m. 1062)[246]. YTTK m. 1191/f. 2'de taşıyanın sorumluluğuna dair düzenlemelere yapılan atıf dolayısıyla aynı husus fiili taşıyanın, kendi adamlarının eylemlerinden sorumluluğu bakımından da geçerlidir. Her ne kadar taşıyanın fiili taşıyan ve onun adamlarının eylemlerinden sorumluluğuna ilişkin YTTK m. 1191/f. 1 hükmünde kusurdan değil fiil ve ihmallerden söz edilmiş ise de[247], YTTK m. 1179/f. 1'de ifadesini bulan kusur karinesine dayanan sorumluluk prensibi bu çerçevede de cari olup; aksinin kabulünü gerektiren bir durum söz konusu değildir. Nitekim hükmün kökenini teşkil eden HK m. 10 § 1 bakımından bu ifadeden, taşıyanın fiili taşıyan ve adamlarının *kusurlu* eylem ve ihmallerinden sorumlu tutulduğu ve kusurun mevcudiyetinin karine olarak kabul edildiği anlaşılmaktadır[248].

TTK m. 1062'de taşıyanın adamlarının kusurlarından kendi kusuru gibi sorumlu olduğundan söz edilmek suretiyle taşıyanın göstermekle yükümlü olduğu

---

[246] TTK m. 1062 hükmü bakımından aksi görüşte: Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 110-111. Yazar, taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için gemi adamlarının ve kendi adamlarının "gerçek kusurlarına ihtiyaç olmadığı" görüşündedir.

[247] Belirtmek gerekir ki YTTK'nın konuya ilişkin düzenlemelerine kaynak teşkil eden L/VK ve HK bakımından da, gerek konvansiyonlar arasında, gerekse konvansiyonların kendi içinde bir ifade ve terminoloji birliği bulunmamaktadır. L/VK m. 4 § 1'de taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten sorumlu tutulmamak için *gereken özeni* (due diligence) gösterdiğini kanıtlaması aranmış; L/VK m. 4 § 2 q'da ise, adamlarının *kusurundan* (fault or neglect) kaynaklanmayan zararlardan sorumlu olmadığı hüküm altına alınmıştır. HK m. 5 § 1'de taşıyanın ve adamlarının zararı ve sonuçlarını önlemek için *makul olarak beklenebilecek tüm önlemleri* (all measures that could reasonably be required) alması aranmış; YTTK m. 1191/f. 2'nin kökenini teşkil eden HK m. 10 § 1'de ise akdi taşıyan, fiili taşıyanın ve adamlarının *eylem ve ihmallerinden* (acts and omissions) sorumlu tutulmuştur.

[248] Bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 179.

özen derecesine atıf yapılmıştır. Dolayısıyla TTK bakımından taşıyanın adamlarının kusurlu olup olmadıklarının tespitinde "tedbirli bir taşıyanın dikkat ve özeni" kriter teşkil etmektedir[249]. Ancak YTTK'de taşıyanın gerek kendi adamlarının, gerekse fiili taşıyan ve onun adamlarının eylemlerinden sorumluluğu bakımından böyle bir ifade bulunmamaktadır. Dolayısıyla anılan kişilerin göstermekle yükümlü oldukları özen derecesi, aynı işi veya görevi ifa eden tedbirli bir kişinin göstereceği özen dikkate alınarak belirlenir[250].

b. Zararın Görev Vesilesiyle İka Edilmesi

TTK çerçevesinde taşıyanın, adamı ya da gemi adamı olmayan yardımcı şahıslarının eylemlerinden sorumluluğu BK m. 100 (TBK m. 116) hükmüne tâbi olup, bu kişilerin işlerini icra esnasında (işi yürüttükleri sırada) ika ettikleri zararlar ile sınırlıdır. TTK m. 1062 ve YTTK m. 1179'da ise taşıyanın sorumlu tutulabilmesi, adamlarının "görevlerini icra esnasında" bir zarar ika etmeleri şartına bağlanmamıştır. Taşıyanın, fiili taşıyanın eylemlerinden sorumluluğu bakımından da böyle bir koşul öngörülmemiştir (YTTK m. 1191/f. 1).

YTTK m. 1190/f. 2 hükmü uyarınca navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zıyaa veya hasara uğraması yahut geç teslimi yüzünden taşıyanın adamlarından birine karşı dava açılması durumunda, bu kişinin taşıyan için geçerli olan sorumluluktan kurtulma hâlleri ile sorumluluk sınırlamalarından yararlanabilmesi, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini ispatlamasına bağlıdır. Ancak görüldüğü gibi bu hüküm taşıyanın, adamlarının eylemlerinden sorumluluğuna değil; taşıyanın adamlarının, kendilerine bir talep yöneltilmesi hâlinde, kanunda öngörülen sorumsuzluk sebeplerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanabilmelerine ilişkindir. Farklı bir konuyu düzenleyen bu hükmün taşıyanın sorumluluğu sahasına teşmil edilmesi ise mümkün değildir. Nitekim düzenlemenin kökenini teşkil eden HK m. 7 § 2 bakımından da aynı husus kabul edilmektedir[251]. Dolayısıyla TTK'da

---

[249] Bkz.: I.C.4.d.
[250] Bkz.: I.C.4.d.
[251] Bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 177; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 122. Aksi görüşte: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 68-69. von Ziegler ise, HK m. 7 § 2 hükmüne dayanmaksızın ve gerekçe göstermeksizin, taşıyanın sorumlu tutulabilmesi için adamları veya görevlilerinin görevlerini icra esnasında zarara sebebiyet vermiş olmaları gerektiğini; bu noktada işlevsel bir bağlantının aranacağını ileri sürmektedir. Bkz.: von Ziegler, **Haftungsgrundlage im**

olduğu gibi YTTK çerçevesinde de taşıyanın, adamlarının eylemlerinden sorumlu tutulabilmesi için bu kişilerin görevleriyle zarar arasında dolaylı da olsa bir ilişkinin, bağlantının varlığı; görevleri *vesilesiyle* zarara sebebiyet vermiş olmaları yeterlidir[252]. Bununla ifade edilmek istenen, görevin her hâlde zarara yol açan fiilin ikasına bir şekilde olanak sağlamış, vesile olmuş, onu kolaylaştırmış olmasıdır[253].

YTTK m. 1191'de ise taşıyanın, fiili taşıyanın ve onun taşıma borcunun ifasında kullandığı, *görevi ve yetkisi sınırı içinde hareket eden* adamlarının eylem ve ihmallerinden sorumlu olduğu belirtilmiştir. Bu düzenlemenin kökeni HK m. 10 § 1 hükmüdür. HK m. 10 § 1, 1974 tarihli Atina Konvansiyonu'ndan (AK m. 4 § 2) alınmış olup; Atina Konvansiyonu'nda akdi ve fiili taşıyanların kendi adamlarının eylemlerinden sorumlu tutulabilmeleri için de aynı koşul aranmıştır (AK m. 3 § 3). 1974 AK'den farklı olarak HK'de yalnızca taşıyanın, fiili taşıyanın adamlarının eylemlerinden sorumlu tutulması için bu koşulun aranmasının bir gerekçesi bulunmadığından, tarihsel, sistematik ve teleolojik açıdan söz konusu ifadenin kelime anlamı doğrultusunda anlaşılmaması gerektiği belirtilmektedir[254]. Bu çerçevede düzenleme, taşıyanın sorumluluğuna ilişkin bir sınırlandırma olarak anlaşılmamakta; aksi görüşün kabulünün gerek akdi gerekse fiili taşıyanın kendi adamlarının eylemlerinden sorumluluklarına dair hükümlerle çelişeceği; dolayısıyla taşıyanın, fiili taşıyanın adamlarının görevleri *vesilesiyle* verdikleri zararlardan da sorumlu bulunduğu ifade edilmektedir[255].

Belirtmek gerekir ki YTTK'nın deniz yoluyla yolcu taşımaları bakımından konuya ilişkin olarak getirdiği düzenleme de AK'nin sözü edilen düzenlemelerine paraleldir. Zira gerek akdi ve fiili taşıyanın kendi adamlarının eylemlerinden

---

internationalen Seefrachtrecht, Nr. 367 s. 200. Yazar, bu görüşü LK çerçevesinde de ifade etmektedir. Bkz.: **a.g.e.,** Nr. 584 s. 330.

[252] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 269; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/2 s. 293; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/1, 2 s. 643, 644; Abraham, **Das Seerecht,** s. 189; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/1, 4, 7 s. 576, 577, 578; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 138; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 183-184; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 301; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 81; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 121; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 61; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 23; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 109.

[253] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/1 s. 643; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/2 s. 293; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 23, Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 184.

[254] Kienzle, **Actual Carrier**, s. 184. Aynı yönde: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 125.

[255] Kienzle, **Actual Carrier**, s. 184 vd.; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 124-125. Aksi görüşte: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 87.

sorumluluğu; gerekse akdi taşıyanın, fiili taşıyanın adamlarının eylemlerinden sorumluluğu aynı koşula bağlanmış; adamlarının, zarara yol açan kusuru, *görevlerini yerine getirdikleri sırada* işlemesi aranmıştır (YTTK m. 1256/f. 5 b, m. 1257/f. 1, f. 2). Ancak görüldüğü üzere, eşya taşımalarına ilişkin incelemekte olduğumuz düzenlemeden farklı olarak burada "görevi ve yetkisi sınırı içinde hareket" yerine, "görevlerini yerine getirdikleri sırada" ifadesi kullanılmıştır. YTTK m. 1256 ve 1257 hükümlerinin gerekçesinde, düzenlemenin 2002 tarihli Protokol ile değişik Atina Konvansiyonu'nun ilgili hükümlerinden alındığı ifade edilmektedir[256]. 2002 AK m. 3 § 5 b ve 4 § 2'de ise, HK m. 10 § 1'de olduğu gibi, **acting within the scope of their employment** ifadesi yer almaktadır. Eklemek gerekir ki benzer bir durum YTTK m. 879 bakımından da söz konusudur. Gerekçesinde CMR m. 3'ten aynen alındığı ifade edilen[257] düzenlemede, CMR m. 3'teki **acting within the scope of their employment** ibaresi, "görevlerini yerine getirdikleri sırada" şeklinde ifade edilmiştir. Madde gerekçelerinde söz konusu terminoloji farklılığının bilinçli bir tercih olduğuna işaret eden bir açıklama bulunmadığından kanun koyucunun sözü edilen İngilizce ifadeyi iki farklı şekilde tercüme ettiği anlaşılmaktadır. Kanaatimizce aynı konuyu düzenleyen hükümler arasında ifade ve terminoloji birliği bulunması, taşıyanın / taşıyıcının sorumluluğuna ilişkin düzenlemeler arasında paralellik ve uyum sağlanması bakımından daha yerinde olurdu.

Gerek YTTK'nın konuya ilişkin düzenlemelerindeki terminoloji uyumsuzluğu, gerekse HK ile AK'nin konuya ilişkin düzenlemeleri arasındaki farklılığa dayanılarak HK bakımından varılan sonuç, YTTK m. 1191 hükmü yorumlanırken mutlaka göz önünde bulundurulmalıdır. Ayrıca eşyaya zilyet olmaktan kaynaklanan sorumluluk sistemi çerçevesinde belirlenen "taşıyanın riziko sahası", görevleri sınırı içinde hareket edip etmediklerinden bağımsız olarak adamlarının eylemlerini de kapsamakta; dolayısıyla taşıyanın, adamlarının eylemlerinden sorumluluğunu bu şekilde sınırlandırmak söz konusu sistem ile bağdaşmamaktadır[258]. Nitekim gerek taşıyanın gerekse fiili taşıyanın kendi adamlarının eylemlerinden sorumluluğu bakımından "görevi veya yetkisi sınırı

---

[256] Bkz.: http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 375 vd.
[257] Bkz.: http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 302.
[258] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 175.

içinde hareket etme" koşulu aranmamıştır. Bu koşulun, taşıyanın fiili taşıyanın adamlarının eylemlerinden sorumlu tutulması bakımından aranması için bir sebep bulunmamaktadır. Taşıyan, taşıma borcunun ifasında üçüncü kişileri kullanarak riziko sahasını genişletmektedir. Taşıyanın taşıma borcunun ifasını tamamen veya kısmen bir başkasına (fiili taşıyana) bırakması hâlinde de aynı durum söz konusudur. Kaldı ki burada taşıyanın riziko sahası daha da genişlemektedir. Zira hemen daima bir tüzel kişi olan fiili taşıyan da, taşıma işini üçüncü kişiler vasıtasıyla gerçekleştirmektedir. Taşıyanın eylemlerinden sorumluluğu bakımından kendi adamları ile fiili taşıyanın adamları arasında bir ayrım yapmanın ve bunun neticesinde, taşıyanın riziko sahasını daha fazla genişletmesinin sonuçlarını ona değil de yükle ilgililere yüklemenin haklı bir gerekçesi ise bulunmamaktadır. Bu çerçevede kanaatimize göre YTTK m. 1191'deki ifade, taşıyanın fiili taşıyanın eylemlerinden sorumlu tutulması için aranan ek bir koşul olarak değerlendirilmemelidir. Esasen YTTK'nın değişik hükümlerinde farklı ifadelerin birbirinin yerine kullanılmış olması da, bunun bilinçli bir tercih olmadığı yorumunu desteklemektedir.

c. Fiili Taşıyanın Eylemlerinden Sorumluluk Bakımından Özellik Arz Eden Hususlar

Akdi taşıyanın, gerek adamlarının, gerekse fiili taşıyan ile onun adamlarının eylemlerinden sorumlu tutulabilmesi için bu kişilerin kusurlu hareket etmesi şarttır. Akdi taşıyanın, gerek kendisinin gerekse fiili taşıyanın adamlarının eylemlerinden sorumluluğu bakımından ayrıca bu kişilerin zarara görevleri vesilesiyle sebebiyet vermeleri de aranmaktadır. Bu noktada, akdi taşıyanın fiili taşıyanın eylemlerinden sorumluluğu bakımından kusur dışında bazı ek şartlar aranıp aranmadığı incelenmelidir. Öncelikle belirtmek gerekir ki, YTTK m. 1191'de akdi taşıyanın fiili taşıyanın eylemlerinden sorumluluğu bakımından, navlun sözleşmesine göre taşımanın gerçekleştirilmesini kısmen veya tamamen bir fiili taşıyana bırakma hakkına sahip olup olmadığının dikkate alınmayacağı açıkça ifade edilmiştir. Dolayısıyla akdi taşıyanın fiili taşıyanın eylemlerinden sorumluluğu, navlun sözleşmesine göre böyle bir bırakma hakkına sahip olmaması koşuluna bağlı değildir.

Yukarıda da açıklandığı gibi, fiili taşıyanın sorumluluk süresi, taşımanın kendisine bırakılan bölümünü fiilen icra etmese dahi, eşyayı *taşıma amacıyla* teslim alması şartıyla ve bu andan itibaren başlar[259]. Ancak fiili taşıyanın şahsi sorumluluğu ile akdi taşıyanın fiili taşıyanın eylemlerinden sorumluluğu birbirinden farklı meselelerdir. Nitekim YTTK m. 1191/f. 1 hükmü ile taşımanın tamamı bakımından birinci derecede sorumlu bulunan kişinin akdi taşıyan olduğu açıkça ortaya konmuştur. Düzenlemenin kökenini teşkil eden HK m. 10 § 1 bakımından da aynı husus kabul edilmektedir[260]. Bu nedenle akdi taşıyanın sorumluluğu için fiili taşıyanın da yükle ilgiliye karşı sorumlu tutulabilecek olması; dolayısıyla fiili taşıyan tarafından taşımanın gerçekten de bizzat icra edilmesi ya da eşyanın taşınmak üzere teslim alınması gerekmeyip; taşımanın icrasının kısmen veya tamamen fiili taşıyana bırakılmış olması yeterlidir. Bunun sonucu olarak fiili taşıyanın, kendisinin veya adamlarının eylem ve ihmalleri neticesinde, icrası kendisine bırakılan taşımayı gerçekleştirmediği veya eşyayı hiç teslim almadığı ve zararın bu nedenle meydana geldiği hâllerde de akdi taşıyanın sorumlu tutulması mümkündür[261]. Aksinin kabulü, navlun sözleşmesi ile üstlendiği taşımanın tamamı bakımından birinci derecede sorumlu kılınmış olan akdi taşıyanın bu sorumluluğunun kesintisiz olarak devamı amacıyla bağdaşmaz[262]. Kaldı ki akdi taşıyanın, fiili taşıyanın yalnızca eylemlerinden değil, ihmallerinden de sorumlu tutulmuş olması, varılan neticeyi desteklemektedir.

---

[259] Bkz.: I.C.5.

[260] Bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 177. Ayrıca bkz.: Lüddeke, Johnson, **The Hamburg Rules,** s. 23 vd. Yazarlara göre hükmün asıl amacı akdi taşıyanın taşımanın tamamı bakımından sorumlu kaldığını ortaya koymaktır.

[261] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 124. Ayrıca bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 183. Yazar, fiili taşıyanın taşımanın icrasına yönelik olarak hiçbir faaliyette bulunmaması ve bunun sonucunda eşyanın zarar görmesine sebebiyet vermesi hâlinde akdi taşıyanın bu ihmalden de sorumlu bulunduğunu haklı olarak ifade etmektedir.

[262] YTTK m. 1192 hükmü uyarınca taşıyanın sorumluluğunu kaldırma veya daraltma imkânı ile bunun şartları hakkında bkz.: V.E.6.

II. TAŞIYANIN SORUMLULUKTAN KURTULMASI

A. Genel Olarak

LK m. 4 § 2 hükmünde taşıyanın sorumluluktan kurtulduğu hâllere ilişkin bir liste yer almaktadır[1]. Alman kanun koyucusu, listede yer alan sorumsuzluk nedenlerinden geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin kusur ve yangın (HGB § 607 II - TTK m. 1062/f. 2 – YTTK m. 1180) dışındaki hâlleri İmza Protokolü'nün 1. maddesinin verdiği yetkiye istinaden[2] LK sisteminden farklı şekilde düzenlemiştir (HGB § 608)[3]. HGB § 608 hükmü TTK'ya alınmış (TTK m. 1063); düzenleme bazı değişikliklerle YTTK'da da muhafaza edilmiştir (YTTK m. 1182).

TTK çerçevesinde teknik kusur ve yangın "mutlak sorumsuzluk nedenleri"; TTK m. 1063'te sayılan hâller ise "muhtemel sorumsuzluk nedenleri" olarak adlandırılmaktadır[4]. Bunun nedeni, TTK m. 1062'den (YTTK m. 1180) farklı olarak TTK m. 1063'te (YTTK m. 1182) taşıyana bir ispat kolaylığı sağlanmış olmasıdır[5]. Şöyle ki, taşıyan zararın maddede sayılan hâllerden birinden ileri gelmiş olabileceğini ortaya koyduğu takdirde zararın bu nedenden ileri geldiğine ilişkin aksi

---

[1] LK m. 4 § 2 hükmü ile, uzun zamandır kullanılmakta olan İngiliz hukuku kökenli sorumsuzluk kayıtlarının neredeyse aynen derlendiği ve kanunen teyit edildiği ifade edilmektedir. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 275. Aynı yönde: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/3 s. 658; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/1 s. 298; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/1 s. 596. Düzenlemenin kökeni hakkında bilgi için bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 276; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 381-382 s. 210-212. 1921 tarihli Lahey ve 1922-1923 tarihli Brüksel Konferansları sırasında İngiliz delegasyonu ile Kıta Avrupası ülkelerinin delegasyonları arasında listeye ilişkin olarak yaşanan tartışmalar ve listenin kabulü ile sonuçlanan süreç hakkında bkz.: Sjur Braekhus, "The Hague Rules Catalogue: Article IV, rule 2, paragraphs (c) to (p) of the 1924 Bills of Lading Convention", **Six Lectures on the Hague Rules,** Edi. Kurt Grönfors, Göteborg, 1966, s. 21.

[2] İmza Protokolü'ünün 1. maddesine göre âkit devletler konvansiyonu iç hukuklarına alırken, LK m. 4 § 2 c ilâ p bentlerinde yer alan hâllerde taşıyanın kendisinin veya adamlarının kusurundan sorumlu olduğuna dair düzenleme getirebilirler. Taşıyanın şahsi kusurundan kaynaklanmayan yangın zararlarından sorumsuzluğu (b) bendinde düzenlenmiş; adamlarının teknik kusurundan sorumsuzluğuna ilişkin (a) bendi ise İmza Protokolü'nün 1. maddesinde açıkça istisna edilmiştir.

[3] Almanya'nın Lahey Kuralları'na katılma prosedürü hakkında bkz.: Yazıcıoğlu, **Uygulanacak Kural Sorunu,** s. 49 dn. (5), s. 55 dn. (21); Atamer, **Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi,** s. 74-75. Listede yer alan sorumsuzluk nedenlerinin LK'den farklı şekilde düzenlenmesinin nedeni hakkında bkz.: Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 385 s. 213 vd.; Braekhus, **The Hague Rules Catalogue,** s. 21-22; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 43; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 73 dn. (207).

[4] Örneğin bkz.: Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmeleri,** s. 157.

[5] LK m. 4 § 2'deki listede yer alan sorumsuzluk nedenleri arasında böyle bir düzenleme farklılığı mevcut olmadığından, teknik kusur ve yangın ile diğer sorumsuzluk hâlleri arasında bu şekilde bir ayrım da bulunmamaktadır. Ancak Anglo-Amerikan hukukundaki yaklaşım, sonucu itibarıyla Türk-Alman hukukundaki bu ayrımla örtüşmektedir. Bu konuda bkz.: IV.D.1.

ispat edilebilir bir karine oluşur (TTK m. 1063/f. 2 - YTTK m. 1182/f. 3). YTTK'nın konuya ilişkin düzenlemesi bu duruma paralel olarak "taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı hâller" başlığını taşımaktadır.

LK m. 4'te, listedekiler dışında iki sorumsuzluk nedeni daha yer almaktadır. TTK ve YTTK'da da ayrıca düzenlenmiş bulunan bu hâllerden ilki, eşyanın cins veya değerinin taşıtan veya yükleten tarafından kasten yanlış bildirilmesi (LK m. 4 § 5 h – TTK m. 1064 - YTTK m. 1186/f. 5)[6]; ikincisi ise can veya eşya kurtarmak amacıyla ya da diğer haklı bir nedenle rotadan sapılmasıdır[7] (LK m. 4 § 4 - TTK m. 1091 - YTTK m. 1220). LK m. 4 § 2'deki listede yer alan ve TTK m. 1063/f. 1 b. (6)'da düzenlenmiş olan denizde can ve mal kurtarma veya kurtarma teşebbüsü ise, YTTK 1182'deki listeye alınmamış; YTTK m. 1181'de ayrıca düzenlenmiştir. Dolayısıyla YTTK çerçevesinde denizde kurtarma, taşıyana ispat kolaylığı sağlanan bir hâl değil, teknik kusur ve yangın gibi bir sorumluluktan kurtulma nedenidir.

Çalışmanın bu bölümünde, sorumluluktan kurtulma nedenleri ele alınacaktır. Kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlanılan hâller ise, sorumsuzluk nedeni teşkil etmediklerinden, İspat Yükü başlığı altında aşağıda ayrıca ele alınacaktır[8].

B. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulduğu Hâller

1. Teknik Kusur ve Yangın

a. Genel Olarak

Navlun sözleşmesinin tarafları arasında bir denge sağlama düşüncesinden hareketle 1893 tarihli Harter Act'te taşıyanın ticari kusurdan sorumluluğu emredici olarak düzenlenmiş; buna karşılık kendi kusuru söz konusu olmadıkça geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin kusurlardan ileri gelen zararlardan

---

[6] Esasen bu hâl de teknik kusur ve yangın gibi mutlak bir sorumsuzluk nedeni teşkil etmektedir. Zira taşıyan düzenlemede aranan koşullar gerçekleştiğinde sorumluluktan kurtulmaktadır. Ancak "mutlak sorumsuzluk hâlleri" tabiri genellikle yalnızca teknik kusur ve yangını ifade etmek üzere kullanılmaktadır.

[7] Can veya eşya kurtarmak amacıyla ya da diğer haklı bir nedenle rotadan sapılması ise, mahiyeti itibarıyla diğer sorumsuzluk hâllerinden farklı bir nitelik taşımaktadır. Bu konuda bkz.: II.B.3.

[8] Bkz.: IV.D.

sorumsuzluğu kabul edilmiştir[9]. Bu düzenleme daha sonra yangından sorumsuzluk da eklenmek suretiyle 1924 tarihli Lahey Kuralları'na alınmıştır[10]. LK'nin teknik kusurdan ve yangından sorumsuzluk prensibi, HGB § 607 § 2'nin ve dolayısıyla TTK m. 1062/f. 2'nin kökenini oluşturmaktadır. Bu prensip, YTTK'da da muhafaza edilmiştir[11].

YTTK m. 1180/f. 1 uyarınca zarar, geminin sevkine veya başkaca teknik yönetimine ilişkin bir hareketin veya yangının sonucu olduğu takdirde, taşıyan yalnızca kendi kusurundan sorumludur. Daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dâhil sayılmaz. Tereddüt hâlinde zararın, teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir (YTTK m. 1180/f. 2). Görüldüğü üzere düzenleme, TTK m. 1062 ile tamamen aynıdır.

Zarara neden olan kusurun teknik kusur teşkil edip etmediğinin, dolayısıyla taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu tutulup tutulamayacağının tespit edilebilmesi için, öncelikle "geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin

---

[9] Bu konuda bkz.: I.A.

[10] Teknik kusurdan ve yangından sorumsuzluk ilkesinin kabulüne yol açan deniz ticaretine has ihtiyaçlar ve özellikler hakkında bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 267; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 32; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 87-89; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 457; Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 526. Günümüzde bu koşullarda meydana gelen değişiklikler hakkında bkz.: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 89; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 32. Yangın zararlarından sorumsuzluğa ilişkin düzenlemenin kökeni hakkında bilgi için bkz.: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 607; Bauer, **Hague-Visby v. Hamburg Rules,** s. 65; John Richardson, **A Guide To The Hague and Hague-Visby Rules: A Revised Special Report,** 2. ed., London, LLP, 1989, s. 49; Knauth, **The American Law of Ocean Bills of Lading,** s. 214. Yangından sorumsuzluk ilkesinin kökeni hakkında bkz.: Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 423-424 s. 238-240. Harter Act ve LK'nin bu konudaki düzenlemeleri arasındaki farklar hakkında bkz.: Von Ziegler, **a.g.e.,** Nr. 397-398, 424 s. 222-223, 240.

[11] Hamburg Kuralları'nda ise teknik kusurdan sorumsuzluğa ilişkin bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Bunun nedenleri hakkında bkz.: Röhreke, **The Maritime Carrier's Liability,** s. 5 vd. Teknik kusurdan sorumsuzluk ilkesinin ve bu ilkenin terkinin sigortacılık üzerindeki etkileri hakkında bkz.: Selvig, **An Introduction To The Hamburg Rules,** s. 5-7. Günümüzde teknik kusurdan sorumsuzluk ilkesinin muhafaza edilmesinin haklı bir gerekçesinin bulunmadığı hakkında bkz.: Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 32 vd.; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 97; Diamond, **The Hague or Hamburg Conventions?,** s. 112; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 216; Herber, **The New Liability System,** s. 40. Belirtmek gerekir ki Prof. Dr. Ergon Çetingil ve Prof. Dr. Rayegân Kender tarafından hazırlanan 2002 tarihli "Türk Ticaret Kanununun Deniz Ticaretine Ayrılan Dördüncü Kitabındaki Hükümlerin Değiştirilmesine Dair Tasarı Taslağı"nda da (m. 228) teknik kusurdan ve yangından sorumsuzluk ilkesi muhafaza edilmişti. Bkz.: **Deniz HD,** Özel Sayı, Nisan 2002, İstanbul, Beta, s. 98. Bu açıdan Türk hukukunda genel eğilimin teknik kusurdan ve yangından sorumsuzluğun devamı yönünde olduğu ifade edilebilir. Farklı görüşte: Sözer, **TTK Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri,** s. 321; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 97. Sözer, bu hükümlerin taşıyanlar ile yük sahipleri arasındaki menfaat çatışmalarının pazarlık faktörlerini oluşturduğunu ve kaldırılması gerektiğini Tasarı bakımından ifade etmiştir.

hareket" kavramı açıklanmalıdır. Teknik kusurun ticari kusurdan ve başlangıçtaki elverişsizlikten ne şekilde ayırt edilebileceğinin de ayrıca incelenmesi gerekmektedir. Geminin sevkine ve teknik yönetimine ya da yangına ilişkin olarak taşıyanın kendi kusurunun söz konusu olabileceği hâller üzerinde de durulmalıdır. Zira taşıyan zararın kendi kusurundan kaynaklanması hâlinde sorumluluktan kurtulamaz.

b. Teknik Kusur

(1) Geminin sevki ve başkaca teknik yönetimi

Geminin sevkine ilişkin fiiller ile ifade edilmek istenen, geminin hareketi ile ilgili tüm sevk ve yönetim (navigasyon) fiilleridir[12]. Bütün manevra hareketleri, dümen ve makine kumandaları, mevki tayini, rotanın belirlenmesi ve izlenmesi, radara bakılması, harita uygulaması, ışıklandırma, işaret verme, gemiye kılavuz alma, hızın ayarlanması, deniz trafik kurallarına uyulması, demir atılacak yerin belirlenmesi, siste ya da kötü hava koşullarında alınan önlemler geminin sevkine ilişkin hareketlerdir[13]. Dolayısıyla sayılan hususlara ilişkin bir kusur, teknik kusur teşkil eder. Bu çerçevede karaya oturma ya da çatmaların büyük oranda geminin sevkine ilişkin kusurlardan kaynaklandığı ifade edilebilir[14]. YTTK m. 1289/f. 2 uyarınca yükle ilgili teknik kusurun neden olduğu çatmadan kaynaklanan zararının tazmini için kendi taşıyanına karşı talepte bulunamayacak; diğer geminin de kusurlu

---

[12] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 271; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/10 s. 646; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/8 s. 294; Abraham, **Das Seerecht,** s. 192; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/11 s. 579; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 157; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 148; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 82; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 76; Solaguren, **Haftung im Seefrachtrecht,** s. 82; Zehra Şeker-Öğüz, "Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi", **İÜHFM,** C. LXI S. 1-2, 2003, s. 331.

[13] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/11 s. 579; Richter-Hannes, Richter, Trotz, **Seehandelsrecht,** s. 230; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 157; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 148; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 82; Ülgener, s. 77-78; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/8 s. 294; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/10 s. 646; Abraham, **Das Seerecht,** s. 192; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 271; Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 59; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 744; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 291-292; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 114; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 79; Solaguren, **Haftung im Seefrachtrecht,** s. 82; Şeker-Öğüz, **Güvenli Yönetim Sistemi,** s. 331.

[14] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/12 s. 646; Abraham, **Das Seerecht,** s. 192; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/12 s. 579; Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 399 s. 223; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 157; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 148; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 77; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 114; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 410; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s.79; Knauth, **The American Law of Ocean Bills of Lading,** s. 203.

olması şartıyla ve bu kusurun ağırlığı oranında karşı geminin donatanına müracaat edecektir. Kanun'un genel gerekçesinde ve 1289. maddenin gerekçesinde, uygulamada yaşanan tereddütleri gidermek ve çatma hükümleriyle taşıyanın teknik kusurdan sorumsuzluğu arasındaki ilişkiyi açıklığa kavuşturmak amacıyla böyle bir düzenleme getirildiği ifade edilmiştir[15] Ancak belirtmek gerekir ki böyle açık bir düzenlemenin bulunmadığı TTK (HGB) çerçevesinde de aynı esas söz konusudur[16]. Zira TTK m. 1221'de, HGB § 739'un 1972 değişikliğinden önceki metnine paralel olarak, donatanın sözleşmeden doğan sorumluluğuna dair hükümler saklı tutulmuştur. TTK m. 1062/f. 2 (YTTK m. 1180/f. 1) hükmü ise, TTK m. 947'nin (YTTK m. 1062) atfıyla donatan bakımından da uygulanacağından, saklı tutulan hükümlerden biridir. Buna rağmen, konunun açıkça düzenlenmesi, her türlü tereddüdün önlenmesi bakımından son derece yerindedir.

Geminin başkaca teknik yönetimi, belirsiz ve tanımlanması güç bir kavramdır[17]. Başkaca teknik yönetim kusuru, geminin sevki dışındaki yönetimine ilişkin olan ve başlangıçtaki elverişsizlik yahut yüke özen borcunun ihlali kapsamında değerlendirilemeyecek kusur olarak tanımlanabilir[18]. Geminin başkaca teknik yönetimine ilişkin kusur, özellikle gemi makinelerinin ve teçhizatının kullanılmasında ortaya çıkabilir[19].

Belirtmek gerekir ki, gemi hareket hâlinde yahut yolculuğa başlamış olmasa ve limanda bulunsa dahi teknik kusur söz konusu olabilir[20]. Ancak geminin

---

[15] Bkz.: http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf Nr. 193 s. 59, s. 383.

[16] Nitekim HGB bakımından bu esas kabul edilmektedir. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/12 s. 646; Abraham, **Das Seerecht,** s. 192; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/9 s. 294; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/12 s. 579.

[17] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 271; Abraham, **Das Seerecht,** s. 192; Williamson, Payne, **COGSA 1924,** s. 36. Harter Act'te yer alan "geminin teknik yönetimi" ifadesinin 1885 tarihli bir konişmento kaydından geldiği hakkında bkz.: Cole, **COGSA 1924,** s. 75.

[18] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 612/13 s. 647; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/14 s. 580; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 158; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 410-411.

[19] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/13 s. 647; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/10 s. 295. Örnekler için bkz.: Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 79-81; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 294.

[20] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/13 s. 647; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/10 s. 295; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** 607/14 s. 580; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 79. Seven ve Karan, sevk kusurundan söz edilebilmesi için geminin seyir hâlinde bulunması gerektiğini; teknik idare kusurunun ise geminin limanda bulunduğu sırada da ortaya çıkabileceğini ifade etmektedir. Bkz.: Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 114, 115;

yolculuğa başlamasından önceki safhada meydana gelen teknik kusur geminin elverişsizliğine yol açmaktaysa taşıyan teknik kusura dayanarak sorumluluktan kurtulamaz[21].

(2) Teknik kusurun ticari kusurdan ayırt edilmesi

Kusurun geminin sevkine yahut başkaca teknik yönetimine ilişkin olması, taşıyanın sorumluluğu bakımından bir farklılık yaratmamakta; taşıyan her iki hâlde de kendi kusuru söz konusu olmadıkça sorumluluktan kurtulmaktadır. Bu nedenle iki kavramın birbirinden ayırt edilmesi ancak teorik bir tartışma niteliğini taşıyacaktır[22]. Başkaca teknik yönetim kavramının tanımlanması ve kapsamının belirlenmesi, esas itibarıyla teknik kusurun ticari kusurdan ayırt edilebilmesi açısından önemlidir. Zira geminin sevkine ilişkin hareketlerin tespiti, dolayısıyla ticari kusurdan ayrılması bir güçlük arz etmemektedir.

Geminin başkaca teknik yönetimi kavramını tanımlamaya çalışmak yerine, kusurun teknik yönetime ilişkin olup olmadığının tespitinde kullanılacak bir kriter belirlemek, teknik kusur ile ticari kusur arasındaki ayrımı önemli ölçüde netleştirecektir. Esasen konuya ilişkin düzenlemede böyle bir kriter getirilmiştir. Şöyle ki, YTTK m. 1180 (TTK m. 1062) uyarınca, daha çok yükün menfaati gereği olarak alınan önlemler, geminin teknik yönetimine dahil sayılmaz[23]. Önlemin daha çok yükün menfaati gereği olarak alınıp alınmadığının tespitinde belirleyici husus, önlemin *etkisi* değil, *ağırlıklı amacı*dır[24].

Karan, **The Carrier's Liability,** s. 291, 294. Her iki hâl de teknik kusur olarak değerlendirildiğinden bu ayrım teorik bir nitelik taşımaktadır.

[21] Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 405 s. 228; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 293. Başlangıçtaki elverişsizliğin teknik kusurdan ayırt edilmesi hakkında bkz.: II.B.1.b.(3).

[22] Aynı yönde: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/13 s. 647; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/10 s. 295; Abraham, **Das Seerecht,** s. 193; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/14 s. 580; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 158; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 82; R.E. Japikse, "Deck Cargo Exclusion, Nautical Fault Exemption, Fire Exception", **The Hamburg Rules: A Choice for the EEC?,** Antwerpen, Maklu, 1994, s. 184.

[23] LK ve L/VK'de bulunmayan söz konusu düzenleme HGB § 607'den alınmıştır. Bu kriterin Anglo-Amerikan hukuk uygulamasına dayandığı hususunda bkz.: Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 400 s. 224; Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 60; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 289. Ayrıca bkz.: Astle, **Shipowners' Cargo Liabilities,** s. 141.

[24] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 272; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/14, 15 s. 648, 649; Abraham, **Das Seerecht,** s. 193; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/15 s. 580; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** s. 231; Çağa, Kender, **Navlun**

Bu çerçevede teknik kusurun söz konusu olup olmadığı incelenirken bir değerlendirme yapılmalı; önlemin ağırlıklı amacı yüke ilişkin ise, ticari kusurun mevcut olduğu sonucuna varılmalıdır[25]. Eklemek gerekir ki, bir önlemin aynı zamanda geminin menfaatine de hizmet etmesi, ağırlıklı amaç yüke yönelik olduğu sürece durumu değiştirmez[26].

Önlemin amacı dikkate alındığında, eşyanın yüklenmesi, istifi, elden geçirilmesi, taşınması ve boşaltılmasına ilişkin tüm hazırlık ve icra faaliyetleri ile yolculuk sırasında yükün korunması ve gözetimine yönelik önlemler, ağırlıklı olarak yüke hizmet eden önlemler kategorisine girmektedir[27]. Buna karşılık kazanın, makine dairesindeki teçhizatın ve dümen tertibatının kullanılması yahut balast tankının boşaltılması işlemleri; yolculuk sırasında geminin elverişliliğinin devamının sağlanmasına yönelik önlemler ile geminin bakımı ve onarımına yönelik faaliyetler ise ağırlıklı olarak geminin menfaatine ilişkindir[28].

Sözleşmesi, s. 159; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 149; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 218; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 83; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 82; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 289; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 101. Aynı yönde: Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 112; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 79. Geminin başkaca teknik yönetiminin kapsamı, İngiliz ve Amerikan hukuklarında ağırlıklı amaç dikkate alınarak belirlenmektedir. Bkz.: Götz, **a.g.e.**, s. 101, 102; Richardson, **The Hague and Hague-Visby Rules,** s. 49; D'Arcy, Ridley, **Ridley's Law of the Carriage of Goods**, s. 156. Esasen doktrinde bu muğlak kavramın içeriğinin belirlenmesinde uzun yıllara dayanan Anglo-Amerikan hukuk uygulamasından faydalanılması gerektiği haklı olarak ifade edilmektedir. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/13 s. 647.

[25] Bu ayrıma ilişkin örnekler için bkz.: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 607; Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 414-415 s. 232-233; Knauth, **The American Law of Ocean Bills of Lading,** s. 198, 199-203, 207; D'Arcy, Ridley, **Ridley's Law of the Carriage of Goods**, s. 156-157; William Payne, E.R. Hardy Ivamy, **Carriage of Goods by Sea,** thirteenth ed., London and Edinburgh, Butterworths, 1989, s. 194-196; Wharton Poor, **Poor on Charter Parties and Ocean Bills of Lading: American Law of Charter Parties and Ocean Bills of Lading,** 5. ed., New York, Matthew Bender, 1968, s. 178-179.

[26] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 272; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/14, 15 s. 648; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/11 s. 295; Abraham, **Das Seerecht,** s. 193. Buna örnek olarak yükleme teçhizatının aynı zamanda kumanyanın gemiye alınması maksadıyla kullanılması verilmektedir. Böyle bir hâlde hizmetin ağırlıklı amacının yükün menfaatine ilişkin olduğu açıktır. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 273; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/15 s. 648; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/11 s. 295.

[27] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 272; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/15 s. 648; Abraham, **Das Seerecht,** s. 193; Schlegelberger, Liesecke, § 606/11 s. 295; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/17 s. 581. Aynı yönde: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 291.

[28] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 273; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/16 s. 649 vd.; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/10 s. 294 vd.; Abraham, **Das Seerecht,** s. 193; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/16 s. 581.

Önlemin somut amacı ile normal ve tipik amacı çoğu kez birbiriyle örtüşür. Ancak istisnaen somut olayda önlemin alınmasıyla güdülen amaç, onun normal ve tipik amacından farklı ise, somut amaç dikkate alınmalıdır[29]. Örneğin istif faaliyetinin tipik amacı yüke ilişkindir. Ancak ara limanda bir kısım yük boşaltıldıktan sonra geminin bozulan dengesinin yeniden sağlanması amacıyla yük elden geçirilip tekrar istiflendiği takdirde, somut olayda önlemin ağırlıklı amacı geminin menfaatine yöneliktir[30]. Bunun sonucunda gemi alabora olduğu takdirde taşıyan teknik kusur savunmasında bulunabilir. Ancak yeniden istif sırasında örneğin yük denize düşürülürse yüke özen borcunun ihlali dolayısıyla taşıyanın sorumluluğu gündeme gelir[31]. Çünkü bu hâlde önlemin amacından bağımsız olarak, yükün elden geçirilmesi sırasında gereken özenin gösterilmemesi söz konusudur.

Önlemin alınmasına ilişkin kusur yükün güvenliğini olduğu kadar geminin güvenliğini de aynı oranda tehlikeye düşürüyorsa önlemin ağırlıklı amacı kolaylıkla tespit edilemeyebilir. Böyle bir durumda önleme ilişkin kusurun doğrudan etkisi belirlenerek sonuca varılması mümkündür. Önleme ilişkin kusurun doğrudan etkisi gemi üzerinde gerçekleşiyor ve yük yalnızca geminin güvenliği tehlikeye düştüğü için dolaylı şekilde etkileniyorsa teknik kusur söz konusudur. Bu şekilde de sonuca varılamaması durumunda ise ticari kusurun söz konusu olduğu kabul edilecektir (YTTK m. 1180/f. 2 – TTK m. 1062/f. 2)[32].

(3) Teknik kusurun başlangıçtaki elverişsizlikten ayırt edilmesi

Özellikle geminin denize ve yola elverişliliği (YTTK m. 932 – TTK m. 817) söz konusu olduğunda, elverişliliğin sağlanmasına yönelik önlemler daha ziyade geminin teknik yönetimi kapsamında yer alır. Dolayısıyla başlangıçtaki elverişsizliğe neden olan kusur, çoğu kez bir teknik kusur teşkil edecektir. Taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten ileri gelen zararlardan sorumluluğu YTTK m. 1141 (TTK m. 1019)

---

[29] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 272; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 159; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 219. Aynı yönde: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 289.
[30] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 273; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/17 s. 650; Abraham, **Das Seerecht,** s. 193; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 159. Aynı yönde: Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 221.
[31] Aynı yönde: Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 84.
[32] Bu konuda bkz.: II.B.1.b.(4).

hükmüne tâbidir. Anılan düzenleme YTTK m. 1180'e (TTK m. 1062/f. 2 ve 3) nazaran özel hüküm teşkil eder[33]. Diğer bir ifadeyle, başlangıçtaki elverişsizlik söz konusu olduğunda taşıyan, teknik kusura dayanarak sorumluluktan kurtulamaz[34]. Dolayısıyla YTTK m. 1141'de (TTK m. 1019) aranan koşullar[35] gerçekleştiğinde taşıyan elverişsizliğin neden olduğu zararlardan sorumludur.

İki kavramın birbirinden ayırt edilmesi, geminin başlangıçtaki eksikliğe rağmen elverişli sayıldığı hâller bakımından önem taşımaktadır. Şöyle ki, borda hizmetlerinin gerektiği gibi ifa edilmesi durumunda, eksikliğin yolculuk başladıktan sonra, tehlike gerçekleşmeden önce giderilmesi mümkün ve beklenebilir nitelikteyse yahut sonradan giderilmesi teamüldense geminin elverişli olduğu kabul edilmektedir[36]. Bu gibi durumlarda gemi için tehlike yolculuk başlangıcından beri değil; ancak somut olayda alınması gereken tedbirlerin ihmal edildiği andan itibaren söz konusu olmaktadır[37]. Dolayısıyla eksikliğe rağmen geminin elverişli sayılıp

---

[33] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/26, 28 s. 654, 655; Abraham, **Das Seerecht,** s. 194; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 432; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 31. LK bakımından aynı yönde: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 105, 109, 111.

[34] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 241; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 559/9 s. 498; Abraham, **Das Seerecht,** s. 181, 194; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/23 s. 582; Herber, **Carriage of Goods by Sea,** s. 353 vd.; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 149; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 413; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 31. Aynı yönde: Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 112, 165. LK bakımından aynı yönde: Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 401; Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 93-94; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 110, 112, 293; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 130; Japikse, **Deck Cargo, Nautical Fault, Fire,** s. 185; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 457; William Tetley, **International Maritime and Admiralty Law,** International Shipping Publications, Canada (Quebec), Yvon Blais, 2002, s. 84 vd.; a.y., **Maritime Transportation,** International Encyclopedia of Comperative Law: Law of Transport, Vol. XII Ch. 4, Chi. Edi. Rolf Herber, Tübingen vd., Mohr Siebeck vd., 2001, Nr. 63 s. 24; Yvonne Baatz vd., **Southampton on Shipping Law,** Institute of Maritime Law, London, Informa, 2008, s. 119; D'Arcy, Ridley, **Ridley's Law of the Carriage of Goods,** s. 156; Glass, Cashmore, **The Law of Carriage of Goods,** s. 180; Todd, **Modern Bills of Lading,** s. 144; Payne, Ivamy, **Carriage of Goods by Sea,** s. 200; Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 270; Colinvaux, **Carver's Carriage by Sea I,** s. 149-150.

[35] Bu koşullar, geminin elverişsizliğine yol açan bir eksikliğin bulunması; bu eksikliğin yolculuk başlangıcına kadar keşfedilememesi; eksikliğin keşfedilememesinde taşıyanın veya adamlarının kusurlu olmasıdır.

[36] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 241-242; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 513/13 s. 345 vd.; Abraham, **Das Seerecht,** s. 181; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 559/15, 26 s. 409, 411 vd.; Colinvaux, **COGSA 1924,** s. 41-42; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 177. Aynı yönde: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 107; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 101; Poor, **Poor on Charter Parties and Bills of Lading,** s. 177. Ayrıca bkz.: Astle, **Shipowners' Cargo Liabilities,** s. 57-58. Astle, böyle bir durumda geminin elverişsiz olduğunu, ancak bunun elverişliliğin sağlanmasına yönelik özen yükümlülüğünün ihlali olarak değerlendirilmeyeceğini ifade etmektedir.

[37] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 559/14 s. 409.

sayılamayacağı değerlendirilirken, mevcut eksiklikle yolculuğa *başlamanın* gemi ve yük için daha baştan bir tehlike yaratıp yaratmadığı her hâlde dikkate alınmalıdır[38]. Geminin mevcut eksiklikle yolculuğa *başlaması* tehlike yaratmaktaysa elverişli olduğundan söz edilemez.

Eksikliğin tehlike gerçekleşmeden giderilmesi objektif ya da sübjektif nedenlerle mümkün değil ise geminin başlangıçta elverişsiz olduğunun kabulü gerekir[39].

Bu noktada önem arz eden bir diğer husus, eksikliğin farkında olunması ve yolculuk başladıktan sonra derhal giderilmesinin amaçlanmasıdır[40]. Görevli gemi adamlarının eksikliği bilmemesi, örneğin balast tankının güvenlik vanasını sonradan kapamak üzere bilerek değil de yanlışlıkla açık unutmaları ya da tam kapamamaları ve bunun sonucunda ambarı su basması durumunda, geminin başlangıçta elverişsiz olduğu sonucuna varılmalıdır[41]. Esasen bu hâlde de eksikliğin giderilmesi imkân dahilinde değildir. Ancak bunun nedeni bir dış engelin varlığı değil, gemi adamlarının eksikliğin farkında olmamalarıdır. Diğer bir ifadeyle, eksikliğin tehlike gerçekleşmeden giderilmesini olanaksız kılan engel sübjektiftir.

Eksikliğin, zamanında giderilmesi mümkün ve beklenebilir yahut teamülden olmasına rağmen giderilmemesi durumunda ise başlangıçtaki bir elverişsizlikten de söz edilemeyecektir. Böyle bir hâlde ihmal genellikle geminin sevkine veya başkaca teknik idaresine ilişkin olacak, dolayısıyla taşıyan meydana gelen zarardan sorumlu

---

[38] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 559/15 s. 409.
[39] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 513/13 s. 346; Colinvaux, **COGSA 1924,** s. 42; Poor, **Poor on Charter Parties and Bills of Lading,** s. 177.
[40] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 559/15 s. 409; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 513/13 s. 346;
[41] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 559/26 s. 412; Colinvaux, **COGSA 1924,** s. 42; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/12 s. 215; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 513/13 s. 346; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 177. Aynı yönde: Knauth, **The American Law of Ocean Bills of Lading,** s. 197; Longley, **Common Carriage of Cargo,** s. 153; Poor, **Poor on Charter Parties and Bills of Lading,** s. 177.

tutulamayacaktır[42]. Ancak bazı hâllerde tedbirin alınmasında gösterilen ihmalin ticari kusur teşkil etmesinin de mümkün olduğu gözden uzak tutulmamalıdır[43].

Geminin yolculuk sırasında elverişsiz hâle gelmesi YTTK m. 1179 (TTK m. 1061) hükmünün kapsamına girdiğinden, taşıyanın bu çerçevede teknik kusurdan sorumsuzluğa dayanması mümkündür[44].

(4) Önlemin hem geminin hem de yükün menfaatine ilişkin bulunması

Önlemin hem geminin hem de yükün menfaatine ilişkin bulunduğu bazı hâllerde, önlemin ağırlıklı amacı ya da alınmasındaki kusurun doğrudan etkisi, dolayısıyla yönelik olduğu menfaat kesin olarak belirlenemeyebilir. Bu ihtimalde durumun ne olacağı YTTK m. 1180/f. 2 (TTK m. 1062/f. 3) hükmünde açıkça düzenlenmiştir. Düzenlemeye göre, tereddüt hâlinde zararın teknik yönetimin sonucu olmadığı kabul edilir. Şu hâlde, önlemin daha ziyade geminin menfaatine olduğu kesin olarak tespit edilemediği takdirde (kanunun ifadesiyle "tereddüt hâlinde") ticari kusurun söz konusu olduğu kabul edilir.

Bu hüküm, düzenlemenin kökenini teşkil eden LK'de ve HGB'de bulunmamaktadır. Bu nedenle Alman hukukunda mesele tartışmalıdır[45]. Harter Act öncesinde teknik kusurdan sorumsuzluğa ilişkin sözleşme şartlarının son derece yaygın olduğu; belirsizlik içeren sorumsuzluk şartlarının dar ve tereddüt hâlinde

---

[42] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 242; Abraham, **Das Seerecht,** s. 181; Colinvaux, **COGSA 1924,** s. 42; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 177; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 101. Buna ilişkin örnekler için bkz.: Knauth, **The American Law of Ocean Bills of Lading,** s. 197; Longley, **Common Carriage of Cargo,** s. 152-153.

[43] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 559/14 s. 409; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 101. Hangi hâllerde ticari hangi hâllerde teknik kusurun söz konusu olabileceği hususundaki örnekler için bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/24 s. 583.

[44] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/29 s. 656; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 21; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 422 s. 237 vd.; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 80.

[45] Bir görüşe göre önlem, biri diğerine göre ağırlıklı olmamak şartıyla, hem geminin hem de yükün menfaatine ilişkin ise, önleme ilişkin kusurun teknik kusur olarak kabulü gerekir. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/17 s. 650; Abraham, **Das Seerecht,** s. 193. Bir diğer görüşe göre ise, tereddüt hâlinde önlemin yüke yönelik olduğu kabul edilmelidir. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 274. Von Ziegler de hem teknik hem de ticari kusurun unsurlarının söz konusu olduğu hâllerde taşıyanın kural olarak sorumluluktan kurtulamayacağını ifade etmektedir. Bkz.: von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 416 s. 234. Amerikan hukukunda da tereddüt hâlinde ticari kusurun varlığı kabul edilmektedir. Bkz.: Knauth, **The American Law of Ocean Bills of Lading,** s. 197.

taşıyan aleyhine sınırlayıcı yorumlanmasının uluslararası hukukta genel kabul gören bir prensip teşkil ettiği; bu şarta bir sorumsuzluk hâli olarak yer veren LK ve onu takip eden kanun hükümleri ile esasen taşıyanın sorumsuzluk hâllerini sözleşmelerde yer alan sorumsuzluk şartlarına nazaran genişletmek değil, daraltmak amacının güdüldüğü; bu doğrultuda teknik kusurdan sorumsuzluğa ilişkin kanuni düzenlemenin, dolayısıyla teknik yönetim kavramının dar ve tereddüt hâlinde taşıyan aleyhine sınırlayıcı yorumlanması gerektiği ifade edilmektedir[46]. Bu prensip, gerek teknik yönetim kavramının içeriğinin doldurulmasında, gerekse somut olayda teknik kusurun mu yoksa ticari kusurun mu söz konusu olduğunun belirlenmesinde yön gösterici niteliktedir[47]. Kaldı ki HK'de teknik kusurdan sorumsuzluk ilkesinin terk edilmesi ve Rotterdam Kuralları'nda da buna yer verilmemesi modern eğilimin taşıyanın teknik kusurdan da sorumlu tutulması yönünde olduğunu göstermektedir. Gerçekten de deniz taşımacılığı alanındaki teknik gelişmeler incelemekte olduğumuz sorumluluktan kurtulma nedenini hukuk politikası anlamında temelden yoksun bırakmıştır[48]. Nitekim taşıyanın, adamlarının fiillerinden sorumlu tutulması esasına getirilen bu istisnanın, modern taşıma hukukunda benzerinin bulunmadığı ve artık haklı bir gerekçesinin de kalmadığı ifade edilmektedir[49]. Bu nedenle mahkemelerin işini kolaylaştırıcı nitelikteki TTK m. 1062/f. 3 hükmünün YTTK'da aynen muhafaza edilmesi son derece yerindedir.

---

[46] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 272; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/13 s. 647; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/10 s. 295; Abraham, **Das Seerecht,** s. 192; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 158; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 410.

[47] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 272.

[48] Teknik kusurdan sorumsuzluk prensibinin temelinde yatan nedenler, teknik kusurun taşıyan bakımından mücbir sebep gibi kaçınılamaz bir durum teşkil etmesi; yolculuk başladıktan sonra geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin denetim ve etki imkânının bulunmaması; teknik kusur söz konusu olduğunda kusurun adeta "gerçek anlamını yitirmesi"; ayrıca önemsiz sayılabilecek bir teknik kusur sonucunda meydana gelebilecek büyük zararların taşıyan bakımından da büyük bir sermaye rizikosu oluşturması olarak sayılmaktadır. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 267; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/7 s. 294; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/3 s. 577. Belirtmek gerekir ki günümüzün iletişim teknolojisi taşıyanın tüm yolculuk boyunca gemiyle irtibat hâlinde olmasına imkân sağlamaktadır. Ayrıca modern gemilerin teknik donanım ve ekipmanları dikkate alındığında, teknik kusurdan sorumsuzluk kayıtlarının ortaya çıktığı 18. yüzyıl taşımacılığına nazaran seyir güvenliği bakımından büyük mesafe kat edildiği ortadır. Bu çerçevede geminin sevki ve başkaca teknik yönetimi söz konusu olduğunda kusurun gerçek anlamını yitirdiğinden ya da taşıyan bakımından mücbir sebep gibi kaçınılamaz bir durum teşkil ettiğinden bahsetmek bize göre mümkün değildir.

[49] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/2 s. 577.

c. Yangın

(1) Hükmün kapsamı

YTTK m. 1180/f. 1 (TTK m. 1062/f. 2) uyarınca taşıyan, kendi kusuru söz konusu olmadıkça yangından ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Öncelikle yangından ne anlaşılması gerektiği açıklanmalıdır. Yangından bahsedilebilmesi için açık ve görünür bir ateş veya alevin mevcudiyeti şarttır[50]. Dolayısıyla aşırı ısınmadan kaynaklanan zararlar bu kapsamda değerlendirilemez[51]. Ancak aşırı ısınma yangına sebebiyet verdiği takdirde, aşırı ısınmanın ve yangının neden olduğu zararların birbirinden ayırt edilmesi imkânsız olduğundan, aşırı ısınma ve yangın aynı sürecin ve olayın parçaları olarak değerlendirilmeli ve taşıyan bundan sorumlu tutulmamalıdır[52].

Taşıyanın sorumluluktan kurtulması için yangının gemide çıkması şart değildir. Eşyanın teslim alınmasından teslim edilmesine kadar olan zaman diliminde gerçekleşmek kaydıyla, karada meydana gelen yangın da bir sorumsuzluk sebebi

---

[50] Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 272; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/24, 27 s. 652, 655; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/12 s. 296; Abraham, **Das Seerecht,** s. 194; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/20 s. 582; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 159; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 222; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 425; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 115 dn. (6); a.y., **Sorumsuzluk Hâlleri,** s. 87; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 165; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 295; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 115; Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 428 s. 243; Japikse, **Deck Cargo, Nautical Fault, Fire,** s. 186; Richardson, **The Hague and Hague-Visby Rules,** s. 49; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 458; Longley, **Common Carriage of Cargo,** s. 165; Poor, **Poor on Charter Parties and Bills of Lading,** s. 182; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 752.

[51] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/27 s. 655; Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 272; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/20 s. 582; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/12 s. 296; Abraham, **Das Seerecht,** s. 194; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 159; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 222; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 425; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 84; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 115 dn. (6); a.y., **Sorumsuzluk Hâlleri,** s. 87; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 165-166; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 295; Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 428 s. 243; Temperley, Vaughan, **COGSA 1924,** s. 58-59; Colinvaux, **COGSA 1924,** s. 72; Richardson, **The Hague and Hague-Visby Rules,** s. 49; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 458; Longley, **Common Carriage of Cargo,** s. 165; Poor, **Poor on Charter Parties and Bills of Lading,** s. 182; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 752.

[52] Karan, **The Carrier's Liability,** s. 295; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/20 s. 582; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 458; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 752.

teşkil etmektedir[53]. Zira düzenlemede buna ilişkin bir sınırlandırma yer almamaktadır.

Yangın zararı, yangının doğrudan sonucu olmayan dolaylı zararları, örneğin söndürme faaliyetlerinin ya da dumanın neden olduğu zararları da kapsamaktadır[54]. Ancak bu sırada taşıyanın yüke özen borcunun devam ettiği; yangın söndürme faaliyeti esnasında yükün zarara uğramaması için gereken önlemleri almakla yükümlü olduğu; dolayısıyla örneğin suyun gelişigüzel kullanılmasının yüke özen borcunun ihlali olarak değerlendirilebileceği gözden uzak tutulmamalıdır[55].

Zararın sebebi yangın değil de yangını söndürme yükümlülüğünün kusurlu olarak ihlali ise, taşıyan zarardan sorumlu tutulur[56].

(2) Yangının sebebi bakımından çeşitli olasılıkların değerlendirilmesi

Yangın muhtelif sebeplerden ileri gelebilir. Taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu olup olmadığı hususu ise, söz konusu sebebe göre değişiklik arz

---

[53] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 274; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/25 s. 653; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/12 s. 296; Abraham, **Das Seerecht,** s. 194; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/19 s. 581; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 159; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 222; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 434; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 83; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 752; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 87-88; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 166. LK bakımından aynı yönde: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 115; D'Arcy, Ridley, **Ridley's Law of the Carriage of Goods**, s. 157-158; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 218.

[54] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/27 s. 654; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/12 s. 296; Abraham, **Das Seerecht,** s. 194; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/20 s. 582; Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 63; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 159; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 222; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 425-426; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 83 vd.; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 753; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 88-89; Colinvaux, **COGSA 1924,** s.72; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 218; Şeker-Öğüz, **Güvenli Yönetim Sistemi,** s.335. Aynı yönde: Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 167-168; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 296; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 429 s. 244; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 458; Nilima M. Chandiramani, **Carriage of Goods by Sea and Multimodal Transport,** Mumbai, Saptarang Publication, 1997, s. 59.

[55] Richardson, **The Hague and Hague-Visby Rules,** s. 49; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 458.

[56] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/24 s. 653.

eder. Şöyle ki, yangının sebebi taşıyanın adamlarının teknik kusuru ise taşıyan bundan zaten sorumlu değildir[57].

Yangın geminin yolculuk başlangıcında denize, yola ve yüke elverişli olmamasından kaynaklanmışsa ve taşıyan bu elverişsizlikten mesul ise, yangın zararından da sorumlu tutulur[58]. Zira yukarıda açıklandığı üzere başlangıçtaki elverişsizlik söz konusu olduğunda taşıyan, YTTK m. 1180 hükmüne dayanamaz[59].

Geminin yolculuk sırasında elverişsiz hâle gelmesi YTTK m. 1178'in kapsamına girdiğinden, taşıyanın sonraki elverişsizlikten ileri gelen yangına bir sorumsuzluk sebebi olarak dayanması mümkündür[60].

Bu çerçevede yangın zararının ayrı bir sorumsuzluk hâli olarak düzenlenmesi, sadece ticari kusurdan ileri gelen yangın bakımından önem arz etmektedir[61]. Taşıyan, adamlarının ticari kusurlarından mesul olmakla beraber, bu

---

[57] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 274; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/24 s. 652; Abraham, **Das Seerecht,** s. 193 vd.; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 160; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 84; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 751.

[58] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 274; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/28 s. 655; Abraham, **Das Seerecht,** s. 194; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/25 s. 583; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 160; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 150; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 222; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 429; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 84; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 751; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 115 dn. (6); a.y., **Sorumsuzluk Hâlleri,** s. 73 dn. (1), s. 90; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 166-167. LK bakımından aynı yönde: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 607 vd.; Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 272; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 219; Japikse, **Deck Cargo, Nautical Fault, Fire,** s. 187; Colinvaux, **COGSA 1924,** s. 72; G.H. Main Thompson, **Outline of the Law Relating to Bills of Lading,** London, Stevens and Sons, 1925, s. 146-147; Colinvaux, **Carver's Carriage by Sea I,** s. 378; Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 277. LK bakımından aksi görüşte: Williamson, Payne, **COGSA 1924,** s. 42; Mitchelhill, **Bills of Lading,** s. 10.

[59] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 241; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 559/9 s. 498; Abraham, **Das Seerecht,** s. 181, 194; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 31. LK bakımından aynı yönde: Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 401-402; Tetley, **International Maritime and Admiralty Law,** s. 84 vd.; a.y., **Maritime Transportation,** Nr. 63 s. 24; Baatz vd., **Southampton on Shipping Law,** s. 119; Glass, Cashmore, **The Law of Carriage of Goods,** s. 180, 181; Todd, **Modern Bills of Lading,** s. 144; a.y., **Contracts for the Carriage of Goods by Sea,** Oxford (vd), BSP Professional Books, 1988, s. 181; Payne, Ivamy, **Carriage of Goods by Sea,** s. 200; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 211.

[60] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/29 s. 656; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/21 s. 582.

[61] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 160; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 92.

kusurun yangına sebebiyet vermesi hâlinde, YTTK m. 1180/f. 2 uyarınca meydana gelen zarardan sorumlu tutulamaz[62].

d. Taşıyanın Şahsi Kusurunun Bulunması

Taşıyan, kendi kusuru söz konusu olmadığı sürece geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin hareketlerin ve yangının sebebiyet verdiği zararlardan sorumlu değildir. Bu bakımdan kusurun ağırlığı bir fark yaratmamakta; kastın varlığı hâlinde dahi taşıyan sorumluluktan kurtulabilmektedir[63]. Zira YTTK m. 1180'de (TTK m. 1062) kusurun ağırlığına yönelik bir ayrım yapılmamıştır[64].

Buna karşılık taşıyan kendi kusurundan sorumludur. Taşıyanın kendi kusuru bakımından öncelikle belirtmek gerekir ki taşıyan bir tüzel kişi ise organın kusuru, tüzel kişinin, dolayısıyla taşıyanın kusuru olarak kabul edilir (TMK m. 50).

Taşıyanın kendi kusurunun bulunup bulunmadığının belirlenmesinde zarara yol açan süreç üzerinde fiilen etki ve kontrol imkânına sahip olup olmadığı dikkate alınmalıdır[65]. Bu çerçevede zararın işletme organizasyonundaki bir kusurun, daha açık bir anlatımla, taşıyanın adamlarının seçimindeki, nezaretindeki, yönlendirilmesindeki, bilgilendirilmesindeki ve bunlara talimat verilmesindeki yetersizliğin sonucunda ortaya çıkması durumunda taşıyanın kendi kusuru söz

---

[62] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/12 s. 296; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/24 s. 653; Abraham, **Das Seerecht,** s. 194; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/21 s. 582; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 84. Aksi görüşte: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 274 vd. Yazara göre yangın mutlak bir sorumsuzluk sebebi teşkil etmeyip yalnızca bir ispat kolaylığı sağlamakta; yangının neden olduğu zararlar bakımından yükle ilgilinin taşıyanın adamlarının ticari kusurunun yangına sebebiyet verdiğini kanıtlaması gerekmektedir. Taşıyan ise şahsi kusuru bulunmadığını ispatlamakla yükümlüdür. Bu çerçevede mahiyeti itibarıyla TTK m. 1063'teki (HGB § 608) muhtemel sorumsuzluk sebeplerine yaklaşmaktadır. Ayrıca bkz.: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 295. Yazar, yangının istif hatasından kaynaklanması hâlinde taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu tutulacağını ileri sürmektedir.

[63] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 271; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/10 s. 646; Abraham, **Das Seerecht,** s. 192; Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 62-63; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 157; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 410, 413; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 745; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 76; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 113, 164. LK bakımından aynı yönde: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 607.

[64] Bu bakımdan YTTK m. 1187 hükmü de durumu değiştirmemektedir. Zira düzenleme yalnızca taşıyanın kastının veya nitelikli kusurunun mevcudiyeti hâlini kapsamakta; adamlarının kastı veya nitelikli kusuru taşıyanın sorumluluğunu etkilememektedir. Bkz.: III.D.4.

[65] Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 434 s. 247.

konusudur[66]. Gerçekten de taşıyanın kendi kusuru, özellikle verdiği talimatlar nedeniyle gündeme gelebilir. Gerektiği hâlde gemiye kılavuz alınmaması bir teknik kusur teşkil eder. Bunun sonucunda gemi karaya oturmuşsa, taşıyan bundan ileri gelen zarardan sorumlu tutulamaz. Ancak taşıyan kaptana bu yönde talimat verdiği için gemiye kılavuz alınmamışsa, taşıyanın kendi kusuru mevcuttur[67]. Yangın bakımından ise, taşıyanın geminin güvenliğine ilişkin düzenlemeleri ihmal etmesi ve bunun yangına[68] ya da yangınla mücadelenin yetersiz kalmasına yol açması[69] hâllerinde şahsi kusuru nedeniyle sorumlu tutulması mümkündür.

Taşıyanın şahsi kusurunun belirlenmesinde Uluslararası Güvenli Yönetim Kodu (International Safety Management –ISM- Code)[70] da dikkate alınmalıdır. Zira ISM Kodu, düzenleme getirdiği konularda taşıyanın özen yükümlülüğünü somutlaştırmakta; işletme organizasyonu bakımından gereken özenin gösterilip gösterilmediğinin tespitinde ölçü teşkil edecek hükümler getirmektedir[71]. Dolayısıyla taşıyanın ISM Kodu'nun öngördüğü kriterleri yerine getirmemesi ya da düzenlemeleri ihmal etmesi, kendi kusurunun bulunduğu sonucuna varılmasına yol açabilecektir[72].

ISM Kodu'nun 4. maddesine göre donatan, en yetkili yönetici ile gemi arasındaki doğrudan bağlantının sağlanmasından sorumlu bir kişi (**designated person**) tayin etmekle yükümlüdür. Bu düzenleme çerçevesinde taşıyanın şahsi kusurunun adamlarının teknik kusurundan ayırt edilmesi ve taşıyanın teknik kusurla

---

[66] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/7, 13 s. 294, 296; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/30 s. 656; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/28, 29 s. 584; Richter-Hannes, Richter, Trotz, **Seehandelsrecht,** s. 230; Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 48; Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 432 s. 246; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 160; Şeker-Öğüz, **Güvenli Yönetim Sistemi,** s. 332.

[67] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 271; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/10 s. 646; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 157; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 115 dn. (5); a.y., **Sorumsuzluk Hâlleri,** s. 76 dn. (8).

[68] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/25 s. 653; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/12 s. 296; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 86. Yangın bakımından taşıyanın şahsi kusurunun söz konusu olabileceği diğer hâller için bkz.: Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 435 s. 248; Knauth, **The American Law of Ocean Bills of Lading,** s. 214-215.

[69] Schoenbaum, **Admiralty and Maritime Law,** s. 351; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 219.

[70] ISM Kodu hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Şeker-Öğüz, **Güvenli Yönetim Sistemi,** s. 327-330; Volker Looks, Holger Kraft, "Die zivilrechtliche Auswirkungen des ISM Code", **TranspR,** 06/1998, s. 221-223.

[71] Looks, Kraft, **ISM Code,** s. 223.

[72] Bu konuda bkz.: Looks, Kraft, **ISM Code,** s. 224; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/28 s. 584; Şeker-Öğüz, **Güvenli Yönetim Sistemi,** s. 333-336.

ilgisi olmadığını kanıtlaması son derece güçleşmektedir[73]. Nitekim ISM Kodu'nun taşıyanın kendi kusurunun sık sık gündeme gelmesine; dolayısıyla teknik kusur ile yangından sorumsuzluğun pratikte anlamını önemli ölçüde kaybetmesine yol açabileceği ifade edilmektedir[74].

2. Denizde Kurtarma

a. Genel Olarak

YTTK m. 1181'e göre taşıyan, müşterek avarya hâli hariç, denizde can ve eşya kurtarmadan veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir. Teşebbüs, sadece eşya kurtarmaya yönelikse, aynı zamanda makul bir hareket tarzı oluşturması gerekir. Düzenlemenin kökeni HK m. 5 § 6 hükmüdür.

Denizde can veya eşya kurtarmadan yahut kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan sorumsuzluk TTK'da da düzenlenmiştir (TTK m. 1063/b. 6)[75]. TTK'nın bu düzenlemesi, HGB § 608'den alınmıştır. Düzenlemenin kökeni, LK m. 4 § 2 *l* hükmü ise de, Alman kanun koyucusu, İmza Protokolü'nün 1. maddesinin tanıdığı imkândan faydalanarak anılan hükümde yer alan pek çok diğer sorumsuzluk nedeni gibi, denizde kurtarma ve buna teşebbüsü de muhtemel sorumsuzluk hâllerinden biri olarak öngörmüştür.

Görüldüğü üzere incelemekte olduğumuz sorumsuzluk nedeni bakımından YTTK'nın ve TTK'nın getirdiği düzenlemeler arasında iki önemli fark vardır. Bunlardan ilki, yukarıda da belirtildiği üzere, TTK sisteminde denizde kurtarma ve buna teşebbüsün muhtemel sorumsuzluk hâlleri arasında düzenlenmiş olmasıdır. Aşağıda da ayrıntılı olarak inceleneceği üzere, muhtemel sorumsuzluk hâlleri taşıyana ispat kolaylığı sağlamakta; zararın hâlin icaplarına göre bu sebeplerden birinden ileri gelmiş olabileceği ortaya konulduğu takdirde zararın bu nedenden ileri geldiği ve taşıyanın kusurunun bulunmadığı karine olarak kabul edilmekte; yükle

---

[73] Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 403, 436 s. 227, 249.
[74] Looks, Kraft, **ISM Code,** s. 223; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/28 s. 584.
[75] Denizde can ve mal kurtarmaya ilişkin olarak TTK'da yer alan bir diğer sorumsuzluk nedeni, bu amaçla veya başka bir haklı sebeple rotadan sapılması hâline münhasır ve sapmadan ileri gelen zararlar ile sınırlı olarak taşıyanın sorumsuzluğunu düzenleyen TTK m. 1091 (L/VK m. 4 § 4; HGB § 636 a) hükmüdür. Bu düzenleme YTTK'da aynen muhafaza edilmiştir (YTTK m. 1220). Bkz.: II.B.3.

ilgili bunun aksini ispatladığı takdirde taşıyan sorumluluktan kurtulamamaktadır[76]. İncelemekte olduğumuz sorumsuzluk nedenine ilişkin olarak YTTK ile TTK düzenlemeleri arasındaki diğer fark ise, YTTK sisteminde eşyaya yönelik kurtarma teşebbüsünün makul bir hareket tarzı teşkil etmesinin aranmasıdır.

Belirtmek gerekir ki YTTK'nın taşıyanın sorumluluğuna ilişkin düzenlemeleri hazırlanırken benimsenen temel ilke, LK ve L/VK hükümlerinin esas alınması; bunlarda hüküm bulunmayan hâllerde ise boşluğun HK'nin getirdiği düzenlemelerle tamamlanmasıdır[77]. Bu itibarla YTTK m. 1181 hükmü bakımından söz konusu ilkenin göz ardı edildiği anlaşılmaktadır. Zira L/VK'de hüküm bulunduğu hâlde HK düzenlemesinin alınması yoluna gidilmiştir. Bu ise, aşağıda da açıklanacağı üzere, denizde kurtarma ile rotadan haklı sapma hâllerine ilişkin, farklı kaynaklardan alınan düzenlemelerin (YTTK m. 1181, YTTK m. 1220) birbiriyle kesişmesi ve çelişmesine yol açmıştır. Oysa böyle bir çelişki, kendi sistemleri içinde bu açıdan bütünlük arz eden L/VK'de de HK'de de söz konusu değildir[78].

b. Hükmün Kapsamı

YTTK m. 1181 hükmü uyarınca taşıyan, müşterek avarya hâli hariç, denizde can ve eşya kurtarmadan veya buna teşebbüsten ileri gelen zararlardan sorumsuzdur. Görüldüğü üzere düzenlemede açıkça "teşebbüs"ten söz edilmiştir. Bu çerçevede, taşıyanın sorumluluktan kurtulması için tehlikede bulunan insanın veya eşyanın kurtarılmış olması, diğer bir ifadeyle faydalı bir netice elde edilmesi aranmamaktadır[79].

Denizde can veya eşya kurtarmak üzere alınan önlemler genel olarak rotadan sapılması şeklinde ortaya çıkmakla birlikte bundan ibaret değildir[80]. Dolayısıyla YTTK m. 1181 hükmü, sapmayı kapsamakta[81]; ancak taşıyanın sorumluluktan kurtulmasını bununla sınırlamamaktadır.

---

[76] Bu konuda bkz.: IV.D.
[77] http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf Nr. 183 s. 56.
[78] Bu konuda bkz.: II.B.3.c.(1).
[79] TTK m. 1063/f. 1 b. 6 ve HK m. 5 § 6 bakımından da aynı husus kabul edilmektedir. Bkz.: Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 135; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 159; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 112-113.
[80] Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 65; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 112.
[81] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 112; Lüddeke, Johnson, **The Hamburg Rules,** s. 14.

Hükmün kurtarma veya kurtarma teşebbüsünden ileri gelen "zararlar"dan söz eden ifadesi karşısında, gerek eşyanın zıyaa veya hasara uğraması gerekse geç teslim edilmesi hâllerini kapsadığında tereddüt bulunmamaktadır.

İncelemekte olduğumuz sorumsuzluk nedeni, can veya eşya kurtarmak *amacıyla* zarara sebebiyet verilen ya da zararın göze alındığı hâllerle sınırlı değildir. Taşıyanın sorumluluktan kurtulması için zararın kurtarma faaliyetinin veya teşebbüsünün sonucunda ortaya çıkması yeterlidir[82]. Diğer bir ifadeyle amaçtan bağımsız olarak illiyet bağı esas alınmıştır.

c. Eşyaya Yönelik Kurtarmada "Makul Hareket" Koşulu

YTTK m. 1181 hükmünde, teşebbüsün sadece eşya kurtarmaya yönelik olması durumunda makul bir hareket tarzı oluşturması gerektiği ifade edilmiştir[83]. HK m. 5 § 6'dan farklı olarak yalnızca "teşebbüs"ten söz edilmesi, eşya kurtarmaya yönelik faaliyet başarıya ulaşmışsa ayrıca makul bir hareket tarzı oluşturmasının gerekmediği; bu koşulun yalnızca teşebbüs aşamasında kalan kurtarma faaliyeti bakımından arandığı izlenimini uyandırabilir. Ancak böyle bir ayrımın hiçbir haklı gerekçesi olmadığı gibi, hükmün kökenini oluşturan HK m. 5 § 6'ya da aykırıdır. Hükmün gerekçesinde bu sorumsuzluk hâlinin "1978 tarihli Hamburg Kurallarının 5 inci maddesinin altıncı fıkrasındaki *anlatıma uygun olarak* ayrı bir maddede düzenlendiği"nden söz edilmektedir[84]. Şu hâlde HK m. 5 § 6'dan farklı şekilde böyle bir ayrım yapılması amaçlanmamıştır. Dolayısıyla makul hareket koşulu, sonucunda faydalı bir netice elde edilmiş olsun olmasın, eşyaya yönelik tüm kurtarma faaliyetleri bakımından aranır.

---

[82] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 158-159.

[83] TTK m. 1063/f. 1 b. 6 hükmünün kökenini teşkil eden LK (L/VK) m. 4 § 2 *l*'de açıkça tedbirin makul olmasından söz edilmediği hâlde Karan, kurtarma faaliyetinin yalnızca eşyaya yönelik olması durumunda bunun makul bir hareket tarzı teşkil etmesi gerektiğini ifade etmektedir. Bkz.: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 312. Taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için eşya kurtarma faaliyetinin orantılı olması gerektiği hususunda bkz.: Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 281. Von Ziegler ise somut olayın şartları çerçevesinde kurtarma faaliyeti kapsamında alınan tedbirlerin gerekliliğinin ispatlanması icap ettiğini; bu ölçüyü aşan tedbirlerden ileri gelen zararlardan taşıyanın sorumlu tutulabileceğini ifade etmektedir. Bkz.: Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 525 s. 295.

[84] Bkz.: http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 360.

İnsan hayatı söz konusu olduğunda taşıyanın sorumluluktan kurtulması için başka hiçbir şart aranmamış olması tabiidir[85]. Eşyaya yönelik kurtarma faaliyeti bakımından ise, şarta bağlı olmayan bir sorumsuzluk öngörülmesinin, taşıyan tarafından bu sorumsuzluk sebebinin kurtarma yardım ücreti elde edebilmek için yükle ilgililer aleyhine kötüye kullanılması sonucunu doğurabileceği dikkate alınmıştır[86].

Kurtarma faaliyetinin can kurtarmaya mı eşya kurtarmaya mı yönelik olduğu belirlenirken kurtarma faaliyetinin başladığı anda kaptan ve diğer gemi adamlarının ne kurtarmayı düşündükleri ya da amaçladıkları dikkate alınmalıdır[87].

Bu noktada kurtarma faaliyetinin makul olup olmadığına dair değerlendirmede hangi kıstasların esas alınabileceği incelenmelidir. Öncelikle belirtmek gerekir ki faaliyetin makul olup olmadığı somut olayın şartları çerçevesinde, objektif bir inceleme ile tespit edilecektir[88]. Kurtarma faaliyeti çerçevesinde alınan önlemin, kurtarılması amaçlanan eşya ile orantılı olup olmadığı dikkate alınacak; orantılılığın tespitinde ise önlemin kurtaran gemi ve içindeki yük bakımından yarattığı risk ile kurtarılması amaçlanan eşyanın değeri kriter teşkil edecektir[89].

HK m. 5 § 6 hükmünün taşıyanın kendi yükle ilgilisine karşı sorumlu tutulmamak için eşya kurtarmaya istekli olmaması yahut eşya kurtarmaya yönelik faaliyetlerin, alınan önlemlerin makul olup olmadığı endişesi ile yürütülmesi gibi sakıncalar yaratabileceği; ayrıca önlemin makul olup olmadığı hususunda ispat

---

[85] Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 65; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 524 s. 295.

[86] Bkz.: Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 524 s. 295; Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 219; Wilson, **Basic Carrier Liability,** s. 144; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 151; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 113; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 159 dn. (1).

[87] Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 661 s. 368.

[88] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 113; Kienzle, **Actual Carrier**, s. 159. Bu hususta kurtarma yardıma ilişkin uluslararası sözleşmelerin yön gösterici olabileceği ifade edilmektedir. Bkz.: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 66.

[89] Kienzle, s. 159; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 113. Aynı yönde: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 65. Yazar, eşya kurtarma bakımından, kurtarma yardım ücreti elde etmenin ticari yönünün göz önüne alınması gerektiğini; bu nedenle orantılılık arandığını; bunun da alınan önlemlerin "makul olması" şeklinde ifade edildiğini belirtmektedir.

güçlüğünün söz konusu olabileceği belirtilmektedir[90]. Özellikle acil durumlarda, taşıyanın olası sorumlulukla karşı karşıya olacağı; zira sonradan yapılan değerlendirmede kurtarma faaliyetinin veya teşebbüsünün makul olmadığı sonucuna varılabileceği ifade edilmektedir[91]. Gerçekten de acil bir durumda alınacak önlemin daha sonra makul bulunup bulunmayacağının o sırada değerlendirilmesi ve buna göre hareket edilmesi son derece güçtür. Ancak yukarıda da belirtildiği üzere, önlemin makul olup olmadığı somut olayın şartları çerçevesinde tespit edileceğinden, içinde bulunulan tüm şartlar ve bu arada durumun aciliyeti de dikkate alınacaktır. Somut olayın şartları ve aciliyeti içinde değerlendirildiğinde dahi makul olarak kabul edilemeyecek kurtarma faaliyeti ile kendi gemisindeki yükü tehlikeye atan taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu tutulması gerektiği ise açıktır. Zira incelemekte olduğumuz sorumsuzluk nedeni ile esasen taşıyanın, (çoğu kez) kendi gemisindeki yükü tehlikeye atarak menfaat elde etmesine müsaade edilmiştir[92]. Kurtarma faaliyetinin makul olup olmadığına dair değerlendirmede bu husus da gözden uzak tutulmamalıdır.

3. Rotadan Sapma

a. Genel Olarak

YTTK m. 1220/f. 1 uyarınca, kaptanın denizde can ve eşya kurtarmak veya diğer bir haklı sebeple rotadan sapmış olması, tarafların hak ve yükümlülüklerini etkilemez ve taşıyan bu yüzden doğacak zararlardan sorumlu olmaz. TMK m. 2 hükmü saklıdır (YTTK m. 1220/f. 2).

Bu düzenlemenin kökenini, LK m. 4 § 4 hükmü teşkil etmektedir. LK m. 4 § 4'te yer alan sapmaya ilişkin düzenleme, HGB § 636 a'ya ve oradan da TTK m. 1091'e alınmıştır. YTTK'da, TTK m. 1091 hükmüne herhangi bir değişiklik getirilmemiştir.

---

[90] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 113.

[91] David M. Sassoon, John C. Cunningham, "Unjustifiable Deviation and the Hamburg Rules", **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,** Edited by Samir Mankabady, Leyden vd., A.W. Sijthoff, 1978, s. 179.

[92] Aynı yönde: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/7, s. 681. Yazar bu düzenlemenin, donatanların kurtarma yardım ücreti elde etmeye yönelik menfaatlerine hizmet ettiğini belirtmektedir.

Belirtmek gerekir ki YTTK'nın denizde can ve eşya kurtarmaya ilişkin düzenlemesine kaynak teşkil eden Hamburg Kuralları'nda sapmaya dair özel bir hükme yer verilmemiş; böylelikle sapmadan doğan sorumluluk taşıyanın sorumluluğunun genel şemsiyesi altına alınmıştır. Bu çerçevede taşıyanın sapmanın neden olduğu zararlardan sorumlu tutulmamak için elindeki tek imkân, zarara sebep olan olayı veya neticelerini önlemek için makul olarak beklenebilecek olan tüm tedbirlerin kendisi yahut adamları tarafından alınmış olduğunu ispatlamasıdır (HK m. 5 § 1). Taşıyan üzerine düşen ispat külfetini yerine getiremediği takdirde sapmanın neden olduğu zararlardan sorumlu tutulur.

b. Sapma Kavramı

Geminin yolculuk sırasında izleyeceği rota taraflarca kararlaştırılmış olabilir. Sözleşmeyle kararlaştırılan rotanın tespit edilebilmesi için konişmento, **booking note**[93], tarifeler, ihbarlar ve hattın olağan rotası dikkate alınır[94]. Ancak taraflar genellikle yalnızca yükleme ve boşaltma limanlarını tayin etmektedir. Bu durumda yolculuğun güzergâhı, yükleme limanı ile varma limanı arasındaki coğrafi anlamda en uygun ve en direkt rota dikkate alınarak belirlenmekte; ancak hava durumu, buz tehlikesi, savaş, abluka gibi koşulların da göz önünde bulundurulması gerektiğinden, bu her zaman iki liman arasındaki en kısa güzergâh olmamaktadır[95]. En uygun rotanın tespitinde geminin ve yükün menfaati aynı derecede hesaba katılmalıdır[96].

---

[93] "Booking note" terimi, tarafların akdedilecek navlun sözleşmesinin koşullarını belirledikleri belgeyi ifade etmek için kullanılmaktadır. Booking note, çoğu kez elektronik ortamda gerçekleştirilen yazışmalardan oluşmaktadır.

[94] Von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 189.

[95] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** §§ 536/1, 636 a/2, s. 291, 681; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 256; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/3 s. 346; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/1 s. 733; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 148. Aynı yönde: Richter-Hannes, Richter, Trotz, **Seehandelsrecht,** s. 199; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 55; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 139. Ayrıca bkz.: Von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 189; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 119; Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 16; Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 231-232. Yazarlar, taşıyanın en uygun rotayı izlemesi gerektiğini; bunun yükleme ve boşaltma limanları arasındaki en direkt rota olduğunu ve ticari teamüller çerçevesinde somutlaşacağını ifade etmektedir.

[96] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/ 2, s. 681.

Gerek kaptan gerekse taşıyan, sözleşme ile kararlaştırılan yahut varma limanına ulaşılması için en uygun olan rotayı izlemekle yükümlüdür[97]. Bu çerçevede sapma, geminin sözleşme ile belirlenen[98] veya varma limanına ulaşılması için en uygun olan rotadan ayrılması olarak tanımlanabilir[99].

c. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulmasının Koşulları

(1) Rotadan denizde can veya eşya kurtarma amacıyla sapılması

YTTK m. 1220 (TTK m. 1091) hükmü uyarınca taşıyan, denizde can veya eşya kurtarma amacıyla rotadan sapılmış olması durumunda sapmadan ileri gelen zararlardan sorumlu tutulmaz. Bilindiği gibi taşıyanın denizde can veya eşya

---

[97] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 256; Prüssmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 536/1 s. 291; Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 512; Raoul Colinvaux, **(Thomas Gilbert) Carver's Carriage by Sea,** 2 Vol., 13. ed., London, Stevens & Sons, Vol. II, 1982, s. 864; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/3 s. 346; Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 286; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/1 s. 733; Abraham, **Das Seerecht,** s. 156; Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 64; Richter-Hannes, Richter, Trotz, **Seehandelsrecht,** s. 199; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s.55, Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 138-139; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 146-147; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 275; Astle, **Shipowners' Cargo Liabilities,** s. 167; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 364; Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 16; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 714. Belirtmek gerekir ki sözleşmeyle belirlenen yahut elverişli olan rotadan sapılmaması, istisnaen taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında özen gösterme yükümlülüğünün ihlalinden dolayı sorumluluğunu doğurabilir. Örneğin yolculuğun rotası üzerinde yer alan ve o sırada grev yapılmakta olan bir ara limana uğranılması ve bunun uzun süreli gecikmeye sebebiyet vermesi sonucu yükün bozulması, somut olayın şartları çerçevesinde taşıyanın meydana gelen zarardan sorumlu tutulmasına neden olabilir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/15 s. 683 vd; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 105 vd.; Colinvaux, **Carver's Carriage by Sea I,** s. 386 vd. Bu bağlamda bazı hâllerde sapma yükümlülüğünün mevcudiyetinden söz edilebilir. Bkz.: Colinvaux, **Carver's Carriage by Sea II,** s. 869; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 365; Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 17. Kanaatimizce taşıyanın navlun sözleşmesinden doğan asli borcunu teşkil eden teslim aldığı yükü varma limanında tam ve sağlam olarak teslim etme borcu öncelikli olarak dikkate alınmalıdır. Ancak taşıyan elbette diğer yükle ilgililerin menfaatlerini de göz önüne almak zorundadır. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **a.g.e.**

[98] Taraflar arasındaki sözleşmede belirli bazı ara limanlara uğranılacağı öngörülmüş ise, bu ara limanlar söz konusu taşıma için mutat olan rotaya kıyasla alışılmadık olsa dahi, sözleşme özgürlüğü prensibi çerçevesinde değerlendirilir. Ancak, yalnızca taşıyanın yararına ve tek taraflı olarak, tamamen alışılmadık ve mutat güzergâha nazaran yükün zarara uğramasına sebep olmaya daha müsait bir rotanın kararlaştırılması, emredici hükümlere aykırılık teşkil edebilecektir. Bu konuda bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/3 s. 681; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/2 s. 733; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/2 s. 346.

[99] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 256; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/3 s. 735; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 55; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 139; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 148; Williamson, Payne, **COGSA 1924,** s. 52; Knauth, **The American Law of Ocean Bills of Lading,** s. 254-255. Karş.: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 118; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 189. Yazarlar yalnızca sözleşmede kararlaştırılan rotadan sapılmasının bu anlamda "sapma" teşkil edeceğini belirtmektedir. Ancak "sözleşmeyle kararlaştırılan rota" ile aynı zamanda yukarıda zikredilen ikinci hâli de ifade ettiklerinden sonuç değişmemektedir.

kurtarmadan yahut kurtarma teşebbüsünden ileri gelen zararlardan sorumsuzluğu YTTK m. 1181 hükmünde düzenlenmiştir. Yukarıda da belirtildiği üzere denizde can veya eşya kurtarmak üzere alınan önlemler genel olarak rotadan sapılması şeklinde ortaya çıkmakta; dolayısıyla YTTK m. 1181 hükmü, sapmayı da kapsamaktadır[100].

Bu bakımdan denizde can veya eşya kurtarma amacıyla rotadan sapma hâli, YTTK m. 1181 ve 1220 hükümlerinin birbiriyle kesiştiği bir alandır. Denizde can veya eşya kurtarmak üzere alınan önlem rotadan sapılması şeklinde ise, taşıyan sapmadan ileri gelen zararlardan YTTK m. 1220 uyarınca sorumsuzdur. Zarar rotadan sapılması dışındaki bir önlem nedeniyle meydana gelmiş ise taşıyan YTTK m. 1181'e dayanarak sorumluluktan kurtulur. Ancak iki düzenleme arasında önemli bir farklılık söz konusudur. Şöyle ki, YTTK m. 1181'de taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için eşyaya yönelik kurtarma faaliyetinin makul olması aranmakta iken; YTTK m. 1220'de böyle bir koşul öngörülmeyerek taşıyana sapmanın sonuçlarına karşı geniş kapsamlı bir koruma ve böylelikle de daha avantajlı bir konum sağlanmıştır. Bunun sebebi, her iki düzenlemenin farklı kaynaklardan alınmış olmasıdır. Şöyle ki, YTTK m. 1181'in aynen alındığı Hamburg Kuralları'nda, sapmaya ilişkin özel bir düzenlemeye yer verilmemiştir. YTTK'da olduğu gibi hem denizde can ve eşya kurtarmanın neden olduğu zararlardan sorumsuzluğun düzenlendiği (LK m. 4 § 2 *l*) hem de sapmaya ilişkin özel bir hükmün sevk edildiği (LK m. 4 § 4) Lahey Kuralları sisteminde ise, ilk hâlde de eşyaya yönelik kurtarma faaliyetinin makul olması şartı öngörülmediğinden, esasen iki düzenleme arasında bu anlamda bir çelişki de bulunmamaktadır.

Bir görüşe[101] göre LK m. 4 § 4 (YTTK m. 1220) hükmünde can ve eşya kurtarma amacıyla rotadan sapılmasının haklı olduğu karine olarak kabul edilmekte olup, aksinin ispatı mümkündür. Eşya kurtarmaya yönelik olarak alınan önlemin makul olmaması durumunda taşıyan sorumluluktan kurtulamaz. Bu görüş çerçevesinde HK m. 5 § 6 (YTTK m. 1181) ile LK m. 4 § 4 (YTTK m. 1220) hükümleri yalnızca ispat yükünün dağılımı bakımından birbirinden ayrılmaktadır.

---

[100] Bkz.: II.B.2.b.

[101] Berlingieri, **Basis of Liability,** s. 97. Aksi görüşte: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 257; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 536/9, s. 292; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/6 s. 735.

Kanaatimizce, incelemekte olduğumuz düzenlemede haklı bir nedenle rotadan sapılması durumunda taşıyanın sorumluluktan kurtulması öngörülmüş ve can veya eşya kurtarma amacı, rotadan sapılmasını haklı kılan nedenlere örnek olarak sayılmış olup, bunun aksinin ispatı mümkün değildir. Elbette kurtarma amacının veya faaliyetinin sınırlarının aşılması, örneğin kurtarılan gemiye barınma limanından sonra da refakat edilmesi durumunda sapmanın haklılığı da ortadan kalkacaktır[102].

(2) Rotadan diğer haklı bir nedenle sapılması

Denizde can veya eşya kurtarma amacının söz konusu olmadığı diğer tüm hâllerde sapmanın sebebinin haklı olup olmadığının değerlendirilmesi gerekecektir. Değerlendirme objektif olmalı[103] ve somut olayın tüm şartları dikkate alınarak yapılmalıdır[104]. Sapmanın nedeninin haklı olup olmadığı değerlendirilirken yalnızca taşıyanın veya geminin menfaati değil; tüm yükle ilgililerin menfaatleri de göz önünde bulundurulmalıdır[105].

Sapmayı haklı kılan tüm nedenlerin önceden tespiti mümkün olmadığından her bir somut olay çerçevesinde yapılacak değerlendirmede esas alınacak kriterler geliştirilmektedir. Bu noktada belirtmek gerekir ki sapmanın nedeni taşıyanın kusuru

---

[102] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/8 s. 347; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/6 s. 735; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/7, s. 681. Aynı yönde: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 117. Belirtmek gerekir ki kurtarma faaliyetinin sınırlarının aşılıp aşılmadığı hususu, denizde can kurtarma amacıyla sapmanın söz konusu hâllerde de dikkate alınmalıdır. Aynı yönde: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/6 s. 735.

[103] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 257.

[104] Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 405; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/8, s. 681 vd.; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/7 s. 735; Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 104; Williamson, Payne, **COGSA 1924,** s. 53; Züger, **Die Haager Regeln,** s. 21; Christopher Hill, **Maritime Law,** sixth ed., London Hong Kong, LLP, 2003, s. 273. Bu bağlamda konteyner taşımalarının kendine özgü özellikleri de dikkate alınmalıdır. Bkz.: Richardson, **The Hague and Hague-Visby Rules,** s. 54, 56.

[105] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 257; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/8, s. 682; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/9 s. 347; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/8 s. 736; D'Arcy, Ridley, **Ridley's Law of the Carriage of Goods**, s. 159 vd.; Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 65; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 151-152; Hodgson, **COGSA 1924,** s. 33; Abraham, **Das Seerecht,** s. 156; Temperley, Vaughan, **COGSA 1924,** s. 78; Sfyris, **Hague Visby Rules v. Hamburg Rules,** s. 50; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 107; Hill, **The Law of Carriage of Goods by Sea,** s. 38; Astle, **Shipowners' Cargo Liabilities,** s. 172; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 719. Bu nedenle yalnızca geminin menfaatine olarak rotadan sapılması durumunda haklı sapmadan söz edilemez. Bkz.: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 321; Glass, Cashmore, **The Law of Carriage of Goods,** s. 171, 177; Hill, **The Law of Carriage of Goods by Sea,** s. 38.

ile sebebiyet verdiği bir olay ise, "haklı neden"in mevcudiyetinden bahsedilemez[106]. Esasen, taşıyanın haklı nedenle sapmanın sebep olduğu zararlardan sorumlu tutulmamasının nedeni, böyle bir durumda taşıyanın ya da fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun bulunmamasıdır[107]. Dolayısıyla sapmaya neden olan olay taşıyanın kusuru sonucunda ortaya çıkmış ise, düzenlemenin koruma amacı itibarıyla kapsamadığı bir hâl söz konusu olacak ve taşıyan sorumluluktan kurtulamayacaktır.

Sapmanın haklı olup olmadığının tespitinde kullanılabilecek diğer bir ölçüt, sapma nedeniyle yolculuğun amacının tehlikeye düşüp düşmediğidir. Sapma, yolculuğun amacının tehlikeye düşmesine ya da boşa çıkmasına yol açıyorsa haklı olarak değerlendirilemeyecektir[108].

Sapmanın sebebi sözleşmenin akdinden önce biliniyorsa veya somut taşıma ile ilişkili değilse yahut daha sonraki bir yolculuğa hazırlık amacıyla rotadan sapılmışsa sapmanın haklı olduğundan söz edilemez[109].

Buna karşılık, geminin tehlike altında olması ve bu nedenle bir barınma limanına sığınılması haklı sapma teşkil eder[110].

TTK m. 996 ve bu hükmün hemen hemen aynen[111] alındığı YTTK m. 1113'te, kaptanın hangi şartın varlığı hâlinde izlenen rotadan ayrılabileceği hususu

---

[106] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/9 s. 347. Stokların çok yetersiz olması bu duruma örnek olarak verilmektedir. Bkz.: **a.g.e.**

[107] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/3 s. 735.

[108] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 257; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 152. Aynı yönde: Todd, **Modern Bills of Lading,** s. 152; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 719 vd.; Paul Todd, **Contracts for the Carriage of Goods by Sea,** Oxford vd., BSP Professional Books, 1988, s. 185. Todd bu duruma örnek olarak aksi istikamete sapılmasını vermektedir. Bkz.: **a.g.e.**

[109] Von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 197; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 121-122. Farklı görüşte: Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 405-406. Yazar sapmanın yolculuk başlamadan önce planlanmış olmasına rağmen haklı sapma teşkil edebileceğini ifade etmektedir.

[110] Colinvaux, **Carver's Carriage by Sea II,** s. 871 vd.; Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 287; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/9 s. 347; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/8 s. 736; Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 18; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 123; Von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 199; Glass, Cashmore, **The Law of Carriage of Goods,** s. 171; Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 235. Anılan yazarlar, tehlikenin, sebebi başlangıçtaki elverişsizlik olsa dahi, sapmayı haklı kılacağını; zira haklılığın tehlikenin sebebine göre değil mevcut olup olmadığına göre değerlendirileceğini, ileri sürmektedir. Bkz.: **a.g.e.** Sapmayı haklı kılan hâllere ilişkin örnekler için bkz.: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 625; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 275 dn. (3); a.y., **Sorumsuzluk Halleri,** s. 109; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 321; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 122; Von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 197-198; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 454; Longley, **Common Carriage of Cargo,** s. 126-127.

düzenlenmiş bulunmaktadır. Gerek bu hükmün gerekse incelemekte olduğumuz sorumsuzluk nedeninin yorumlanmasında her iki düzenlemenin birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir[112]. Dolayısıyla YTTK m. 1220 (TTK m. 1091) anlamında haklı neden teşkil eden bir diğer durum, yolculuğun izlenen rotadan devamına umulmayan bir hâlin engel olmasıdır (YTTK m. 1113 - TTK m. 996)[113].

Çarter sözleşmelerine ve konişmentolara sıklıkla taşıyana sapma yetkisi veren kayıtlar konulmaktadır[114]. Bu gibi kayıtlar, taşıyanın sorumluluğunu kanunda öngörülene nazaran daralttığı ölçüde YTTK m. 1243 (TTK m. 1116) hükmü uyarınca geçersizdir[115]. Bunun dışında kalan hâllerde ise dar yorumlanmaları gerekir[116]. Bu çerçevede sapma kayıtlarının taşıyana yalnızca sözleşmede belirlenen ya da mutat yahut elverişli olan rota üzerindeki limanlar bakımından, navigasyon ve diğer teknik

---

[111] TTK m. 996/f. 2'deki taşıma sözleşmesinin "hükümden düşmesi" ifadesinin yerine YTTK'da "daha genel nitelikte" olduğu gerekçesiyle "sona ermesi" ifadesine yer verilmiştir. Bkz.: http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 339.

[112] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** §§ 536/2, 636 a/1, s. 291, 680; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/3 s. 735; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 55 dn. (213).

[113] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 256; Prüßman, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/5, s. 681; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/6 s. 347; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/3 s. 735; Abraham, **Das Seerecht,** s. 156; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 55; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 275; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 150. Bu anlamda umulmayan hâle örnek teşkil eden durumlar için bkz.: Prüßman, Rabe, § 536/4, s. 291; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** §§ 536/1, 636 a/6 s. 148, 347; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 256; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 536/3 s. 418.

[114] Sapma kayıtları hakkında bilgi için bkz.: Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 236-237; Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 514-516; **Colinvaux, Carver's Carriage by Sea II,** s. 873-879; Dor, **Bill of Lading Clauses,** s. 40-44; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 276-278; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 394-396. Overcarriage durumunda bu anlamda bir sapmanın söz konusu olmadığı hususunda bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/11, s. 683. Overcarriage ve buna dair kayıtlar hakkında bilgi için bkz.: **a.g.e.,** § 636 a/11-14 s. 682 vd.; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/10 s. 347-348; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/2 s. 734. Belirtmek gerekir ki overcarriage Anglo-Amerikan hukukunda sapma benzeri hâl (quasi-deviation) olarak değerlendirilmektedir. Bkz.: Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 365; Tetley, **International Maritime and Admiralty Law,** s. 93.

[115] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/9, 10 s. 347; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/11 s. 737; Abraham, **Das Seerecht,** s. 156; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 152. LK bakımından aynı yönde: Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 105, 108; Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 65; Schoenbaum, **Admiralty and Maritime Law,** s. 363. Aksi görüşte: D'Arcy, Ridley, **Ridley's Law of the Carriage of Goods**, s. 160; Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 209. İngiltere ve Avusturalya'da mahkemelerin bu gibi kayıtları taşıyanın sorumluluğunu daraltan değil, sözleşmenin konusunu oluşturan yolculuğun çerçevesini belirleyen kayıtlar olarak değerlendirdiği hakkında bkz.: Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 20; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 204-205.

[116] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/10, s. 682; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 56.

hususlara ilişkin ve yolculuğun amacıyla bağdaşan ayarlamalar ile sınırlı bir hareket özgürlüğü sağlayacağı ifade edilmektedir[117].

d. Sapmanın Sonuçları

YTTK m. 1220 (TTK m. 1091) hükmünde öngörülen koşulların mevcut olması durumunda taşıyan sapmadan ileri gelen zararlardan sorumlu tutulmaz. Bununla ifade edilmek istenen, taşıyanın rotadan sapılmasaydı sorumlu olmayacağı zararlardır[118]. Örneğin rotadan sapıldığı için uğranılan bir limandaki grev nedeniyle yolculuk uzadığı ve bu arada eşya zarara uğradığı takdirde, taşıyan YTTK m. 1182/f. 1 d'ye dayanabilir. Buna karşılık haksız sapma söz konusu ise, taşıyan sapmadan kaynaklanan zararlardan sorumludur[119]. Dolayısıyla bu hâlde YTTK m. 1182/f. 1 d'ye istinat edemez. Zira böyle bir durumda zararın nedeni grev değil, rotadan haksız olarak sapılmasıdır. Bu itibarla YTTK m. 1220'de düzenlenen hâl, kanaatimizce "bağımsız" bir sorumluluktan kurtulma nedeni teşkil etmemektedir. Bize göre bu düzenleme ile, taşıyanın sapma hiç gerçekleşmeseydi tâbi olduğu sorumluluk

---

[117] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/10, s. 682; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/2 s. 734. Aynı yönde: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 119-120. Yazarlar buna örnek olarak yakıt almak için bir ara limana uğranılmasını vermektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/10, s. 682; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/8 s. 736. Bu durumun yakıtı daha ucuza almak ya da daha sonraki bir yolculuk için yakıt temin etmek amacıyla değil de, yakıt azlığından dolayı sapılması hâlinde ve yetersiz stokla yola çıkılması gibi taşıyana atfi kabil bir kusur bulunmaması şartıyla haklı neden teşkil edeceği hakkında bkz.: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/9 s. 347; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/2, 8 s. 734, 736. Anglo-Amerikan hukukunda da aynı esaslar kabul edilmektedir. Bkz.: Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 106-107.

[118] Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 406. Farklı görüşte: Honka, **New Carriage of Goods by Sea,** s. 101. Yazar, can kurtarmak için rotadan sapılması ve kurtarma faaliyeti esnasında yükün havalandırılmasının unutulması hâlinde yük zararının sapmadan ileri geldiğini ve taşıyanın bundan sorumlu olmadığını ifade etmektedir. Kanaatimize göre bu hâlde zararın sebebi sapma değil, rotadan sapılmasından sonra yüke gereken özenin gösterilmemesidir. Bu ise, YTTK m. 1220 uyarınca taşıyanın sorumluluktan kurtulması sonucunu doğurmaz. Ancak bu ihmalin nedeni can kurtarma faaliyeti olduğundan, böyle bir durumda taşıyan, zararın can kurtarmak için alınan tedbirlerden ileri geldiğini kanıtlayarak ve YTTK m. 1181'e dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Belirtmek gerekir ki YTTK m. 1181 ile 1220'nin kesişmesi nedeniyle, bu ayrım, rotadan *diğer bir haklı nedenle* sapılması hâlinde önem taşımaktadır.

[119] Sapmanın haklı bir nedeni olmamakla birlikte teknik kusurdan kaynaklanması hâlinde taşıyanın sorumluluktan kurtulacağı ifade edilmektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/17 s. 684; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 335, 415; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 139; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 56; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 275; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 113. Belirtmek gerekir ki, iradilik sapma kavramının zorunlu bir unsuru olduğundan, yanlışlıkla ya da teknik kusur sonucunda rotadan sapılması esasen bu anlamda "sapma" teşkil etmez. Bkz.: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 513; Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 233; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 188; Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 286 vd.

düzeninin, sapmanın haklı olması durumunda da uygulanacağı hüküm altına alınmıştır.

Anglo-Amerikan hukukunda haksız sapma sözleşmenin esaslı ihlali olarak nitelendirilmekte; taşıyanın bu hâlde gerek kanuni gerekse akdi sorumsuzluk nedenlerine ve sorumluluk sınırlandırmalarına istinat edemeyeceği; sapma olmasaydı dahi zararın yine de meydana geleceğini ispatlayamadığı sürece eşyanın uğradığı zarardan sorumlu olduğu kabul edilmektedir[120]. Lahey Kuralları'ndan önce mevcut olan, pek çok yargı kararı ile geliştirilen sapma doktrini ve bu çerçevede benimsenen kriterler, Kara Avrupası hukuku üzerinde de etkili olmuştur.

---

[120] Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 512, 516; Colinvaux, **Carver's Carriage by Sea II,** s. 879-880, 885; a.y., **Carver's Carriage by Sea I,** s. 389; Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 8; Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 288-289; Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 20-21, 22; Wilson, **Basic Carrier Liability,** s. 143; Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 233 vd.; Schoenbaum, **Admiralty and Maritime Law,** s. 365; Force, **US COGSA and The Hamburg Rules,** s. 386; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 186, 200; Williamson, Payne, **COGSA 1924,** s. 52; Temperley, Vaughan, **COGSA 1924,** s. 78 vd.; Lüddeke, Johnson, **The Hamburg Rules,** s. 14; Robert Grime, "The Scope of the Voyage", **Cargo Liability in Future Maritime Carriage,** The eighth Axel Ax:son Johnson Colloquium on Maritime Law Hässelby 28-30th September 1997, Svenska Sjörättsföreningen Skrifter 73, Stockholm, 1998, s.137, 138; Hill, **The Law of Carriage of Goods by Sea,** s. 37; Ping-fat, **Carrier's Liability,** s. 108; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 108; Knauth, **The American Law of Ocean Bills of Lading,** s. 240; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 365-366; Baatz vd. ., **Southampton on Shipping Law,** Institute of Maritime Law, London, Informa, 2008, s. 60, s 123; Tetley, **Maritime Transportation,** Nr. 66 s. 26; Todd, **Modern Bills of Lading,** s. 147; Hill, **Maritime Law,** s. 274; a.y., **Contracts for the Carriage of Goods by Sea,** s. 182, 183; Yates, **Contracts for the Carriage of Goods,** s. 387; Dor, **Bill of Lading Clauses,** s. 44. Bu konuda bilgi için ayrıca bkz.: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 518-521; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 127-128, 131. Anglo-Amerikan hukukunda sapma kavramının tarihçesi hakkında bkz.: Knauth, **The American Law of Ocean Bills of Lading,** s. 248-250; Yates, **Contracts for the Carriage of Goods,** s. 389. Anglo-Amerikan hukukunda sapma doktrini (doctrine of deviation) bakımından Lahey Kuralları'ndan önceki ve sonraki durum ile bu konuya ilişkin tartışmalar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Sassoon, Cunningham, **Unjustifiable Deviation,** s. 167-178; Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 22-23; Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 13-18; Tetley, **International Maritime and Admiralty Law,** s. 89 dn. (122), s. 90 dn. (126); Yates, **Contracts for the Carriage of Goods,** s. 387-388, 396-401; Boyd, Scrutton vd. ., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 234-235, 406, 408. Rotadan sapılmasının sözleşmenin esaslı ihlali olarak kabul edilmesinin gerekçesi hakkında bkz.: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 114-115; Tetley, **International Maritime and Admiralty Law,** s. 89; Schoenbaum, **Admiralty and Maritime Law,** s. 363. Haksız sapmaya böyle ağır sonuçlar bağlanmasının nedeni ve günümüzde bu nedenin geçerliliğini kaybettiği hususunda bkz.: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 513; Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 21; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 186-187; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 108-110; Grime, **The Scope of the Voyage,** s. 138 vd.; Baatz vd. ., **Southampton on Shipping Law,** s. 60-61; Schoenbaum, **Admiralty and Maritime Law,** s. 363; Yates, **Contracts for the Carriage of Goods,** s. 388-389.

Haksız sapmanın sonuçları bakımından ileri sürülen bir görüşe göre[121], taşıyan sapmadan kaynaklanan zararlardan HGB § 606 – TTK m. 1061 (YTTK m. 1178) hükmü uyarınca sorumludur. Ancak rotadan sapılmasından itibaren yolculuğun bütün rizikosu taşıyana aittir. Taşıyan sapma olmasaydı dahi zararın yine de meydana geleceğini ispatlayamadığı sürece adamlarının teknik kusurlarından, yangından ve tesadüfi olaylardan ileri gelen zararlardan dahi sorumludur[122]. Bu sorumluluk eşyanın piyasa değeri ile sınırlı değildir. Zira haksız sapmadan itibaren sorumluluğun dayanağı HGB § 606 - TTK m. 1061 (YTTK m. 1178) hükmü değil; genel hükümlerdir (**positive Vertragsverletzung** - sözleşmenin gereği gibi ifa edilmemesi [TBK m. 112 – BK m. 96]). Ancak HGB § 660 – TTK m. 1114 (YTTK m. 1186/f. 1) hükmü her hâlde uygulanır[123].

Sapmadan sonra "yolculuğun bütün rizikosunun taşıyana ait olduğu ve tesadüfi olaylardan dahi sorumlu bulunduğu" görüşü eleştirilmekte; taşıyanın sapma olmasaydı dahi zararın yine de meydana geleceğini ispatlamak suretiyle sorumluluktan kurtulma imkânına sahip olduğu dikkate alınarak, esasen yalnızca sapma ile illiyet bağı içindeki zararlardan sorumlu bulunduğu ifade edilmektedir[124]. Gerçekten de taşıyanın sapma olmasaydı dahi zararın yine de meydana geleceğini ispatlaması, zararla sapma arasındaki illiyet bağının kesilmesi anlamına gelmektedir. Bu hâlde taşıyan sorumluluktan kurtulduğuna göre, esasen yolculuğun bütün rizikosu değil, sapma ile illiyet bağı içindeki rizikolar taşıyana aittir.

---

[121] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 257; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/12-13 s. 348; Richter-Hannes, Richter, Trotz, **Seehandelsrecht,** s. 200; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 56-57; Ülgener, **Çarter Sözleşmeleri,** s. 275. Çağa, Kender ve Ülgener, sapmadan *sonra* TTK m. 1062/f. 2 (YTTK m. 1180) ve 1063'ün (YTTK m. 1182) artık geçerli olmadığını belirtmekte iseler de, sapmadan itibaren sorumluluğun TTK m. 1061'e (YTTK m. 1178) dayanıp dayanmadığı hususundaki görüşlerine dair bir açıklık yoktur. Bkz.: **a.g.e.** Schaps, Abraham'ın zikredilen görüşten ayrıldığı tek husus, sapmanın, tıpkı başlangıçtaki elverişsizlik gibi, HGB § 606 hükmünün kapsamı dışında yer alan, özel bir sorumluluk nedeni teşkil ettiğini ileri sürmesidir. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 636 a/10 s. 737.

[122] Aynı yönde: Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 139; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 336, 415; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 112, 165.

[123] Aksi görüşte: Richter-Hannes, Richter, Trotz, **Seehandelsrecht,** s. 200.

[124] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/17 s. 684.

Bir diğer görüşe göre[125], haksız sapma sözleşmenin gereği gibi ifa edilmemesidir (**positive Vertragsverletzung**). Taşıyan bu çerçevede haksız sapmanın neden olduğu bütün zararlardan sorumludur. Haksız sapmadan kaynaklanan eşya zararlarından sorumluluk, yüke özen borcunun ihlaline (HGB § 606 - TTK m. 1061) dayanmamaktadır. Dolayısıyla taşıyan mutlak sorumsuzluk nedenlerine dayanamayacağı gibi, ispat kolaylığı sağlanan hâllerden de (muhtemel sorumsuzluk nedenleri) yararlanamaz. Buna rağmen HGB § 660'ın (TTK m. 1114 - YTTK m. 1186/f. 1) her hâlde tatbik edileceği; HGB § 658 ve 659'un (TTK m. 1112, 1113 - YTTK m. 1186/f. 2) ise zıya ve hasar şeklinde ortaya çıkan zararlar bakımından kıyasen uygulanması gerektiği ileri sürülmektedir. HGB § 660 – TTK m. 1114'ün (YTTK m. 1186/f. 1) uygulanacağı hususunda, maddedeki "her hâlde" ifadesi nedeniyle esasen bir tereddüt bulunmamaktadır. Ancak sorumluluğun HGB § 660 – TTK m. 1061 (YTTK m. 1178) hükmüne dayanmadığı gerekçesiyle sorumsuzluk nedenlerine istinat edilemeyeceği ifade edildikten sonra, tazminatı yükün piyasa değeri ile sınırlandıran düzenlemenin kıyasen uygulanmasının gerekçesi[126] anlaşılamamaktadır.

Belirtmek gerekir ki YTTK m. 1178/f. 1'in, HGB § 606 - TTK m. 1061'den farklı olarak taşıyanı navlun sözleşmesinin ifasında özen göstermekle yükümlü kılması karşısında, YTTK bakımından durum açıktır. Taşıyanın rotadan haksız olarak sapması hâlinde, bundan ileri gelen zararlardan sorumluluğu YTTK m. 1178'e tâbidir. Zira haksız sapma, navlun sözleşmesinin ifasında özen gösterme yükümlülüğüne aykırılık teşkil etmekte; dolayısıyla düzenlemenin kapsamına girmektedir.

4. Eşyanın Cins veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi

a. Genel Olarak

TTK m. 1064 hükmü uyarınca taşıtan veya yükleten eşyanın cins veya kıymetinin konişmentoda yanlış gösterilmesine bilerek sebep olduğu takdirde taşıyan

---

[125] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/17, 18 s. 684. Haksız sapmadan sonra taşıyanın LK m. 4 § 2 a-q'da yer alan sorumsuzluk nedenlerine dayanamayacağı hususunda bkz.: Züger, **Die Haager Regeln,** s. 21; Colinvaux, **COGSA 1924,** s. 101.

[126] Bu görüşün gerekçesi, haksız sapmadan sorumluluğun pekala yüke özen borcunun ihlali kapsamında da değerlendirilebileceği; bu nedenle taşıyanın sözleşmenin gereği gibi yerine getirilmemesinden (positive Vertragsverletzung) dolayı sınırsız olarak sorumlu tutulmasının haklı bir nedeni bulunmadığıdır. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/18 s. 684. Oysa aynı durum sorumsuzluk nedenleri bakımından da söz konusudur.

her türlü sorumluluktan kurtulur. YTTK m. 1186/f. 5'te ise yükletenin eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmesi durumunda taşıyanın her hâlde, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin zıya veya hasar nedeniyle sorumlu olmayacağı ifade edilmiştir. Her iki düzenlemenin de kökeni LK m. 4 § 5 IV hükmüdür.

Taşıyanın navlun sözleşmesine konu olan eşyanın cins ve değerini bilmekte menfaati vardır. Zira ancak bu hâlde eşyanın muhafazasına yönelik olarak alınması gereken önlemleri doğru şekilde belirleyebilir ve sorumluluk rizikosunu tayin edebilir[127]. Eşyanın cins veya değerinin konişmentoda yanlış gösterilmesi taşıyanın zarar görmesine sebebiyet verebilir. Örneğin eşyanın değerinin olduğundan çok daha yüksek gösterilmesi hileli bir davranış mahiyetini taşıyabilir veya değerin olduğundan düşük gösterilmesi, navlunun değere göre belirlendiği hâllerde (**ad valorem**) düşük hesaplanmasına yahut taşıyanın, bilgisi dışında büyük bir sorumluluk altına girmesine neden olabilir[128]. İncelemekte olduğumuz düzenleme ile taşıyanın, zarara uğraması ihtimaline karşı korunmasının yanı sıra dürüstlüğe aykırı davranışlara karşı yaptırım uygulanması da amaçlanmaktadır[129]. Zira eşyanın cins veya değerinin kasten değil de ihmal ile yahut kusursuz olarak yanlış bildirilmesi durumunda da taşıyan bakımından aynı sakıncalar söz konusudur. Diğer bir ifadeyle taşıyanın zarara uğraması ihtimali eşyanın cins veya değerinin yanlış bildirilmesinde kusurlu davranılmış olup olmamasından bağımsızdır. Ancak taşıtanın veya yükletenin kastı mevcut değil ise taşıyan sorumluluktan kurtulmamaktadır. Bu çerçevede incelemekte olduğumuz sorumluluktan kurtulma nedeninin ağırlıklı ve öncelikli amacının dürüstlüğe aykırı hareketlere karşı bir yaptırım getirmek olduğu söylenebilir.

Dikkat edileceği üzere aynı sorumluluktan kurtulma hâlini düzenleyen YTTK m. 1186/f. 5 ve TTK m. 1064 hükümleri birebir örtüşmemektedir. YTTK m.

---

[127] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 289; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/3 s. 603; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/2 s. 301; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 174; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 87; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 695.

[128] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/2 s. 301; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/1 s. 603; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 174; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 87.

[129] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/1 s. 603; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 174; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 229; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 87; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 153.

1186/f. 5'te yalnızca yükletenden söz edilmiş, taşıtan ise zikredilmemiştir. Alman ve dolayısıyla Türk hukukunda, navlun sözleşmesine istinaden eşyayı taşıyana yahut temsilcisine teslim eden üçüncü şahıs yükletenin, taşıma sözleşmesinin diğer tarafını teşkil eden taşıtandan bağımsız bir hukuki statüsü bulunmaktadır[130]. Bu nedenle gerek HGB § 609'da gerekse TTK m. 1064'te taşıtan ve yükleten ayrı ayrı zikredilmiştir. Anglo-Amerikan hukukunda ise taşıtan ve yükleten kavramları arasında böyle kesin bir ayrım mevcut olmayıp, **shipper** (gönderen) tabiri her iki kavramı da kapsamaktadır. Nitekim temelini Anglo-Amerikan hukuku kaynaklı kayıtların teşkil ettiği Lahey Kuralları'nda hem taşıyanı hem de yükleteni ifade etmek üzere **shipper** tabiri kullanılmıştır[131]. YTTK m. 1186/f. 5 bakımından taşıtanın aynı zamanda yükleten olması hâlinde durum açık olup, hüküm uygulanacaktır. Taşıtan ile yükletenin farklı kişiler olması durumunda ise, ancak *yükletenin* eşyanın cins veya değerini kasten yanlış bildirmesi taşıyanın sorumluluktan kurtulması sonucunu doğurur. YTTK m. 1186/f. 5'teki düzenleme, YTTK m. 1186/f. 1 ve m. 1229/f. 1 a ile de uyumludur. Zira anılan hükümlerde eşyanın cins ve değerine ilişkin olarak *yükleten* tarafından yükleme başlamadan önce yapılan beyanın denizde taşıma senedine geçirilmesinden ve eşyanın cinsinin *yükletenin* beyanına uygun olarak konişmentoya geçirileceğinden (YTTK m. 1229/f. 1 a) söz edilmektedir.

b. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulmasının Şartları

(1) Eşyanın cins veya değerinin yanlış bildirilmesi

Taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmesi için yanlış beyanın eşyanın cins veya değerine ilişkin olması gerekmektedir. Bu çerçevede eşyanın miktarı, markası veya durumu hakkındaki yanlış beyanlar incelemekte olduğumuz düzenlemenin

---

[130] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 4.

[131] Hamburg Kuralları'nda ise, kıta Avrupası hukukunun etkisiyle, "shipper" ifadesinin gerek taşıyan ile denizde eşya taşıma sözleşmesi akdeden veya hesabına böyle bir sözleşme akdedilen şahsı, gerekse denizde eşya taşıma sözleşmesine ilişkin olarak taşıyana eşyayı fiilen teslim eden yahut adına veya hesabına teslim olunan kişiyi ifade ettiği hususu açıklığa kavuşturulmuştur (HK m. 1 § 3). Konvansiyonun İngilizce metninde geçen "shipper" ile hem taşıtanın, hem de yükletenin kastedilmiş olması dolayısıyla, Alman hukuku bakımından bu kavramı karşılamak üzere "Absender" (gönderen) kelimesi önerilmiştir. Bkz.: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 31. Türk hukuku bakımından da kavramı karşılamak üzere "gönderen" tabiri tercih edilmiştir. Bkz.: Çağa, **Denizde Eşya Taşıma,** s. 328.

kapsamına girmemektedir[132]. Hükmün uygulanması bakımından eşyanın değerinin gerçeğe nazaran düşük ya da yüksek gösterilmiş olması arasında bir fark bulunmamaktadır[133].

Bildirimin taşıyanın taşımayı taahhüt ettiği eşyaya ilişkin olarak ve bu taahhüt çerçevesinde *üstlendiği rizikoyı belirleyebilmesi için taşıyanı bilgilendirme amacıyla* yapılmış olması gerekir. Dolayısıyla navlun sözleşmesinden bağımsız olarak, gümrük ve diğer işlemler için yapılan bildirimler bu kapsamda değerlendirilemez.

Taşıyanın sorumluluktan kurtulması için eşyanın cins veya değerinin kasten yanlış bildirilmesinin yeterli olduğu; taşıyan yanlış bildirim nedeniyle bir zarara uğramamış olsa dahi hükmün uygulanacağı ifade edilmekte; bu çerçevede beyan edilen değer gerçeğe nazaran çok düşük olmakla birlikte, navlun eşyanın değerine göre hesaplanmadığı için yanlış beyan taşıyan bakımından bir sakınca yaratmasa dahi taşıyanın sorumluluktan kurtulacağı belirtilmektedir[134]. Eklemek gerekir ki,

---

[132] Eşya hakkındaki yanlış beyanlardan sorumluluk YTTK m. 1145 (TTK m. 1023, 1024); caiz olmayan eşya yüklenmesinden sorumluluk YTTK m. 1146 (TTK m. 1024); gizlice eşya yüklenmesinden sorumluluk YTTK m. 1147 (TTK m. 1025) ve kaptanın bu vasfından haberdar olmadığı tehlikeli eşya yüklenmesinden sorumluluk ise YTTK m. 1148 (TTK m. 1026) hükümlerinde düzenlenmiştir. Bu hükümlerde eşyanın değerine ilişkin yanlış beyanlardan söz edilmemiştir. YTTK m. 1186/f. 5'te (TTK m. 1064) taşıtan yahut yükletenin eşyanın cins veya değerini yanlış beyan etmesi, belirli bazı şartların varlığı hâlinde taşıyanın sorumluluktan kurtulmasına yol açan bir hâl olarak öngörülmüşken, YTTK m. 1145 ilâ 1148 (TTK m. 1023 ilâ 1026) hükümlerinde taşıtan ve yükletenin eşyaya ilişkin yanlış beyanlarından ötürü taşıyana ve bu yüzden zarar gören diğer kişilere karşı sorumluluğu düzenlenmiş bulunmaktadır. Söz konusu hükümler arasındaki farklar hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/2 s. 603; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/1 s. 665; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 174 dn. (686); Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 154.
Her ne kadar YTTK m. 1146/f. 3 (TTK m. 1024/f. 5), YTTK m. 1147 (TTK m. 1025) ve YTTK m. 1148/f. 1, 2 (TTK m. 1026/f. 1, 2) hükümlerinde caiz olmayan eşya yüklenmesi, gizlice eşya yüklenmesi ve tehlikeli eşya yüklenmesi hâllerine münhasır olarak ve bazı koşulların gerçekleşmesi şartıyla taşıyanın sorumluluğunun sona ermesine ilişkin düzenleme getirilmiş ise de, bu düzenleme kapsamı, mahiyeti ve amacı itibarıyla incelemekte olduğumuz sorumluluktan kurtulma sebebinden tamamen ayrılmaktadır.

[133] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 289; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/4 s. 301 vd.; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 174; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 437; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 87; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 155. Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/2 s. 665.

[134] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/2 s. 665; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/5 s. 604; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 174; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 230; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 437; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 87; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 156. Okay, bu hâlde taşıyanın zarar görmesinin ihtimal dahilinde olup olmadığına göre bir sonuca varılması gerektiği; taşıyanın zarar görmesi söz konusu değilse sorumluluktan kurtulamayacağı; zarar görme ihtimali mevcut ise, fiilen zarara uğramamış olsa dahi bu sorumluluktan

taşıyanın üzerine aldığı sorumluluk rizikosunu öngörebilmesi bakımından taşıdığı eşyanın gerçek değerini bilmekte menfaati bulunduğundan, yalnızca navlunun eşyanın değerine göre hesaplanmamış olması, yanlış beyanın taşıyan bakımından sakınca yaratmadığı anlamına gelmez. Ayrıca YTTK m. 1186/f. 5'te (TTK m. 1064) taşıyanın sorumluluktan kurtulması, kendisinin yanlış bildirim dolayısıyla herhangi bir zarara uğrayıp uğramadığından ya da yanlış bildirimin taşıyan bakımından bir sakınca yaratıp yaratmadığından tamamen bağımsız şekilde düzenlendiğinden, esasen taşıyanın, yanlış bildirimden ne şekilde etkilendiği durumu değiştirmeksizin sorumluluktan kurtulacağı açıktır. Bu husus, ancak taşıyanın YTTK m. 1186/f. 5'e dayanmasının iyiniyet kuralına aykırılık teşkil edip etmediğinin belirlenmesinde ek bir kriter olarak dikkate alınabilir. Şöyle ki, beyan edilen değerle gerçek değer arasındaki farkın cüzi olması hâlinde, taşıyan da herhangi bir zarara uğramamış ise, iyiniyet kuralı gereği YTTK m. 1186/f. 5'e (TTK m. 1064) dayanamayacağı kabul edilmelidir[135].

TTK m. 1064 hükmünde, taşıyanın sorumluluktan kurtulması için eşyanın cins veya değerine ilişkin yanlış bildirimin *konişmentoda* gösterilmiş olması gerektiği açıkça ifade edilmiştir. Dolayısıyla hükmün ancak konişmento düzenlenen hâllerde uygulama alanı bulacağı açıktır. Bu çerçevede, konişmento dışındaki diğer bir belgede, örneğin çarterparti ya da **booking note**'de cins veya değerin yanlış beyan edilmesi hâli düzenlemenin kapsamı dışında kalmaktadır[136].

YTTK m. 1186/f. 5'te ise, yükletenin eşyanın cinsini veya değerini kasten gerçeğe aykırı bildirmesi durumunda, taşıyanın, eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin zıya ve hasar nedeniyle sorumlu olmayacağı ifade edilmiştir. Düzenlemenin kökenini teşkil eden L/VK m. 4 § 5 h'de, yanlış beyanın "konişmentoya geçirilmiş olması" şartı aranmaktadır. YTTK m. 1186/f. 1 ve 4'te eşyanın cins ve değerinin "denizde taşıma senedine geçirilmesi" durumunda 1. fıkrada belirlenen üst sınırın

---

kurtulma nedenine dayanabileceği görüşündedir. Bkz.: Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 230. Aynı yönde: Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 156.

[135] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/5 s. 604. Aynı yönde: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/1 s. 665; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/2 s. 301; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 175; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 156.

[136] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/3 s. 301; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/ 5 s. 603-604; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/1 s. 665.

uygulanmayacağı; cins ve değere ilişkin kaydın ise taşıyan bakımından bağlayıcı olmayan bir karine teşkil edeceği hüküm altına alınmıştır. Buna karşılık 5. fıkrada aynı şartın tekrar edilmediği görülmektedir. Bunun bilinçli bir tercih olduğu düşünülebilirse de, madde gerekçesinde düzenlemenin L/VK m. 4 § 5'ten alındığı belirtilmiş; bu farklılığın nedenine ilişkin herhangi bir açıklamaya ise yer verilmemiştir[137]. Dolayısıyla bunun bilinçli bir tercih olmadığı, L/VK'nin konuya ilişkin düzenlemesinin aynen alınmasının amaçlandığı anlaşılmaktadır. Bu çerçevede kanaatimizce mehaza uygun bir yorumun benimsenmesi gerekir. Elbette L/VK'de konişmento dışındaki denizde taşıma senetlerine ilişkin herhangi bir düzenleme getirilmediğinden konişmentodan söz edildiği; YTTK'da ise diğer denizde taşıma senetlerinin de düzenlendiği dikkate alınmalıdır. Şu hâlde kanaatimize göre gerek sorumsuzluk nedenlerinin dar ve tereddüt hâlinde taşıyan aleyhine yorumlanması prensibi gerekse mehaza uygun yorum ilkesi doğrultusunda taşıyanın sorumluluktan kurtulması için yanlış bildirimin denizde taşıma senedinde yer almasının şart olduğu kabul edilmelidir. Zira aksi hâlde her türlü bildirim söz konusu düzenlemenin kapsamına girecektir. Düzenlemenin amacı ve öngördüğü yaptırımın ağırlığı dikkate alındığında bu sonucun kabulü bize mümkün görünmemektedir. Kaldı ki söz konusu sorumluluktan kurtulma hâlinin kapsamını bu şekilde genişletmenin herhangi bir haklı gerekçesi de bulunmamaktadır.

TTK m. 1064 bakımından ileri sürülen bir görüşe göre, konişmento düzenlendikten sonra taşıtan ya da yükleten tarafından yanlışlığın düzeltilmesi sonucu değiştirmez[138]. Kanaatimize göre eşya herhangi bir zarara uğramadan önce bildirimdeki yanlışlığın düzeltilmesi, somut olayın şartları çerçevesinde yükletenin kasten yanlış beyanda bulunmadığına dair emare teşkil edebilecektir.

(2) Kasten gerçeğe aykırı bildirimde bulunulması

TTK m. 1064'te, LK m. 4 § 5 IV'e paralel olarak, eşyanın cins veya değerinin "*bilerek*"yanlış gösterilmesi aranmıştır. Bununla belirtilmek istenenin (gerek doğrudan gerekse dolaylı) kast olduğu hususunda tereddüt

---

[137] http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 361.
[138] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/1 s. 665; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/5 s. 604.

bulunmamaktadır[139]. Bu anlayış, YTTK m. 1186/f. 5'te ifadesini bulmuştur. Taşıyanın sorumluluktan kurtulması için eşyanın cins veya değerinin *kasten* gerçeğe aykırı bildirilmesi aranmıştır.

Kastın beyanda bulunulduğu sırada mevcut olması gerekir[140]. Aldatma maksadıyla hareket edilmesi, diğer bir ifadeyle hileli bir amaç güdülmesi ise aranmaz[141].

Taşıyan eşyanın beyan edilen cins veya değerinin doğru olmadığını biliyorsa sorumluluktan kurtulamaz[142]. Ancak bunun için taşıyanın yanlışlığı *gerçekten* bilmesi şarttır[143]. Diğer bir ifadeyle bilmesinin gerekmesi, gereken özeni göstermediği için bilmemesi yeterli değildir. Taşıyanın yanlışlığı bilmesi durumunda, korunması ihtiyacı da söz konusu değildir[144]. Eşyanın beyan edilen cins veya değerinin yanlış olduğunu bilen taşıyanın incelemekte olduğumuz sorumluluktan kurtulma nedenine dayanması iyiniyet kuralına aykırılık da teşkil edebilir[145].

c. Taşıyanın Sorumluluktan Kurtulması

Gerek TTK m. 1064'te, gerekse YTTK m. 1186/f. 5'te, düzenlemelerin kökenini teşkil eden hükümlere (LK 4 § 5 IV - L/VK m. 4 § 5 h) paralel olarak, eşyanın cins veya değerinin kasten yanlış bildirilmesi durumunda taşıyanın "her hâlde" sorumluluktan kurtulacağı ifade edilmiştir. İfade tereddüde yer bırakmayacak açıklıktadır. Nitekim öğretide de sözlük anlamı doğrultusunda yorumlanmakta;

---

[139] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 289; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/6 s. 604; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/4 s. 302; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/3 s. 666; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 174; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 87; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 156.

[140] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/3 s. 666.

[141] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/4 s. 301; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/6 s. 604.

[142] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/3 s. 666; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/4 s. 302; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/6 s. 604; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 175; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 229-230; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 437; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 156; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 462.

[143] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/6 s. 60. Aksi görüşte: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/4 s. 302. Yazar, taşıyanın yanlışlıktan haberdar olduğu durumlara örnek olarak, yükün gerçek değerinin çok altındaki sigorta bedelinin konişmentoda da gösterilmesi yönündeki bir teamülün varlığını bilmesini vermektedir.

[144] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/6 s. 604; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/3 s. 666.

[145] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/4 s. 666; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 289; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 175.

taşıyanın, navlun sözleşmesinden ve konişmentodan kaynaklanan her türlü sorumluluktan kurtulacağı kabul edilmektedir[146]. Hükmün kapsamına deniz hukukuna dayanan bütün sorumluluk hâlleri, bu çerçevede gerek YTTK m. 1178 (TTK m. 1061) ve YTTK m. 1141 (TTK m. 1019); gerekse YTTK m. 1062 (TTK m. 947) hükümlerine dayanan sorumluluk girmektedir[147].

TTK çerçevesinde taşıyanın gecikme zararlarından kaynaklanan sorumluluğunun da sona ereceği ifade edilmektedir[148]. Ancak YTTK m. 1186/f. 5'te yalnızca eşyanın zıyaı veya hasarından söz edilmiş, buna karşılık gecikme zararlarına değinilmemiştir. Bunun nedeni, hükmün geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumluluğun düzenlenmediği Lahey/Visby Kuralları'ndan (m. 4 § 5 h) alınmış olmasıdır[149]. Ancak 1186. maddenin muhtelif fıkralarında zıya ve hasar ile taşıma süresinin aşılmasından kaynaklanan zararlar arasında ayrım yapıldığı dikkate alındığında, bunun basit bir unutkanlık olarak açıklanması mümkün görünmemektedir. Maddenin ilk fıkrasında eşyanın zıyaı ve hasarından ileri gelen zararlar, 6. fıkrasında taşıma süresinin aşılmasından kaynaklanan zararlar, 7. fıkrasında ise her iki türde zararın birlikte meydana geldiği hâller bakımından sorumluluğun üst sınırı düzenlenirken, 5. fıkrada geç teslimin neden olduğu zararlardan bahsedilmesinin unutulması olası değildir. Ancak hükmün gerekçesinde herhangi bir açıklama yapılmadığından bu tercihin nedeni tam olarak anlaşılamamaktadır. Eşyanın muhafazası için alınan önlemlerden farklı olarak, zamanında ve gecikmeksizin teslim edilebilmesi için alınacak önlemler, cins veya değerine bağlı değildir. Bu farklılık dikkate alınarak böyle bir tercih yapıldığı düşünülebilirse de, varılan sonucun hükmün yaptırım getirme amacıyla

---

[146] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 289; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/1 s. 603; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 174-175; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 437.

[147] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 289; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/4 s. 301; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/7 s.604; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/4, 5 s. 666; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 175; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 87 vd.; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 696. Aynı yönde: Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 229; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 157.

[148] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 289; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/4 s. 666; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/4 s. 301; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/7 s. 604; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 175; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 229; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 437; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 157.

[149] L/VK çerçevesinde "yüke veya yükle ilgili zıya veya hasar" ifadesinin yalnızca fiziksel zararları değil, ekonomik zararları da kapsadığı hususundaki görüş için bkz.: I.C.2.d.

bağdaşmadığı açıktır. Zira dürüstlüğe aykırı davranışlar, zararın türüne göre bir ayrım yapılarak yaptırıma bağlanmış olmaktadır. Bu çelişkiye rağmen, düzenlemenin zıya ve hasardan söz eden açık ifadesi karşısında farklı bir sonuca varılmasını mümkün görmemekteyiz[150]. Şu hâlde, eşyanın cins veya değerinin kasten gerçeğe aykırı bildirilmesi durumunda zıya veya hasar şeklinde ortaya çıkan zararlar bakımından taşıyanın sorumluluğu sona erecek; saf gecikme zararları bakımından ise devam edecektir.

YTTK m. 1186/f. 5 (TTK m. 1064) uyarınca taşıyanın sorumluluğu, yalnızca kasten yanlış beyanda bulunan kişiye karşı değil, iyiniyetli üçüncü kişi konişmento hamili dahil tüm yükle ilgililere karşı sona ermektedir[151]. Taşıyanın sorumluluktan kurtulması için yükle ilgilinin uğradığı zararla eşyanın cins veya değerine ilişkin yanlış bildirim arasında bir illiyet bağı bulunması aranmaz[152].

C. Sözleşmeye Dayanmayan Talepler

Gerek TTK'da gerekse YTTK'da taşıyanın navlun sözleşmesinden kaynaklanan sorumluluğu düzenlenmiş bulunmaktadır. Ancak eşyanın maliki, mülkiyet hakkının taşıyan tarafından kusurlu olarak ihlali hâlinde taleplerini haksız fiil hükümlerine de dayandırabilir. Zarar gören, sözleşme ya da haksız fiil hükümlerinden birine dayanarak talepte bulunup da bu talebi karşılandığında, aynı menfaate yönelik diğer talep hakkı kendiliğinden sona erer[153].

Taşıyanın sorumluluğunu kaldıran yahut sınırlandıran düzenlemelerin, talebin haksız fiile dayandırılması hâlinde de uygulanacağına ilişkin bir hüküm ne

---

[150] Nitekim 1986 tarihli Kanun ile değişik HGB § 660'ın eşyanın "zıyaı ve hasarı"ndan söz eden yeni metni çerçevesinde gecikme zararlarına uygulanmasının artık mümkün olmadığı ifade edilmektedir. Bkz.: III.C.1.2. Farklı görüşte: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 696. Yazar, taşıyanın gecikme dolayısıyla ortaya çıkan zararlardan sorumluluğunun da sona ereceğini belirtmektedir.

[151] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/4 s. 302; Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 643; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/9 s. 604; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/5 s. 666; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 174; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 150; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 229; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 437; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 157; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 462.

[152] Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 643; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/4 s. 666; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/4 s. 301; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/7 s. 604; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 230; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 156; Richter-Hannes, Trotz, **Haag-Visby-Rules,** s. 36; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 47. Aynı yönde: Knauth, **The American Law of Ocean Bills of Lading,** s. 273.

[153] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/16 s. 632, § 607/8 s. 645; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 102.

LK'de, ne HGB'nin 1986 tarihli değişiklikten önceki metninde ne de TTK'da yer almaktadır[154]. Taşıyanın adamlarından talepte bulunulması hâlinde durumun ne olacağı hususunda da açık bir hüküm bulunmamaktadır. Lahey Kuralları'ndaki bu eksiklik, Visby Protokolü'nün getirdiği değişiklikle giderilmiş ve konu L/VK m. 4 bis hükmünde düzenlenmiştir[155]. Bu düzenleme bazı değişikliklerle Hamburg Kuralları'na da alınmıştır (HK m. 7). YTTK'nın konuya ilişkin düzenlemesinin kökeni HK m. 7 hükmüdür[156].

YTTK m. 1190/f. 1 uyarınca, taşıyanın sorumluluktan kurtulması sonucunu doğuran durumlarla[157] sorumluluk sınırlarına ilişkin hükümler, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi yüzünden, taşıyan aleyhine sözleşmeye, haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda

---

[154] Bu nedenle konu tartışmalıdır. Tartışmanın öncelikle ve daha ziyade sorumluluğun sınırlandırılmasına ilişkin olarak ortaya çıktığı ifade edilebilir. Bir görüşe göre kanunda bu hususa dair açık bir düzenleme bulunmasa dahi, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandıran hükümlerin, talep haksız fiile dayandırıldığında da uygulanması gerekir. Zira aksi hâlde sorumluluğun sınırlandırılması pratikte anlamını kaybedecektir. Bu görüş çerçevesinde sözleşmede kararlaştırılan ve hukuken geçerli olan sorumluluğun kaldırılmasına yahut daraltılmasına yönelik anlaşmalar da haksız fiil hükümlerine dayanan talepler çerçevesinde göz önüne alınmalı; zarar gören tarafı olduğu sözleşmeden kaynaklanan defilere katlanmalıdır. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/16 s. 632. Aksi görüşte: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 286, 287; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 660/ 2 s. 409; 607/6 s. 293. Yazarlar talebin haksız fiile dayandırılması hâlinde TTK m. 1114'ün (HGB § 660) uygulama alanı bulmayacağı görüşündedir. Anglo-Amerikan hukukunda ise, sözleşmenin tarafı olan eşya malikinin, talebini haksız fiil hükümlerine dayandırmış olsa dahi, taşıyanın gerek sözleşmede gerekse LK'de yer alan sorumsuzluk hâlleri ile sorumluluk sınırlamalarından yararlanabileceği kabul edilmektedir. Bkz.: Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 90. Bu tartışmalar nedeniyle, 1986 tarihli değişiklik ile getirilen, YTTK m. 1190'a tekabül eden HGB § 607a'daki düzenlemenin TTK'ya alınması gerektiği ifade edilmiştir. Bkz.: İnci Deniz Kaner, "Navlun Mukaveleleri", **40. Yılında Türk Ticaret Kanunu,** İstanbul, Beta, 1997, s. 306.

[155] L/VK ve HK'de taşıyanın adamlarının da taşıyan için geçerli olan savunma ve sorumluluk sınırlarından yararlanacağına ilişkin düzenleme getirilmesine yol açan nedenler ve sorunun çözülmesine yönelik olarak konişmentolara konulan kayıtlar ("Himalaya" ve "Circular Indemnity") hakkında bilgi için bkz.: Todd, **Modern Bills of Lading,** s. 216-217, 224-228; a.y., **Contracts for the Carriage of Goods by Sea,** s. 216-218, 223-225; Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 648; Eilenberger-Czwalinna, **Haftung des Verfrachters,** s. 66; Mankabady, **Comments on the Hamburg Rules,** s. 65; Kurt Grönfors, "Non-Contractual Claims Under The Hamburg Rules", **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,** Edited by Samir Mankabady, Leyden vd. ., A.W. Sijthoff, 1978, s. 187, 190-193; Ergon Çetingil, "Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler", **Batider,** C. XVI, S. 4, 1992, s. 26 dn. (15).

[156] 6-31 Mart 1978 tarihleri arasında Hamburg'ta toplanan Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı'nda konvansiyon metnine ilişkin 250'den fazla değişiklik önerisi getirildiği; bunların hiçbirinin HK m. 7'ye ilişkin olmadığı; düzenlemenin büyük bir çoğunluk tarafından ittifakla kabul edilmesi dolayısıyla gelecek için de bir model oluşturması gerektiği ifade edilmektedir. Bkz.: Grönfors, **Non-Contractual Claims,** s. 195.

[157] Hak düşürücü süreye ilişkin düzenleme de bu kapsamda değerlendirilmelidir. L/VK bakımından aynı yönde: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 654. YTTK m. 1190 hükmünün, hak düşürücü süreye ilişkin 1188. maddeden sonra gelmesi de bu yorumu desteklemektedir.

uygulanır. "Diğer bir sebebe" ifadesi L/VK m. 4 bis'te bulunmamaktadır. HK m. 7'de sözleşme ve haksız fiilin yanına "diğer bir sebebe" ifadesinin eklenmesi ile çeşitli âkit devlet hukuklarındaki farklılıkların hükmün uygulanmasında belirsizlik yaratmasının önüne geçilmek istenmiştir[158].

Davanın taşıyanın veya fiili taşıyanın adamlarından biri aleyhine açılması durumunda, görevi veya yetkisi sınırları içinde hareket ettiğini[159] ispat etmesi kaydıyla, o da, taşıyan için geçerli olan sorumluluktan muaf olma sebepleri ile sorumluluk sınırlamalarından yararlanabilir (YTTK m. 1190/f. 2, 1191/f. 2).

L/VK m. 4 bis'te bağımsız âkitlerin taşıyan için geçerli olan sorumluluktan muaf olma nedenleri ile sorumluluk sınırlarından yararlanamayacakları açıkça ifade edilmiştir. HK m. 7'de ve onu takiben YTTK m. 1191'de ise bağımsız âkitlere ilişkin istisnaya yer verilmemiştir. Dolayısıyla YTTK çerçevesinde taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı bağımsız âkitlerin, örneğin bağımsız istifçilerin, görevleri sınırı içinde hareket ettiklerini kanıtlamak koşuluyla YTTK'nın sorumsuzluk nedenleri ve sorumluluk sınırlarına ilişkin hükümlerinden yararlanmaları mümkündür[160].

Taşıyanın adamlarının taşıyan için geçerli olan sorumluluktan muaf olma sebepleri ile sorumluluk sınırlamalarından yararlanabilmesiyle ifade edilmek istenen, adamlarının sorumluluğunun, taşıyanınkinin akıbetine tâbi olmasıdır[161]. Zira bu düzenleme ile adamlarının taşıyan ile aynı hukuki duruma getirilmeleri amaçlanmıştır[162]. Diğer bir deyişle, taşıyanın sorumlu tutulması mümkün değil ise, adamları da sorumluluktan kurtulur. Dolayısıyla, örneğin kaptanın kendi teknik kusurundan sorumlu tutulması mümkün değildir. Taşıyanın ve adamlarının sorumlu

---

[158] Nitekim Anglo-Amerikan hukuku bakımından, talebin "bailment"a dayandırılması hâlinde bunun L/VK m. 4 bis'in kapsamına girmeyebileceği ifade edilmiştir. Bkz.: Ping-fat, **Carrier's Liability,** s. 172.

[159] L/VK m. 4 bis'te böyle bir koşul öngörülmemiştir.

[160] HK m. 7 bakımından aynı görüşte: Astle, **Hamburg Rules,** s. 110; Patrick Griggs, Richard Williams, Jeremy Farr, **Limitation of Liability for Maritime Claims,** fourth edition, London Singapore, LLP, 2005, s. 148. Taşıma sözleşmesinin ifasına katılan bağımsız âkitlerin düzenlemenin kapsamı dışında bırakılması için bir neden bulunmadığı hakkında bkz.: Ping-fat, **Carrier's Liability,** s. 174.

[161] Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 411.

[162] Dieter Rabe, **Das zweite Seerechtsänderungsgesetz,** Schriften des deutschen Vereins für Internationales Seerecht Reihe A: Berichte und Vorträge Heft 63, Hamburg, 1987, s. 23.

tutulmaları hâlinde, bu sorumluluğun sınırı taşıyan bakımından ne ise adamları bakımından da aynıdır[163].

[163] Bunun istisnası kast veya nitelikli kusurun varlığıdır. Zira taşıyanın adamının kastı veya nitelikli kusuru hâlinde taşıyan sorumluğunu sınırlandırabilirse de adamı sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybeder (YTTK m. 1187/f. 2). Bu konuda bkz.: III.D.1.

III. TAZMİNATIN HESAPLANMASI VE SORUMLULUĞUN ÜST SINIRI

A. Genel Olarak

Taşıma hukuku alanındaki uluslararası antlaşmalarda[1] ve ulusal düzenlemelerde[2] taşıyıcının / taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç teslimden kaynaklanan zararlardan sorumluluğu belirli bir tutarla sınırlandırılmıştır[3]. Böylece, sorumluluğun üst sınırı belirlenmiştir. Bu sınırlandırma ile güdülen amaç, sorumluluk riskinin hesaplanabilmesini; dolayısıyla sorumluluğun sigortalanabilmesini sağlamaktır. Riskin hesaplanabilmesi ve sigortalanabilirlik ise, ticari faaliyetin devamı bakımından önem arz etmektedir. Bunun yanında taşıma ücretlerinin belirli bir düzeyde tutulabilmesi de söz konusu olabilmektedir. Aksi hâlde daha yüksek taşıma ücretleri talep edilecek, bunun sonucunda ortaya çıkan maliyet artışı ise tüketiciye yansıyacaktır. Bu nedenlerle anılan sınırlamalar gerek taşıyıcının / taşıyanın, gerekse yükle ilgililerin lehinedir. Ancak sorumluluğun her hâlde sınırlandırılabilmesi, örneğin zarara sebebiyet veren hareketin kasten yapılmış olması durumunda dahi sorumluluğun belirli bir meblağla sınırlı tutulması, hakkaniyete aykırı sonuçlar doğurur. Bu nedenle, uluslararası antlaşmaların ve ulusal düzenlemelerin bazılarında sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına ilişkin hükümler de getirilmiştir[4].

YTTK'nın konuya ilişkin düzenlemesi, L/VK m. 4 § 5 ve HK m. 6'dan alınan 1186. madde hükmüdür. Bu hükümde gerek zıya ve hasardan gerekse geç teslimden ileri gelen zararlar bakımından taşıyanın sorumluluğunun üst sınırı düzenlenmiştir. Ancak taşıyan ve –kendilerine yöneltilen talepler bakımından adamları- zarara kasten veya pervasızca bir hareketle sebebiyet verdikleri takdirde

---

[1] Örneğin CMR; Varşova Konvansiyonu; Lahey Kuralları; Hamburg Kuralları.
[2] Örneğin HGB, TTK, The U.S. COGSA of 1936; The British COGSA 1971.
[3] Deniz hukukunda sorumluluğun belirli bir tutarla sınırlandırılmasına yönelik düzenlemelerin ortaya çıkışı, tarihsel gelişimi ve nedenleri hakkında bkz.: Duygu Damar, **Wilful Misconduct in International Transport Law,** Berlin vd., Springer, 2011, s. 7 vd.; Erling Selvig, **Unit Limitation of Carrier's Liability: The Hague Rules Art. IV (5),** Oslo, London, Oslo University Press, Sir Isaac Pitman & Sons, t.y., s. 24-26; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 119-120.
[4] Örneğin CMR m. 29; VK m. 25; VK/LP m. 25; L/VK m. 4 § 5 e; HK m. 8; HGB § 660 III; British COGSA 1971 m. 1 § 2'nin atfıyla L/VK m. 4 § 5 e.

YTTK m. 1186'da öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamaz (YTTK m. 1187).

B. Zararı Tazmin Yükümlülüğünün Kapsamı

Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle[5] 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 hâlinde aynı nitelikte ve kalitede eşyanın olağan değerine göre belirlenir (YTTK m. 1186/f. 2). Düzenleme, L/VK m. 4 § 5 b'den aynen alınmıştır.

YTTK m. 1186/f. 2'nin açık olmayan ifadesi, zıya ve hasar hâllerinde tazminatın hesaplanmasına ilişkin bir kıstas getirilmesinin yanı sıra taşıyanın sorumluluğunun eşyanın değeri ile sınırlandırıldığı izlenimini uyandırabilir. Zira "taşıyanın ödemesi gereken tazminatın toplamının … eşyanın … değerine göre hesaplanacağı" ifadesi, eşyanın zıyaı ve hasarı dolayısıyla ortaya çıkan, kâr kaybı gibi dolaylı zararların kapsam dışında bırakıldığı şeklinde yorumlanmaya müsaittir. Ancak YTTK m. 1178/f. 2'de taşıyan, eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden ileri gelen *zararlardan* sorumlu tutulmuş; zararın türü bakımından herhangi bir sınırlandırma getirilmemiştir. Buna göre taşıyanın YTTK m. 1178 uyarınca tazminle yükümlü olduğu zarar, zıya, hasar veya geç teslime neden olan olay meydana gelmeseydi yükle ilgilinin malvarlığının bulunacağı durum ile bu olay sonucunda aldığı durum arasındaki farktır[6]. Kanaatimizce YTTK m. 1186/f. 2 hükmü bu durumu değiştirmemekte; düzenleme ile taşıyanın sorumlu olduğu zarar miktarının yanı sıra zararın türü bakımından da bir sınırlandırma getirilmesi amaçlanmamaktadır[7]. Zira hüküm böyle bir yorumu destekleyecek açıklıktan yoksundur. Taşıyanın sorumluluğunun daraltılması sonucunu doğuracak böyle bir yorumun ise açık bir düzenlemeye dayandırılması gerekir. Ayrıca taşıyanın eşyanın

---

[5] Bu ifadenin eleştirisi için bkz.: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 164.
[6] Bkz.: I.C.2.e.
[7] Aksi görüşte: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 679, 682. Yazara göre YTTK m. 1186/f. 2 uyarınca taşıyanın sorumluluğu eşyanın değeri ile sınırlıdır.

zıyaı veya hasarı dolayısıyla tazminle yükümlü bulunduğu zarar eşyanın değeri ile sınırlandırılacaksa, maddenin ilk fıkrasındaki "eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar" ifadesi de gereksiz hâle gelmektedir[8]. Kaldı ki kusur sorumluluğunun cari olduğu HGB, TTK ve YTTK bakımından taşıyanın sorumluluğunun böyle ikili bir şekilde sınırlandırılmasının haklı bir gerekçesi de bulunmamaktadır[9]. Tazminatın eşyanın değeriyle sınırlandırılması, HGB'nin eski metni çerçevesinde (ADHGB § 607) taşıyan mücbir sebep söz konusu olmadığı sürece tesadüfi sebeplerden ileri gelen zararlardan dahi sorumlu tutulduğundan, menfaatler arasında bir denge sağlanmasına hizmet etmekte ve dolayısıyla haklı bir gerekçeye dayanmaktaydı[10]. Nitekim LK'de ve HK'de böyle bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Tazminatın eşyanın değeriyle sınırlandırılması kuralının, yoksun kalınan kâr gibi dolaylı zararları tazminat yükümlülüğünün kapsamı dışında bırakma amacı taşıdığı; HK'de böyle bir düzenleme getirilmesinin, geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumluluğun düzenlenmiş olması karşısında anlamsız olacağı; ayrıca taşıyanın eşyanın *zıyaı ve hasarı*ndan değil, *zıyaa veya hasara uğramasından ileri gelen zararlar*dan sorumlu tutulmuş bulunması (HK m. 5 § 1) ile de çelişeceği haklı olarak ifade edilmektedir[11]. Eklemek gerekir ki YTTK m. 1186/f. 2'nin kökenini teşkil eden L/VK m. 4 § 5 b bakımından, hükmün CMI tarafından teklif edilmediği, diplomatik konferans sırasında maddeye eklendiği ifade edilmekte ve ikinci bir sorumluluk sınırı olarak değil, yalnızca zararın temel unsuru olan eşyanın değerinin hesaplanmasına ilişkin bir ölçüt olarak anlaşılmaktadır[12].

YTTK m. 1186/f. 2, eşyanın hasara uğraması durumuna ilişkin olarak TTK m. 1113'e paralel bir düzenleme getirmemektedir. Ancak farklı bir sonucun benimsenmesini gerektiren bir durum söz konusu değildir. Dolayısıyla eşyanın

---

[8] Bkz.: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 165.
[9] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 286; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 658/2 s. 406; Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması,** s. 309.
[10] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 283, 285 vd.; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 658/2 s. 406; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 355.
[11] Bkz.: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 75. Aynı yönde: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 198.
[12] Bkz.: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** Nr. 9-251 s. 630 vd.; Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 300; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 106 vd.

hasara uğraması durumunda, YTTK m. 1186/f. 2 uyarınca belirlenecek olan değeri ile hasarlı hâldeki satış değeri arasındaki fark esas alınır[13].

Eşyanın geç teslim edilmesi durumunda taşıyanın tazmin yükümlülüğünün kapsamına geç teslimle uygun illiyet bağı içindeki tüm zararlar dahildir. Geç teslimden ileri gelen zararlara örnek olarak eşyanın değerinin düşmesi, kâr kaybı, üçüncü kişilere karşı sorumluluk nedeniyle ödenen tazminat ve boşa giden masraflar verilebilir.

TTK m. 1112-1113 hükümlerinde "TTK m. 1061 ve 1062 gereğince tazminat verilmesi lazım gelirse" bunun nasıl hesaplanacağı hususu düzenlenmiştir. Dolayısıyla düzenleme yalnızca TTK m. 1061 vd. hükümlerinden kaynaklanan sorumluluk bakımından uygulama alanı bulur. Bu bakımdan TTK m. 1112-1113'ün, TTK m. 1061 ve devamından kaynaklanan sorumluluk bakımından özel hüküm niteliğinde olduğu söylenebilir. Sorumluluk başka bir hukuki temele dayandığı takdirde TTK m. 1112-1113 uygulanmaz[14].

YTTK m. 1186'da ise, "eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar" bakımından düzenleme getirilmiştir. YTTK m. 1186/f. 2, TTK m. 1112-1113'ten farklı olarak, uygulanma alanı itibarıyla herhangi bir sınırlandırma

---

[13] Hükmün kökenini teşkil eden L/VK m. 4 § 5 b bakımından da aynı husus ifade edilmektedir. Bkz.: von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 107; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 146. Tazminatın hesaplanmasına ilişkin bir hüküm ihtiva etmeyen Lahey Kuralları çerçevesinde de deniz hukukunda kabul edilen genel bir prensip olarak piyasa değeri (sound market value) kuralının uygulanacağı; bu çerçevede hasar hâlinde eşyanın piyasa değeri ile hasarlı hâldeki satış değeri arasındaki farkın esas alınacağı kabul edilmektedir. Bkz.: von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 97. Farklı görüşte: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 684. Yazar, YTTK'da hasar hâlinde tazminatın hesaplanmasına ilişkin özel bir düzenleme bulunmadığını; bu sebeple TBK'nın genel prensiplerinin uygulanacağını ifade etmektedir.

[14] Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 241, 286; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 559/14 s. 215; Georg Schaps, Hans Jürgen Abraham, **Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland: Kommentar und Materialsammlung, Seehandelsrecht – Zweiter Teil,** 2 Teile, vierte, völlig neubearbeitete Auflage, Berlin vd., Walter de Gruyter, Teil II, 1978, §§ 559/10, 658/1, 659/1 s. 500, 837, 840; Abraham, **Das Seerecht**, s. 183, 196; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 110; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 356; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 203; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 163; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 146; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 86; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 183 dn. (220); Emine Yazıcıoğlu, "Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması", **40. Yılında Türk Ticaret Kanunu,** İstanbul, Beta, 1997, s. 308; a.y., **Hamburg Kuralları,** s. 146 dn. (404). Belirtmek gerekir ki eşyanın izinsiz olarak güvertede taşınması, TTK m. 1061 vd. anlamında ticari kusur teşkil ettiğinden, taşıyanın bundan kaynaklanan zararlardan sorumluluğu bakımından da TTK m. 1112-1113 uygulanır. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 658/4 s. 777; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 163 dn. (638). Aksi görüşte: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 658/3 s. 406.

içermemektedir. Bu çerçevede sorumluluk hangi hükümden kaynaklanırsa kaynaklansın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından ileri gelen zararlara ilişkin ve sözleşmeye dayanan tüm talepler bu düzenlemeye tâbidir. YTTK m. 1186 hükmü, YTTK m. 1190 uyarınca navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi yüzünden taşıyan aleyhine haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda uygulanır[15]. Dolayısıyla YTTK m. 1186/f. 2'nin uygulanma alanı TTK m. 1112-1113'e göre çok daha geniştir. Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle, sözleşmeye, haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak taşıyana yöneltilen her türlü talep bakımından eşyanın değeri bu düzenlemeye göre belirlenir.

Eşyanın değerinin belirlenmesinde, eşyanın navlun sözleşmesine uygun olarak gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması gereken yer ve tarih dikkate alınır. Bilindiği gibi TTK sisteminde de eşyanın değeri bakımından, öncelikli olarak boşaltma yeri ve tarihi kriter teşkil etmektedir. Ancak TTK m. 1112'de yükün varma limanından[16] başka bir yerde boşaltılması, yolculuğun varma limanına ulaşılamadan veya geminin zıyaı ile sona ermesi[17] ihtimallerinin her biri bakımından düzenleme getirilmiştir[18]. YTTK m. 1186'da ise, eşyanın değeri belirlenirken esas alınan yer ve tarih, yolculuğun fiilen nasıl ve ne şekilde sona erdiğine bağlı olarak değişmemektedir. Zira hükümde, eşyanın *navlun sözleşmesine uygun olarak* gemiden boşaltıldığı veya boşaltılması *gereken* yer ve tarihin dikkate alınacağı belirtilmek

---

[15] Bu konuda bkz.: II.C.

[16] TTK m. 1112'de "varma yeri" ifadesi kullanılmışsa da, cümlenin devamında *geminin* bu yerde boşaltılamaması ihtimalinden söz edildiğinden, bununla varma "limanı"nın kastedildiği açıkça anlaşılmaktadır. YTTK m 1186/f. 2'de ise "eşyanın *gemiden* boşaltıldığı yer" ifadesine yer verilmiştir. Dolayısıyla direkt taşımalar bakımından her iki düzenleme çerçevesinde de varma yeri, yalnızca deniz yolculuğu dikkate alınarak belirlenir. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 284; Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 658/3 s. 838; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 658/10 s. 778; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 164; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 202 dn. (763); Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 356; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 191 vd.

[17] Gemiyle birlikte yükün de tamamen zıyaa uğraması durumunda ise, normal şartlarda varma limanında boşaltmanın gerçekleşeceği tarihin dikkate alınacağı ifade edilmektedir. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 284; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 658/5 s. 407; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 658/11 s. 778 vd.; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 357; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 164; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 203; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 192.

[18] Bu düzenlemenin eşyanın hasara uğraması durumunda da kıyasen uygulanacağı kabul edilmektedir. Bkz.: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 659/2 s. 408; Schaps, Abraham, **Das Seerecht II,** § 659/3 s. 841; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 659/1 s. 780.

suretiyle bu gibi olasılıklardan bağımsız ve deyim yerindeyse, "sabit" bir düzenleme getirilmiştir. Bu çerçevede fiilen boşaltma işlemi, yer ve zaman itibarıyla navlun sözleşmesine uygun şekilde gerçekleşmiş olsun olmasın, durum değişmemekte; eşyanın değeri, her hâlde sözleşme uyarınca boşaltılması gereken yer ve tarihe göre tespit edilmektedir[19].

Eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığı yer ve tarihin değil[20], boşaltma yeri ve tarihinin esas alınması nedeniyle, eşyanın üretim yerinden tüketim yerine taşınması esnasında ortaya çıkan değer artışı da taşıyanın tazmin yükümlülüğünün kapsamı içinde yer almaktadır[21].

Eşyanın kısmen zayi olması ya da hasara uğraması durumunda yalnızca zıyaa veya hasara uğrayan parçalar dikkate alınır. Diğer bir ifadeyle eşyanın bir kısmının zıyaa veya hasara uğraması nedeniyle tamamında ortaya çıkan değer kaybı dikkate alınmaz[22]. Ancak kısmi zıya veya hasar sonucunda eşyanın zıyaa veya hasara uğramayan kısmı ekonomik olarak değersiz hâle gelmişse bu kısmın da dikkate alınması gerekir[23].

YTTK m. 1186/f. 2'nin getirdiği bir diğer yenilik, eşyanın değeri belirlenirken esas alınacak kriterler arasına borsa fiyatının da eklenmesidir[24]. Dolayısıyla eşyanın değerinin belirlenmesinde, borsa fiyatı; eşya borsada işlem

---

[19] Farklı görüşte: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 658/7 s. 778. Yazar, YTTK m. 1186/f. 2'nin aynen alındığı L/VK m. 4 § 5 b'nin, geminin boşaltma limanına ulaşamaması olasılığını kapsamadığını ileri sürmektedir.

[20] Örneğin CMR m. 23/f. 2 uyarınca eşyanın değeri, taşınmak üzere teslim alındığı yer ve tarihe göre belirlenir.

[21] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 284; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 658/5 s. 407; Abraham, **Das Seerecht**, s 196; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 658/10 s. 778.

[22] Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, §§ 658/2, 659/2 s. 838, 841; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 164, 165; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 189.

[23] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, §§ 658/9, 659/2 s. 778, 780. Aynı yönde: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 659/1 s. 408; Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 659/2 s. 841; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 165; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 190. Yazarlar, yükün bölünmez bir bütün teşkil etmesi ve bu nedenle bir kısmının hasara uğraması sonucu yükün tamamı bakımından bir hasar söz konusu olması hâlinde bunun dikkate alınacağını ifade etmektedir

[24] CMR m. 23/f. 2 çerçevesinde de öncelikle dikkate alınacak olan, eşyanın borsa fiyatıdır. Belirtmek gerekir ki gerek Lahey Kuralları gerekse TTK m. 1112-1113 çerçevesinde de , eşya borsada işlem görmekteyse borsa fiyatının esas alınacağı ifade edilmektedir. Bkz.: von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 100; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 188.

görmüyorsa, diğer bir ifadeyle borsa fiyatı bulunmuyorsa piyasa fiyatı[25]; bu da yoksa aynı nitelikte ve kalitedeki eşyanın olağan değeri esas alınır. Aynı nitelikteki ve kalitedeki eşyanın olağan değeri ise, objektif olarak herkes için ifade ettiği değerdir[26].

TTK m. 1112-1113 (HGB § 658-659) ile yükle ilgilinin uğradığı zararın daha düşük ya da yüksek olması durumu değiştirmeksizin, talep edebileceği tazminat miktarının kanunen belirlendiği; adeta sabitlendiği; böylelikle somut zarar miktarına ilişkin uyuşmazlıklara da son verildiği; zira yükle ilgilinin uğradığı zararın miktarını ispatlamasının da gerekmediği kabul edilmektedir[27]. Ancak yükle ilgilinin bir zarara uğramış olması her hâlde şarttır[28]. Bu bakımdan hasarın henüz alıcıya intikal etmediği hâllerde alıcının; alıcıya intikal ettiği hâllerde ise satıcının malvarlığında bir zarar gerçekleşmediğinden tazminat talep etmesi de mümkün olmayacaktır. Buna karşılık tazminat talep eden yükle ilgilinin tarafı olduğu satış sözleşmesi uyarınca satış bedeli eşyanın piyasa değerinden daha düşük olsa dahi bu bedel değil, piyasa değeri esas alınır. Böyle bir durumda yükle ilgilinin fiilen uğradığı zarar, kanunda öngörülen hesaplama yöntemiyle belirlenenden daha azdır. Elbette bunun tersi de söz konusu olabilir. Kanunda, örneğin eşyanın satış sözleşmesinde belirlenen bedeli gibi, gerçek zarar miktarının hesaplanmasına yönelik bir kriter getirilmemiştir. Ancak Yargıtay'ın çeşitli kararlarında "gerçek zarar miktarının hesaplanması gerektiği"nden

---

[25] Eşyanın piyasa değeri bakımından tek başına fatura değeri esas alınmaz. Ancak değerin tespitinde bundan faydalanılabilir. Bkz.: von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 99. Böylelikle eşyanın değerinin belirlenmesinde objektif bir ölçüt kullanılmaktadır. Eşyanın piyasa değeri, somut olaydaki fatura değerinden düşük ya da yüksek olabilir.

[26] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 658/9 s. 778.

[27] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 285; Abraham, **Das Seerecht**, s. 196 vd.; Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 658/2, 9 s. 838, 840; Prüßman, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 658/13 s. 779; Basedow, **Transportvertrag,** s. 405; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 184 vd. Aynı yönde: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 658/7 s. 407; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 203; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 110.

[28] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 285; Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 658/9 s. 839; Abraham, **Das Seerecht**, s. 196 vd.; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 658/13 s. 779; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 203; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 110 dn. (165); Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 185. Ancak Abraham'a göre bu düzenleme çerçevesinde, yükle ilgilinin hiçbir zarara uğramaması ihtimalinde, taşıyan bunu ispatlayamadığı sürece sonuç değişmeyecektir. Bkz.: **a.g.e.,** s. 197.

söz etmesi karşısında öğretide ifade edilen bu görüşün Yargıtay tarafından benimsendiği söylenemez[29].

TTK m. 1112'de, eşyanın değerinden zıya veya hasar nedeniyle tasarruf edilen gümrük ve sair masraflarla navlunun indirileceği hüküm altına alınmıştır. Aynı husus TTK m. 1113'te de yer almaktadır. Ancak burada navlun zikredilmemiştir. Zira hasara uğrayan eşya bakımından yükle ilgili her hâlde navlunun tamamını ödemekle yükümlüdür.

TTK m. 1112-1113'te zıya veya hasar nedeniyle *tasarruf edilen* masraflardan ve navlundan söz edilmektedir. Bu çerçevede gümrük ve sair masrafların ya da navlunun eşyanın değerinden indirilmesi için, zıya veya hasar nedeniyle bundan tasarruf edilmiş olması şarttır. Dolayısıyla nihai olarak ödenmiş olan navlun avansı eşyanın değerinden indirilmez[30].

"Diğer masraflar"a örnek olarak, sözleşmede yükle ilgili tarafından ödeneceği kararlaştırılan boşaltma masrafları verilebilir[31]. Taşıyanın sorumlu tutulamayacağı fire miktarının da (YTTK m. 1182/f. 1 f - TTK m. 1063/f. 1 b. 7) eşyanın değerinden düşüleceği ifade edilmektedir[32].

YTTK m. 1186/f. 2'de ise, zıya sebebiyle tasarruf edilen masrafların tazminat miktarından indirileceğine ilişkin bir düzenleme yer almamaktadır. Bu

---

[29] Bkz.: Yargıtay H.G.K. E. 1994/11-688 K. 1995/71 T. 15.2.1995; 11. H.D. E. 1991/3829 K. 1992/11087 T. 3.12.1992; E. 1992/7046 K. 1993/6187 T. 4.10.1993; E. 1996/6534 K. 1996/7058 21.10.1996. Ayrıca bkz.: Yargıtay 11. H.D. E. 1974/4746 K. 1975/1266 T. 24.2.1975. Yargıtay bu kararında tazminatın hesaplanmasında eşyanın fatura değerini esas almıştır. Kararlar için bkz.: www.kazanci.com.

[30] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 658/6 s. 407; Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 658/5 s. 839; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 658/12 s. 779; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 164; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 357; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 190.

[31] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 284; Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 658/5 s. 839; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 658/12 s. 779; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 357; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 164; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 190 vd.

[32] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 658/12 s. 779; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 164; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 109. Aynı yönde: Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 658/4 s. 838. Yazara göre bu sonuç, eşyanın yolculuk sonundaki değerinin tazminata esas teşkil etmesinden kaynaklanmaktadır. Bu nedenle yolculuk sonunda ortaya çıkan ya da eşya zıyaa uğramasaydı muhakkak ortaya çıkacak olan ve taşıyanın sorumlu tutulamayacağı ağırlık kaybının tazminattan indirilmesi mümkündür.

durum, hükümde yalnızca eşyanın değerinin nasıl hesaplanacağına ilişkin bir kriter getirilmesinin amaçlandığını ortaya koymaktadır.

TTK m. 1112-1113'ten farklı olarak YTTK m. 1186 emredici nitelik taşımaktadır (YTTK m. 1243/f. 1 a). Bu çerçevede eşyanın değerinin kanunda öngörülenden farklı şekilde hesaplanmasına, örneğin eşyanın fatura değerinin esas alınacağına ilişkin kayıtlar (invoice value clause)[33], taşıyanın sorumluluğunu kanunda öngörülene nazaran daralttığı ölçüde geçersizdir.

C. Sorumluluğun Belirli Bir Tutarla Sınırlandırılması

1. Sorumluluğun Üst Sınırı

a. Eşyanın Zıyaa veya Hasara Uğraması Hâlinde

Eşyanın zıyaa veya hasara uğraması hâlinde taşıyanın sorumluluğu belirli bir meblağ ile sınırlandırılmıştır. Somut olayda yükle ilgilinin zıya veya hasar nedeniyle uğradığı zararın miktarı ne olursa olsun, taşıyan bu üst sınırı aşan bir tazminat ödemekle yükümlü değildir. Zarar, üst sınırın altında ise, bu takdirde taşıyan zararı tazmin eder.

Eşyanın uğradığı veya eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle taşıyan, her hâlde, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkını (ÖÇH) veya zıyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safî ağırlığının her bir kilogramı için iki ÖÇH'yi karşılayan tutarı aşan zarar için sorumlu olmaz. Ancak eşyanın cinsi ve değeri, yüklemeden önce yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine yazılmış olursa bu üst sınır uygulanmaz (YTTK m. 1186/f. 1).

TTK m. 1114'te ise, yükleten yükün cins ve değerini yükleme başlamadan önce bildirmiş ve bu bildirim konişmentoya geçirilmiş olmadığı sürece taşıyanın her hâlde koli veya parça başına en çok 100.000 TL[34] ile sorumlu olacağı hüküm altına alınmıştır. Bu meblağın bugünkü karşılığı 10 Kuruş'tur.

---

[33] Bu kayıtlar hakkında bkz.: Dor, **Bill of Lading Clauses,** s. 143 vd.
[34] 28.02.1983 tarihli Bakanlar Kurulu kararı ile sorumluluğun sınırı 1500 TL'den 100.000 TL'ye çıkarılmıştır (RG: 28.03.1983/18001).

Üst sınırın hesaplanmasında gerek koli ve ünite gerekse ağırlık bakımından zıyaa ya da hasara uğrayan kısım dikkate alınır[35]. Diğer bir ifadeyle toplam koli veya ünite sayısı yahut toplam ağırlık esas alınmaz. Bu ayrım eşyanın kısmi zıyaa ya da hasara uğradığı hâllerde önem taşımaktadır. Kolideki eşyanın kısmen zayi olması ya da hasar görmesi nedeniyle koli veya ünite başına belirlenen meblağda bir oranlama yapılması ise söz konusu değildir[36]. Bu meblağ, ilgili kolinin içeriği kısmen zıyaa ya da hasara uğramış olsa bile tam olarak uygulanır.

Taşıyanın zarardan YTTK m. 1183 uyarınca kısmen sorumlu tutulması durumunda sorumluluğun üst sınırının nasıl hesaplanacağı, ne anılan hükümde ne de incelemekte olduğumuz düzenlemede belirlenmiştir[37]. Kanaatimize göre taşıyanın zarardan kısmen sorumlu tutulması üst sınır bakımından dikkate alınmaz. Zira taşıyanın tazminle yükümlü bulunduğu zararın miktarı, zaten taşıyanın zarardan hangi oranda sorumlu bulunduğu göz önünde tutularak hesaplanmaktadır. Bu şekilde tespit edilen zarar miktarı üst sınırın altında kalıyorsa taşıyan bunu tazmin edecektir. Üst sınırı aşıyorsa, ayrıca bir de üst sınırın taşıyanın kusur oranına göre hesaplanması söz konusu olmaz. Aksi takdirde taşıyan YTTK m. 1183 hükmünden iki kere yararlanmış olur. Taşıyanın sorumluluğunu kaldıran ve daraltan düzenlemelerin dar ve tereddüt hâlinde taşıyan aleyhine yorumlanması ilkesi de bu sonucu desteklemektedir. Zira açık bir hüküm bulunmadığı hâlde taşıyanın kusur oranının üst sınırın hesaplanmasında da dikkate alınması, genişletici bir yorumdur.

Kanunda öngörülen üst sınırın uygulanması, eşyanın cins ve değerinin denizde taşıma senedinde yer almaması koşuluna bağlıdır. Eşyanın cins ve değeri yüklemeden önce[38] yükleten tarafından bildirilmiş ve denizde taşıma senedine

---

[35] LK ve L/VK bakımından aynı yönde: Griggs, Williams, Farr, **Limitation of Liability,** s. 140, 142.

[36] Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 660/2 s. 842; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 205; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 122. Dolayısıyla böyle bir oranlamaya ilişkin sözleşme şartları ("pro-rata clause") da YTTK m. 1243 (TTK m. 1116) uyarınca geçersizdir. Bu kayıtlar hakkında bkz.: Dor, **Bill of Lading Clauses,** s. 138 vd.

[37] Bu önemli eksikliğe Tasarı bakımından işaret edilmiş; kısmi sorumluluk hâlinde sorumluluğun üst sınırının ne şekilde hesaplanacağının da ayrıca hüküm altına alınması gerektiği haklı olarak ifade edilmiştir. Bkz.: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 159.

[38] Bildirimin yükleme başlamadan önce yapılmasının aranması ile, taşıyanın eşyanın muhafazası için gereken tedbirleri almasına, örneğin uygun şekilde istiflemesine olanak sağlanması amaçlanmaktadır. Bkz.: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 660/9 s. 411; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 660/ 22 s. 788; Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 660/9 s. 845; Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 139; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 172; Karan,

yazılmış ise anılan üst sınırın yerine bildirilen değer geçer[39] (YTTK m. 1186/f. 1 – TTK m. 1114). Görüldüğü üzere yalnızca değerin bildirilmesi yeterli değildir. Aynı zamanda eşyanın cinsinin de beyan edilmesi aranmaktadır.

Belirtmek gerekir ki taraflar arasında bu hususa dair bir anlaşma olmasa dahi, taşıyan değer bildirimini ek navlun ödenmesi koşuluyla denizde taşıma senedine geçirmekle yükümlüdür[40]. Kanaatimizce buna ilişkin bir düzenleme olmadığından bahisle aksi görüşün kabulü mümkün olmamak gerekir. Zira YTTK m. 1186/f. 1 (TTK m. 1114) hükmü, buna ilişkin düzenleme niteliğindedir. Taşıyanın değer bildirimini denizde taşıma senedine geçirmekle yükümlü olmadığı kabul edildiği takdirde, anılan düzenleme ile yükle ilgiliye tanınan imkânın kullanılması tamamen taşıyanın iradesine bırakılmış olur. Bu durumda değer bildirimine ilişkin düzenlemenin bir anlamı da kalmamaktadır. Zira tarafların anlaşarak sorumluluğun

---

The Carrier's Liability, s. 370. Buna karşılık bildirim yükleme tamamlandıktan sonra yapılmasına rağmen denizde taşıma senedine geçirilmişse taşıyan artık buna itiraz edemez. Bkz.: Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 207; Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 139.

[39] Uygulamada ek navlun ödenmesinin gerekmesi nedeniyle değer bildirimi ile sık karşılaşılmadığı; bunun yerine eşyanın sigortalanmasının tercih edildiği ifade edilmektedir. Bkz.: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 660/8 s. 411; Selvig, **Unit Limitation,** s. 200; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 176; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 147; Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 159; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 371; Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 174. Hamburg Kuralları'nda ise üst sınırın uygulanması, eşyanın cins ve değerinin taşıma senedine geçirilmemiş olması koşuluna bağlanmamıştır. Bu koşulun aranmasının uygulama ile bağdaşmadığı hususunda bkz.: Selvig, **Unit Limitation,** s. 198-203; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 151-153; a.y., **Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması,** s. 312; Aybay, Atamer, **Parça Başına Sınırlı Sorumluluk,** s. 230, 258. Yazıcıoğlu, TTK m. 1114'te de bu yönde bir değişiklik yapılması gerektiğini ifade etmektedir. Bkz.: **a.g.e.,** s. 153 vd. Farklı görüşte: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 371. Yazar, taşıyanların navlunu haksız şekilde yükseltmelerinin önüne geçerek yükletene tanınan değer bildirimi imkânına işlerlik kazandırılmasının daha yerinde bir çözüm olacağı görüşündedir.

[40] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 660/ 20 s. 788; Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 660/10 s. 846; Abraham, **Das Seerecht**, s. 197; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 58; İnci Deniz, **Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları,** İstanbul, 1982, s. 132. Aksi görüşte: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 660/8 s. 410; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 172; Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 159; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 692; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 371 vd.; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 362. Schlegelberger, Liesecke, sanat eserleri, para, kıymetli evrak ve sair kıymetli eşyalar söz konusu olduğu takdirde taraflar arasında değer bildirimine ilişkin zımni bir anlaşma olduğunun kabul edilebileceğini ifade etmektedir. Bkz.: **a.g.e.,** § 660/8 s. 411. Çağa, Kender ve Çetingil ise böyle bir durumda taşıyanın iyiniyet kuralına göre söz konusu beyanları konişmentoya geçirmekle yükümlü olacağını belirtmektedir. Bkz.: Çağa, Kender, **a.g.e.**, s. 173; Çetingil, **a.g.e.,** s. 159 dn. (57).

TTK m. 1114 hükmünde bu hususa dair açık bir düzenleme bulunmaması eleştirilmiş ve taşıyanın ek navlun ödenmesi koşuluyla değer bildirimini denizde taşıma senedine geçirmekle yükümlü olduğuna ilişkin açık bir düzenleme getirilmesi gerektiği haklı olarak ifade edilmiştir. Bkz.: Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması,** s. 312-313.

üst sınırını yükseltmeleri ya da tamamen kaldırmaları zaten mümkündür. (YTTK m. 1186/f. 8, m. 1243/f. 4).

Düzenlemede aranan şartları taşıyan bir değer bildirimi, eşyanın değerine ilişkin aksi ispat edilebilir bir karine teşkil eder (YTTK m. 1186/f. 4 - TTK m. 1110/f. 2). Karinenin aksi, iyiniyetli üçüncü kişi konişmento hamiline karşı dahi ispatlanabilir (YTTK m. 1186/f. 4). Taşıyan, eşyanın değerinin gerçekte daha düşük olduğunu kanıtlayamadığı sürece denizde taşıma senedinde yer alan değer, sorumluluğunun üst sınırını teşkil eder. Eşyanın beyan edilenden daha düşük olan gerçek değeri ortaya konulduğu takdirde ise, bu değer, beyan edilen değerin yerine geçer. Diğer bir ifadeyle böyle bir durumda taşıyanın sorumluluğunun üst sınırı YTTK m. 1186/f. 1'e (TTK m. 1114) göre değil, eşyanın gerçek değerine göre belirlenir[41]. Zira düzenlemedeki üst sınırın uygulanmaması için beyanın doğru olması şartı aranmamıştır. Şu halde bir kere eşyanın cins ve değeri denizde taşıma senedine geçirildiği takdirde artık taşıyanın sorumluluğunun üst sınırı eşyanın gerçek değerine göre belirlenmekte; denizde taşıma senedinde yer alan kayıt ise bu değere ilişkin olarak aksi ispat edilebilir bir karine teşkil etmektedir. Ancak eşyanın değerinin gerçekte bildirilenden daha yüksek olduğu ispatlanırsa ve bu değer düzenlemede öngörülen üst sınırın üzerindeyse, eşyanın değeri yerine YTTK m. 1186/f. 1'deki üst sınır uygulanır. Zira eşyanın değerinin olduğundan yüksek gösterilmesinden farklı olarak burada taşıyanın başlangıçta üstlendiği rizikonun artması söz konusudur. Böyle bir hâlde taşıyandan başlangıçta öngörülenden daha yüksek bir rizikoyu üstlenmesi ise beklenemez.

YTTK m. 1186 (TTK m. 1114) emredici nitelik taşıdığından (YTTK m. 1243 – TTK m. 1116) taşıyanın sorumluluğunun üst sınırının daha düşük bir meblağ olarak kararlaştırılması hâlinde bu anlaşma geçersiz olacaktır. Eşyanın değerinin bildirilmesi ve bildirilen değerin düzenlemede öngörülenden düşük olması ise

[41] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 660/10 s. 411; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 660/24 s. 789; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 173; Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 158 dn. (55). Aksi görüşte: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 288; Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 660/12 s. 847; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 208.

emredici hükümlere aykırılık teşkil etmez[42]. Zira emredici hükümlere aykırı olan husus, sorumluluğun üst sınırının soyut olarak daha düşük kararlaştırılmasıdır. Eşyanın daha düşük olan değerinin bildirilmesi bu kapsamda değerlendirilemez.

Tarafların eşyanın zıyaı veya hasarı bakımından daha yüksek bir üst sınır kararlaştırmaları mümkündür (YTTK m. 1186/f. 8). Buna ilişkin anlaşma, daha yüksek bir üst sınır kararlaştırma iradesini açık bir şekilde yansıtmalıdır[43]. Bu sınır, YTTK m. 1186/f. 1'de öngörülen sınırlardan hangisi yüksek ise, o sınırdan daha düşük olamaz (YTTK m. 1186/f. 8).

b. Eşyanın Geç Teslim Edilmesi Hâlinde

Eşyanın geç teslim edilmesinden ileri gelen zararlardan sorumluluğun üst sınırı ayrıca belirlenmiştir. Düzenlemenin kökeni HK m. 6 § 1 b hükmüdür[44]. Buna göre taşıma süresinin aşılmasından doğan sorumluluk, geciken eşya için ödenecek navlunun ikibuçuk katıyla sınırlıdır. Ancak bu tutar, navlun sözleşmesine göre ödenecek toplam navlun miktarından fazla olamaz (YTTK m. 1186/f. 6).

Bu ikili sınırlama çerçevesinde, navlun sözleşmesinin konusu birden fazla partiden oluşan eşya ise, ancak bunlardan yalnızca biri veya birkaçı bakımından geç teslim zarara neden olmuşsa, geç teslimi zarara neden olan parti için ödenecek navlunun ikibuçuk katı sorumluluğun üst sınırını teşkil eder. Ancak bu şekilde belirlenen meblağ, hiçbir hâlde navlun sözleşmesinin konusunu oluşturan tüm eşya partileri için ödenecek toplam navlun miktarını aşamaz. Navlun sözleşmesine konu olan eşya partilerinin tamamı bakımından geç teslim zarar doğurmuşsa, bu takdirde sorumluluğun üst sınırı ödenecek toplam navlun miktarıdır. Navlun sözleşmesi tek bir eşya partisi için akdedilmişse, sorumluluğun sınırı navlunun ikibuçuk katı değil,

---

[42] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 288; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 660/11 s. 411; Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 660/9 s. 846; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 660/ 23 s. 789; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 178; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 207; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 173; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 370; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 363.

[43] Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 660/8 s. 845; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 179. Selvig, değer bildiriminin kanunda öngörülen koşulları taşımaması durumunda, taraflarca daha yüksek bir üst sınırın kararlaştırılması şeklinde değerlendirilip değerlendirilemeyeceği sorununun ortaya çıkacağını ifade etmektedir. Bkz.: Selvig, **Unit Limitation,** s. 216. Kanaatimize göre üst sınırın yükseltilmesi niyeti açıksa bu soruya olumlu cevap verilebilir.

[44] Bu hüküm, çok belirsiz olduğu; tazminatın üst sınırının hesaplanması bakımından getirdiği kriterlerin somut olaylarda yetersiz kalacağı; yanlış anlamalara ve yeknesak olmayan uygulamalara sebebiyet vereceği gerekçesiyle eleştirilmektedir. Bkz.: von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 172.

ödenecek navlun miktarıdır[45]. Diğer bir ifadeyle son iki hâlde ikili sınırlama birbirinin alternatifi olarak uygulanmaz; düzenlemede öngörülen *en* üst sınır tek başına uygulanır.

Navlunun götürü olarak kararlaştırılması hâlinde, geç teslimi nedeniyle zarar meydana gelen yük partisi bakımından yükleme tarihindeki normal navlun miktarı esas alınır[46].

Bilindiği gibi yükle ilgili eşyanın teslimindeki gecikme altmış günü aştığı takdirde eşyayı zayi olmuş sayabilir (YTTK m. 1178/f. 5)[47]. Yükle ilgili kendisine tanınan seçim hakkını bu yönde kullanırsa sorumluluğun üst sınırı da eşyanın zıyaa uğramasına ilişkin kurala göre belirlenecektir.

Eşyanın hem zıyaa ya da hasara uğraması hem de geç teslimi nedeniyle ekonomik nitelikte bir zarar meydana gelmesi durumunda taşıyanın tazminle yükümlü olduğu meblağ, eşyanın tam zıyaından sorumluluğu hâlinde tazminle yükümlü olacağı tutarı geçemez (YTTK m. 1186/f. 7). Dolayısıyla yükle ilgili hem zıya veya hasar hem de geç teslim nedeniyle uğradığı zararların tazminini talep ettiğinde, tazminatın üst sınırı eşya tamamen zıyaa uğramış olsa idi ödenecek meblağdır[48].

Taraflar eşyanın gecikme ile teslim edilmesinden ileri gelen zararlar için kanunda öngörülenden daha yüksek bir üst sınır kararlaştırabilirler (YTTK m. 1186/ f. 8).

2. Üst Sınırın Uygulandığı Hâller

TTK m. 1114'te yer alan "her hâlde" ifadesi nedeniyle düzenleme, deniz hukukundan kaynaklanan tüm sorumluluk hâllerinde uygulanır[49]. Taşıyanın

---

[45] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 204; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 164.
[46] Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 75. Bunu ispat yükü ise yükle ilgiliye aittir. Bkz.: **a.g.e.**
[47] Bu konuda bkz.: I.C.2.b.
[48] Düzenlemenin kökenini teşkil eden HK m. 6 § 1 c bakımından hükümde boşluk bulunduğu; tam zıya hâlinde taşıyanın tazminle yükümlü bulunduğu meblağın, yalnızca geç teslimden ileri gelen zararın tazmininin talep edilmesi durumunda da üst sınır teşkil edip etmeyeceğinin belirlenmediği; HK m. 6 § 1 c hükmünün yalnızca gecikmeden ileri gelen zararın talep edilmesi hâlinde de "maksimum üst sınır" olarak dikkate alınması gerektiği ifade edilmektedir. Bkz.: Gaskell, **Damages, Delay and Limitation of Liability,** s. 160.
[49] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 287; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 660/2 s. 409; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 361; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 168;

sorumluluğunun genel hükümlere tâbi olduğu durumlarda, örneğin yanlış konişmento düzenlenmesinden ve saf gecikme zararlarından sorumlulukta; ayrıca yükle ilgilinin talebini haksız fiil hükümlerine dayandırdığı hâllerde hükmün uygulanıp uygulanmayacağı ise tartışmalıdır[50]. TTK m. 1114'ün (1986 tarihli değişiklikten önceki HGB § 660) sorumluluğun genel hükümlere dayanması hâlinde geçerli olmadığının ileri sürülmesinde, taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin bir düzenleme bulunmamasının, dolayısıyla sorumluluğun zarara kasten sebebiyet verilmesi hâlinde dahi sınırlı olmasının yarattığı adaletsizliği önleme düşüncesi de rol oynamaktadır[51].

Sorumluluğun üst sınırının yalnızca deniz hukukundan kaynaklanan sorumluluk hâllerinde uygulanacağı kabul edildiği takdirde, taşıyanın sorumluluğuna bir üst sınır getirilmesi ile güdülen amaca erişilmesi mümkün değildir. Talebin haksız fiil hükümlerine dayandırılması durumunda yükle ilgilinin taşıyanın veya fiillerinden sorumlu bulunduğu kişilerin kusurunu ispatlaması gerekeceğinden, deniz hukukuna özgü düzenlemeler çerçevesinde hukuki durumu daha avantajlıdır. Ancak haksız fiil hükümlerine dayanması yine de imkân dahilindedir. Böyle bir durumda taşıyanın sorumluluğunun sınırsız olacağı kabul edildiği takdirde; sorumluluğun sınırlandırılması ile güdülen, riskin öngörülebilirliğinin ve dolayısıyla sigortalanabilirliğin sağlanması amaçlarına ulaşılması da mümkün olmayacaktır. Zira her bir taşıma sözleşmesi bakımından talebin genel hükümlere dayandırılması ve böylelikle taşıyanın meydana gelen tüm zarardan sorumlu tutulabilmesi olası iken

---

Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 147; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 87; Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 156.

[50] Uygulanacağı görüşünde: Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 660/3 s. 842; Abraham, **Das Seerecht**, s. 198; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 206; Selvig, **Unit Limitation,** s. 131 vd. Yazarlar aksi hâlde sorumluluk sınırının pratikte bir anlam ifade etmeyeceğini haklı olarak belirtmektedir. Eklemek gerekir ki HGB'de 1986 tarihinde yapılan değişiklik ile, sorumsuzluk nedenlerinin ve sorumluluk sınırlarının talebin dayanağı ne olursa olsun uygulanacağı hüküm altına alınmıştır (HGB § 607a). Aksi görüşte: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 287; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 660/2 s. 409; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 361 vd.; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 168, vd.; Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 157. Anılan yazarlar, gecikme zararları bakımından bu hususu kabul etmekte; ancak talebin haksız fiil hükümlerine dayandırılması durumunda TTK m. 1114'ün ve HGB § 660'ın uygulanmayacağını ifade etmektedir. HGB § 660'ın eşyanın "zıyaı ve hasarı"ndan söz eden yeni metni çerçevesinde ise gecikme zararlarına uygulanması artık mümkün değildir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 660/2 s. 782.

[51] Bkz.: Basedow, **Transportvertrag,** s. 422; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 206; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 168.

taşıyanın üstlendiği riski öngörebileceğinden söz edilemez. Bu bakımdan YTTK'da konunun tereddüde yer bırakmayacak bir şekilde düzenlenmiş olması son derece önemlidir. Taşıyanın sorumluluğu eşyanın uğradığı ve eşyaya ilişkin her türlü zıya veya hasar nedeniyle her hâlde belirli bir tutarla sınırlandırılmış (YTTK m. 1186/f. 1); ayrıca bu sınırın talebin dayanağı ne olursa olsun uygulanacağı hüküm altına alınmıştır (YTTK m. 1190/f. 1). Bu çerçevede deniz hukuku hükümlerinden ya da genel hükümlerden kaynaklanan ve sözleşmeye dayanan tüm taleplerin yanı sıra, haksız fiile veya diğer bir hukuki sebebe dayanan talepler de bu düzenlemeye tâbidir.

3. Üst Sınırın Hesaplanması

a. Koli ve Ünite Kavramları ve Eşyanın Brüt Ağırlığı

Sorumluluğun üst sınırı, hangi sınır daha yüksek ise o sınırın uygulanması kaydıyla, koli veya ünite başına 666,67 Özel Çekme Hakkı veya zıyaa ya da hasara uğrayan eşyanın gayri safî (brüt) ağırlığının her bir kilogramı için iki Özel Çekme Hakkı olarak belirlenmiştir. Dolayısıyla sorumluluğun üst sınırının hesaplanmasında koli ve ünite kavramlarının yanı sıra eşyanın brüt ağırlığı da kriter teşkil etmektedir[52]. Koli ve üniteye alternatif olarak eşyanın brüt ağırlığının da dikkate alınması ile bu sistemlerin tek başına uygulandıklarında yarattıkları sakınca önlenmiş olmaktadır[53]. Böylelikle üst sınırın belirlenmesinde ağır yükler ile hafif ve değerli yüklerin aynı sisteme tâbi olmasından kaynaklanan adaletsizliğin önüne geçilebilir.

Üst sınırın belirlenmesinde birbirine alternatif olan sistemlerden ilki bakımından koli ve ünite kavramlarının[54] belirlenmesi önem taşımaktadır. Sandık, fıçı, çuval veya karton kutularda taşınan eşya bakımından sayılanlardan her biri koli olarak kabul edilir. Buna karşılık hiçbir şekilde ambalajlanmamış, dış etkenlere karşı

---

[52] Hamburg Kuralları'nda bu sistemin kabulü ile sonuçlanan süreç ve tartışmalar hakkında bkz.: Joseph C. Sweeney, "Article 6 of the Hamburg Rules", **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,** Edited by Samir Mankabady, Leyden vd., A.W. Sijthoff, 1978, s. 155-157.

[53] Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 145; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 159; a.y., **Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması,** s. 314; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 356. Nitekim Yazıcıoğlu, günümüzde konteyner, palet gibi büyük taşıma kapları ile taşımanın yaygınlaşması karşısında bu tür taşımalar bakımından TTK m. 1114 düzenlemesinin kesinlikle yetersiz olduğunu; Türk hukuku bakımından ikili sisteme geçilmesinin zorunlu bulunduğunu ifade etmektedir. Bkz.: **a.g.e.,** s. 160.

[54] Bu kavramların ortaya çıkışı hakkında ayrıntılı bilgi için bkz.: Selvig, **Unit Limitation,** s. 36-39; Aybay, Atamer, **Parça Başına Sınırlı Sorumluluk,** s. 238-243.

muhafaza altına alınmamış bir eşya koli olarak değerlendirilemez. Ancak koli için, her hâle uyabilen tek bir tanım ortaya koymak mümkün değildir. Taşınan yüklerin çeşitliliği, taşıma ve ambalajlama yöntemlerinin değişmesi ve yeni gemi tiplerinin ortaya çıkması karşısında kavramın belirlenmesinde esnek davranılmaktadır. Eşyanın kısmen muhafaza altına alınması; özelliğine göre taşıma sırasında belirli bir ölçüde korunmasını sağlamaya veya yükleme, istif, boşaltma gibi taşıma işlemlerini kolaylaştırmaya yetecek şekilde bir araya getirilmiş olması hâlinde, kolinin mevcudiyeti kabul edilerek uygulama alanı genişletilmektedir[55]. Dolayısıyla ambalajın eşyayı tamamen kaplaması şart değildir[56]. Bu çerçevede koli, kısmen veya tamamen ambalajlanmış, muhafaza içine alınmış ya da taşıma işlerini kolaylaştırmak için bir araya getirilmiş eşya olarak tanımlanabilir. Bir kolinin söz konusu olup

---

[55] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 660/7 s. 783; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 232; Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 139-140; Çetingil, **Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformu,** s. 45; Aybay, Atamer, **Parça Başına Sınırlı Sorumluluk,** s. 252 vd.; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 155-156; a.y., **Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması,** s. 313; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 195-196.

[56] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 660/7 s. 783; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 660/3 s. 409; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 232; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 169; Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 140. Buna karşılık anılan yazarlar eşyanın genel görünümünün, ambalajlanmış olduğunun kabulüne elverişli bulunması gerektiğini; eşyanın üzerinin örtülmesi veya bir kaideye sabitlenmesi durumunda ise ambalajlanmış olduğundan, dolayısıyla koliden söz edilemeyeceğini ifade etmektedirler. Aynı görüşte: Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 660/5 s. 843; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 173-175; Th. Kirsten, **Haftungsprobleme der Haager Regeln im Container-Seeverkehr,** Hamburg, Commercium, 1970, s. 101. Karan ise, koliden söz edilebilmesi için taşıyanın içini görmesini engelleyecek bir ambalajın mevcut olması gerektiği; hükmün, taşıyanın içeriğini bilmediği koliler bakımından yüksek tazminat ödemek zorunda kalmasını engellemeye yönelik amacının bunu zorunlu kıldığı; aksi takdirde taşınan eşyanın cins ve değerini bilen, dolayısıyla alması gereken tedbirleri öngörebilecek durumdaki taşıyanın bu yolla sorumluluktan kaçmasının mümkün olacağı görüşündedir. Bkz.: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 340. Koli kavramı hakkında ayrıca bkz.: Selvig, **Unit Limitation,** s. 61-67. Belirtmek gerekir ki 1986 tarihli Kanun ile değişik HGB § 660'da "koli" (Packung) terimi, "parça" (Stück) terimi ile değiştirilmiştir. Bu tercihin nedeni "koli kavramının yorum sorunlarına neden olması, bu bağlamda ambalajı zorunlu saymayan geniş yorumun baskın hâle gelmesi, buna karşılık 'Packung' teriminin ambalajlanmış olmayı çağrıştırması" olarak gösterilmiştir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 660/6 s. 783; Çetingil, **Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformu,** s. 45-46; Aybay, Atamer, **Parça Başına Sınırlı Sorumluluk,** s. 254; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 155 dn. (428); a.y., **Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması,** s. 313 vd. Çetingil, Kender tarafından hazırlanan 2002 tarihli Tasarı Taslağı'nda da (m. 281) "koli" değil "parça" terimi kullanılmıştır. Bkz.: **Deniz HD Özel Sayı,** s. 118. Yazıcıoğlu da TTK m. 1114'teki koli teriminin yerine parça teriminin kullanılması gerektiğini ifade etmiştir. Bkz.: Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması,** s. 314. Kanaatimize göre bu genel eğilime uyum sağlanması bakımından YTTK m. 1186'da "koli" yerine "parça" teriminin kullanılması daha isabetli olurdu.

olmadığının tespitinde, denizde taşıma senedinde yer alan tanımlamadan ziyade denizcilik teamülleri rol oynar[57].

Koli söz konusu olmadığı takdirde sorumluluk sınırının belirlenmesi için ünite[58] esas alınır. Dolayısıyla ünite, boşluk dolduran bir kavramdır[59]. Kavramın muğlak olduğu; özellikle dökme yüklerde tereddütlere yol açabileceği ifade edilmektedir[60]. Ünite, navlunun hesabında esas alınması mutat olan birim olarak kabul edilmelidir[61]. HK m. 6 § 1 a'da tercih açıkça yükleme biriminden yana kullanıldığı hâlde kanun koyucu bu düzenlemeyi YTTK m. 1186'ya alma yoluna gitmemiştir. Kaldı ki ünite ile yükleme birimi kastedilseydi, bu, koliyi de kapsayan

---

[57] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 660/3 s. 409.

[58] TTK m. 1114'te "parça" teriminin kullanılması eleştirilmiş; bu terimin LK m. 4 § 5 a (unit) ve HGB § 660'a (Einheit) uygun şekilde "birim" (ünite) olarak anlaşılması gerektiği ifade edilmiştir. Bkz.: Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 358 dn (13); Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 170 dn. (672); Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu**, s. 154 dn. (41); Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 155 dn. (428); a.y., **Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması,** s. 314; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 687. Bu çerçevede YTTK m. 1187'de "ünite"den söz edilmesi son derece isabetli olmuştur. Belirtmek gerekir ki Çetingil, Kender tarafından hazırlanan 2002 tarihli Tasarı Taslağı'nda da (m. 281) "ünite" terimi kullanılmıştır. Bkz.: **Deniz HD Özel Sayı,** s. 118.

[59] Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 141.

[60] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 287; Abraham, **Das Seerecht**, s. 197; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 358; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 171; Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 141; Mankabady, **Comments on the Hamburg Rules,** s. 58; Wilson, **Basic Carrier Liability,** s. 146; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 352. Ünite kavramının belirsizliği, dökme yüklere uygulanıp uygulanmayacağı ve bazı ulusal hukuklarda koli ve ünite kavramlarının nasıl yorumlandığı hakkında bkz.: Aybay, Atamer, **Parça Başına Sınırlı Sorumluluk,** s. 243-246.

[61] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 660/4 s. 410; Schaps, Abraham, **Das Seerecht II**, § 660/6 s. 844; Abraham, **Das Seerecht**, s. 197; Kirsten, **Container-Seeverkehr,** s. 101; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 175; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 206; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 171; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 147; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 198; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 353. YTTK bakımından aynı görüşte: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 691. Farklı görüşte: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 287. Yazar, konişmentoya geçirilen miktar ölçütünün, konişmentoda bir kayıt yoksa müteamel olan miktar ölçütünün üniteyi teşkil ettiği, diğer bir ifadeyle navlun biriminin değil yükleme biriminin esas alınması gerektiği görüşündedir. Yükleme biriminin esas alınması gerektiği görüşünde: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 660/11 s. 784; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 200. Von Ziegler ise, LK bakımından navlun biriminin, L/VK bakımından ise yükleme biriminin dikkate alınması gerektiği görüşündedir. Bkz.: von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 125, 129. Bu konuda ortaya atılan çeşitli görüşler, ulusal hukuklarda benimsenen farklı çözümler ve bunların neden olduğu sorunlar hakkında bkz.: Selvig, **Unit Limitation,** s. 46-61; Aybay, Atamer, **Parça Başına Sınırlı Sorumluluk,** s. 246-252. Amerikan hukukunda Lahey Kuralları iç hukuka alınırken ünitenin müteamel navlun birimini ifade ettiği açıkça düzenlenmiştir (US COGSA 1936, sec. 4(5): "customary freight unit). İngiliz hukukunda böyle bir düzenleme bulunmadığından, taşıyanın koli ve ünite olarak değerlendirilemeyecek, örneğin dökme yükler bakımından sorumluluğunu bu hükme göre sınırlandıramayacağı, zira bu gibi yükler bakımından sorumluluğun sınırlandırılabilmesi için bir mekanizma bulunmadığı kabul edilmektedir. Bkz.: Griggs, Williams, Farr, **Limitation of Liability,** s. 137.

geniş bir ifade olduğundan ayrıca koliden söz edilmesine gerek kalmazdı[62]. Mutat navlun biriminin esas alınmasının nedeni ise, taraflar arasında kararlaştırılan navlun biriminden farklı olarak, objektif bir ölçüt teşkil etmesidir[63]. Taraflar arasındaki anlaşmada navlunun belirlenmesinde esas alınan birim, ancak mutat bir navlun birimi bulunmaması hâlinde dikkate alınmalıdır. Navlunun hesaplanmasında mutat bir birim yoksa ve somut taşımada da navlun birim esasına göre belirlenmemişse eşyanın parça sayısı, örneğin her bir makine parçası ya da otomobil üniteyi oluşturur[64].

Ağır ve az parçadan ya da tek parçadan oluşan bir eşya yahut dökme yük söz konusu ise, sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde ağırlık kriteri esas alınacaktır. Düzenlemede brüt ağırlıktan söz edildiği için eşya ambalajlanmış veya bir kap içindeyse, ambalajın veya taşıyan tarafından sağlanmış olmadıkça kabın ağırlığı da buna dahildir[65].

b. Konteyner, Palet ve Benzeri Taşıma Gereçleri ile Taşınan Eşyalara İlişkin Düzenleme

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 hâlde, böyle bir taşıma gereci, tek bir koli veya ünite sayılır (YTTK m. 1186/f. 3)[66]. Her iki durumda da

---

[62] Kirsten, **Container-Seeverkehr,** s. 101; Mankabady, **Comments on the Hamburg Rules,** s. 58; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 352 vd. Nitekim Selvig de kolinin yükleme birimi olduğunu; ünite kavramı da bu doğrultuda anlaşılırsa ikisi arasında bir fark bulunmayacağını; dolayısıyla iki kavram arasındaki ayrıma ilişkin tartışmanın da ancak teorik bir nitelik taşıyacağını; buna karşılık ünite, navlun birimi olarak anlaşıldığı takdirde somut olayda sorumluluğun üst sınırının, koli ya da ünitenin esas alınmasına göre önemli ölçüde farklılık göstereceğini haklı olarak ifade etmektedir. Bkz.: Selvig, **Unit Limitation,** s. 61.

[63] Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 175.

[64] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 660/4 s. 410; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 171; Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 141 vd., 156; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 198. Farklı görüşte: Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 206 vd.; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 361. Yazarlar, hükmün otomobil gibi açık ve ambalajsız olarak taşınan ve koli olarak vasıflandırılamayacağı gibi ünite kavramına da girmeyen mallara uygulanamayacağı görüşündedir. Kanaatimizce YTTK m. 1186/f. 1'de koli ve ünite kavramlarının yanı sıra brüt ağırlığın da ölçüt alınması ile, ünite kavramının bu gibi eşyaları da kapsamasının yaratacağı sakınca engellenmiştir.

[65] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 660/15 s. 785; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 158.

[66] Böyle bir düzenlemeye gereksinim yaratan etkenler hakkında bkz.: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 160. Buna paralel bir düzenleme ihtiva etmeyen LK, HGB ve TTK çerçevesinde benimsenen çözümler ve ileri sürülen görüşler için bkz.: Deniz, **Konteyner Taşımacılığı,** s. 112-128; Kirsten, **Container-Seeverkehr,** s. 104; Selvig, **Unit Limitation,** s. 68-69; Basedow,

sorumluluğun üst sınırı, koli veya ünite başına 666,67 ÖÇH veya zıyaa ya da hasara uğrayan eşyanın brüt ağırlığının kilogramı başına 2 ÖÇH'den yüksek olanıdır[67]. Bizzat taşıma gereci zıyaa veya hasara uğrarsa, taşıyana ait veya onun tarafından sağlanmış olmadıkça, taşıma gereci ayrı bir koli sayılır (YTTK m. 1186/f. 3).

Konteyner ve palete benzer taşıma gereci, ekonomik değer taşıyan, bir çok kez aynı amaçla kullanılmaya elverişli, yükleme, boşaltma, istif gibi işlemleri kolaylaştıracak şekilde eşyanın biraraya getirildiği araçlardır[68]. Buna karşılık gemi ile taşınan tır, kamyon veya yük vagonları ve layterler taşıma işlerini kolaylaştırmak üzere kullanılan taşıma gereci değil, bizzat taşıma aracı niteliğinde olduğundan "benzeri taşıma gereci" kapsamında değerlendirilemez[69].

YTTK m. 1186/f. 3 ile, üst sınırın belirlenmesinde konteynerin ya da içeriğini teşkil eden koli veya ünitelerin esas alınması, konteynerin kimin tarafından sağlandığı ve istiflendiğinden bağımsız şekilde, tarafların iradelerine bırakılmıştır[70].

Transportvertrag, s. 411-414; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 124 vd.; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 347; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 660/3 s. 409; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 207; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 169-170; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 196. Anglo-Amerikan hukukundaki durum için bkz.: Griggs, Williams, Farr, **Limitation of Liability,** s. 137-140; Mankabady, **Comments on the Hamburg Rules,** s. 59-62.

[67] HK bakımından aksi görüşte: Mankabady, **Comments on the Hamburg Rules,** s. 63 vd. Yazar, taşıma gerecinin tek bir koli veya ünite sayılması nedeniyle ağırlık testinin bu hâlde uygulanamayacağını ifade etmektedir. Bu görüşe katılmak mümkün değildir. Zira ağırlık testi, koli veya ünite *sayılmayan* eşyalar için getirilmiş değildir. Koli ya da ünite mevcutsa, ağırlığın esas alınması durumunda üst sınırın daha yüksek olup olmadığı önem taşır. Koli veya ünite olarak değerlendirilemeyecek eşyalar bakımından ise ağırlık ölçütünün alternatifi bulunmamaktadır.

[68] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 162.

[69] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 660/16 s. 786; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 162. Aksi görüşte: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 203; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 349. Karan, benzeri taşıma gerecini, "eşyanın bir araya getirilmesi ve dolayısıyla taşınması için kullanılan araç" olarak tanımlamakta ve bu bağlamda layter ve vagonların da duruma göre bu kapsamda değerlendirilmesinin mümkün olduğunu ifade etmektedir. Von Ziegler ise, taşımada kullanılan tekniklerin sürekli gelişmesi karşısında konteyner ve palet benzeri taşıma gerecinin tanımlanmasının güçlük arz ettiğini; layter ve benzeri araçların bu kapsamda değerlendirilip değerlendirilemeyeceğinin belirsiz olduğunu ifade etmektedir. Bkz.: Von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 132 vd.

[70] Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 146. Aynı yönde: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 73; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 348. Farklı görüşte: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 660/17 s. 786-787. Yazar, konteynerin taşıyan tarafından sağlanması ve istiflenmesi durumunda HGB § 660 II'nin (YTTK m. 1186/f. 3) uygulanmayacağını; zira taşıyana tek taraflı olarak eşyayı konteynere koymak suretiyle sorumluluğun üst sınırını etkileme imkânı tanınamayacağını ileri sürmektedir. Yazıcıoğlu ise farklı bir çözüm önermekte; konteynerin taşıyan tarafından sağlandığı ve eşyanın konteyner içine taşıyan tarafından istiflendiği hâllerde, taşıyanın taşıma senedinde konteyner içeriğini miktar olarak belirtmek zorunda olduğunun kabulü gerektiğini ifade etmektedir. Bkz.: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 163. Belirtmek gerekir ki Hamburg Kuralları'nın kabulü sürecinde konteynerin kim tarafından

Ancak hükmün katı bir şekilde uygulanması, konteynerin taşıyan tarafından sağlandığı ve eşyanın konteyner içine taşıyan tarafından istiflendiği bazı hâllerde sorumluluğun üst sınırının hesaplanmasında esas alınacak birimi belirlemenin tamamen taşıyanın insiyatifine bırakılması sonucunu doğurabilir. Böyle bir durumun kanunun ve kökenini teşkil eden konvansiyonların, taşıyanın asgari sorumluluğunu emredici şekilde düzenleme amacıyla bağdaşması ise mümkün değildir. Dolayısıyla böyle bir hâlde taşıyan denizde taşıma senedine konteynerin içeriğini yazmamış ise, yükle ilgili tarafından zararının ispatı çerçevesinde ortaya konulan miktar, sorumluluğun üst sınırının hesaplanmasında da dikkate alınmalıdır.

Konteyner taşıyan tarafından sağlanmış ve eşya konteyner içine taşıyan tarafından istiflenmişse, taşıyanın eşyanın miktarına ilişkin kayıtlar hakkında çekince koyması da mümkün değildir. Ancak eşya taşıyana konteyner içinde teslim edilmişse içeriğe ilişkin çekince konulabilir[71]. Denizde taşıma senedine taşıma gerecinin içeriği yazılmış olmakla beraber geçerli bir çekince konulmuşsa, talepte bulunan zarara uğrayan koli ya da ünite sayısını ispatladığı takdirde sorumluluğun üst sınırının belirlenmesinde bu sayı dikkate alınır[72]. Taşıma gerecinin içeriği konişmentoya yazılmış ve çekince konulmamışsa, konişmentoyu içerdiği eşya tanımına güvenerek iyiniyetle devralan gönderilen dahil üçüncü kişilere karşı bu kaydın aksi ispatlanamaz (YTTK m. 1239/f. 3)[73].

Belirtmek gerekir ki taşıyanın sorumluluğunun emredici hükümlere tâbi olduğu hâllerde koli veya üniteden ne anlaşılması gerektiğine yahut konteyner, palet ve benzeri taşıma gereçleri bakımından sorumluluğun üst sınırının hesaplanmasında esas alınacak birime ilişkin olarak kanuni düzeni taşıyan lehine değiştiren sözleşme şartları geçersizdir[74].

---

istiflendiğini esas alan bir değişiklik önerisi getirilmişse de bu öneri taraftar bulamamıştır. Bkz.: Sweeney, **Article 6 of the Hamburg Rules,** s. 157. Taraf iradelerini esas alan çözüme yönelik eleştiriler için bkz.: Deniz, **Konteyner Taşımacılığı,** s. 123-124.

[71] Bu konuda bkz.: IV.C.1.a.

[72] Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 152; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 77; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 163; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 349, 351; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 227.

[73] Bu konuda bkz.: IV.C.1.a.

[74] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 660/4 s. 410; Selvig, **Unit Limitation,** s. 74; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 171; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 90; Çetingil,

c. Üst Sınırın Belirlenmesinde Esas Alınan Hesap Birimi

YTTK m. 1186'da sorumluluğun üst sınırının ifade edildiği hesap birimi olarak Özel Çekme Hakkı (Special Drawing Right – SDR) kabul edilmiştir. Özel Çekme Hakkı, Uluslararası Para Fonu (International Monetary Fund - IMF) tarafından ihdas edilmiş uluslararası bir likidite şekli, suni bir rezervdir[75]. ÖÇH, Amerikan Doları, Yen, Sterlin ve Euro olmak üzere dört para birimine bir birim içinde belirli oranda ağırlık tanınarak belirlenmekte ve IMF tarafından her işgünü ÖÇH'nin milli paralarla gösterilen değeri ilan edilmektedir. ÖÇH'nin Türk Lirası karşılığı her iş günü Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nın web sayfasında gösterilmektedir.

Özel Çekme Hakkı'nın Türk Lirası'na çevrilmesinde fiili ödeme günündeki veya taraflarca kararlaştırılan diğer bir tarihteki, Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası'nca belirlenen değer esas alınır (YTTK m. 1186/f. 1). Diğer bir ifadeyle taraflar, ÖÇH'nin Türk Lirası karşılığının belirlenmesinde fiili ödeme günü dışında bir tarihin, örneğin hükmün kesinleştiği tarihin esas alınacağını kararlaştırabilir.

ÖÇH gerek altından gerekse kendisinin temelini oluşturan milli paraların herhangi birinden daha istikrarlı olduğundan uzun vadede enflasyon ve devaluasyonun sorumluluğun sınırı üzerindeki etkisini önleyebilecek bir hesap birimidir[76]. Zira, dünya genelinde tüm para birimlerini etkileyen bir ekonomik kriz yaşanmadıkça, ÖÇH'nin hesaplanmasında kullanılan para birimlerinden birindeki düşüş genellikle diğerlerinin yükselmesine sebebiyet vermekte, dolayısıyla toplamda büyük bir değişiklik söz konusu olmamaktadır. Bu nedenle taşıma hukuku alanındaki uluslararası antlaşmalarda[77] sorumluluğun üst sınırı bu hesap birimiyle ifade

---

Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu, s. 156; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 343; Griggs, Williams, Farr, **Limitation of Liability,** s. 149.

[75] Bu konuda bkz.: Von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 163; Sweeney, **Article 6 of the Hamburg Rules,** s. 153-154; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 167; Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 148; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 166.

[76] Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 149. Farklı görüşte: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 365-366. Yazar, uzun vadede enflasyon ve devaluasyona karşı etkilenmeyecek, sabit bir sorumluluk sınırı için Visby Protokolü'nde benimsenen altın değeri esasının ÖÇH'ye tercih edilmesi gerektiği görüşündedir.

[77] Örneğin 5.7.1978 tarihli Protokol (Protocol to the Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road) ile değişik CMR m. 23; 21.12.1979 tarihli Ek Protokol (Protocol to

edilmektedir. YTTK'da bu gelişmeye paralel şekilde hesap birimi olarak ÖÇH'nin benimsenmesi, sorumluluğun üst sınırının enflasyon karşısında anlamsız kalmasını engelleyecektir[78]. Bu bakımdan düzenlemenin YTTK'nın deniz hukuku alanında getirdiği en önemli ve en ihtiyaç duyulan yeniliklerden biri olduğu ifade edilebilir. Nitekim enflasyon nedeniyle zaman içinde anlamını tamamen yitiren TTK m. 1114'teki üst sınır, uygulanması hâlinde taşıyanın sorumluluğunun sınırlandırılması değil ortadan kaldırılması sonucunu doğurur hâle gelmiştir. Adalet hissini zedeleyen bu duruma karşı bir çözüm olmak üzere Yargıtay konişmentoya eşyanın faturası eklenmiş veya akreditif numarası geçirilmişse ya da konişmentoda eşyanın değerinin tespitine yarayacak unsurlara yer verilmişse TTK m. 1114'te aranan cins ve değer bildirimi koşulunun gerçekleşmiş olacağını; dolayısıyla buradaki üst sınırın uygulanmayacağını müstakar içtihatlarıyla kabul etmiştir[79]. Kanun hükmüne aykırı olan bu uygulama öğretide eleştirilmiştir[80]. Sorumluluğun üst sınırının fiili sorumsuzluk anlamına gelecek şekilde değerini yitirmesi ve Yargıtay uygulamasının açıkça düzenlemeye aykırı görülmesi nedeniyle ortaya çıkan çözümsüzlüğü aşmak amacıyla, "mehaza uygun yorum" ve "enflasyon zararının alacaklı lehine dengelenmesi" kuralları uyarınca 1924 tarihli LK m. 4 § 5 ve m. 9 § 1'de öngörülen

---

Amend the Internatonal Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading 1924 as amended by the Protocol of 1968) ile değişik L/VK m. 4 § 5; HK m. 6.

[78] Nitekim Çetingil ve Kender tarafından hazırlanan 2002 tarihli Tasarı Taslağı'nda da (m. 281) hesap birimi olarak ÖÇH benimsenmiştir. Bkz.: **Deniz HD Özel Sayı,** s. 118.

[79] Bkz.: Yargıtay HGK E. 1983/11-529 K. 1985/327 T. 17.4.1985; E. 1994/11-688 K. 1995/71 T. 15.2.1995; Yargıtay 11. H.D. E. 1982/810 K. 1982/785 T. 26.2.1982; E. 1990/5094 K. 1992/536 T. 28.1.1992; E. 1991/3829 K. 1992/11087 T. 3.12.1992; E. 1992/7046 K. 1993/6187 T. 4.10.1993; E. 1993/125 K. 1993/6938 T. 1.11.1993; E. 1996/6534 K. 1996/7058 T. 21.10.1996; E. 2003/9474 K. 2004/3773 T. 12.4.2004. Kararlar için bkz.: www.kazanci.com. Yargıtay'ın bu uygulaması nedeniyle Çetingil, Kender tarafından hazırlanan Tasarı Taslağı'nda (m. 281) değer bildiriminde bulunulmadığı takdirde "yükün değerinin herhangi bir surette tespiti mümkün olsa dahi" taşıyanın sorumluluğunun beher parça veya ünite başına sınırlı olduğu belirtilmiştir. Bkz.: **Deniz HD Özel Sayı,** s. 118. YTTK çerçevesinde sorumluluğun üst sınırı makul bir seviyeye yükseltildiğinden ve enflasyon ya da devaluasyon karşısında TTK m. 1114'teki üst sınırın akıbetine uğraması engellendiğinden Yargıtay'ın sözü edilen uygulamasının devam etmeyeceği düşünülebilir. Ancak her türlü tereddüdün önlenmesi bakımından YTTK m. 1186'da, Tasarı Taslağı m. 281'dekine benzer açık bir düzenlemeye yer verilmesi faydalı olurdu.

[80] Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 158 dn. (53); Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 172 dn. (678); Aybay, Atamer, **Parça Başına Sınırlı Sorumluluk,** s. 233-235. Aksi görüşte: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 370. Yazar, LK m. 4 § 5 a'da aranan değer bildirimi bakımından konişmentoda eşyanın değerinin tespitine yarayacak unsurlara yer verilmesinin ya da faturaya atıf yapılmasının yeterli olduğu görüşündedir. Bu alandaki çeşitli mahkeme kararları ve öğretide geliştirilen çözüm önerileri hakkında bilgi için bkz.: Atamer, **Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi,** s. 61-71.

üst sınırın (100 Altın Sterlin) aynen uygulanması önerilmişse de[81] sorun aşılamamış ve bir uzlaşma sağlanamamıştır.

D. Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı

1. Genel Olarak

Lahey Kuralları'nda ve onu takiben (1986 tarihli değişiklik öncesinde) HGB ile TTK'da, taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına ilişkin bir düzenleme bulunmamaktadır. Dolayısıyla taşıyan zarara kasten sebep olsa dahi sorumluluğu sınırlıdır[82].

YTTK çerçevesinde ise taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkı mutlak değildir. Taşıyan, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye kasten yahut pervasızca bir davranışla ve muhtemelen böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiil veya ihmaliyle sebebiyet verdiği takdirde bu hakkını kaybetmekte ve meydana gelen zarardan sınırsız olarak sorumlu tutulmaktadır (YTTK m. 1187/f. 1)[83]. Taşıyanın adamı da, zarara kasten veya pervasızca bir davranışla ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalinin bilinciyle işlenmiş bir fiili ya da ihmaliyle sebep olması hâlinde, YTTK m. 1190/f. 2'ye dayanarak taşıyan için geçerli olan sorumluluk sınırlamalarından faydalanamaz (YTTK m. 1187/f. 2). Bu hükümler fiili taşıyan ve onun adamları bakımından da uygulanır (YTTK m. 1191/f. 2).

Kısaca "pervasızca hareket" olarak söz edebileceğimiz bu kavrama taşıma hukuku alanında ilk olarak 1955 tarihli Lahey Protokolü ile değişik Varşova Konvansiyonu'nun 25. maddesinde yer verilmiştir. Taşıyanın zarara kasten veya

---

[81] Atamer, **Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi,** s. 93.

[82] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 163, 166; Ergon Çetingil, "Milletlerarası Sözleşmelerde Ve Türk Hukukunda Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite (Parça) Başına Belirli Bir Tutarla Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler-Tartışmalar,** Ankara, 1984, s. 155; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 185; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 211; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 204, 206. Ancak Okay, hile hâlinde sorumluluğun sınırlandırılamayacağını ifade etmektedir.

[83] Taşıyanın sorumluluğunun sınırsız olduğu bir diğer hâl, HK m. 17 § 4'ten alınan YTTK m. 1241/f. 4'te düzenlenmiştir. YTTK m. 1241/f. 2 uyarınca temiz konişmento düzenlenmesi karşılığında yükleten tarafından verilen garanti mektubu, konişmentoyu iyiniyetle iktisap eden gönderilen dahil, üçüncü kişilere karşı geçersizdir. Taşıyan, eşyanın konişmentodaki tanımına güvenerek hareket eden, gönderilen dahil, üçüncü kişileri aldatma amacı gütmekteyse garanti mektubu taraflar arasında da geçersizdir (YTTK m. 1241/f. 3). Böyle bir durumda taşıyan yükletenden YTTK m. 1145 uyarınca tazminat isteyemeyeceği gibi, eşyanın konişmentodaki tanımına güvenerek hareket eden, gönderilen dahil, üçüncü kişilere karşı sorumluluğu da sınırsızdır (YTTK m. 1241/f. 3, 4).

pervasızca bir hareketle sebep olması durumunda sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybetmesi ilkesi önemli bir farkla deniz yoluyla eşya taşımalarına ilişkin uluslararası konvansiyonlara da girmiştir[84]. Şöyle ki, gerek L/VK gerekse HK'de zararın (akdi ya da fiili) taşıyanın adamlarının kastı yahut pervasızca bir hareketi ile meydana gelmesi durumunda da taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesine yönelik bir düzenleme getirilmemiştir[85]. L/VK ve HK'nin konuya ilişkin hükümleri, YTTK m. 1187'nin kökenini teşkil etmektedir[86]. Düzenlemenin tarihsel gelişimi çerçevesinde, havayolu taşımalarına ilişkin yargı kararları, L/VK m. 4 § 5 e ve HK m. 8'in, dolayısıyla YTTK m. 1187'nin uygulanmasında ve yorumlanmasında önemli bir rehber niteliğindedir.

Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı bakımından kast kavramı herhangi bir özellik taşımamaktadır. Gerek doğrudan, gerekse dolaylı kast bu kapsamda yer alır[87]. İki yakıt ikmal aracının boşaltma sırasında ağır hasar gördüğü bir uyuşmazlıkta mahkeme "ilk aracın hasara uğramasından, dolayısıyla uygulanan boşaltma yönteminin zarara neden olduğunun görülmesinden sonra ikinci aracın da aynı şekilde ve aynı yöntemle boşaltılması nedeniyle ikinci araç bakımından kastın

---

[84] L/VK m. 4 § 5 e, 4bis § 4; HK m. 8.

[85] 1999 tarihli COTIF/CIM m. 36'da da taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı yalnızca kendi kastına veya pervasızca hareketine bağlanmıştır. Buna karşılık CMR m. 29; VK m. 25 ve VK/LP m. 25 uyarınca taşıyıcı, adamlarının zarara kasten veya pervasızca bir hareketle sebebiyet vermeleri durumunda sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybetmektedir. 1999 tarihli Montreal Konvansiyonu'nda (Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air Montreal, 28 May 1999 - Havayolu ile Yapılan Uluslararası Taşımalara İlişkin Bazı Kuralların Birleştirilmesi Hakkında 28 Mayıs 1999 Montreal Konvansiyonu) ise taşıyıcının, eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğunu sınırlandırma hakkı mutlaktır. Diğer bir deyişle taşıyıcının zarara kasten sebebiyet vermesi ihtimalinde dahi sorumluluğu sınırlıdır.

[86] Tasarı bakımından düzenlemenin pratikte anlam kazanabilmesi için adamlarının kastı veya nitelikli kusuru hâlinde de taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına yönelik bir hükmün eklenmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bkz.: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 166 vd. TTK bakımından aynı görüşte: Yazıcıoğlu, **Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması,** s. 318. Taşıma hukukunun genelinde bu ilkenin kabul edilmesi gerektiği görüşünde: Basedow, **Transportvertrag,** s. 425. Tasarı bakımından ifade edilen, pervasızca hareket kavramının Türk hukuk sistemine yabancı olduğu; bu nedenle sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına ilişkin düzenlemede kast ve ağır ihmal kavramlarına yer verilmesi gerektiği görüşü için bkz.: Sözer, **TTK Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri,** s. 334. Farklı görüşte: Kender, Ünan, **Navlun Mukaveleleri,** s. 288; Deniz Kaner, **Navlun Mukaveleleri,** s. 306. Yazarlar, hukukumuza yabancı olsa da dünyada yerleştiği görülen pervasızca hareket kavramının, taşıma hukukundaki uluslararası gelişmelere uygun olarak TTK'ya alınması gerektiğini belirtmektedirler.

[87] Bkz.: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 171; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 508. Bu kavramlar hakkında bkz.: I.C.4.b.

mevcut olduğu, dolayısıyla taşıyanın ikinci araçta meydana gelen zarardan sınırsız olarak sorumlu bulunduğu" sonucuna varmıştır[88].

2. Pervasızca Hareket Kavramı

YTTK m. 1187'de tanımlanan nitelikli kusur, Kıta Avrupası'nda bilinen kusur derecelerinden hiç biri ile tam olarak örtüşmeyen[89]; kendi kriterlerini getiren bir formülasyondur Bu formülasyon, Anglo-Amerikan hukukundaki **wilful misconduct** kusur derecesinden mülhemdir[90]. Nitekim **wilful misconduct**, kişinin bilerek bir eylemi gerçekleştirmesi ve bu eylem sonucunda muhtemelen bir zarar meydana geleceğini bilmesi veya bu eylemi muhtemel sonuçlarını umursamadan, pervasızca gerçekleştirmesi" olarak tanımlanmaktadır[91]. Kısaca "pervasızca hareket" olarak söz ettiğimiz bu kusur türü, iki unsurdan oluşmaktadır: pervasızca bir hareket ya da ihmal ve böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimaline ilişkin bilinç.

Bir davranışın pervasız olarak nitelendirilebilmesi için, taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında özen gösterme yükümlülüğünün düşüncesizce, sonuca aldırmaksızın, yoğun ve ağır şekilde ihlal edilmiş olması gerekir. Her somut olayda

---

[88] Vision Air Flight Service Inc. v. M/V National Pride, US Court of Appeals (1999 AMC 1168).

[89] Rabe, **Das zweite Seerechtsänderungsgesetz,** s. 9; Tahir Çağa, "Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V: Bildiriler-Tartışmalar,** Ankara, 1988, s. 201 vd.; Çağa, **Enternasyonal Deniz Hukuku,** s. 301; Çetingil, **Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformu,** s. 32; İnci Kaner, **Hava Hukuku: Hususi Kısım,** gözden geçirilmiş 2. Bası, İstanbul, Filiz, 2004, s. 92 vd.; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 172. Aynı yönde: Atalay Özdemir, **Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu,** Ankara, t.y., s. 118, 119. Pervasızca hareketin Kara Avrupası kusur derecelerinden hangisine tekabül ettiği hususundaki tartışmalar ve farklı görüşler için bkz.: Kübra Yetiş-Şamlı, **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı,** İstanbul, XII Levha, 2008, s. 93-96; Damar, **Wilful Misconduct,** s. 278, 280 vd., 286-290. Belirtmek gerekir ki bu tartışma daha ziyade teorik bir nitelik taşımaktadır. Varılacak sonucun hükmün uygulanması bakımından kayda değer bir etkisi bulunmamaktadır. Aynı yönde: Basedow, **Transportvertrag,** s. 421; Rabe, **Das zweite Seerechtsänderungsgesetz,** s. 10 vd. Zira her hâlde, somut olayda düzenlemede aranan koşulların gerçekleşip gerçekleşmediğinin incelenmesi gerekmektedir.

[90] Çağa, **Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti,** s. 202; Kaner, **Hava Hukuku,** s. 92; Özdemir, **Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu,** s. 119; Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 79; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 173 dn. (482).

[91] Bkz.: American Airlines Inc. v. Ulen, US Court of Appeals District of Columbia Circuit (1949 U.S. App. Lexis 3728); Koirala et al. v. Thai Airways Int. Ltd., US Court of Appeals Ninth Circuit (1997 U.S. App. Lexis 26385); Brink's Ltd. v. South African Airways, US Court of Appeals Second Circuit (1998 U.S. App. Lexis 14856). "Wilful misconduct" kavramının ortaya çıkışı hakkında bkz.: Damar, **Wilful Misconduct,** s. 30 vd.

davranışın bu niteliği taşıyıp taşımadığı incelenmelidir[92]. Bu değerlendirme yapılırken objektif bir ölçü olarak makul ve tedbirli bir taşıyan dikkate alınmalıdır[93].

Bu noktada pervasızca hareket kavramını ve ihmal ile arasındaki farkı netleştirmek bakımından son derece önem arz eden ve bu ayrıma ilişkin somut kriter getiren bir mahkeme kararına[94] değinmek faydalı olacaktır. Karara konu olan uyuşmazlıkta yük taşıyanın adamları tarafından yanlışlıkla bir dolandırıcıya teslim edilmiştir. Taşıyıcı, eşyanın teslimi prosedüründe uygulanan ve altı adımdan oluşan sistemi ve bu sistemin kitapçıkta tanımlanmış olan her adımının dava konusu olayda kusurlu da olsa, uygulandığını ortaya koymuştur. Mahkeme "pervasızca hareketin söz konusu olabilmesi için bu prosedürün özenli bir şekilde uygulanması ihtimalinde dahi planlama ve organizasyon bakımından güvenliğin sağlanmasında yetersiz olduğunun ispatlanması gerektiği; güvenliği sağlamak bakımından elverişli bir sistemin özensiz uygulanmasının ise yalnızca *adi kusur* teşkil edeceği" gerekçesiyle taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olduğu sonucuna varmıştır.

Böyle bir zarar meydana gelmesi ihtimaline ilişkin bilincin belirlenmesinde ise iki yöntem söz konusu olabilir[95]. Objektif yöntemde makul ve tedbirli bir taşıyanın aynı şartlar altında bu bilince sahip olup olmayacağı dikkate alınır. Sübjektif yöntemde ise somut olayda failin böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimalini gerçekten bilip bilmediği sorgulanır. Konuya ilişkin düzenlemelerin lafzı, zarar ihtimaline ilişkin bilginin gerçekten mevcut olması gerektiğini, varsayımsal bir bilginin bu bakımdan yeterli olmayacağını ortaya koymaktadır. Kaldı ki, zarar ihtimalini bilmesi gereken değil, gerçekten bilen kişi pervasızca davranmış sayılır. Dolayısıyla kavramın iki unsuru bu anlamda birbirine bağlıdır. Bu nedenle ikinci

---

[92] VK/LP m. 25 bakımından aynı yönde: Yargıtay 11. H.D. E. 2001/2983, K. 2001/3333, T. 19.04.2001. Karar için bkz.: www.kazanci.com. Anılan kararda, her olayın kendine mahsus özelliklerinin değerlendirilmesi gerektiği ifade edilmiştir.

[93] Nitekim İrlanda Yüksek Mahkemesi de bir kararında pervasızca hareketi "makul ve tedbirli bir kişinin farkında olacağı ve önemseyeceği gerçek bir zarar riski doğuran davranış" olarak tanımlamış; böylelikle pervasızlığın tespitinde objektif bir ölçü kullanmıştır. Bkz.: APH Manufacturing B.V. t/a Wyeth Medica Ireland v. DHL, [2000] IEHC 131. Aynı görüşte: Neumann, **TranspR 11/12-2002,** s. 415; Özdemir, **Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu,** s. 112.

[94] International Mining Corp. Et al. V. Aerovias Nacionales De Columbia S.A. et al., Court of Appeals of New York (1978 N.Y. Lexis 2352).

[95] Bu konuda bkz.: Yetiş-Şamlı, **Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı,** s. 96 vd.

unsurun tespitinde sübjektif yöntem uygulanmalıdır[96]. Failin şuurunda olduğu zarar ihtimali ile fiilen meydana gelen zararın aynı olması ise gerekmez[97].

Zarar ihtimaline ilişkin bilginin belirlenmesi bakımından "Pembroke" davası[98] ilginç bir örnek teşkil etmektedir. Aşağıda daha detaylı olarak da değinileceği üzere, dava konusu olayda önce ambara istiflenen üstü açık konteyner, yolculuk sırasında güverteye alınmış; üzerine örtülen muşambanın yırtılması sonucunda fırtına nedeniyle hasara uğramıştır. Çartererler ile kaptanın yükleme esnasında faks aracılığıyla düzenli irtibat hâlinde oldukları ortaya konulmuştur. "Çartererlerin duruma ilişkin olarak bilgilendirildiğini ve duruma onay vermediklerine ilişkin bir delil ortaya konamamış olmasını" dikkate alan mahkeme, "kaptanın ve çartererlerin tehlikeyi ve olası sonuçlarını değerlendirerek hesaplanmış bir risk aldıklarının açık olduğu; taşıyanın ve kaptanın eşyanın muhtemelen zarar göreceğini bildikleri ve üstü açık konteyneri güverteye yükleyerek pervasızca davrandıkları" sonucuna varmıştır.

3. Pervasızca Hareket Bakımından Denize Elverişsizlik, Haksız Sapma ve Eşyanın İzinsiz Güverteye Yüklenmesi

Deniz yoluyla eşya taşımalarının diğer tür taşımalardan ayrıldığı, geminin başlangıçtaki elverişsizliği, rotadan haksız olarak sapılması ve eşyanın izinsiz olarak güvertede taşınması gibi karakteristik durumların pervasızca hareket kavramı çerçevesinde incelenmesi, kavramın deniz taşımaları alanında somutlaştırılması bakımından faydalı olacaktır.

---

[96] Amerikan, Yeni Zelanda ve İrlanda Yüksek Mahkemeleri de zarar ihtimaline ilişkin bilincin gerçekten mevcut olması gerektiği görüşündedir. Bkz.: Doris Sylvia Grey et al. v. American Airlines Inc., US Court of Appeals Second Circuit (1955 U.S. App. Lexis 4758); American Airlines Inc. v. Ulen, US Court of Appeals District of Columbia Circuit (1949 U.S. App. Lexis 3728); Mirvat Bassam v. American Airlines Inc., US Court of Appeals Fifth Circuit (2008 U.S. App. Lexis 15131); Koirala et al. v. Thai Airways Int. Ltd., US Court of Appeals Ninth Circuit (1997 U.S. App. Lexis 26385); Mohammad Ali Saba v. Compagnie Corporation Air France, US Court of Appeals District of Columbia Circuit (1996 U.S. App. Lexis 4496); Nelson Pine Industries Ltd. v. Seatrans New Zealand Ltd. (The "Pembroke"), New Zealand High Court Wellington Registry [1995] 2 Lloyd's Rep. 290; APH Manufacturing B.V. t/a Wyeth Medica Ireland v. DHL The High Court of Ireland [2000] IEHC 131.

[97] Aynı yönde: Mohammad Ali Saba v. Compagnie Corporation Air France, US Court of Appeals District of Columbia Circuit (1996 U.S. App. Lexis 4496).

[98] Nelson Pine Industries Ltd. v. Seatrans New Zealand Ltd. (The "Pembroke), New Zealand High Court Wellington Registry [1995] 2 Lloyd's Rep. 290.

Öncelikle belirtmek gerekir ki rotadan haksız olarak sapılması[99] ya da elverişli bir gemi sağlama yükümlülüğünün ihlali ancak somut olayın şartları çerçevesinde (kast ya da) pervasızca bir hareket teşkil ettiği takdirde taşıyan meydana gelen zarardan sınırsız olarak sorumlu tutulabilir. Örneğin "Tuxpan" davasına[100] konu olan olayda, konteyner gemisinin muhtelif kısımlarında çatlaklar bulunmaktadır. Zaman içinde bu çatlaklar hem sayıca artmış, hem de mevcut çatlaklar genişlemiştir. Ayrıca geminin makinesinde de yolculuk sırasında motorun kapatılmasını ve yeniden çalıştırılmadan önce bir süre beklenmesini gerektiren bir problem söz konusudur. Bu sorunlar gemi sınıflama kuruluşuna bildirilmediği gibi, gizlenmesi için uğraşılmıştır. Dava konusu yolculukta gemi kışın Kuzey Atlantik'ten geçerken ağır hava ve deniz şartlarına maruz kalmış; mürettebatı ve tüm yükü ile birlikte batmıştır. Mahkeme, geminin sebebi açıklanamayan batışının denize elverişsiz olmasından kaynaklandığı; taşıyanın gemiyi elverişli hâlde bulundurma yükümlülüğünü yerine getirmediği; bunun ise devam eden bir pervasızca davranış teşkil ettiği ve taşıyanın tehlikenin bilincinde olduğu; dolayısıyla sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybettiği" sonucuna varmıştır.

Eşyanın izinsiz olarak güvertede taşınması bakımından ise YTTK m. 1151 hükmünün göz önüne alınması gerekmektedir. HK m. 9 § 4'ten alınan YTTK m.

---

[99] Bilindiği gibi Anglo-Amerikan hukukunda taşıyanın rotadan haksız olarak sapması sözleşmenin esaslı ihlali olarak kabul edilmekte ve bu durumda sorumluluğunu kaldıran veya sınırlandıran hükümlere dayanamayacağı kabul edilmektedir. Bkz.: II.B.3.d. Taşıyanın yükü makul olmayan riskler altına soktuğu diğer bazı durumlarda da sapma doktrini uygulanmakta ve bunlar "sapma benzeri hâller (quasi-deviation)" olarak isimlendirilmektedir. Sapma benzeri hâllerin en önemli örneği eşyanın izinsiz olarak güvertede taşınmasıdır. Bu konuda bkz.: Kübra Yetiş-Şamlı, "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, Çizgi, 2007, s. 1033-1034. Amerikan hukukunda Jones v. Flying Clipper (S.D.N.Y. 1953, 116 F. Supp. 386 1954 AMC 259) davasından beri sapma doktrininin Lahey Kuralları çerçevesinde de uygulanabileceği ağırlıklı olarak kabul edilmektedir. Bkz.: Vision Air Flight Service Inc. v. M/V National Pride, US Court of Appeals Ninth Circuit (1999 AMC 1168). Buna karşılık İngiliz hukukunda bu eğilimin artık değiştiği ifade edilebilir. Zira Lahey Kuralları çerçevesinde sözleşmenin esaslı ihlali ve sapma doktrinlerinin uygulanamayacağı ve taşıyanın sorumluluğunun "her hâlde" sınırlı olduğu kabul edilmektedir. Bkz.: Daewoo Heavy Industries Ltd., Sanko Otomotive Sanayi ve Ticaret v. Klipriver Shipping Ltd., Navigation Maritime Bulgare Ltd. (The "Kapitan Petko Voivoda"), [2002] EWHC 1306 (Comm). Karar, Court of Appeal tarafından onanmıştır ([2003] EWCA Civ 451). Sapma doktrininin Lahey Kuralları çerçevesinde uygulanmasının ve taşıyanın sınırsız olarak sorumlu tutulmasının mümkün olmadığı hususunda bkz.: Yetiş-Şamlı, **Lahey Kuralları Çerçevesinde Sınırlı Sorumluluk,** s. 1037-1038; Yetiş-Şamlı, **Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı,** s. 146.

[100] In re Tecomar S.A. (DC New York 1991) 765 F. Supp. 1150.

1151/f. 5 uyarınca eşyanın ambarda taşınması hakkındaki açık anlaşmaya aykırı olarak güvertede taşınması, taşıyanın YTTK m. 1187 anlamında bir fiil veya ihmali sayılır. Dolayısıyla taşıyanın sınırsız olarak sorumlu tutulması için talepte bulunan tarafından ambarda taşıma hususunda açık bir anlaşma bulunduğunun ve eşyanın buna rağmen güvertede taşındığının kanıtlanması yeterlidir. Bundan sonra taşıyan davranışının pervasız olarak nitelendirilemeyeceğini; böyle bir zararın meydana gelme ihtimaline ilişkin bilince sahip olmadığını ya da şahsi kusurunun bulunmadığını iddia ve ispat edemez. Diğer bir ifadeyle kanun koyucu ambarda taşımaya dair açık anlaşma hilafına eşyanın güvertede taşınmasının pervasızca bir davranış teşkil ettiğine ilişkin aksi ispatlanamayan bir varsayım öngörmüştür.

Eşyanın ambarda taşınmasına ilişkin açık bir anlaşma bulunmamakla birlikte, güvertede taşımanın caiz olduğu hâller de söz konusu değilse taşıyanın bundan ileri gelen zararlardan sorumluluğunun sınırı hakkında yerine göre 1186 veya 1187. maddeler uygulanır (YTTK m. 1151/f. 4). Diğer bir deyişle eşyanın güvertede taşınmasının pervasızca bir hareket teşkil edip etmediği her somut olayda ayrıca değerlendirilir. Örneğin "Pembroke" davasına[101] konu olan olayda, konişmentoda konteyner, treyler, tank ve diğer yüklerin güvertede taşınabileceğine ilişkin bir kayıt bulunmaktadır. Dava konusu üstü açık konteyner önce ambara yüklenmiş; daha sonra başka bir limandan alınan yüke yer açılabilmesi için güverteye alınmıştır. Konteynerin üzerindeki muşamba boşaltma ve tekrar istifleme esnasında yırtılmış; yolculuk sırasında karşılaşılan fırtına nedeniyle içindeki yük hasar görmüştür. Mahkeme, konişmentoda yer alan kaydın su geçirmez ve hava şartlarından etkilenmeyen konteynerlere ilişkin bulunduğu; olayda konteynerin güvertede taşınmasının pervasızca bir hareket teşkil ettiği sonucuna varmıştır. Kararda ayrıca yolculuk sırasında kötü hava koşullarıyla karşılaşılacağı; konteynerin üstünün açık ve muşambanın yırtık olduğu bilindiğinden pervasızca hareketin her iki unsurunun da olayda mevcut olduğu belirtilmiştir.

[101] Nelson Pine Industries Ltd. v. Seatrans New Zealand Ltd. (The "Pembroke), New Zealand High Court Wellington Registry [1995] 2 Lloyd's Rep. 290.

4. Taşıyanın Şahsi Kusuru

L/VK ve HK'yi takiben YTTK çerçevesinde de taşıyan, adamlarının, fiili taşıyanın ve fiili taşıyanın adamlarının zarara kasten veya pervasızca bir davranışla sebebiyet vermesi hâlinde sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybetmemektedir[102]. Yolculuk başladıktan sonra taşıyanın adamları üzerinde çok sınırlı bir kontrole sahip olduğu göz önünde tutularak ve sorumluluğunu daha düşük primler karşılığında daha kolay sigorta ettirebilmesini sağlamak amacıyla böyle bir düzenleme getirildiği ifade edilmektedir[103]. Ancak bu gerekçeler, deniz yoluyla eşya taşımalarına münhasır olmayıp, diğer taşıma türleri bakımından da ileri sürülebilir. Sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı için taşıyanın şahsi kastının veya nitelikli kusurunun aranması hükmün uygulanma alanını önemli ölçüde daraltmaktadır.

YTTK m. 1187'nin uygulanması bakımından taşıyanın kim olduğunun, dolayısıyla kimin kastının ya da pervasızca hareketinin sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybına yol açtığının belirlenmesi önem arz etmektedir[104]. Özellikle günümüzde taşıma işiyle uğraşan işletmelerin karmaşık yapısı göz önünde bulundurulduğunda bunun belirlenmesi her zaman kolay olmamaktadır.

Öncelikle belirtmek gerekir ki, taşıyan bir tüzel kişi ise organın kusuru, tüzel kişinin, dolayısıyla taşıyanın kusuru olarak kabul edilir (TMK m. 50)[105].

---

[102] HK m. 10 § 1'in ikinci cümlesi (YTTK m. 1191/f. 1 c. 2) göz önünde bulundurularak akdi taşıyanın, fiili taşıyanın kastı veya nitelikli kusuru ile sebebiyet verdiği zararlardan sınırsız olarak sorumlu olduğu ileri sürülmüşse de (bkz.: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 87) bu görüş taraftar bulamamıştır (bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 219; Stachow, **Durchbrechung der beschraenkten Haftung,** s. 239; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 174; Damar, **Wilful Misconduct,** s. 143). Belirtmek gerekir ki, yalnızca akdi taşıyanın, fiili taşıyan ve onun görevleri çerçevesinde hareket eden adamlarının eylemlerinden sorumlu tutulmuş olmasından yola çıkarak böyle bir sonuca varmak mümkün değildir. Zira taşıyan, kendi adamlarının eylemlerinden de sorumludur; ancak onların kastı veya nitelikli kusuru hâlinde sınırsız sorumluluğu öngörülmemiştir. Bu konuda bkz.: Yetiş-Şamlı, **Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı,** s. 164-165.

[103] Bkz.: Browner Int. Ltd. v. Monarch Shipping Co. Ltd. (The "European Enterprise"), Queen's Bench Division Commercial Court [1989] 2 Lloyd's Rep. 185.

[104] Bunun belirlenmesinde ISM Kodu'nun etkisi hakkında bkz.: Looks, Kraft, **ISM Code,** s. 225; Damar, **Wilful Misconduct,** s. 216-219.

[105] TMK m. 50'de organın eyleminden dolayı tüzel kişinin sorumlu tutulabilmesi için, eylemin görevin icrası sırasında ve göreve ilişkin olması gerektiği açıkça belirtilmemiş olmakla birlikte, göreve ilişkin olmayan eylemler bakımından failin "organ" olarak nitelendirilmeyeceği, dolayısıyla tüzel kişinin sorumlu tutulamayacağı ifade edilmektedir. Bkz.: Hüseyin Hatemi, "Organın Eyleminden

Tüzel kişinin organına benzer bir işlevi olan, bağımsız karar alma yetkisi bulunan kişilerin kusuru da, taşıyanın kusuru olarak kabul edilmektedir[106]. Taşıyanın işletmesinin "beyni ve sinir sistemi" şeklinde nitelendirilebilecek, yönetim kademesindeki bu kişilerin kastı veya nitelikli kusuru mevcutsa, bu, taşıyanın kastı veya nitelikli kusuru ile bir tutulmaktadır[107]. Bu noktada kişinin işletme hiyerarşisi içindeki konumu dikkate alınmaktadır. Belirleyici unsur, kişinin belirli bir konuda karar alma yetkisinin bulunmasıdır. Bu kişiler, İngiliz Hukukundan gelen bir tabirle, taşıyanın **alter ego'**su olarak nitelendirilmektedir[108]. **Alter ego**, taşıyanın işletmesinde görev alan, taşıyan adına işletmenin yönetimine ilişkin karar alma ve uygulama yetkisine sahip kişi olarak tanımlanabilir[109].

Bu konuda somut bir örnek "Tuxpan" davasından[110] verilebilir. Dava konusu olayda geminin bakımı ve onarımından sorumlu olan bir teknik departman söz konusudur. Departmanın başında ise bakım ve onarım konusunda tam yetkili bir yönetici bulunmaktadır. Yönetici, düzenli olarak başkan yardımcısına da bilgi vermekle yükümlüdür. Mahkeme, işletmenin yönetim, denetim ve gözetim kademesindeki çalışanların bilgisinin, işletmenin bilgisi olarak kabul edileceğini belirttikten sonra bu kişileri "işletmenin, genel olarak yönetimi ya da bir işin tamamının veya bir kısmının genel olarak denetimini ve gözetimini devrettiği kişi" olarak tanımlamıştır. Bu çerçevede geminin denize elverişsiz olduğu teknik departmanın yöneticisi tarafından bilindiğinden, işletmenin, dolayısıyla taşıyanın da bunu bildiği sonucuna varılmıştır.

Dolayı Tüzelkişiliğin Sorumluluğu", **Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu,** İstanbul, 1980, s. 129 vd.

[106] Stachow, **Durchbrechung der beschraenkten Haftung,** s. 233; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 174. Belirtmek gerekir ki, tüzelkişinin iradesinin oluşmasında ve açıklanmasında aracı olan "kurul-organların" yanı sıra, belirli konularda karar verebilme ve icra edebilme yetkisine sahip olan kişilerin de organ kavramı kapsamında kabul edilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bkz.: Hatemi, **Organın Eyleminden Dolayı Tüzelkişiliğin Sorumluluğu,** s. 138-139. Organ kavramının genişletilmesine ihtiyaç duyulmasının nedenleri ve kavramın "fazla bulandırılmaması" gerektiği hususunda bkz.: **a.g.e.**, s. 137, 139 vd.

[107] Diamond, **LIMCLQ,** s. 244-245; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 203-204.

[108] İngiliz hukukunda hangi şahısların tüzel kişinin "alter ego"su olarak kabul edilebileceğini belirlemeye yönelik "teşhis doktrini" ("identification doctrine") hakkında bkz.: Damar, **Wilful Misconduct,** s. 205 vd.

[109] Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 174.

[110] In re Tecomar S.A. (DC New York 1991) 765 F. Supp. 1150.

Türk hukuku bakımından kimlerin taşıyanın **alter ego'**su olarak kabul edilebileceği hususunda YTTK m. 1343 hükmü somut bir düzenleme getirmektedir. Buna göre, 1976 tarihli Sözleşme'nin[111] 4. ve 1992 tarihli Sözleşme'nin[112] 5. maddesinin 2. paragrafının uygulanmasında, şu kişilerin kusuru dikkate alınır: a) gerçek kişilerde her bir gerçek kişinin kusuru b) tüzel kişilerde TMK m. 50 anlamında organların ve organı oluşturan kişilerin kusuru c) adi şirketlerde ortakların kusuru d) donatma iştirakinde paydaş donatanların ve gemi müdürünün kusuru e) bu kişileri genel veya özel bir yetkiye dayanarak temsil eden kişilerin kusuru. Sayılanlardan ilk dördü, malumun ilanı niteliğindedir. Ancak düzenlemenin tabiri caizse can damarını (e) bendi teşkil etmektedir.

Hükmün gerekçesinde önemli açıklamalara yer verilmiştir. Buna göre, "… İngiliz hukukunda tüzel kişinin **alter ego**'su niteliğinde olan kişilerin dikkate alınacağı kabul edilmektedir. … sözleşmenin mezkur hükmünü İngiliz hukukunun **alter ego** kavramına göre yorumlarken bu kavramın Türk hukuku bakımından ne anlama geldiğini, ulusal hukukta yapılacak bir düzenlemeyle tayin etmeye bir engel yoktur. … kusuru dikkate alınacak kişilerin bir dökümü verilmiştir. … dökümü verilen bu kişilerin temsilcileri de sıralanmıştır. Eğer bir tüzel kişi veya adi şirket ortağı söz konusu işi kendisi yapmış olsa idi 76 ve 92 tarihli Sözleşmelere göre sınırlama hakkını kaybedecek idiyse, o işi genel veya özel bir yetkiye istinaden aktardığı kişinin de kusuru aynı niteliktedir"[113].

Bu çerçevede bir iş tüzel kişinin organı tarafından yerine getirilmez de buna ilişkin yetki bir başka kişiye devredilirse, bu kişinin kendisine devredilen işi yaparken kast ya da nitelikli kusurla zarara sebebiyet vermesi durumunda taşıyan sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybedecektir.

Gerekçe'de son derece açıklayıcı ve yol gösterici nitelikte bir örnek de verilmiştir. "… Bir geminin denize ve yola elverişli hâlde bulunması için nitelikli bir kaptan istihdamı zorunluyken alkol problemi bulunan bir kaptanın işe alınması, tüzel

---

[111] 19.11.1976 tarihli Deniz Alacaklarına Karşı Mesuliyetin Sınırlanması Hakkında Milletlerarası Sözleşme (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, 1976).
[112] 27.11.1992 tarihli Petrol Kirliliği Zararları Nedeniyle Hukuki Sorumluluğa İlişkin Milletlerarası Sözleşme (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage, 1992).
[113] http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 410.

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"[114]. Bu örneğin de açıkça ortaya koyduğu gibi, **alter ego**'nun işletmenin dışında bir kişi ya da işletme olması mümkündür. Dolayısıyla gemi yönetimi sözleşmesi[115] ile yönetimin devredildiği kişi ya da işletmenin kastı yahut nitelikli kusuru sonucu taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybetmesi mümkündür. Yönetim sözleşmesinin temel özelliği, yöneticinin bir işletmenin karar alma ve alınan kararları uygulama sürecini devralmasıdır[116]. Bu çerçevede gemi yönetimi sözleşmesi ile yönetimin devredildiği kişi ya da işletmenin taşıyanın **alter ego'**su olarak kabul edilmesi, **alter ego** kavramına ilişkin kriterlerle de uyumludur.

Bu düzenleme ile **alter ego** kavramının Türk hukuku bakımından ne anlama geldiği açıklandığına göre, 1976 ve 1992 Sözleşmeleri'nin sözü edilen hükümleri ile aynı konuyu, aynı şekilde düzenleyen YTTK m. 1187 bakımından da taşıyanın **alter ego**'sunun bu düzenleme ışığında belirlenmesine bir engel bulunmamaktadır. Bu itibarla hüküm, YTTK m. 1187 bakımından da kıyasen uygulanır. Nitekim Alman hukukunda da YTTK m. 1343'e tekabül eden HGB § 487 d'nin, HGB § 660 III (YTTK m. 1187) bakımından kıyasen uygulanması gerektiği kabul edilmektedir[117].

---

[114] http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 410.

[115] Gemi yönetimi sözleşmesi, donatan ile yönetici arasında akdedilen, donatana ait gemilerin ticari, teknik veya diğer alanlardaki yönetiminin bütünüyle ya da kısmen yöneticiye bırakıldığı ve yöneticiye bunun karşılığında bir ücret ödenen sözleşmelerdir. Yönetim sözleşmesinden söz edilebilmesi için, yöneticinin işletmenin dışından biri olması şarttır. Bkz.: Zehra Şeker-Öğüz, **Gemi Yönetimi Sözleşmesi,** İstanbul, Filiz, 2003, s. 8 vd. Gemi yönetimi sözleşmelerinin ortaya çıkmasının nedenleri ve tarihsel gelişimi hakkında bkz.: **a.g.e.,** s. 16-22.

[116] Şeker-Öğüz, **Gemi Yönetimi Sözleşmesi,** s. 8.

[117] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 660/26 s. 790; Stachow, **Durchbrechung der beschränkten Haftung,** s. 231.

IV. TAZMİNAT TALEBİNİN İLERİ SÜRÜLMESİ

A. Tazminat Talebinde Bulunabilecek Şahıslar

Taşıyanın YTTK m. 1178 (TTK m. 1061) hükmüne dayanan sorumluluğu öncelikle sözleşmenin diğer tarafını teşkil eden taşıtana, eşya üzerinde tasarruf hakkı sahibi olan yükletene ve gönderilen dahil konişmentonun yetkili hamiline karşıdır[1]. Eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç teslim edilmesinden kaynaklanan zarar bu şahıslardan hangisinin malvarlığında gerçekleşmişse tazminat talep hakkına da kural olarak o şahıs sahiptir[2].

Yükleten, yüklemeyle birlikte taşıyan ile sözleşmesel bir ilişkiye girmekte; eşya üzerinde tek başına tasarruf yetkisine sahip olmakta ve bu tasarruf yetkisinin kapsamına, eşyanın zıyaı veya hasarı yahut geç teslimi nedeniyle meydana gelen zararın tazminini talep hakkı da girmektedir[3]. Söz konusu tasarruf yetkisi konişmentonun bir nüshası devredilinceye kadar devam eder (YTTK m. 1232 - TTK m. 1108).

Gönderilenin tazminat talep hakkı ise eşyanın teslimini isteme hakkının ihlalinin bir sonucudur[4]. Konişmentonun usulüne uygun şekilde ciro ve teslim edilmesiyle birlikte YTTK m. 1178'e (TTK m. 1061) dayanan talepler de devredilmiş olur[5]. Bu nedenle alacaklı sıfatı bakımından belirleyici husus, talepte bulunanın şeklen konişmentonun yetkili hamili olup olmadığıdır[6].

---

[1] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/7 s. 629; Abraham, **Das Seerecht,** s. 184; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 268; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, Vorbemerkung vor § 606/3 s. 552, § 606/39 s. 566; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/11 s. 289; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 351; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 147 vd.; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 68.

[2] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 148. Talepte bulunan yükle ilgilinin bir zarar meydana geldiğini ispatlamasının yeterli olduğu; talepte bulunabilmesi için bizzat zarara uğramış olmasının gerekmediği; bazı hâllerde başkasının malvarlığında gerçekleşen zararlar bakımından da talepte bulunabileceği (Liquidation des Drittinteresses - Drittschadensliquidation) görüşü için bkz.: Abraham, **Das Seerecht,** s. 188; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 270.

[3] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 268; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/11 s. 289; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 4; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 18; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 39-40.

[4] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 268; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s.148.

[5] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/7 s. 629; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/39 s. 566; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/11 s. 289; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 148.

[6] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/39 s. 565 vd.

Bu şahısların yükle nasıl bir hukuki ilişki içinde oldukları bir fark yaratmaz; ancak herhalde talepte bulunanın taşıyanla akdi bir ilişki içinde olması icap eder[7]. Bu nedenle taşıyanla akdi bir ilişki içinde olmayan yük maliki, taşıma sözleşmesinden doğan hakların kendisine temlikini sağlamadığı sürece talebini YTTK m. 1178'e (TTK m. 1061) dayandıramaz; yalnızca haksız fiil hükümlerine dayanarak talepte bulunabilir[8].

B. Eşyanın İncelenmesi ve Zararın Bildirimi

1. Genel Olarak

Gerek tazminat talep eden yükle ilgilinin gerekse taşıyanın üzerlerine düşen ispat külfetini yerine getirebilmeleri için bazı maddi olguları zamanında tespit ettirmeleri ve lehlerine olan delilleri toplamalarında menfaatleri bulunmaktadır[9]. Taşıyanın lehine olan delilleri kaybolmadan zamanında toplayabilmesi için öncelikle eşyanın bir zarara uğradığından ve bu zarar nedeniyle kendisinden bir talepte bulunulacağından haberdar olması da gerekmektedir. Tüm bu nedenlerle kanun koyucu taraflara bu hususta bazı haklar tanımış ve görevler yüklemiştir. Bu çerçevede eşyanın incelenmesi ve zararın bildirilmesine ilişkin hükümler sevk edilmiştir.

YTTK m. 1184 (TTK m. 1065) uyarınca gönderilen eşyayı teslim almadan önce[10] 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 incelettirebilir. Bu incelemede mümkün oldukça diğer taraf da hazır bulundurulur[11]. Anılan hüküm ile taraflara herhangi bir külfet

---

[7] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/7 s. 629.

[8] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/7 s. 629. Aynı yönde: Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 138.

[9] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 151; Samim Ünan, "Yük Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar", **Deniz HD,** Yıl: 2 Sayı: 4, 1997, s. 103; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 670.

[10] İncelemenin teslimden önce yapılması gerekliliği dolayısıyla düzenlemenin konteyner taşımalarında uygulanmasının mümkün olmadığı hususunda bkz.: Deniz, **Konteyner Taşımacılığı,** s. 89.

[11] İnceleme yer ve zamanının vaktinde karşı tarafa bildirilmiş olması bu bakımdan yeterli kabul edilmektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 610/12 s. 606; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s.152.

yüklenmemekte; yalnızca eşyayı incelettirme *hakkı* tanınmakta[12]; böylelikle, 6100 sayılı HMK m. 400-405 (HUMK m. 368-374) hükümlerinde öngörülen koşullara tâbi olmaksızın bazı maddi vakıaları ve delilleri zamanında tespit ettirerek güvence altına alma imkânı sağlanmış olmaktadır.

YTTK m. 1184 hükmünün TTK m. 1065'ten ayrıldığı iki husus bulunmaktadır. Bunlardan ilki eşyanın incelenmesini isteyebilecek kişiler arasında gönderilen ve kaptanın yanı sıra taşıyanın da ayrıca belirtilmesidir. Ancak TTK m. 1065 çerçevesinde kaptanın bu hususta taşıyanı temsil ettiği; dolayısıyla taşıyanın da eşyanın incelenmesini talep etme hakkına sahip olduğu hususunda tereddüt bulunmamaktadır[13]. Ayrıca YTTK m. 1184'te, TTK m. 1065'ten farklı olarak "resmen tayin olunmuş eksperler" yerine "yetkili uzmanlar" ifadesi kullanılmıştır[14]. Hükmün gerekçesinde "bu tür uzmanlar için 'resmi tayin' usulünün bulunmadığı; yürürlükteki mevzuata göre 'sigorta uzmanları'na yetki verildiği ve ileride başka uzman gruplarına da yetki verilebileceği düşünülerek, genel bir ibare tercih edildiği" açıklamasına yer verilmiştir[15].

YTTK m. 1185'te (TTK m. 1066) ise gönderilene, zararı taşıyana yazılı olarak bildirme *külfeti* yüklenmiştir. Buna göre zıya veya hasarın en geç gönderilene[16] teslimi sırasında taşıyana[17] yazılı olarak bildirilmesi gerekir. Zıya veya

---

[12] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 151.

[13] Nitekim öğretide "taşıyan"ın eşyayı muayene ettirme hakkından ya da kaptanın bu hususta taşıyanı temsilen hareket ettiğinden söz edilmektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 610/2, 3, 4 s. 605; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 610/2 s. 302; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 610/E., 7 s. 666, 668; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi**, s. 151; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 174.

[14] Tasarı bakımından bu düzenleme eleştirilmiş; yetkili uzmanların kim olacağı ve kim tarafından yetkilendirileceği hususlarının kanunda hükme bağlanması gerektiği ifade edilmiştir. Bkz.: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 160. "Yetkili uzmanlar" ifadesine yönelik eleştiriler için ayrıca bkz.: İhsan Demirkıran, H. Murat Demirkıran, "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler", **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler,** Deniz HD, Özel Sayı, 2006, s. 342. Ülkemizde zararın incelenmesi için yetkili makam ya da resmen tayin edilmiş eksper bulunmadığından kanun metninde bu terimlere yer verilmemesi gerektiği TTK bakımından da ifade edilmiştir. Bkz.: Kender, Ünan, **Navlun Mukaveleleri,** s. 291.

[15] Bkz.: http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 361.

[16] TTK m. 1066'da "navlun sözleşmesi gereğince eşyayı teslim almaya yetkili kimse" ifadesi kullanılmıştır.

[17] TTK m. 1066'da bildirimin taşıyanın "boşaltma limanındaki temsilcisine" yapılabileceği de belirtilmiştir. Esasen taşıyanın temsilcisine yapılan bildirimin taşıyana yapılmış sayılacağı açık olduğundan bunun ayrıca belirtilmesine gerek bulunmamaktadır.

hasarın haricen belli olmaması durumunda bildirimin anılan tarihten itibaren aralıksız olarak hesaplanacak[18] üç gün içinde gönderilmesi yeterlidir.

Eşyanın incelenmesi tarafların katılımıyla mahkeme, yetkili makam yahut bu husus için resmen atanmış uzmanlar[19] tarafından yapılmışsa ayrıca bildirime gerek kalmaz (YTTK m. 1185/f. 2). Dolayısıyla YTTK m. 1184 (TTK m. 1065) hükmünün tanıdığı imkândan yararlanılarak eşyanın tesliminden önce inceleme yaptırılmış ve bunda diğer taraf hazır bulunmuşsa ayrıca ikinci bir incelemeye yahut bildirime gerek yoktur. Kanaatimize göre incelemede hazır bulunmayan tarafın bunu ileri sürmesi iyiniyet kuralına aykırılık teşkil ettiği takdirde de aynı durum söz konusu olur.

Buna karşılık gönderilen eşyayı teslim almadan önce inceleme yaptırmamış yahut yaptırmış olmakla beraber diğer taraf incelemede hazır bulunmamışsa (ve bunu ileri sürmesi iyiniyet kuralına aykırı değilse) gönderilenin bildirimde bulunması yahut inceleme yaptırması gerekecektir.

2. Bildirim Külfetinin Söz Konusu Olduğu Hâller

Öncelikle belirtmek gerekir ki bildirim külfetinin söz konusu olması için konişmento veya diğer bir denizde taşıma senedi düzenlenmesi şart değildir[20].

TTK m. 1066 hükmü, lafzından da anlaşıldığı üzere, sadece ve özel olarak zıya ve hasar şeklinde ortaya çıkan zararlar bakımından düzenleme getirmektedir. Dolayısıyla bunun dışında kalan diğer hâllerde, örneğin saf gecikme zararlarında uygulanmaz[21]. YTTK m. 1185 bakımından ise durum farklıdır. Taşıyanın eşyayı geç teslim etmesinden kaynaklanan zararlardan doğan sorumluluğunun düzenlenmiş olması nedeniyle HK m. 19 § 5 hükmü YTTK'ya aynen alınmıştır (YTTK m. 1185/f.

---

[18] Dolayısıyla araya resmi tatil günlerinin girmesi hâlinde süre işlemeye devam edecektir. TTK m. 1066'da ise sürenin aralıksız olarak hesaplanacağından söz edilmemektedir.

[19] "Bu husus için resmen tayin edilmiş eksperler" yerine YTTK m. 1184'te "bu husus için yetkili uzmanlar" ifadesine yer verilmiş ise de YTTK m. 1185'te yeniden "bu husus için resmen atanmış uzmanlar"dan söz edilmektedir. Kanaatimize göre YTTK m. 1184 hükmünün gerekçesi dikkate alınmalı ve YTTK m. 1185'teki ifade buna paralel şekilde anlaşılmalıdır.

[20] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/4, 14 s. 673, 675; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/3 s. 607, 608; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 154.

[21] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 294; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** §§ 606/14, 611/1, 9 s. 631, 672, 675; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, §§ 606/69, 611/3 s. 575, 608; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s.154; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 195; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 177 vd.

5). Buna göre eşyanın teslimindeki gecikmenin, gönderilen tarafından, eşyanın kendisine tesliminden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak altmış gün içinde taşıyana yazılı olarak bildirilmesi şart olup; süresinde bildirim yapılmayan gecikme zararları için tazminat ödenmez.

Talebin haksız fiile dayanması hâlinde TTK m. 1066 hükmünün tatbik edilmeyeceği ifade edilmektedir[22]. YTTK m. 1190/f. 1'de taşıyanın *sorumluluktan kurtulması sonucunu doğuran durumlarla sorumluluk sınırlarına* ilişkin hükümlerin, navlun sözleşmesine konu olan eşyanın zıya, hasar veya geç teslimi yüzünden, taşıyan aleyhine sözleşmeye, haksız fiile veya diğer bir sebebe dayanılarak açılacak bütün davalarda uygulanacağı hüküm altına alınmıştır. Düzenlemede yalnızca sorumluluktan kurtulma sebeplerine ve sorumluluk sınırlarına atıf yapılmış olması sebebiyle YTTK çerçevesinde de haksız fiile dayanan taleplerde bildirim külfeti söz konusu değildir. Aşağıda da görüleceği üzere, zıya ve hasar hâllerinde yükle ilgilinin bildirim külfetine riayet etmemesi taşıyanın sorumluluktan kurtulması değil; yalnızca ispat yükünün taşıyan lehine yer değiştirmesi sonucunu doğurmaktadır. Esasen haksız fiile dayanan taleplerde yükle ilgili her hâlde zararın taşıyanın sorumlu olduğu bir sebepten ileri geldiğini kanıtlamak durumunda olduğundan, bildirim külfetine ilişkin düzenlemenin haksız fiile dayanan taleplerde uygulanması, zıya ve hasar hâlleri bakımından bir anlam taşımamaktadır.

YTTK m. 1185'in (TTK m. 1066) uygulanması için eşyanın en azından kısmen teslim edilmiş olması gerekmektedir. Dolayısıyla düzenleme tam zıya hâlinde uygulama alanı bulmaz[23]. Gönderilen, yalnızca eşyanın kısmi zıyaa veya hasara uğraması ve geç teslim edilmiş olması durumunda, bildirimde bulunmak veya

---

[22] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 154.

[23] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 290; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/1, 4, 9 s. 672, 673, 675; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 611/1 s. 304; Abraham, **Das Seerecht,** s. 201; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/2 s. 607; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 150 dn. (57); Züger, **Die Haager Regeln,** s. 38; Honka, **New Carriage of Goods by Sea,** s. 167; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 153; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 195; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 177; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 672 dn. (164); Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası II,** s. 106; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 135; Karan, **The Carrier's Liability**, s. 252. Farklı görüşte: Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 81 vd. Yazara göre tam zıya hâlinde bildirim zamanı bakımından hak düşürücü süreye ilişkin düzenlemedeki (LK m. 3 § 6) "eşyanın teslim edilmiş olması gereken tarih" dikkate alınmalıdır.

inceleme yaptırmak yükümlülüğü altındadır[24]. Tereddüt hâlinde tam zıyaın mı yoksa kısmi zıyaın mı söz konusu olduğu, zayi olan yükün bağımsız bir yük partisi teşkil edip etmediği dikkate alınarak tespit edilir[25]. Bu noktada konişmentonun içeriği kriter teşkil edecektir[26]. Söz konusu yük partisi için ayrı bir konişmento düzenlenmişse her hâlde bunun bağımsız bir parti teşkil ettiği sonucuna varılmalıdır[27]. Ayrı bir konişmento düzenlenmemesi durumunda ise, yükün diğer yüklerden başka bir şekilde ayrılmış olup olmadığı incelenmeli; zayi olan yük partisi, örneğin ilgili kolilerin ve içeriğinin tam ve detaylı olarak belirtilmesi veya farklı bir numara altında gösterilmesi suretiyle diğer yüklerden ayrılmışsa bağımsız bir parti teşkil ettiği, dolayısıyla tam zıyaın söz konusu olduğu kabul edilmelidir[28]. Elbette konişmento içeriği yorumlanırken, denizcilik uygulaması da dikkate alınmalıdır[29].

Daha önce de belirtildiği üzere eşya uğradığı hasar sonucunda iktisadi değerini tamamen yitirmiş ya da asli niteliğini tümden kaybetmişse zıyaa uğradığı kabul edilmektedir[30]. Bu duruma örnek olarak cam yükün kırılması verilebilir. İşte bu ve benzeri hâllerde bağımsız bir yük partisinin tamamı hasara uğramışsa, tam zıyaın söz konusu olduğundan bahisle bildirim yükümlülüğünün bulunmadığını ileri sürmek mümkün değildir[31]. Dolayısıyla teknik olarak yükün zayi olmadığı ancak zıya ile bir tutulan hâllerde YTTK m. 1185 (TTK m. 1066) uygulanacaktır.

3. Zararın Bildirimi

YTTK m. 1185 (TTK m. 1066) uyarınca gönderilenin eşyanın uğradığı kısmi zıyaı veya hasarı taşıyana en geç teslim sırasında; zıya veya hasarın haricen belli olmaması durumunda ise teslimden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak üç

---

[24] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 290; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/4, 9 s. 673, 675; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 611/1 s. 304.
[25] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 290; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 610/5 s. 667 vd.; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/2 s. 607; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 152.
[26] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/2 s. 607.
[27] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 290; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/2 s. 607; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 610/5 s. 668; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 152; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 195.
[28] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 610/5 s. 668; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 152.
[29] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/2 s. 607.
[30] Bkz.: I.C.2.c.
[31] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 152 dn. (599); Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 672 dn. (164); Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası II,** s. 106.

gün içinde[32] yazılı olarak bildirmesi gerekmektedir. Eşyanın gecikme ile teslim edilmesi durumunda ise gönderilenin eşyanın tesliminden itibaren aralıksız olarak hesaplanacak altmış gün içinde taşıyana eşyanın teslimindeki gecikmeyi yazılı olarak bildirmesi şarttır (YTTK m. 1185/f. 5).

Düzenlemede HK m. 19'a paralel şekilde genel olarak teslimden değil, "gönderilene" teslimden söz edilmektedir. YTTK m. 1178/f. 3 b ve c'de belirtilen hâller ise bu anlamda gönderilene teslim değildir[33]. Ancak navlun sözleşmesine uygun ifayı kabul etmeyerek tesellümden kaçınan ya da kendi kusuru nedeniyle, örneğin gerekli prosedürleri yerine getirmediği için, eşyayı liman idaresinden teslim almayan gönderilenin bu şekilde bildirim zamanını ertelemesine cevaz verilmemek gerekir[34].

YTTK m. 1185/f. 6 uyarınca eşya bir 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[35].

---

[32] Bildirim süreleri bakımından TTK m. 1066 hükmüne herhangi bir değişiklik getirilmemiştir. Söz konusu düzenlemenin kökeni LK m. 3 § 6 hükmüdür. LK'de kısa süreler öngörülmesinin nedeni, o dönemde genellikle taşıyanların boşaltma limanında kaptan dışında bir temsilcilerinin olmamasıdır. Sürenin belirlenmesinde kaptanın boşaltmayı takiben limandan ayrılacağı, dolayısıyla taşıyan adına yükü kontrol etmek için kısıtlı bir zamanının bulunduğu vakıası dikkate alınmıştır. Zira geminin limandan ayrılmasından sonra taşıyanın bildirilen zararı inceleme imkânı kalmamaktadır. Günümüzde ise taşıyanların boşaltma limanında onlar adına yükü kontrol edecek temsilcileri bulunmaktadır. Bkz.: Karan, **Carrier's Liability,** s. 249. Yazar, koşullardaki bu değişiklik nedeniyle sürenin uzatılması gerektiği görüşündedir. Ünan da ortalama bir geminin taşıma kapasitesi dikkate alındığında, üç günlük süreye reaksiyon gösterilebileceğini belirtmektedir. Bkz.: Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası II,** s. 109. Tasarı bakımından aralıksız hesaplanacak üç günlük sürenin yetersiz olduğu ifade edilmiştir. Bkz.: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 162. Nitekim HK'de süreler uzatılmış; bildirimin en geç teslimi takip eden işgünü (HK m. 19 § 1), haricen belli olmayan zararlarda ise teslimi takip eden gün işlemeye başlayacak ve kesintisiz olarak sayılacak 15 gün içinde (HK m. 19 § 2) yapılabileceği öngörülmüştür. Bu düzenlemenin eleştirisi ve uygulamada yaratabileceği sakıncalar için bkz.: E. Pallua, "Contractual Liability for Carriage of Goods by Sea in Yugoslaw Law and in the Uncitral Draft Convention", **Hague-Zagreb Essays 3: Carriage of Goods by Sea, Maritime Collisions, Maritime Oil Pollution, Commercial Arbitration,** Ed.: C.C.A Voskuil, J.A Wade, T.M.C. Asser Institute, The Hague, 1980, s. 34-35. YTTK m. 1185 hükmünün gerekçesinde "Hamburg Kuralları'nın 19. maddesinin göz önünde bulundurulduğu" ifade edilmekle beraber HK'de öngörülen sürelerin neden benimsenmediğine ilişkin bir açıklama yer almamaktadır. Bkz.: http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 361.

[33] HK bakımından aynı yönde: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 102. Belirtmek gerekir ki bu hususta herhangi bir tereddüt yaşanmaması için düzenlemedeki ifadenin "eşyanın fiilen gönderilene teslimi" şeklinde değiştirilmesi Tasarı bakımından önerilmiştir. Bkz.: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 161-162.

[34] Karan, **The Carrier's Liability**, s. 251-252.

[35] Nitekim böyle bir düzenlemenin bulunmadığı Alman Hukuku bakımından, taşıyanın kim olduğunun tespitinin çoğu kez güçlük arz ettiği; bunun teslim sırasında belirlenmesinin de son derece zor olacağı

Düzenlemede kaptan ve sorumlu gemi zabiti[36] dâhil olmak üzere, taşıyan veya fiili taşıyan ad ve hesabına hareket eden bir kişiye yapılan bildirimin, taşıyana veya fiili taşıyana yapılmış sayılacağı da ayrıca belirtilmiştir[37].

"Teslim sırasında" ifadesi, zararın ancak teslimin tamamlanmasından sonra tespit edilebileceği ve dolayısıyla bildirilebileceği göz önüne alınarak, bildirimin gerçekten de teslim sırasında yapılması gerektiği şeklinde anlaşılmamaktadır[38]. Dolayısıyla teslimin tamamlanmasının hemen akabinde, ancak bu çerçevede makul olarak kabul edilebilecek süre aşılmadan bildirimde bulunulması yeterli kabul edilmelidir[39]. Makul sürenin tespitinde ise somut olayın tüm şartlarını dikkate almak gerekir[40]. Bildirimin, teslim ile doğrudan bağlantılı olduğu anlaşılabilecek bir süre içinde yapılması bu bakımdan yeterlidir[41].

YTTK m. 1185'in (TTK m. 1066) açık ifadesi karşısında haricen belli olmayan zıya veya hasarlar bakımından genel kuraldan farklı olarak ihbarın üç gün içerisinde *gönderilmesi* yeterli olacaktır. Anılan sürenin işlemeye başlaması için bağımsız bir parti teşkil eden yükün tesliminin tamamlanması gerekir[42]. Haricen belli olan zararlarda ise ihbarın muhatabına *ulaşması* aranır[43].

---

göz önünde bulundurularak gönderilenin eşyayı varma limanına getiren geminin donatanına bildirimde bulunmasının yeterli kabul edilmesi gerektiği ifade edilmektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/4 s. 608.

[36] Düzenlemede sorumlu gemi zabitinden söz edilmesi Tasarı bakımından eleştirilmiş; kendisine bildirimde bulunulan gemi adamının sorumlu gemi zabiti olmadığı savunması karşısında ispat sorunları ile karşılaşılacağı ileri sürülmüştür. Bkz.: Demirkıran, M. Demirkıran, **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler,** s. 343 vd.

[37] Belirtmek gerekir ki kaptan ve kaptanın boşaltma ile ilgili olarak görevlendirdiği gemi zabitinin bu bakımdan taşıyanın temsilcisi olduğu hususunda TTK m. 1066 çerçevesinde de bir tereddüt bulunmamaktadır. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/4 s. 608; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 153 dn. (604).

[38] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/10 s. 610. Aynı yönde: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/5 s. 674.

[39] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 155; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 673; Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası II,** s. 108.

[40] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/10 s. 610.

[41] Karsten Schmidt, **Verantwortlichkeit für Ladungsschäden – Wege der neueren Rechtsprechung,** Schriften DVIS, Reihe A Heft 36, Hamburg, 1979, s. 20.

[42] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 290 vd; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 611/4 s. 305; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/8 s. 674. Bağımsız bir yük partisinin uzun aralıklarla parça parça teslimi hâlinde her defasında ayrıca bildirimde bulunulması gerektiği ileri sürülmektedir. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/5 s. 674; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/8 s. 609.

[43] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 154; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 673. Alman hukukunda da haricen belli olan zararlar bakımından genel kuralın uygulanması gerektiği, dolayısıyla

Haricen belli olan zıya veya hasar kavramı dar yorumlanmakta; ancak özel bir inceleme ya da özel uzmanlık gerekmeksizin, yükün sayılması veya tartılması gibi olağan işlemler sırasında fark edilebilir ve duyularla algılanabilir nitelikteki zararlar bu kapsamda değerlendirilmektedir[44]. Ancak bundan zararın niteliğini tayinde tam anlamıyla deneyimsiz bir kişinin kriter alınacağı sonucu çıkarılmamalıdır[45]. Gönderilen, teslimin gerçekleştiği şartlar çerçevesinde, somut yükün cinsi bakımından mutat olan kontrolü yapmakla yükümlüdür[46]. Belirtmek gerekir ki konteyner içindeki yüklerin uğradığı zarar[47] ya da tespiti ambalajın açılmasını gerektiren bir zarar[48] bu anlamda haricen belli olmayan zarar niteliğindedir. Dolayısıyla bu gibi zararlar bakımından bildirimin ambalaj içindeki eşyanın ya da konteynerin tesliminden itibaren üç gün içinde gönderilmesi gerekir[49].

Haricen belli olan zararlara örnek olarak tahıl yükünün kokması, fıçıların büyük miktarda su sızdırması, tütün balyalarının ıslak olması verilebilir[50]. Zira söz konusu zararların tespiti özel bir inceleme ya da uzmanlık gerektirmemektedir. Çok büyük miktarda bir yük partisi söz konusu olduğunda münferit parçaların eksikliği yahut örneğin %10'u geçmeyen ağırlık farkı haricen belli olmayan zarar kategorisine

---

bildirimin ulaşmasının aranacağı savunulmaktadır. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 291; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/8 s. 674; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 611/3 s. 304 vd. Aksi görüşte: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/10 s. 610. Yazara göre bildirimin teslim sırasında *gönderilmesi* kâfidir. Ünan ise Türk uygulamasının zaten bu yola gittiğini; noter aracılığıyla yapılan bildirimin taşıyana teslimden bir süre sonra ulaşması durumunda mahkemelerin bunun üzerinde durmadığını ve bildirimi zamanında yapılmış saydıklarını; ancak bu çözümün sınırlarının iyi çizilmesi gerektiğini; aksi takdirde kanunda öngörülen sistemin sulandırılacağını haklı olarak ifade etmektedir. Bkz.: Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası II,** s. 108-109.

[44] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 291; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 611/4 s. 305; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/7 s. 674; Abraham, **Das Seerecht,** s. 199; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/9 s. 609; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 153 dn. (603); Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 674; Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası II,** s. 107.

[45] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/7 s. 674.

[46] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/9 s. 609; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/7 s. 674.

[47] Deniz, **Konteyner Taşımacılığı,** s. 88.

[48] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 291; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/7 s. 674; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/9 s. 609.

[49] TTK m. 1066 (YTTK m. 1185) hükmünün konteyner taşımalarında yetersiz kaldığı; zira gönderilenin bildirim imkânının, konteynerin gemiden boşaltılıp nihai teslim yerine ulaşmasının üç günden kısa sürdüğü hâllerle sınırlı olduğu; dolayısıyla fiilen bildirime imkân vermeyecek kadar kısa bir süre öngörüldüğü; bu nedenle konteyner taşımaları bakımından bildirim yükümlülüğüne ilişkin özel bir düzenleme getirilmesi gerektiği haklı olarak ifade edilmiştir. Bkz.: Deniz, **Konteyner Taşımacılığı,** s. 89.

[50] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 291; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/7 s. 674; Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası II,** s. 107.

girebilir[51]. Dolayısıyla zararın haricen belli olup olmadığının tespitinde, zararın mahiyeti, eşyanın cinsi ve miktarı gibi hususların da dikkate alınması yerinde olacaktır. Belirtmek gerekir ki ihtilaf hâlinde zıya veya hasarın haricen belli olmadığını ispat yükü tazminat talep eden yükle ilgiliye aittir[52].

YTTK m. 1185'te (TTK m. 1066) bildirimin yazılı olması şartı açıkça ifade edilmiştir. Dolayısıyla sözlü ihbar bu çerçevede istenilen sonucu doğurmaz. Yazılı bildirim külfetinin nasıl yerine getirileceği hususunda ise, boşaltma limanındaki teamüller belirleyici rol oynamaktadır[53].

Bildirimde zıya veya hasarın genel olarak gösterilmesi gereklidir. (YTTK m. 1185/f. 1 - TTK m. 1066/f. 1). Bu ifadenin zıt anlamından, zararın ve miktarının tam ve ayrıntılı olarak tanımlanmasının ve hesaplanmasının gerekmediği sonucu çıkmaktadır[54]. Bununla birlikte hasar söz konusu ise hasarın niteliği, eksik teslim durumunda ne miktar malın eksik olduğu ve hasarın yahut eksikliğin hangi yük partisine ilişkin bulunduğu bildirimden anlaşılmalıdır[55].

YTTK m. 1185/f. 5'te "eşyanın teslimindeki gecikmenin" bildirilmesinden söz edilmekte, ancak bildirimin içeriğine ilişkin bir hüküm bulunmamaktadır. Teslimde bir gecikmenin söz konusu olduğunun ortaya konulması bakımından, kararlaştırılmışsa teslim süresinin, böyle bir süre kararlaştırılmamışsa gönderilene göre eşyanın teslim edilmesi gereken tarihin ve eşyanın fiilen teslim edildiği tarihin bildirimde belirtilmesi gerekir[56]. Ayrıca bildirim külfetine ilişkin düzenlemenin amacı dikkate alındığında, gecikme nedeniyle meydana gelen zararın genel olarak gösterilmesi de aranmalıdır.

---

[51] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 611/4 s. 305; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 291; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/7 s. 674.
[52] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/8 s. 674; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/11 s. 610.
[53] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/6 s. 609.
[54] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/3 s. 672 ; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/7 s. 609; Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 102; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 154; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 674; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 249.
[55] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 611/2 s. 304; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/3 s. 672 vd.; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/7 s. 609; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 154; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 81.
[56] HK bakımından aynı görüşte: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 136.

4. Eşyanın İncelenmesi

YTTK m. 1185/f. 2 (TTK m. 1066/f. 2) uyarınca eşya tarafların katılımıyla mahkeme yahut yetkili makam veya bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından incelenmiş ise ayrıca bildirime gerek yoktur.

Görüldüğü üzere incelemenin bildirimin yerini tutması için bazı koşulların gerçekleşmesi gerekmektedir. Her şeyden önce incelemeye iki tarafın da katılması şarttır[57]. İncelemenin diğer tarafa haber verilmiş olması ise bu bakımdan yeterli değildir[58]. Ancak taraflardan birinin incelemeye katılmayacağını veya bundan feragat ettiğini önceden bildirmesi, ya da mahkemece davet edildiği hâlde incelemeye katılmamış olması durumunda söz konusu şart yerine getirilmiş sayılmalıdır[59].

TTK çerçevesinde taraflar, iyiniyet kuralı gereğince eşyanın incelenmesi hususunda birbirlerine her türlü kolaylığı göstermek yükümlülüğü altındadır[60]. YTTK'da ise bu husus LK m. 3 § 6 V (L/VK m. 3 § 6 IV) hükmü alınmak suretiyle açıkça düzenlenmiştir. Buna göre, "gerçek (mevcut) veya olası"[61] bir zıya veya hasarın söz konusu olması hâlinde taşıyan ve gönderilen, eşyanın incelenmesi ve koli sayısının belirlenmesi için birbirlerine uygun olan her türlü kolaylığı göstermekle yükümlüdür (YTTK m. 1185/f. 3). Koli ile taşınmayan yükler de dikkate alınarak bu ifadenin "yükün sayımı" şeklinde anlaşılması gerekir.

İncelemenin bildirimin yerini tutması için münhasıran mahkeme veya yetkili makam yahut bu husus için resmen atanmış uzmanlar tarafından gerçekleştirilmesi

---

[57] "Tarafların katılımı" ifadesinin açık olmadığı; incelemeye fiili taşıyanın katılması ve fakat akdi taşıyanın katılmaması hâlinde durumun belirsiz olacağı HK m. 19 § 3 bakımından ifade edilmektedir. Bkz.: Tetley, **The Hamburg Rules**, s. 13.

[58] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/14 s. 611; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 183.

[59] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/12 s. 675; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 155; Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası II,** s. 105.

[60] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/14 s. 611; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 155.

[61] LK m. 3 § 6 V'te (L/VK m. 3 § 6 IV - HK m. 19 § 4) yer alan "any actual or apprehended loss or damage" ifadesi, mevcut ve gerçekleşmesi muhtemel zıya veya hasar anlamına gelmektedir. Bu nedenle "*gerçek* veya olası zıya veya hasar" ifadesi Tasarı bakımından haklı olarak eleştirilmiştir. Bkz.: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 162. Esasen "muhtemel" zıya ve hasarın karşısında yer alan diğer ihtimalin "gerçek" değil, "mevcut" zıya veya hasar olduğu açıktır. Bu bakımdan kelime tercihi, anlamı yansıtmamaktadır.

gerekmektedir. Dolayısıyla her iki tarafın uzmanlarının aynı anda yükü incelemeleri YTTK m. 1185 (TTK m. 1066) anlamında bir inceleme değildir[62].

İncelemenin en geç teslim sırasında yapılması gerekmektedir. TTK m. 1066'da bu husus, haricen belli olan zıya veya hasarın bildirim süresine ilişkin cümleye atıf yapılmak suretiyle açıkça belirtilmiştir. YTTK m. 1185'te incelemenin zamanından söz edilmemiştir. Ancak bildirimin en geç teslim sırasında yapılması gerekliliği karşısında, incelemenin bildirimin yerini tutabilmesi için en geç teslim sırasında yapılması zorunludur. Dolayısıyla bu hususun açıkça belirtilmesine ihtiyaç yoktur.

Belirtmek gerekir ki YTTK m. 1185'te (TTK m. 1066) incelemenin zamanı bakımından zararın haricen belli olup olmamasına göre bir ayrım yapılmamıştır. Esasen inceleme bakımından böyle bir ayrım yapılması gerekliliği de bulunmamaktadır. Zira gizli bir ayıp söz konusu ise ve eşya en geç teslim sırasında incelenmemişse gönderilenin hâlâ üç gün içinde bildirimde bulunarak ispat külfetinin taşıyan lehine yer değiştirmesini önleme imkânı mevcuttur.

Gerek YTTK m. 1184 (TTK m. 1065) gerekse YTTK m. 1185 (TTK m. 1066) hükümleri çerçevesinde gerçekleştirilen incelemenin masraflarını başvuruda bulunan karşılar (YTTK m. 1184/f. 2 - TTK m. 1068/f. 1). Gönderilen inceleme için başvuruda bulunmuş olup da taşıyanın tazminle yükümlü olduğu bir zıya veya hasar tespit edildiği takdirde ise inceleme masraflarının taşıyan tarafından ödeneceği ayrıca tasrih edilmiştir (YTTK m. 1184/f. 2 - TTK m. 1068/2).

5. Bildirim Külfetine Aykırılığın Sonuçları

Bildirim külfetine riayet edilmemesinin sonuçları YTTK m. 1185/f. 4'te (TTK m. 1066/f. 3) düzenlenmiştir. Buna göre zıya veya hasar şeklinde ortaya çıkan bir zarar söz konusu ise, bildirim külfetine riayet edilmemesi durumunda yükle ilgili herhangi bir hak kaybına uğramaz. Ancak taşıyan lehine iki karine oluşur. Öncelikle

[62] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/14 s. 611. Buna karşılık HK m. 19 § 3 uyarınca eşyanın gönderilene teslimi sırasında durumu taraflarca birlikte incelendiği takdirde bildirime gerek yoktur. Bu düzenleme "herhangi bir yaptırımı olmayan ve taraflar arasında çözümsüz uyuşmazlıklara sebebiyet verebilecek bir usul" getirdiği ifade edilerek eleştirilmektedir. Bkz.: Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 136. Bu bakımdan HK m. 19 § 3 hükmünün YTTK'ya aynen alınmamasının yerinde olduğu söylenebilir.

eşyanın taşıyan tarafından denizde taşıma senedinde yazılı olduğu şekilde tam ve hasarsız olarak teslim edildiği; hasarın veya eksikliğin sabit olması durumunda ise zıya veya hasarın taşıyanın sorumlu tutulamayacağı bir sebepten ileri geldiği kabul olunur (YTTK m. 1185/f. 4 - TTK m. 1066/f. 3). Yükle ilgilinin bu karinelerin aksini ispatlaması gerekeceğinden bu hâlde ispat külfeti taşıyan lehine yer değiştirmiş olmaktadır. Bu konuya, aşağıda "İspat Yükü" başlığı altında ayrıca değinileceğinden şimdilik oraya atıf yapmakla yetiniyoruz.

Gecikme zararları bakımından ise durum farklıdır. Yukarıda da belirtildiği üzere TTK m. 1066 gecikme zararları bakımından uygulanmamaktadır. YTTK m. 1185/f. 5 uyarınca ise, gecikme zararı söz konusu olduğunda bildirim külfetine riayet edilmemesinin sonucu, zıya veya hasar şeklinde ortaya çıkan zararlardan farklı olarak, hak kaybı; daha açık bir ifadeyle yükle ilgilinin taşıyandan tazminat talep etme hakkını kaybetmesidir.

Bildirim külfetinin hiç yerine getirilmemesinde olduğu gibi; bildirimin veya incelemenin usulüne uygun olarak yerine getirilmemesinde de aynı sonuçlar doğar[63]. Bildirimin veya incelemenin usulüne uygun olmaması ile ifade edilmek istenen, YTTK m. 1185'te (TTK m. 1066) aranan şartları taşımamasıdır. Bu duruma örnek olarak süreye uyulmaması, bildirimin yazılı şekilde yapılmaması, incelemeye diğer tarafın çağrılmaması verilebilir. Yine aynı şekilde taşıyanın temsilcisi olmayan bir kişiye bildirimde bulunulması hâlinde de usulüne uygun bir bildirimden söz edilemez. Ancak taşıyanın zararın bildirilmediğini ve eşyanın incelenmediğini, yahut bildirimin veya incelemenin usulüne uygun olmadığını ileri sürmesinin bazı hâllerde iyiniyet kuralına aykırılık teşkil edebileceği de dikkate alınmalıdır[64]. Bu çerçevede somut olayın tüm şartları dikkate alınarak taşıyanın iyiniyet kuralına aykırı davranmış sayılıp sayılamayacağının tespiti gerekir.

---

[63] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/13 s. 675; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/15 s. 611. Aynı yönde: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 102.
[64] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/1 s. 672; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/6, 21 s. 608, 613.

Bir görüşe[65] göre taşıyanın zararın varlığından haberdar olması tek başına gönderilenin bildirim yükümlülüğünü ortadan kaldırmaz. Dolayısıyla taşıyanın teslim sırasında hasarı yahut eksikliği fark etmesi veya taraflar arasında bu hususun ihtilafsız olması gibi hâllerde bildirim yükümlülüğü devam eder. Bu yükümlülüğe riayet edilmemesi durumunda ise taşıyanın YTTK m. 1185'e (TTK m. 1066) dayanması hakkın kötüye kullanılması olarak kabul edilemez. Ancak yükle ilgilide, bildirilmese dahi taşıyanın zararı tazmin edeceği yahut en azından YTTK m. 1185'e (TTK m. 1066) dayanmayacağı yönünde kanaat uyandırabilecek tutum ve davranışlarda bulunulması durumunda taşıyanın bildirim külfetine riayet edilmediğini ileri sürmesi hakkın kötüye kullanılması olarak değerlendirilebilir.

Yargıtay ise çeşitli kararlarında taşıyan veya kanuni yahut akdi temsilcisi tarafından imzalanmış olan kargo raporu, olaylar çizelgesi, tutanak gibi belgelerde eşyanın uğradığı zıya veya hasar tespit edilmiş ise, bunu bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmesi bakımından yeterli saymıştır[66]. Bildirim yükümlülüğünün amacı taşıyanın zarardan haberdar olmasını sağlamaktır[67]. Nitekim bildirimde zararın genel olarak açıklanması aranmakta; buna karşılık bildirimin, bu zararın tazmininin talep edileceğine ilişkin bir irade açıklaması içermesi gerekmemektedir. Bu çerçevede kargo raporu, olaylar çizelgesi, tutanak gibi belgelerde zarar tespit edilmiş ve bu

---

[65] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 611/8 s. 306; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/18 s. 676 vd.; Abraham, **Das Seerecht,** s. 200; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/21 s. 613; Paul Wriede, **Ausgewählte Probleme aus der Rechtsprechung des Hanseatischen Oberlandesgerichts zum Seehandelsrecht,** Hamburg, 1972, s. 12. Prüßmann, Rabe ve Wriede'ye göre bildirimin amacı taşıyanı yalnızca zarardan haberdar etmek değil, taşıyana zarardan sorumlu tutulacağını bildirmek, dolayısıyla zarar sebebini açıklığa kavuşturma ve delilleri derhal emniyet altına alma imkânını vermektir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/21 s. 613; Wriede, **Ausgewählte Probleme zum Seehandelsrecht,** s. 12.

[66] Bkz.: Yargıtay 11. H.D. E. 2002/216 K. 2002/4357 T. 6.5.2002; E. 2000/4316 K. 2000/5395 T. 12.6.2000; E. 1986/8075 K. 1987/1707 T. 24.3.1987. Kararlar için bkz.: www.kazanci.com. Yargıtay uygulaması ile aynı yönde: Kender, **Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk,** s. 257; Samim Ünan, "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; Bu doğrultuda bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmiş sayılabileceği hâller için bkz.:Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası II,** s. 106-107.

[67] Kender, **Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk,** s. 257.

belgeler taşıyan ya da temsilcisinin imzasını havi ise bildirim külfetinin yerine getirildiği sonucuna varılmalıdır[68].

C. İspat Yükü

1. İspat Yükünün Genel Dağılımı

a. Tazminat Talep Eden Bakımından

YTTK m. 1178'e (TTK m. 1061) dayanarak talepte bulunan yükle ilgili aktif ve pasif dava ehliyetini; (ihtilaf hâlinde) iddia edilen cins, miktar ve markadaki eşyanın hasarsız olarak taşıyan tarafından taşınmak üzere teslim alındığını[69]; ancak zıyaa uğradığını yahut hasarlı hâlde veya gecikmeyle teslim edildiğini; zıya, hasar veya gecikmeden dolayı bir zarara uğradığını; bu zararın ne olduğunu ve miktarını ispatlamakla yükümlüdür[70]. Eşyanın taşıyan tarafından hasarsız hâlde teslim alındığı, ancak zıyaa veya hasara uğradığı yahut gecikmeyle teslim edildiği ortaya konulduğunda zararın taşıyanın sorumluluk süresi içinde meydana geldiği ilk bakışta ispatlanmış olur[71].

Eşyanın cinsi, miktarı ve markası ile taşıyan tarafından taşınmak üzere hasarsız hâlde teslim alınmış olduğu hususlarına ilişkin ispat külfetinin yerine getirilmesi bakımından konişmentonun ispat işlevine değinilmesi gerekmektedir. Taşınmak üzere teslim alınan, fakat henüz gemiye yüklenmemiş olan eşya için

---

[68] Bildirim için öngörülen süreye uyulmamışsa yahut yükle ilgilinin taşıyana zararı bildirme iradesi anlaşılamamaktaysa bu gibi belgelerin bildirim yerine geçemeyeceği hususunda bkz.: Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası**, s. 239; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 156 vd. Bu unsurları taşıyan bir belgenin bildirim yükümlülüğünün yerine getirilmesi bakımından yeterli sayılacağına ilişkin hüküm sevk edilmesi gerektiği görüşünde: Kender, Ünan, **Navlun Mukaveleleri,** s. 291.

[69] Zincirleme taşımalarda eşyanın ilk taşıyan tarafından tam ve hasarsız olarak teslim alındığının ispatlanması yeterlidir. Böyle bir durumda sonraki taşıyanın sorumlu tutulmamak için eşyanın kendisine zarar görmüş olarak teslim edildiğini kanıtlaması gerekir. Bkz.: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 139 dn. (11).

[70] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/22-26 s. 636-638; Abraham, **Das Seerecht,** s. 187-188; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 270; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/48 s. 569, 56-63 s. 572-573; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/14-15 s. 290; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 44-45; Wolfgang Friedrich Lotter, **Beweislast im Seefrachtrecht,** Berlin, Walter de Gruyter § Co., 1969, s. 44-48; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 149 vd.; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 209; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 131; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 68 vd.; Kienzle, **Actual Carrier**, s. 141 vd.; Astle, **The Hamburg Rules**, s. 18-19; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 129 vd., 141.

[71] Lotter, **Beweislast,** s. 129. İspat sisteminin ilk bakışta ispat esaslarına tâbi olduğu hususunda bkz.: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 137.

yükletenin izniyle tesellüm konişmentosu düzenlenebilir (YTTK m. 1228/f. 2). Eşya gemiye alınır alınmaz taşıyan, eşyanın teslimi sırasında verilmiş olan geçici makbuz ya da tesellüm konişmentosunun iadesi karşılığında yükletenin istediği kadar nüshada yükleme konişmentosu düzenlemekle yükümlüdür (YTTK m. 1228/f. 2). Konişmentoda eşyanın genel olarak cinsi, tanınması için zorunlu olan işaretleri, gerektiğinde tehlikeli eşya olup olmadığı hakkında açık bir bilgi, koli veya parça sayısı ile ağırlığı veya başka şekilde ifade edilen miktarı[72] yükletenin beyanına uygun olarak[73] belirtilir (YTTK m. 1229 a). Taşıyan, konişmentoya yükletenin beyanına

---

[72] YTTK m. 1229/f. 1 a, HK m. 15 § 1 a'dan aynen alınmıştır. Her iki düzenleme çerçevesinde taşıyan, konişmentoya eşyanın hem koli sayısına hem de ağırlığına ilişkin kayıt koymakla yükümlüdür. Bkz.: Astle, **The Hamburg Rules**, s. 125; Mankabady, **Comments on the Hamburg Rules,** s. 86; Karan, **The Carrier's Liability,** 236 vd.; Pallua, **Contractual Liability for Carriage of Goods by Sea**, s. 32; Mitchelhill, **Bills of Lading**, s. 67. Ayrıca bkz.: Rolf Herber, **Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern auf See von 1978,** DVIS Reihe B Heft 12, Hamburg, 1978, s. 23. Yazar, bundan böyle konişmentolarda daima eşyanın ağırlığına ilişkin bir kayda yer verilmesinin gerekeceğini ifade etmektedir. Bunun nedeni, gerek HK gerekse YTTK çerçevesinde taşıyanın sorumluluğunun üst sınırının hesaplanmasında koli ve üniteye alternatif olarak ağırlığın da esas alınmasıdır. Bkz.: Çetingil, **Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu,** s. 149 dn. (32). LK m. 3 § 3 ve onu takiben TTK m. 1100/f. 1'de ise taşıyan malın miktarına ilişkin kayıtlardan (ölçü, sayı veya tartı) yalnızca birini konişmentoya geçirmekle yükümlü tutulmuştur. Koli sayısı ve ağırlığın birbirini tamamlayan unsurlar olduğu; ağırlığın konişmentoya geçirilmemesi durumunda bunun konişmentonun ispat işlevini zayıflatacağı; konişmentoda sayı ya da ağırlıktan yalnızca birinin gösterilmesinin yeterli kabul edilmesi hâlinde taşıyanın boş koli teslim etmesinin mümkün olacağı hususunda bkz.: Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 75; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 236.

[73] Taşıtan ile yükleten eşya hakkında taşıyana tam ve doğru beyanda bulunmakla yükümlüdür. Beyanlarının doğru olmamasından kaynaklanan zararlardan taşıyana karşı kusursuz olarak sorumludurlar. Zarar gören diğer kişilere karşı ise ancak kusurları varsa sorumlu olurlar (YTTK m. 1145/f. 1 – TTK m. 1023/f. 1). Taşıyanın navlun sözleşmesi gereğince taşıtan ve yükleten dışındaki kişilere karşı sorumluluğu ise saklıdır (YTTK m. 1145/f. 2 – TTK m. 1023/f. 2). Konişmentoya eşya ile ilgili olarak konulan kayıtlar hakkında da bu hükümler uygulanır (YTTK m. 1241/f. 1).Temiz konişmento düzenlenmesi karşılığında yükleten tarafından verilen garanti mektubu konişmentoyu iyiniyetle iktisap eden gönderilen dahil, üçüncü kişilere karşı geçersizdir (YTTK m. 1241/f. 2). Taşıyan, eşyanın konişmentodaki tanımına güvenerek hareket eden, gönderilen dahil, üçüncü kişileri aldatma amacı gütmekteyse garanti mektubu taraflar arasında da geçersizdir (YTTK m. 1241/f. 3). Böyle bir durumda taşıyan yükletenden YTTK m. 1145 uyarınca tazminat isteyemeyeceği gibi, eşyanın konişmentodaki tanımına güvenerek hareket eden, gönderilen dahil, üçüncü kişilere karşı sorumluluğu sınırsızdır (YTTK m. 1241/f. 3, 4). Temiz konişmento karşılığı garanti mektubu verilmesine yönelik uygulamanın ortaya çıkmasına neden olan ihtiyaçlar hakkında bkz.: Kerim Atamer, "Temiz Konişmento Karşılığı Garanti Mektubu", **İstanbul Barosu Dergisi,** Y.: 1988 C. 62 S. 7-8-9, s. 495-496. TTK m. 1064/f. 2'de ise herhangi bir ayrım yapılmaksızın bu gibi anlaşmaların hükümsüz olduğundan söz edilmektedir. Bu düzenlemenin diğer ulusal düzenlemelerle karşılaştırıldığında en katı çözümlerden biri olduğu ve fiili duruma yabancı olduğu hususunda bkz.: Atamer, **Garanti Mektubu,** s. 505. Ancak geçersizliğin, üçüncü kişiyi aldatma kastının varlığı hâlinde söz konusu olduğu; böyle bir kast mevcut değilse, makul ve haklı şüphe üzerine alınan garanti mektuplarının yükletene karşı geçerli sayılmaları gerektiği ifade edilmektedir. Bkz.: Samim Ünan, "Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Kaynaklanan Çekişmelere Dair İki Yargıtay Kararı", **Gündüz Aybay Anısına Armağan,** Deniz HD Yıl: 5 Sayı: 1-4, Beta, 2002, s. 12; Atamer, **Garanti Mektubu,** s. 507. Aynı yönde: Herber, **Carriage of Goods by Sea,** s. 350.

uygun olarak geçirilen bu kayıtların fiilen teslim alınan veya yüklenen eşyayı doğru ve tam olarak göstermediğini biliyor veya gösterdiğinden haklı sebeplerle şüphe ediyorsa yahut bu beyanları kontrol etmek için yeterli imkâna sahip değilse, konişmentoya bu beyanların gerçeğe uymadığını, şüphesini haklı gösteren sebepleri veya yeterli kontrol imkânının bulunmadığını açıklayan bir çekince koymakla yükümlüdür (YTTK m. 1239/f. 1 - TTK m. 1100/f. 3). İhtilaf hâlinde, çekince konulabilmesi için aranan koşulların mevcut olup olmadığına ilişkin ispat yükü taşıyana aittir[74]. Böyle bir çekince konulmamışsa konişmento, taşıyanın eşyayı konişmentoda beyan edildiği gibi teslim aldığına, yükleme konişmentosu düzenlenmiş ise, yüklediğine dair karine teşkil eder (YTTK m. 1239/f. 3 -TTK m. 1110/f. 2). Konişmentoya YTTK m. 1239/f. 1 (TTK m. 1100/f. 3) uyarınca konulacak çekince, ilişkin olduğu kaydın karine teşkil etmesine engel olur (YTTK m. 1239/f. 3 - TTK m. 1110/f. 2)[75].

TTK m. 1110/f. 2 b. 2 uyarınca kaptana ambalajlı veya kapalı kaplar (örneğin konteyner) içinde teslim edilmiş olan eşyaya ilişkin olarak "içindeki belli değil" ya da aynı anlamda bir çekincenin konulması durumunda söz konusu eşyanın içeriği bakımından konişmento kayıtları karine teşkil etmez. YTTK'da ise, ambalajlı ya da kapalı kaplar içinde taşıyana teslim edilen eşyaya ilişkin olarak böyle bir düzenleme öngörülmemiştir[76]. Dolayısıyla YTTK çerçevesinde böyle bir durumda taşıyanın konişmentodaki eşyaya ilişkin kayıtlara çekince koyabilmesi için YTTK m. 1239/f. 1'de aranan koşulların gerçekleşmesi ve çekincenin gerekçelendirilmesi gerekmektedir. Kapalı kaplarda teslim edilen eşya bakımından YTTK m. 1239/f. 1'deki "yeterli kontrol imkânının bulunmaması" ifadesi, maddi imkânsızlıkla sınırlı

---

[74] Lotter, **Beweislast,** s. 139.

[75] LK'de (ve L/VK'de) böyle bir imkân açıkça öngörülmemiştir. LK (ve L/VK) m. 3 § 3 uyarınca taşıyan yükletenin beyanlarından makul sebeplerle şüphe ettiği ya da kontrol imkânı bulunmadığı takdirde bu beyanları konişmentoya geçirmekle yükümlü değildir. Yükletenin beyanlarını olduğu gibi konişmentoya geçiren taşıyanın bir çekince koyarak bu beyanların aleyhine karine teşkil etmesinin önüne geçip geçemeyeceği hususu ise tartışmalıdır. Bu konuda bkz.: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 143-148.

[76] Aynı durumun söz konusu olduğu LK bakımından bunun yarattığı sakınca ve LK'ye HGB § 656 III 2'ye (TTK m. 1110/f. 2 b. 2) paralel bir düzenlemenin eklenmesi gerektiği yönündeki görüş için bkz.: von Ziegler, **Schadenersatz**, s. 76 vd.; a.y., von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht**, Nr. 797 s. 439.

olarak anlaşılmamalı ve geniş yorumlanmalıdır[77]. Böylelikle zaman kaybının önüne geçilmesi için ambalajlı veya kapalı kap içindeki eşyanın kontrol edilmemesi durumunda da taşıyanın yükletenin beyanlarını, açıklamalı bir çekince ile konişmentoya geçirebileceği kabul edilmelidir[78]. Zira kontrol nedeniyle yaşanacak zaman kaybının, dolayısıyla taşıma süresinin uzamasının önüne geçilmesi taşıyanın olduğu kadar yükle ilgililerin de menfaatinedir.

Konişmentoya eşyanın haricen belli olan durumuna ilişkin bir kayıt konulabilir (YTTK m. 1229 f. 1 b). Taşıyan eşyanın harici durumuna ilişkin kayıtlar bakımından yükletenin beyanları ile bağlı değildir. Eşyanın haricen belli olan hâli konişmentoda belirtilmediği takdirde haricen iyi hâlde olduğuna dair beyanda bulunulmuş sayılır (YTTK m. 1239/f. 2). Dolayısıyla TTK'dan farklı olarak YTTK çerçevesinde eşyanın harici görünüşüne ilişkin hiçbir kayıt içermeyen bir konişmentonun, harici görünüşünün iyi durumda olduğuna dair karine teşkil edeceği açıkça düzenlenmiştir[79].

Şu hâlde konişmento eşyanın cins, marka veya miktarına ilişkin bilgiler hakkında gerekçeli bir çekince ya da eşyanın haricen kötü durumda olduğuna dair bir kayıt içermiyorsa eşyanın cinsi, miktarı ve markası ile taşıyan tarafından taşınmak üzere haricen iyi durumda teslim alınmış olduğu hususlarına ilişkin ispat yükünün yerine getirilmesi bakımından yeterli olacaktır.

Tazminat talep edenin, eşyanın hasarsız hâlde taşıyana teslim edilmiş olduğunu ispatlaması için eşyanın gizli bir eksiği ya da ayıbı bulunmadığını da

---

[77] Konteyner ile taşınan yükler bakımından taşıyanın yeterli kontrol imkânının bulunmadığı hakkında bkz.: Kirsten, **Container-Seeverkehr,** s. 88; Deniz, **Konteyner Taşımacılığı,** s. 43; Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** A62, A63 s. 112, 113 vd.; Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 193; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 186.

[78] Maliyeti çok yüksekse ya da taşımayı geciktirecekse taşıyandan yükü kontrol etmesinin beklenemeyeceği hakkında bkz.: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 237.

[79] Bu sonucu TTK bakımından benimseyen karar: Yargıtay 11. HD T. 20.11.1975 E. 1975/39 K. 1975/6557. Karar için bkz.: www.kazanci.com. TTK bakımından aynı yönde: Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 228; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 144; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 241. Aksi görüşte: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 304; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 79; Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası II,** s. 110; Emine Yazıcıoğlu, "Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar", **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan,** İstanbul, Beta, 2000, s. 672 dn. (84). Bu konuda ayrıca bkz.: Lotter, **Beweislast,** s. 125-126.

kanıtlaması aranmaz[80]. Aksine, konişmento kayıtları çerçevesinde eşyanın taşıyana hasarsız hâlde teslim edildiği ispatlandıktan sonra, eşyada gizli bir kusur bulunduğunu iddia eden taşıyanın bunu kanıtlaması gerekmektedir[81]. Ancak eşyanın uğradığı hasar dışarıdan ilk bakışta anlaşılamayacak nitelikteyse[82], bu takdirde talepte bulunan eşyanın taşıyanın sorumluluk süresi içinde bir zarara uğradığını konişmento dışında bir delille ispatlamalıdır[83]. Zira konişmento YTTK m. 1229/f. 1 b (TTK m. 1098 b. 8) uyarınca eşyanın yalnızca dış görünüşü bakımından iyi hâlde olduğuna dair karine teşkil etmektedir. Böyle bir durum esasen taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı hâllerden biri olan "eşyanın gizli ayıpları" (YTTK m. 1182/f. 1-f) savunmasının bir görünümü olduğundan[84] genel ispat kurallarından farklı olarak taşıyanın zararın durumun gereklerine göre bu sebepten ileri gelmesinin muhtemel olduğunu ortaya koyması, üzerine düşen ispat yükünün yerine getirilmesi bakımından yeterli olacaktır[85].

Konişmentonun ispat işlevi açısından konteyner ile taşınan ya da ambalajlı eşyaya ayrıca değinmek gerekmektedir. Eşya taşıyana konteyner içinde veya ambalajlı olarak teslim edilmiş ise, konişmento eşyanın değil yalnızca konteynerin veya ambalajın haricen iyi durumda olduğunu belgeler[86]. Bu nedenle konişmentonun, ambalajlı ya da konteyner *içindeki eşyanın* dış görünüşü bakımından ispat işlevi bulunmadığı ifade edilebilir[87]. Zira böyle bir durumda eşyanın taşıyana hasarsız hâlde teslim edildiğinin başka delillerle ispatlanması gerekecektir. Ancak taşıyan

---

[80] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/23 s. 636; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/59 s. 572; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/14 s. 290.

[81] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/59 s. 572; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/14 s. 290; Schmidt, **Verantwortlichkeit**, s. 15.

[82] Belirtmek gerekir ki eşyaya ilişkin özel bir malumatı olmayan kaptandan, boşaltma limanında eşyayı gönderilen adına muayene eden eksperin uzmanlığı beklenmemelidir. Dolayısıyla kaptan gereken özeni göstermiş olsa dahi eksper için dışarıdan anlaşılabilir olan zararı keşfedememiş olabilir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/58 s. 572. Aynı yönde: von Ziegler, **Schadenersatz**, s. 70 dn. (46).

[83] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/58 s. 572; Lotter, **Beweislast,** s. 129; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 142; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht**, Nr. 796 s. 438; Züger, **Die Haager Regeln**, s. 40.

[84] Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 142.

[85] Bu konuda bkz.: IV.D.

[86] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/58 s. 572; Lotter, **Beweislast,** s. 124; Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** A63 s. 113; von Ziegler, **Schadenersatz**, s. 70; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 141; Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 98; Kirsten, **Container-Seeverkehr,** s. 91.

[87] Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 697, 795 s. 387, 436-437. Aynı yönde: Lotter, **Beweislast,** s. 124; Kirsten, **Container-Seeverkehr,** s. 91.

eşyayı açık olarak tesellüm etmiş ve daha sonra konteynere kendisi yerleştirmiş ise, eşyanın haricen iyi durumda teslim alındığına dair kayıt, konteynere konulmadan önce dış görünüşü itibarıyla iyi durumda olduğu anlamına gelir[88].

TTK m. 1110 uyarınca konişmentonun ispat gücü, taşıyan aleyhine karine teşkil etmekten ibarettir. Dolayısıyla taşıyanın gerek taşıtana gerekse üçüncü kişi konişmento hamiline karşı konişmento kayıtlarının aksini iddia ve ispat etmesi mümkündür. Ancak YTTK m. 1239/f. 3 ile bu konuda son derece önemli bir değişiklik yapılmıştır. Yukarıda da ifade edildiği üzere, navlun sözleşmesinin tarafları arasında bir denge sağlama düşüncesinden hareketle önce 1893 tarihli Harter Act'te ve sonra onu takiben Lahey Kuralları'nda yazılı beyandan sorumluluk[89] esası terk edilerek konişmento kayıtlarının yalnızca taşıyan aleyhine karine teşkil edeceği öngörülmüş, buna karşılık yüke zilyet olmaktan kaynaklanan sorumluluk ise emredici olarak düzenlenmiştir[90]. Böylece konişmento, içerdiği eşyaya ilişkin kayıtlar bakımından yalnızca bir ispat aracına indirgenmiştir. L/VK ve HK'de ise durum farklıdır. Zira L/VK m. 3 § 4 ve HK m. 16 § 3 b uyarınca konişmento kayıtlarının teşkil ettiği karinenin aksi, konişmentoyu, içerdiği eşya tanımına güvenerek iyiniyetle devralan (gönderilen de dahil) üçüncü kişiye karşı ispatlanamaz[91]. İşte L/VK ve HK'ye paralel olarak YTTK m. 1239/f. 3'te, konişmentonun teşkil ettiği karinenin aksinin, konişmentoyu, içerdiği eşya tanımına[92] güvenerek iyiniyetle devralan (gönderilen de dahil) üçüncü kişiye karşı

---

[88] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/58 s. 572.

[89] Yazılı beyandan sorumluluk, taşıyanın konişmentodaki eşyaya ilişkin beyanlarının doğruluğuna dair, kusurdan bağımsız ve mutlak nitelikte bir garanti sorumluluğudur. Bkz.: Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachter,** s. 111. Aynı yönde: Diamond, **LIMCLQ,** s. 254. Kavram hakkında bilgi için bkz.: Hoffmann, **a.g.e.,** s. 79. Bu terimin yanıltıcı olduğu hususunda bkz.: von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht**, Nr. 798 s. 440. Yazılı beyandan sorumluluk ilkesinin konişmentonun kıymetli evrak karakteriyle uyumlu olduğu hususunda bkz.: Richter-Hannes, Trotz, **Haag-Visby-Rules,** s. 31. Konişmentoya belli değil kayıtları konulabilmesi sebebiyle yazılı beyandan sorumluluğun pratik bir öneme sahip olmadığı hususunda bkz.: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 99

[90] Bkz.: I.A.

[91] L/VK'de böyle bir düzenleme getirilmesine yol açan ihtiyaçlar hakkında bkz.: Eilenberger-Czwalinna, **Haftung des Verfrachters,** s. 23-24; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 82-83.

[92] Eşyanın cinsi, işaretleri, koli veya parça adedi, ağırlık veya miktarı, haricen belli olan hâl ve durumu (YTTK m. 1239/f. 1, 2).

ispatlanamayacağı hüküm altına alınmıştır. Elbette taşıyanın YTTK m. 1179 ilâ 1182 ve m. 1186/f. 5'e dayanması mümkündür[93].

Taşıtan ya da yükletenin varma limanında konişmentonun yetkili hamili olarak eşyayı teslim alması durumunda, taşıyan bu kişilere karşı konişmento kayıtlarının aksini ispatlayabilir. Zira taşıtan ya da yükleten, "konişmentoyu, içerdiği eşya tanımına güvenerek iyiniyetle devralan üçüncü kişi" olarak kabul edilemez.

Yukarıda da ifade edildiği üzere, konişmentonun, ambalajlı ya da konteyner *içindeki eşyanın* dış görünüşü bakımından ispat işlevi bulunmamaktadır. Dolayısıyla incelemekte olduğumuz düzenleme, taşıyanın iyiniyetli üçüncü kişi konişmento hamiline karşı konteyner *içindeki eşyanın* kendisine hasarlı hâlde teslim edildiğini ispatlamasına engel değildir[94].

YTTK m. 1239/f. 3'te, YTTK m. 1185/f. 4 hükmü saklı tutulmuştur. Şu hâlde inceleme ve bildirim külfeti yerine getirilmediği takdirde, iyiniyetli üçüncü kişi konişmento hamiline karşı konişmento kayıtlarının aksinin ispatlanabilmesine cevaz verilmiştir.

Taşıyan, üçüncü kişi konişmento hamilinin iyiniyetli olmadığını kanıtlarsa, konişmento kayıtlarının aksini ispat yasağı da ortadan kalkar[95].

Taşınacak eşyanın teslim alındığını göstermek üzere konişmento dışında diğer bir senet[96] düzenlenmişse, bu senet de taşıma sözleşmesinin yapıldığına ve

---

[93] Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 114 vd.;

[94] Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 697, 795 s. 387, 436-437. Ancak konteynerin dış görünüşünden, içindeki eşyanın taşıyana teslim edilmeden önce zarara uğramış olduğu anlaşılıyorsa, zararın haricen anlaşılabilir olması nedeniyle konişmento kayıtlarının aksini ispat yasağı da tekrar gündeme gelir. Bkz.: **a.g.e.**, Nr. 795 s. 437 vd. Aynı yönde: Lotter, **Beweislast,** s. 124.

[95] HK m. 16 § 3 b'deki "konişmentoyu içerdiği eşya tanımına güvenerek devralan" ifadesinin, üçüncü kişi konişmento hamilinin aleyhine olduğu; zira böylelikle HK çerçevesinde taşıyana, hamilin eşyanın gerçek durumunu bildiğini ispatlama imkânı tanındığı ifade edilmektedir. Bkz.: Lüddeke, Johnson, **The Hamburg Rules,** s. 31. Ancak bu ifadenin yer almadığı L/VK m. 3 § 4'te üçüncü kişi konişmento hamilinin iyiniyetli olması koşulu arandığından, L/VK bakımından da taşıyanın iyiniyetin yokluğunu kanıtlaması mümkündür. Üçüncü kişi konişmento hamilinin iyiniyetli olmadığı ise, konişmentoyu devralırken gerçek durumu bildiği ispatlanarak ortaya konabilir. Nitekim L/VK'de "iyiniyet" kavramının açıklanmadığı; ancak iyiniyetin konişmento kayıtlarının doğruluğuna ilişkin olması gerektiğinin düzenlemeden anlaşıldığı ifade edilmektedir. Bkz.: Eilenberger-Czwalinna, **Haftung des Verfrachters,** s. 88. 1986 tarihli Kanun ile değişik HGB § 656 II bakımından aynı yönde: Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 91. Bu bakımdan bize göre düzenlemeler arasındaki farklılık, HK'de (ve YTTK'da) iyiniyetin neye yönelik olduğu ve ne zaman bulunması gerektiği hususlarının açıkça ifade edilmesinden ibarettir.

eşyanın senette yazılı olduğu gibi taşıyan tarafından teslim alındığına ilişkin aksi ispat edilebilir bir karine oluşturur (YTTK m. 1242)[97]. Dolayısıyla iyiniyetli üçüncü kişiye karşı konişmento dışındaki diğer denizde taşıma senedinde yer alan eşyaya ilişkin kayıtların aksi ispat edilebilir.

Diğer denizde taşıma senetlerine dair düzenlemede konişmentoya ilişkin hükümlere açıkça atıfta bulunulmamıştır. Ancak "Denizde Taşıma Senetleri" başlığı altında yer alan YTTK m. 1228 ilâ 1242'nin gerekçesinde "denizde taşıma senetleri hakkındaki hükümler vaz'edilirken konişmentonun esas alındığı ve diğer denizde taşıma senetlerinin sadece konişmento hakkındaki hükümlere yollama yapılmak suretiyle tek bir maddede ele alındığı" belirtilmiştir[98]. Bu çerçevede konişmentoya ilişkin hükümlerin nitelikleri elverdiği ölçüde diğer denizde taşıma senetlerine de kıyasen uygulanacağı kabul edilmelidir. Şu hâlde YTTK m. 1239/ f. 1 ve 2 hükümleri de diğer denizde taşıma senetleri hakkında kıyasen uygulanmalıdır. Dolayısıyla denizde taşıma senedine eşyanın cinsi, miktarı ve markası hakkındaki kayıtlara ilişkin olarak gerekçeli çekince konulması durumunda bu kayıtların taşıyan aleyhine karine teşkil etmesi önlenebilir[99]. Denizde taşıma senedinde eşyanın haricen belli olan durumuna ilişkin bir kayıt yer almadığı takdirde eşyanın haricen iyi durumda olduğuna ilişkin beyanda bulunulmuş sayılmalıdır.

Eşyanın taşıyan tarafından hasarsız ve tam olarak tesellüm edildiğini ispatlayan yükle ilgili, ayrıca zıyaa veya hasara uğradığını yahut gecikmeyle teslim edildiğini de kanıtlamalıdır. Zıya, hasar veya gecikmenin sebebini ortaya koyması ise aranmaz[100].

---

[96] Deniz yolu ile eşya taşımacılığı alanında konişmento dışında bir belgeleme yöntemine gereksinim yaratan nedenler hakkında bkz.: Yazıcıoğlu, **Deniz Yük Senedi**, s. 652-655. Bu alanda düzenlenen diğer belgeler hakkında bkz.: Tetley, **International Maritime and Admiralty Law,** s. 68 vd.; Mitchelhill, **Bills of Lading**, s. 46 vd., 52-54; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 167-168.

[97] Konişmento dışındaki diğer denizde taşıma senetlerinin ispat işlevine ilişkin bir düzenleme içermeyen TTK çerçevesinde de aynı esas kabul edilmektedir. Bkz.: Yazıcıoğlu, **Deniz Yük Senedi,** s. 671.

[98] http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 369.

[99] Buna karşılık diğer denizde taşıma senetlerine ilişkin hiçbir hüküm ihtiva etmeyen TTK çerçevesinde, gerekçesiz bir çekincenin yeterli olacağı haklı olarak ifade edilmektedir. Bkz.: Yazıcıoğlu, **Deniz Yük Senedi,** s. 672. Zira TTK çerçevesinde denizde taşıma senedine konulacak çekincenin gerekçeli olmasını aramanın bir dayanağı bulunmamaktadır.

[100] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/26 s. 638; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/63 s. 573; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/15 s. 290; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,**

FIO/S/T kaydı kararlaştırılmışsa ve boşaltma buna uygun olarak gönderilen tarafından gerçekleştirilmişse, gönderilenin ayrıca zararın boşaltma başlamadan önce mevcut olduğunu da kanıtlaması gerekir[101].

Tazminat talep eden yükle ilgili son olarak zıya, hasar yahut gecikme ile uygun illiyet bağı içinde bir zarar meydana geldiğini ve bu zararın miktarını ispatlamalıdır[102].

b. Taşıyan Bakımından

Tazminat talebinde bulunan yükle ilgili yukarıdaki hususlara dair ispat külfetini yerine getirdiğinde zararın taşıyanın sorumluluk süresi içinde meydana geldiği ortaya konulmuş olur. Buna karşılık taşıyan, zararın eşyanın teslim alınmasından önce[103] veya teslim edilmesinden sonra meydana geldiğini ispatlayabilir. Aksi takdirde zararın taşıyanın sorumlu olduğu bir sebepten ileri geldiğine ilişkin bir karine oluşur[104]. Taşıyanın sorumluluktan kurtulabilmek için bu karineyi çürütmesi gerekir.

Taşıyan, söz konusu karineyi çürütebilmek için zararın kendisinin veya adamlarının kusurundan ileri gelmediğini ortaya koymalıdır. Kusursuzluğun ispatı için, kendisi bakımından tedbirli bir taşıyandan, adamları bakımından ise aynı

---

s. 150. YTTK m. 1182/f. 2 (TTK m. 1063/f. 3) ve YTTK m. 1185/f. 4 (TTK m. 1066/f. 3) hükümleri bunun istisnasını teşkil etmektedir.

[101] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/62 s. 573; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 149.

[102] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/63 s. 573; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 85; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 139; Lotter, **Beweislast,** s. 48; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 197; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 150. Aksi görüşte: Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 151. Yazar, zıya veya hasar nedeniyle ödenecek tazminatın eşyanın piyasa değeriyle sınırlandırıldığını; kanunen götürü bir tazminat niteliğinde olduğunu; bu nedenle yükle ilgilinin zararı ispat etmesine gerek olmadığını ileri sürmektedir. Yazara göre yükle ilgili tazminatın hesaplanmasına ilişkin kanun hükümlerinde dikkate alınan değerleri ispatladığı takdirde üzerine düşen ispat külfetini yerine getirmiş olur. Bundan sonra taşıyan bu değerlerden indirilmesi gereken meblağlar bulunduğunu ya da yükle ilgilinin zıya veya hasar nedeniyle zarara uğramadığını ispatlamalıdır.

[103] Eşyanın taşıyana hasarlı hâlde teslim edildiğinin ispatı, konişmento kayıtlarının doğru olmadığının ortaya konulmasını gerektirebilir. Konişmentoyu içerdiği eşya tanımına güvenerek iyiniyetle devralan üçüncü kişiye karşı esasen böyle bir imkân bulunmamaktadır. Taşıyanın, konişmento kayıtlarının aksini ispatlamasının caiz olduğu hâllerde ise, yanlış konişmento düzenlenmesinden sorumlu tutulması rizikosu mevcuttur. Yanlış konişmento düzenlenmesinden sorumluluk hakkında bkz.: Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 120-125; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 212-214; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 278-280; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 95-100; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 77; Ünan, **Yanlış Konişmento Düzenlenmesi,** s. 2-3.

[104] Bkz.: I.C.4.a.

konumdaki tedbirli bir kimseden beklenen dikkat ve özenin gösterildiğini kanıtlamalıdır. Bu husus, somut olayda zarara neden olan olayı ve sonuçlarını önlemeye elverişli ve alınması makul surette beklenebilecek tüm tedbirlerin kendisi veya adamları tarafından alındığının ispatlanmasını gerektirir[105]. Söz konusu tedbirlerin tespit edilebilmesi; dolayısıyla ispat yükünün yerine getirilebilmesi, zarara neden olan olayın açıklığa kavuşturulabilmesine bağlıdır. Nitekim YTTK m. 1179/f. 1'deki ifade, taşıyanın üzerine düşen ispat yükünü zarar sebebine ilişkin olarak yerine getirmesi gerektiğini açıkça ortaya koymaktadır. Bu çerçevede taşıyanın genel olarak taşıma işinin icrası esnasında gereken özeni göstermiş olduğunu ispatlaması sorumluluktan kurtulabilmesi için yeterli değildir[106]. Tazminat talep eden, zarara yol açan olası sebepler bakımından belirli bazı iddialarda bulunuyor olsa dahi taşıyana düşen ispat külfeti sadece anılan iddiaların çürütülmesiyle yerine getirilmiş olmaz[107]. Zarar sebebinin yeterli kesinlik ve açıklıkta ortaya konulması gerekmektedir. Bundan sonra zarara başka bir sebebin yol açtığını ileri süren kişi bunu kanıtlamakla yükümlüdür[108]. Zarar sebebinin açıklanamaması durumunda ise, kural olarak bunun sonuçlarına taşıyan katlanacak; meydana gelen zarardan sorumlu tutulacaktır[109].

Zarar sebebinin kesin olarak açıklanamadığı hâllerde, taşıyanın zarara yol açması en muhtemel sebepleri ortaya koyarak bunların her biri bakımından gereken

---

[105] Bkz.: I.C.4.d.

[106] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/29, 30 s. 640; Abraham, **Das Seerecht,** s. 190; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 270; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/65 s. 574; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/17 s. 290; Lotter, **Beweislast,** s. 50 vd. Aynı yönde: Berlingieri, **Basis of Liability,** s. 92; Astle, **Shipowners' Cargo Liabilities,** s. 81; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 275.

[107] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/30 s. 641.

[108] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/30 641; Abraham, **Das Seerecht,** s. 190.

[109] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 270; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/30 s. 641; Abraham, **Das Seerecht,** s. 190; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/67 s. 574; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/18 s. 291; Lotter, **Beweislast,** s. 52; Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 56; Philippe Züger, **Die Haager Regeln über Konnossemente und das Rechtliche Schicksal der Wäre Während des Seetransportes,** Freiburg in der Schweiz, Kanisiusdruckerei, 1953, s. 39; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 142; Stachow, **Durchbrechung der beschraenkten Haftung,** s. 9; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht**, Nr. 865 s. 476; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 150; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 135, 461, 463, Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 192. Aynı yönde: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 159. İngiliz hukuku bakımından aynı yönde: Williamson, Payne, **COGSA 1924,** s. 25; Temperley, Vaughan, **COGSA 1924,** s. 48-49.

tedbirleri aldığını ispatlaması durumunda, üzerine düşen ispat yükünü yerine getirmiş olduğunun kabulü gerekir[110].

Taşıyan, gerek zarar sebebini, gerekse söz konusu sebep bakımından kendisinin ve adamlarının kusuru bulunmadığını ilk bakışta ispat kuralları çerçevesinde ortaya koyacaktır[111].

Taşıyanın kusur karinesini çürütmesinin bir diğer yolu, zarara neden olan olayı ve sonuçlarını önlemeye elverişli tedbirlerin alınmasının imkânsız olduğunu ispatlamasıdır. Zarara neden olan olayın mücbir sebep yahut umulmayan hâl teşkil ettiği ve bu nedenle olayı ve sonuçlarını önlemek için tedbir almanın mümkün olmadığı hâllerde, taşıyan bunu kanıtlayarak kusursuzluğunu ortaya koymuş olur[112]. Yukarıda da belirtildiği üzere, tedbirli bir taşıyandan beklenen özen kapsamında yer alan tedbirler, somut olayın şartları çerçevesinde değerlendirilmektedir[113]. Taşıyandan somut olayda alınması mümkün olmayan tedbirleri alması beklenemeyeceğinden, böyle bir durumda zararı önlemeye elverişli tedbirler, alınması makul surette beklenebilecek tedbir niteliğinde değildir.

Taşıyan üzerine düşen ispat külfetini yerine getirdikten sonra talepte bulunan, zararın gerçekleşmesinde başka bir sebebin daha rol oynadığını kanıtlayabilir. Böyle bir hâlde taşıyanın söz konusu zarar sebebine ilişkin olarak tekrar kendisinin ve adamlarının kusursuzluğunu ortaya koyması gerekir[114].

---

[110] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/30 s. 641; Abraham, **Das Seerecht,** s. 190; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 270; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 606/66 s. 574; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/17 s. 290; Lotter, **Beweislast,** s. 52; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 99. Aynı yönde: Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 150 vd.

[111] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 270; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 606/18 s. 291; Lotter, **Beweislast,** s. 53; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 137.

[112] Taşıyan, zıya, hasar veya gecikmeye sebep olan olayın eşyaya ilişkin sebeplerden (eşyanın gizli ayıplarından, kendisine özgü doğal cins ve niteliğinden, hacim veya tartı itibarıyla kendiliğinden eksilmesinden, ambalajının veya işaretlerinin yetersizliğinden) ya da yükle ilgililerin kusurundan kaynaklandığını ispatlamak suretiyle de kusursuzluğunu ortaya koyabilir. Tüm bu hâller YTTK m. 1182'nin kapsamına girmektedir. Mücbir sebep veya umulmayan hâl teşkil eden olayın anılan düzenlemede sayılan hâllerden biri olması da mümkündür. YTTK m. 1182'nin kapsamına giren hâllerde ise, taşıyanın durumun gereklerine göre zararın sayılan sebeplerden birinden ileri gelmesinin muhtemel olduğunu ispatlaması hâlinde, zararın bu sebepten kaynaklandığı ve taşıyan ile adamlarının kusursuz olduğu karine olarak kabul edilir. Bu husus aşağıda ayrıca inceleneceğinden şimdilik oraya atıf yapmakla yetiniyoruz.

[113] Bkz.: I.C.4.d.

[114] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/67 s. 574.

c. Bildirim Külfetinin Yerine Getirilmemesinin İspat Yükünün Dağılımı Açısından Sonuçları

YTTK m. 1185 (TTK m. 1066) uyarınca tazminat talep eden yükle ilgili, eşyanın uğradığı kısmi zıya veya hasarı[115] bildirmediği ve eşyayı incelettirmediği takdirde, taşıyanın eşyayı denizde taşıma senedinde yazılı olduğu şekilde teslim ettiğine ve şayet zıya veya hasar sabit olursa bunun taşıyanın sorumlu olmadığı bir sebepten ileri geldiğine ilişkin iki karine oluşur.

Denizde taşıma senedi düzenlenmemişse ilk karine de söz konusu olmayacaktır[116]. Zira HK m. 19 § 1'den farklı olarak YTTK m. 1185/f. 4'te (TTK m. 1066/f. 3) denizde taşıma senedi düzenlenmemesi durumunda eşyanın iyi durumda teslim edildiğine ilişkin bir karine oluşacağından söz edilmemiştir. Ancak tazminat davasının temelini teşkil eden zarar vakıası her hâlde talepte bulunan tarafından ispatlanacağından, ilk karine esasen büyük bir önem taşımamaktadır[117]. Zira yukarıda da belirtildiği üzere tazminat talep eden yükle ilgili zaten eşyanın taşıyan tarafından hasarsız olarak tesellüm edildiğini, fakat tamamen veya kısmen zayi olduğunu yahut

---

[115] Gecikme zararları bakımından bildirim yükümlülüğünün ihlaline bağlanan sonuç hakkında bkz.: IV.B.5.

[116] Aksi görüşte: Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 153. Yazar bu durumda eşyanın taşıyan tarafından teslim alındığı gibi teslim edildiğine ilişkin bir karine oluşacağını ifade etmektedir. Bize göre denizde taşıma senedinin ispat işlevine dayanan bu karinenin denizde taşıma senedi düzenlenmeyen hâllere de teşmil edilebilmesi için HK m. 19 § 1 benzeri açık bir düzenleme gerekmektedir.

[117] Wüstendöfer, s. 291 vd.; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/14 s. 676; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/16 s. 611; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 611/7 s. 305; von Ziegler, **Schadenersatz,** s. 81, 83; Züger, **Die Haager Regeln,** s. 38; Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 243. Aynı yönde: Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 156, Wriede, **Ausgewählte Probleme zum Seehandelsrecht,** s. 10; Ayrıca bkz.: Astle, **The Hamburg Rules**, s. 134; Karan, **The Carrier's Liability**, s. 253. Yazarlar, taşıyana usulüne uygun bir zarar bildiriminde bulunulmuş olsun olmasın bu hususun her hâlde yükle ilgili tarafından ispatlanmasının gerektiğini, dolayısıyla karinenin mevcut duruma bir değişiklik getirmediğini ifade etmektedir. Aynı yönde: Herber, **Das Übereinkommen der Vereinten Nationen**, s. 25. Farklı görüşte: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 150. Yazar, yükle ilgilinin başlangıçta yerine getirmekle yükümlü olduğu ispat yükünden farklı olarak, burada taşıyan lehine getirilmiş kabul edilen bir karşı delili çürütmesi gerektiği; dolayısıyla düzenlemenin ispat yükünün yerine getirilmesine ilişkin olarak aranan koşullar bakımından önem taşıdığı görüşündedir. Aynı yönde: Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 185-186. Kara zararlarından sorumsuzluğun kararlaştırıldığı hâllerde ise ilk karine önem arz etmektedir. Zira bu durumda bildirim yükümlülüğü yerine getirilmediği takdirde talepte bulunanın zararın gemide meydana geldiğini kanıtlaması gerekecektir. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 292; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/14 s. 676; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 611/7 s. 305 vd.; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/16 s. 611 vd.; Abraham, **Das Seerecht,** s. 200; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 156; Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası II,** s. 110; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 153.

hasara uğradığını kanıtlamakla yükümlüdür. Dolayısıyla ispat yükünün taşıyan lehine yer değiştirmesini sağlayan ikinci karinedir[118].

İkinci karine, talepte bulunan yükle ilgilinin işini önemli ölçüde güçleştirmektedir[119]. Zira taşıyanın sorumluluk süresi içerisinde eşyanın zıyaa veya hasara uğradığını ispatlayan ve fakat bildirim yükümlülüğünü yerine getirmemiş ve eşyayı incelettirmemiş olan yükle ilgilinin artık ayrıca zararın meydana gelmesinde taşıyanın veya adamlarının kusurunun bulunduğunu ve taşıyanın bu kusurdan sorumlu olduğunu da ispatlaması icap eder[120].

Belirtmek gerekir ki, zıya veya hasar haricen belli değilse ve gönderilen teslimden itibaren üç günlük süre içinde bildirimde bulunmuşsa, bu bildirimle gerçi ispat yükünün yer değiştirmesi önlenmiş olur. Ancak bu takdirde yükle ilgilinin zıya veya hasarın eşyanın taşıyan tarafından teslim edilmesinden önce meydana geldiğini

---

[118] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/64 s. 573 vd., § 611/17 s. 612. Aynı yönde: Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 154, 155.

[119] Belirtmek gerekir ki Tasarı bakımından dengeleri taşıyan lehine bozan bir hüküm olduğu gerekçesiyle ikinci karinenin çıkarılmasının uygun olacağı ifade edilmiştir. Bkz.: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 162.

[120] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 292; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 611/15 s. 676; Abraham, **Das Seerecht,** s. 200; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/17 s. 612; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 611/7 s. 306. Schlegelberger, Liesecke, bu hâlde de ilk olarak taşıyan tarafından zarar sebebine ilişkin aydınlatma yükümlülüğünün yerine getirilmesi gerektiğini ileri sürmektedir. Bkz.: **a.g.e.** Bu görüşe katılmıyoruz. Bize göre böyle bir aydınlatma yükümlülüğünün kabulü, ispat yükünün yer değiştirmesi ile bağdaşmamaktadır. Zira YTTK m. 1185/f. 4 (TTK m. 1066/f. 3) uyarınca taşıyan artık zarardan sorumlu tutulamayacağını ispatlamak durumunda olmayıp; talepte bulunan taşıyanın veya adamlarının kusuruyla zarara sebebiyet verdiklerini kanıtlamakla yükümlüdür. Bu çerçevede zarara sebebiyet veren olayı açıklığa kavuşturmak da talepte bulunana düşmektedir. Aksinin kabulü ikinci karinenin etkisini önemli ölçüde azaltacaktır. Taşıyanın, kendisine zarar bildirilmemiş olmasına rağmen teslimden itibaren bir sene boyunca ispat yükü altında bulunmasının adil olmayacağı (bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 292) hususu da bu noktada göz önüne alınmalıdır. Nitekim yargılama sürecinin genelinde taşıyanın bir aydınlatma yükümlülüğü altında olduğu; bu doğrultuda, örneğin zarara uğrayan eşyanın ambarda ne şekilde istiflenmiş bulunduğunu açıklamasının gerektiği; anılan yükümlülüğün ispat yükünün yer değiştirmesine rağmen devam edeceği, ancak taşıyandan zarar sebebini aydınlatmasının beklenemeyeceği; ispat yükünün yer değiştirmesinden sonra artık taşıyan tarafından ortaya konulan vakıalar aracılığıyla zarar sebebini aydınlığa kavuşturma yükümlülüğünün yükle ilgiliye ait olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 611/18 s. 612. Ayrıca bkz.: Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası**, s. 240. Yazar, kanundan çıkan sonuç böyle olmakla birlikte bunun "içe sindirilmesinin" kolay olmadığını; bu sebeple mahkemelerin ve Yargıtay'ın kanunun mantığını sonununa kadar izlemekte gönüllü davranmamalarının yadırganmaması gerektiğini ifade etmektedir. Prüßmann, Rabe, ispat külfetinin yer değiştirmesinden sonra artık yükle ilgilinin üzerine düşen ispat yükünü ilk bakışta ispat kuralları çerçevesinde yerine getirmesinin de mümkün olamayacağını belirtmektedir. Bkz.: **a.g.e.** Aksi görüşte: Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası II,** s. 111.

kanıtlaması gerekir[121]. Zira böyle bir durumda zararın teslimden sonra gerçekleşmiş olması ihtimali de söz konusudur. Zararın taşıyanın sorumluluk süresi içinde meydana geldiğini ispat yükü ise her hâlde yükle ilgilinin üzerindedir.

2. Sorumluluktan Kurtulma Hâllerinde İspat Yükü

a. Teknik Kusur ve Yangın

YTTK m. 1180'e (TTK m. 1062) dayanarak sorumluluktan kurtulmak isteyen taşıyan, adamlarının teknik kusurunu veya yangını ve bunlarla zarar arasındaki illiyet bağını ispatlamakla yükümlüdür[122].

Taşıyanın ayrıca şahsi kusurunun bulunmadığını da ispatlaması gerektiği ileri sürülmektedir[123]. Bizim de katıldığımız görüşe[124] göre ise, zararın sebebini teşkil eden olay çerçevesinde taşıyanın şahsi kusurunun mevcudiyeti ihtimal dahilinde ise ancak bu takdirde ve buna dalalet eden somut şartlara ilişkin olarak taşıyan aksi yönde bir ispat yükümlülüğü altındadır. Taşıyanın şahsi kusuru bulunmadığını

---

[121] Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 201 vd.; Ünan, **Halefiyete Dayanan Rücu Davası II,** s. 113, Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 151. Aynı yönde: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 678.

[122] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/31 s. 585; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/31 s. 656; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/13 s. 296; Abraham, **Das Seerecht,** s. 191; Lotter, **Beweislast,** s. 83; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht**, Nr. 754, 773 s. 417, 426; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 160; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 222; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 425, 435, Karan, **The Carrier's Liability,** s. 285; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 156, 157; Longley, **Common Carriage of Cargo,** s. 165; Şeker-Öğüz, **Güvenli Yönetim Sistemi,** s. 332.

[123] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/31 s. 656; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 607/13 s. 296; Abraham, **Das Seerecht,** s. 191; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht**, Nr. 780 s. 429; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 160; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 425, 435; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 93; Şeker-Öğüz, **Güvenli Yönetim Sistemi,** s. 332, 335. LK bakımından aynı yönde: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 285, 323-324; Hodgson, **COGSA 1924,** s. 28; Astle, **Shipowners' Cargo Liabilities,** s. 141. Aksi görüşte: Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 63 vd.; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 157-158; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 223; Sfyris, **Hague Visby Rules v. Hamburg Rules,** s. 44 dn. (58); Manca, **International Maritime Law,** s. 205; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 458-459. Yazarlar, taşıyanın şahsi kusurunun varlığını yükle ilgilinin ispatlaması gerektiği görüşündedir. İngiliz ve Amerikan hukuklarında yangının taşıyanın kusurundan kaynaklandığını ispat yükünün yükle ilgilide olduğu kabul edilmektedir. Bkz.: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 608; Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 273; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 158; Bauer, **Hague-Visby v. Hamburg Rules,** s. 66; Knauth, **The American Law of Ocean Bills of Lading,** s. 214; Longley, **Common Carriage of Cargo,** s. 177-178, 194; Schoenbaum, **Admiralty and Maritime Law,** s. 350; Hill, **Maritime Law,** s. 272; Poor, **Poor on Charter Parties and Bills of Lading,** s. 182; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht**, Nr. 776 s. 426.

[124] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 607/31 s. 585. Aynı yönde: Herber, **Carriage of Goods by Sea,** s. 354 vd.; Meckel, **Harter Act,** s. 158.

ispatlamasında ISM Kodu uyarınca alınan belgeler işini önemli ölçüde kolaylaştıracaktır[125].

Taşıyanı sorumlu tutmak isteyen yükle ilgilinin ise zararın sebebinin başlangıçtaki elverişsizlik olduğunu kanıtlaması gerekir. Zira zarar geminin başlangıçtaki elverişsizliğinden kaynaklanmış ise taşıyan teknik kusura ya da yangına dayanarak sorumluluktan kurtulamaz[126].

b. Denizde Kurtarma

Taşıyan, YTTK m. 1181 hükmüne dayanarak sorumluluktan kurtulabilmek için zararın denizde can veya eşya kurtarmadan yahut buna teşebbüsten ileri geldiğini; eşya kurtarma ve buna teşebbüs bakımından ayrıca kurtarma faaliyetinin makul bir hareket tarzı oluşturduğunu ispatlamakla yükümlüdür[127]. Buna karşılık taşıyanın, kendisinin ve fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin zararın meydana gelmesinde kusuru bulunmadığını kanıtlaması aranmaz[128]. Zira taşıyan bunu ispatladığı takdirde, esasen YTTK m. 1179/f. 1'deki genel düzenleme çerçevesinde sorumluluktan kurtulur. Taşıyanın YTTK m. 1181 hükmü çerçevesinde de bu hususu kanıtlaması gerekseydi, denizde kurtarmanın ayrı bir sorumsuzluk nedeni olarak düzenlenmesi anlamsız olurdu.

Buna karşılık taşıyanı sorumlu tutmak isteyen yükle ilgilinin ya zararın kurtarma veya buna teşebbüsten ileri gelmediğini; yahut da eşyaya yönelik kurtarma ve kurtarma teşebbüsü bakımından bunun makul bir hareket tarzı teşkil etmediğini ispat etmesi gerekir[129].

---

[125] ISM Kodu uyarınca alınan belgeler ve bu belgelerin ispat yükümlülüğüne etkisi hakkında bkz.: Şeker-Öğüz, **Güvenli Yönetim Sistemi,** s. 336-337.
[126] Bkz.: II.B.1.b.3.
[127] Kienzle, s. 158; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht**, Nr. 857, 858 s. 471; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 113; Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 65; Sassoon, Cunningham, **Unjustifiable Deviation**, s. 179; Berlingieri, **Basis of Liability,** s. 93.
[128] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 158; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 113. Aksi görüşte: Richter-Hannes, Die **Hamburger Regeln,** s. 65. Yazar aksi açıkça düzenlenmiş olmadıkça HK m. 5 § 1'deki genel ispat kuralının uygulanacağını ileri sürmektedir.
[129] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 159; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 113-114; Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 65. HK m. 5 § 6 çerçevesinde ileri sürülen bir görüşe göre, yükle ilgilinin kurtarma faaliyeti sırasında taşıyanın bütün makul tedbirleri almadığını (HK m. 5 § 1) ispatlayarak sorumlu tutulmasını sağlaması da mümkündür. Bkz.: von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht**, Nr. 859 s. 471.

c. Sapma

Taşıyanın, olaylarla daha yakın bağlantı içinde olması nedeniyle, sözleşmeyle belirlenen (ya da mutat veya elverişli olan) rotayı ve zararın gemi bu rotada iken meydana geldiğini ispatla yükümlü bulunduğu; buna karşılık yükle ilgilinin rotadan sapıldığını kanıtlamasının gerektiği L/VK uygulamasında genellikle kabul görmektedir[130]. Bu husus YTTK m. 1220 (TTK m. 1091) hükmü çerçevesinde de dikkate alınmalıdır.

Rotadan sapıldığı sabit ise, sapmanın YTTK m. 1220 (TTK m. 1091) hükmü anlamında haklı bir nedene dayandığını ispat yükü taşıyanın üzerindedir[131]. Sapmanın haklı bir nedene dayandığı ispatlanamadığı takdirde, taşıyanın sorumluluktan kurtulmak için elindeki diğer imkân, rotadan sapılmasaydı dahi zararın yine de meydana geleceğini ortaya koymak suretiyle sapma ile zarar arasındaki illiyet bağını kesmektir[132].

d. Eşyanın Cins veya Değerinin Kasten Yanlış Bildirilmesi

Eşyanın cins veya değerine ilişkin beyanın yanlış olduğunu ve yükletenin kasten yanlış bildirimde bulunduğunu ispat yükü taşıyana aittir[133]. Taşıyanı sorumlu tutmak isteyen yükle ilgilinin ise, taşıyanın yanlışlığı bildiğini yahut bu sorumsuzluk nedenine dayanmasının iyiniyet kuralına aykırılık teşkil ettiğini kanıtlaması gerekir[134].

---

[130] Astle, **Hamburg Rules,** s. 103.

[131] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/16, s. 684; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/10 s. 347; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 163; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 56; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 234; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 337; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 322.

[132] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 257; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/13 s. 348; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 626 a/10 s. 737; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 636 a/17 s. 684; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 175. Belirtmek gerekir ki bu noktada rotadan sapılmasaydı dahi kaza yerinden geçilecek olması, rotadan sapılmasaydı dahi zararın yine de meydana geleceği anlamına gelmez Bkz.: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 636 a/13 s. 348.

[133] Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 643; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/4 s. 302; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/10 s. 604; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/7 s. 666; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 231; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 158.

[134] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 609/7 s. 666; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/4 s. 302; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 175.

Eşyanın cins veya değerinin kasten yanlış bildirilmesi sonucunda taşıyanın sorumluluktan kurtulması için zararla yanlış bildirim arasında bir illiyet bağı bulunması aranmamaktadır[135]. Bu çerçevede taşıyanın zarara kasten sebebiyet vermesi hâlinde dahi sorumluluğunun sona erip ermeyeceği; diğer bir deyişle yükle ilgilinin zarara kasten sebebiyet verdiğini kanıtlamak suretiyle taşıyanı sorumlu tutmak imkânına sahip olup olmadığı meselesine ayrıca değinmek gerekmektedir.

Alman hukuku bakımından, HGB § 660 hükmünün taşıyanın zarara kasten yahut nitelikli kusurla sebebiyet vermesi hâline ilişkin bir düzenleme içermeyen eski metni yürürlükte iken, taşıyanın zararın meydana gelmesinde kastının bulunması durumunda HGB § 609'a (TTK m. 1064) dayanarak sorumluluktan kurtulamayacağı; zira bunun BGB § 242'deki iyiniyet kuralına aykırılık teşkil edeceği ifade edilmekteydi[136].

YTTK'da ise, taşıyanın zararın meydana gelmesinde kastının yahut nitelikli kusurunun bulunması durumunda sorumluluğunu sınırlandırma hakkını kaybedeceği düzenlenmiştir (YTTK m. 1187). Ancak düzenlemede taşıyanın böyle bir hâlde sorumluluktan kurtulma nedenlerine istinat edip edemeyeceği meselesine değinilmemiştir. Aynı durumun söz konusu olduğu 1986 tarihli Kanun ile değişik HGB § 660 III bakımından ileri sürülen bir görüşe göre[137] kastı veya nitelikli kusuru söz konusu ise taşıyanın HGB § 609 hükmüne dayanamayacağının kabulü gerekir. Zira kast veya nitelikli kusurun varlığı hâlinde sorumluluktan kurtulma nedenlerine istinat edilemeyeceği hususu taşıyanın adamları bakımından HGB § 607a IV'te genel bir prensip şeklinde düzenlenmiştir.

---

[135] Bkz.: II.2.4.c.

[136] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/4 s. 301; Heinz Prüßmann, Dieter Rabe, **Seehandelsrecht: 4. Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen,** 2. Auflage, München, Beck, 1983, § 609 s. 416. Schlegelberger, Liesecke taşıyanın zararın meydana gelmesinde ağır ihmalinin bulunması hâlinde de aynı sonucun söz konusu olacağını ileri sürmektedir. Bkz.: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 609/4 s. 301. Aksi görüşte: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht (2. Auflage)**, § 609 s. 416. Yazar, ağır ihmalin bu bakımdan yeterli olmadığını; aksi görüşün kabulünün ise adil olmayacağını; zira HGB § 609 hükmü uyarınca taşıyanın sorumluluğunun sona ermesi için taşıtan veya yükletenin kastının arandığını haklı olarak ifade etmektedir.
Türk hukuku bakımından ise Ülgener, taşıyanın zarara kasten sebebiyet vermesi durumunda sorumluluktan kurtulamayacağını belirtmektedir. Bkz.: Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 158.

[137] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 609/7 s. 604.

YTTK m. 1187/f. 2'de ise taşıyanın adamlarının zarara kasten yahut nitelikli kusurla sebebiyet vermeleri hâlinde YTTK m. 1186'da öngörülen sorumluluk sınırlarından yararlanamayacakları hüküm altına alınmıştır. Görüldüğü üzere HGB'nin ilgili düzenlemeleri arasındaki farklılık, YTTK m. 1187/f. 1 ve 2 açısından söz konusu değildir. Dolayısıyla yukarıda zikredilen yorumun YTTK bakımından dayanağı bulunmamaktadır. Ancak, taşıyanın incelemekte olduğumuz sorumluluktan kurtulma nedenine dayanmasının iyiniyet kuralına aykırılık teşkil etmesi hâlinde sorumluluğunun sona ermeyeceği[138] ve zarara kasten sebep olan taşıyanın bu hükümden istifade etmesinin iyiniyet kuralı ile bağdaşmayacağı hususları dikkate alındığında, yükle ilgilinin, taşıyanın kastının varlığını ispatlamak suretiyle YTTK m. 1186/f. 5 (TTK m. 1064) uyarınca sorumluluktan kurtulmasını engelleyebileceği sonucuna varılmak gerekir. Taşıyanın nitelikli kusurunun ya da adamlarının kastının yahut nitelikli kusurunun mevcudiyeti hâlinde ise bu imkân bulunmamaktadır.

3. Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı Bakımından İspat Yükü

Sınırlı sorumluluk kural olduğundan, istisnai durumu, diğer bir deyişle, sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybını gerektiren bir sebebin varlığını ispat yükü, talepte bulunana aittir. Nitekim YTTK m. 1187'de bu husus "ispat edildiği takdirde" ifadesiyle açıkça belirtilmiştir. Dolayısıyla talepte bulunan, taşıyanın veya adamlarının kastını yahut nitelikli kusurunu ve meydana gelen zararla davranışları arasında illiyet bağı bulunduğunu kanıtlamakla yükümlüdür[139].

Taşıyanın veya adamlarının, böyle bir zararın meydana gelmesi ihtimaline ilişkin bilince sahip olduklarının kanıtlanmasında emarelerle ispat yeterli görülmektedir[140]. Dolayısıyla bu husus, zararın ortaya çıktığı koşullardan ve olayın şartlarından yola çıkılarak ortaya konulabilir. Örneğin İrlanda Yüksek

---

[138] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 289.

[139] Aynı yönde: Yargıtay 11. H.D. E. 2001/2983 K. 2001/3333 T. 19.04.2001. Karar için bkz.: www.kazanci.com.

[140] Bkz.: OLG Frankfurt/Main U.v. 28.5.2002 (5 U 181/00); Florence R. Prescod et al. v. AMR Inc., British West Indies, US Court of Appeals Ninth Circuit (2004 U.S. App. Lexis 17432); APH Manufacturing B.V. t/a Wyeth Medica Ireland v. DHL, The High Court of Ireland ([2000] IEHC 131). Aynı görüşte: Stachow, **Durchbrechung der beschränkten Haftung,** s. 218; Çağa, **Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti,** s. 201 vd.; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 215 vd.; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 175.

Mahkemesi'nin kararına[141] konu olan bir uyuşmazlıkta, yük silindir şeklinde bir konteynere konulmuş ve konteyner ahşap palete sabitlenmeden forkliftle taşınırken düşmüştür. Yüksek Mahkeme, "davacı tarafından ortaya konulan şartların, bu şartları bilerek hareket eden bir kişinin, hareketinin sonucunda muhtemelen bir zarar meydana geleceğini de bildiğinin kabulünü gerektirdiği" sonucuna varmıştır.

İspat hususunda değinilmesi gereken bir diğer husus, "aydınlatma yükümlülüğü"dür. Alman hukukunda taşıyanın organizasyonu içinde kasıtlı ya da pervasızca bir davranışın söz konusu olduğu inandırıcı şekilde ortaya konmuşsa, ancak zarara sebep olan olay kesin şekilde açıklanamıyorsa, taşıyanın kendi faaliyet alanında gerçekleşen olaylar konusunda bir aydınlatma yükümlülüğü bulunduğu kabul edilmektedir[142]. Yargıtay da, taşınan yükün 2/3'ünden fazlasının kaybedildiği ve taşıyanın buna ilişkin herhangi bir açıklama getiremediği bir olayda, "gerek hacimsel gerek kütlesel olarak yüklenmesi, boşaltılması ve yer değiştirmesi önemli bir zaman ve emek gerektiren 4300 kg ağırlığındaki 462 koliden 355'inin kaybedilmiş olması ve bu miktardaki yükün nasıl kaybolduğunun açıklanamaması karşısında taşıyıcının sınırlı sorumluluktan yararlanamayacağı" sonucuna varmıştır[143].

Ancak taşıyanın aydınlatma yükümlülüğü, zararın nasıl meydana geldiğinin açıklanamadığı her olayda sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı sonucunu doğurmaz. Nitekim yolcunun bagajının kaybolduğu ve nasıl kaybolduğunun açıklanamadığı bir başka uyuşmazlıkta Yargıtay, "30 kg ağırlığındaki bir bavulun ortalama her yolcunun beraberinde taşıyabileceği ve taşıdığı bir bagaj olduğunu; bu gibi eşyaların dünyanın her yerindeki havaalanlarında güvenlik nedeniyle kontrollerden geçtiğini; bu uygulama içinde bazı bavulların karıştırılmasının veya başka yolcularca alınmasının sık rastlanan bir durum olduğunu; bu şartlarda kaybolan bir bavul sebebiyle taşıyıcının kasten yahut pervasızca hareket ettiğinin kabul edilebilmesi için bunun somut olarak ispatlanması gerektiğini" ifade ederek taşıyıcının sorumluluğunun sınırlı olduğuna hükmetmiştir. Dolayısıyla zarar

---

[141] APH Manufacturing B.V. t/a Wyeth Medica Ireland v. DHL, The High Court of Ireland ([2000] IEHC 131).

[142] Bkz.: BGH U.v. 21.09.2000 (I ZR 135/98); OLG Köln U.v. 27.06.1995 (22 U 265/94); OLG Frankfurt/Main U.v. 14.09.1999 (5 U 30/97); OLG München U.v. 7.5.1999 (23 U 6113/98); OLG Hamm U.v. 25.7.2002 (18 U 181/01); HansOLG Hamburg U.v. 28.2.2002 (6 U 165/01); OLG Düsseldorf U.v. 14.11.2001 (18 U 263/00). Aynı yönde: OGH U.v. 29.11.2001 (6 Ob 267/Olk).

[143] Yargıtay 11. H.D. E. 1998/5499 K. 1999/136 T. 26.1.1999. Karar için bkz.: www.kazanci.com.

sebebinin açıklanamadığı bir olayda taşıyanın sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkını kaybettiği sonucuna varılabilmesi için, somut olayın şartları, kasıtlı ya da pervasızca bir davranışın mevcudiyetini ortaya koymalıdır. Ayrıca taşıyan aldığı güvenlik önlemlerini ve bunların yeterliliğini ispatlarsa, zarara sebebiyet veren olayın açıklığa kavuşturulamaması kastın ya da pervasızca hareketin mevcudiyetinin kabulü için tek başına yeterli olmaz[144].

D. Taşıyanın Kusursuzluk ve Uygun İlliyet Bağı Karinelerinden Yararlanması

1. Genel Olarak

HGB'de ve onu takiben TTK'da, LK m. 4 § 2'deki listede yer alan sorumsuzluk nedenlerinden geminin sevkine ve başkaca teknik yönetimine ilişkin kusur ve yangın mutlak sorumsuzluk nedenleri olarak muhafaza edilmiş; diğer hâller LK sisteminden farklı şekilde düzenlenmiştir (HGB § 608 - TTK m. 1063). Bu düzenleme bazı değişikliklerle YTTK'ya da alınmıştır (YTTK m. 1182)[145].

YTTK m. 1182/f. 3 (TTK m. 1063/f. 2) hükmü uyarınca, zararın durumun gereklerine göre birinci fıkrada yazılı sebeplerin birinden ileri gelmesi muhtemel ise, bu sebepten ortaya çıktığı varsayılır. Bunun aksini ispat mümkündür. Zarara yol açan sebebin ortaya çıkmasına taşıyanın sorumlu olduğu bir olayın yol açtığı kanıtlanırsa taşıyan sorumluluktan kurtulamaz[146] (YTTK m. 1182/f. 2 - TTK m. 1063/f. 3).

---

[144] Bkz.: David A. Iyegha v. United Airlines Inc., Supreme Court of Alabama (1995 Ala. Lexis 156).

[145] Hamburg Kuralları'nda bu listeye yer verilmemiştir. Çetingil ve Kender tarafından hazırlanan Tasarı Taslağı'nda ise, TTK m. 1063 hükmü dili sadeleştirilerek aynen alınmıştır (m. 230). Bkz.: **Deniz HD Özel Sayı,** s. 99 vd. Bu doğrultuda Türk hukukunda listenin muhafazası yönünde bir eğilim olduğu ifade edilebilir. Belirtmek gerekir ki listenin esas itibarıyla taşıyanın kusurunun söz konusu olmadığı hâlleri düzenlediği; bu bakımdan listeye yer verilmemesinin taşıyanın sorumluluğu üzerinde büyük bir etkisi olmayacağı ifade edilmektedir. Bkz.: Wilson, **Basic Carrier Liability,** s. 139 vd.

[146] Anglo-Amerikan hukukunda da taşıyanın LK m. 4 § 2 c ilâ p bentlerinde yer alan sorumsuzluk nedenlerinden birine dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için taşıyana atfı mümkün bir kusurun bulunmaması gerektiği kabul edilmektedir. Bkz.: Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 401; Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 572; Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 257 vd., 270; Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 94; Temperley, Vaughan, **COGSA 1924,** s. 47; Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 192, 194, 279; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 297; Glass, Cashmore, **The Law of Carriage of Goods,** s. 182; Thompson, **Bills of Lading,** s. 144. Bu nedenle listenin temel işlevinin ispat yükünün tersine çevrilmesi olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 383 s. 213; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 94-95; Richter-Hannes, Richter, Trotz, **Seehandelsrecht,** s. 233. Bu görüşün eleştirisi ve listenin hukuki yönden ya da uygulama açısından hiçbir değeri olmadığı hakkında bkz.: Braekhus, **The Hague Rules Catalogue,** s. 26-28. Aynı yönde: Yates, **Contracts for the Carriage of Goods,** s. 448; Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 269.

Görüldüğü üzere düzenlemede yer verilen hâllerden birinin olayda mevcut olması, taşıyanın doğrudan sorumluluktan kurtulmasını sağlamamakta; ispat yükünün taşıyan lehine yer değiştirmesi sonucunu doğurmaktadır[147]. Bu bakımdan TTK m. 1063/f. 1'de yer alan "taşıyan aşağıdaki sebeplerden ileri gelen zararlardan sorumlu değildir" ifadesinin YTTK m. 1182/f. 1'de "zararın aşağıdaki sebeplerden ileri gelmesi hâlinde taşıyan ve adamları kusursuz sayılır" şeklinde değiştirilmesi, düzenlemenin esas işlevinin sayılan özel hâllerin mevcudiyeti hâlinde kusura ilişkin ispat yükünün yer değiştirmesi olduğunu vurgulaması bakımından isabetli olmuştur[148].

2. Taşıyanın Kusursuzluk ve Uygun İlliyet Bağı Karinelerinden Yararlandığı Hâller

YTTK m. 1182 hükmü uyarınca taşıyanın kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı hâller şunlardır[149]: (a) denizin veya geminin işletilmesine elverişli diğer suların tehlike ve kazaları[150]; (b) harp olayları[151], karışıklık ve

---

[147] Nitekim taşıyanın kusurunun bulunmadığı tesadüfi olaylardan kaynaklanan zararlardan zaten sorumlu tutulmadığı; bu nedenle incelemekte olduğumuz düzenlemenin ilk fıkrasının mevcut duruma esasen bir yenilik getirmediği; düzenlemenin ispat yükü bakımından anlam taşıdığı ifade edilmektedir. Bkz.: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/2 s. 298; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/2 s. 596; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/1 s. 658; Basedow, **Transportvertrag,** s. 404.

[148] Farklı görüşte: Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 757. Yazar, "kusursuz sayılır" ifadesinin borcun doğmayacağı anlamına geldiğini; oysa kuralın taşıyanın borçtan kurtulmasını sağlamak amacını gütmediğini; borç doğmasına rağmen taşıyanın sorumlu tutulamayacağını belirterek ifadeyi eleştirmektedir. Kanaatimize göre bu ifade, düzenlemenin taşıyanın sorumluluktan kurtulmasını değil, kusura ilişkin ispat yükünün yer değiştirmesini sağlama amacıyla uyumludur.

[149] Bu hâllerin kapsamına dair ayrıntılı bilgi ve bunlara ilişkin örnekler için bkz.: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 608-616; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/3-9 s. 298-300; Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 273-284; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/8-19 s. 599-601; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/10-20 s. 659-665; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 224-232; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 444-449; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 758-763; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 97-140; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 301-315.

[150] YTTK 1182/f. 1 a'nın (TTK m. 1063/f. 1 b. 1) kapsamına yalnızca "tipik" deniz tehlikeleri girmektedir. Bununla ifade edilmek istenen, tehlikenin denize ve deniz yolculuğuna özgü olması; gemiyi ve gemide bulunan yükü denizde bulundukları için tehdit etmesidir. Tipik deniz tehlikelerine örnek olarak çatma, karaya oturma, fırtına, buzdağları verilebilir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/8 s. 599; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/10, 11 s. 659 vd., 662; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/3 s. 298; Colinvaux, **Carver's Carriage by Sea I,** s. 162, 164; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 161; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 301; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 446-448 s. 255 vd.; Hodgson, **COGSA 1924,** s. 28. Doğrudan zararların yanı sıra dolaylı zararlar, örneğin kasırga nedeniyle yolculuğun uzaması sonucunda bozulabilir yükün zayi olması ya da fırtına sonucu ıslanan diğer yüklerden koku sirayet etmesi neticesinde yükün hasara uğraması da bu bent kapsamında yer almaktadır. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **a.g.e.**; Schaps, Abraham, **a.g.e.**; Schlegelberger, Liesecke, **a.g.e.**;

ayaklanmalar[152], kamu düşmanlarının hareketleri[153], yetkili makamların emirleri[154] veya karantina sınırlamaları[155]; (c) mahkemelerin el koyma kararları[156]; (d) grev,

---

Çağa, Kender, **a.g.e.**. Aksi görüşte: Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 225; Züger, **Die Haager Regeln,** s. 32 vd. Deniz tehlikesinin ayrıca alışılmadık ya da öngörülemez bir nitelik arz etmesinin gerekip gerekmediği hususundaki tartışmalar hakkında bilgi için bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/10 660-662; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/ 5-7 s. 597-599. Bizim de katıldığımız görüşe göre, incelemekte olduğumuz düzenlemede, taşıyana atfı kabil bir kusurun söz konusu olmadığı tesadüfi hâllerin sayılmış bulunduğu gözden uzak tutulmamalıdır. Öngörülemezlik ise "tesadüfi hâl"in bir unsuru değildir. (von Ziegler de öngörülemezliğin tesadüfi hâlin bir unsuru olmadığını belirtmektedir. Bkz.: von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 467 s. 266. Aksi görüşte: Wriede, **Ausgewählte Probleme zum Seehandelsrecht,** s. 10.) Bu nedenle, deniz tehlikesi öngörülebilir olsun olmasın, YTTK 1182/f. 1 a'nın (TTK m. 1063/f. 1 b. 1) kapsamına girip girmediği konusunda belirleyici husus, taşıyanın yükü bu tehlikenin sonuçlarından etkin şekilde koruyabilmek için gereken önlemleri almasının mümkün olmaması; diğer bir deyişle taşıyanın üzerine düşen özen yükümünü yerine getirmesine rağmen zararı engelleyememesidir. Dolayısıyla değerlendirmenin somut olayın şartları dikkate alınarak yapılması ve bu noktada "olağanüstülük" ya da "öngörülemezlik" yerine "karşı konulamazlık" kriterinin kullanılması daha yerinde olacaktır. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/6, 7 s. 597, 598. LK bakımından aynı yönde: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 609. LK m. 4 § 2 c ilâ p bentlerinde yer alan tüm hâller bakımından aynı yönde: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 298. Deniz tehlikesinin alışılmadık, olağanüstü ya da öngörülemez bir nitelik taşımasının şart olmadığı hakkında ayrıca bkz.: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/3 s. 298; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/10 s. 660, 661; Chandiramani, **Carriage of Goods by Sea,** s. 59. Ancak elbette denizin olağan etkileri deniz tehlikesi olarak kabul edilemez. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/10 s. 660; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 74. Farklı görüşte: Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 445, 457-459 s. 254, 260 vd; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 224-225; Richardson, s. 50; Manca, **International Maritime Law,** s. 206; Schoenbaum, **Admiralty and Maritime Law,** s. 352. Yazarlar, deniz tehlikesinin olağan olmayan, önceden tahmin edilemeyen ve alınacak tedbirlerle önlenemeyen bir olay olması gerektiğini ifade etmektedir. Aynı yönde: Ping-fat, **Carrier's Liability,** s. 67, 82, 96 vd. Yazar, deniz tehlikesinin tamamen taşıyanın kontrolü dışında, tesadüfi ve öngörülemez bir nitelik taşıması gerektiği görüşündedir. Ayrıca bkz.: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 98; Wriede, **Ausgewählte Probleme zum Seehandelsrecht,** s. 10; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 97, 112; Hodgson, **COGSA 1924,** s. 28; Williamson, Payne, **COGSA 1924,** s. 42; Thompson, **Bills of Lading,** s. 148; Richter-Hannes, Richter, Trotz, **Seehandelsrecht,** s. 233; Hill, **The Law of Carriage of Goods by Sea,** s. 3. Anılan yazarlar deniz tehlikesinin öngörülemez olması gerektiği görüşündedir. "Öngörülemezlik" ve "olağanüstülük" gibi belirsiz kavramların mahkemelerce farklı yorumlanmalarının kaçınılmaz olduğu hakkında bkz.: Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 74.

[151] Devletler hukuku anlamında bir savaş söz konusu olmasa dahi organize gruplar arasındaki her türlü silahlı çatışma bu kapsamda yer almaktadır. Ancak zararın "tipik" bir savaş tehlikesi sonucunda meydana gelmiş olması gerekir. Örneğin tarafsız yükün harp kaçağı olarak müsadere edilmesi, abluka altındaki bir limana girilememesi gibi hâller bu anlamda "tipik" savaş tehlikelerindendir. Buna karşılık savaşın neden olduğu akaryakıt sıkıntısı ya da bir savaş gemisiyle çatma bu bent kapsamına girmez. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/9 s. 599; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/12 s. 662; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/4 s. 299; Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 402; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 161; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 475 s. 270 vd.; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 225; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 445; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 117, 120; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 303. Aynı yönde: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 112; Williamson, Payne, **COGSA 1924,** s. 43; Züger, **Die Haager Regeln,** s. 33.

[152] Karışıklık ve ayaklanma ile kastedilen, halkın sayıca azımsanamayacak bir bölümünün, toplumsal düzeni ve huzuru bozacak şekilde kişilere ya da mallara karşı şiddet eylemlerinde bulunmasıdır. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/13 s. 662; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/9 s. 599;

lokavt veya diğer çalışma engelleri[157]; (e) yükleten, taşıtan ve eşyanın maliki ile bunların temsilcilerinin ve adamlarının fiil veya ihmalleri[158]; (f) hacim veya tartı

---

von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 520 s. 293; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 445

[153] Kamu düşmanlarının hareketlerine örnek olarak isyancıların veya deniz korsanlarının eylemleri verilebilir. Hırsızlık ise bu kapsamda yer almamaktadır. Bkz.: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/4 s. 299; Prüßman, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/9 s. 599; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/14 s. 662; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 483 s. 275; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 111, 118-119; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 303-304; Williamson, Payne, **COGSA 1924,** s. 43; Temperley, Vaughan, **COGSA 1924,** s. 62; Colinvaux, **COGSA 1924,** s. 77; Richardson, **The Hague and Hague-Visby Rules,** s. 51.

[154] Yetkili makamların tasarruflarının gerek doğrudan sonuçları, örneğin zapt, müsadere, ithâlat yasağı, abluka gibi hâller; gerekse dolaylı sonuçları hükmün kapsamına girmektedir. Örneğin taşıyanın malvarlığına veya müstahdemlerine karşı zorlayıcı önlemlere başvurulacağı tehdidiyle yükün teslimi için baskı yapılması durumunda taşıyan bu bende istinat edebilecektir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/9 s. 599; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/4 s. 299; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 445-446; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 120, 121 dn. (93). Aynı yönde: Colinvaux, **COGSA 1924,** s. 78; Richardson, **The Hague and Hague-Visby Rules,** s. 51. Buna karşılık yalnızca böyle bir tasarruftan endişe edilmesi bu bent kapsamına girmez. Bkz.: Thompson, **Bills of Lading,** s. 154; Chandiramani, **Carriage of Goods by Sea,** s. 60.

[155] Sağlıkla ilgili olarak gemiye ve/veya gemide bulunan insanlara yahut eşyalara karşı alınan tüm önlemler bu kapsamda yer almaktadır. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/9 s. 599; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/15 s. 662.

[156] İhtiyati ve icrai haciz, elkoyma kararları gibi gemiye ve/veya yüke yönelik tüm yargısal önlemler bu kapsamda yer almakta; ancak idari makamlar tarafından müsadere, "yetkili makamların emirleri" içinde değerlendirilmektedir. Belirtmek gerekir ki listede yer alan diğer tüm hâllerde olduğu gibi, burada da taşıyanın kusuru mevcutsa, diğer bir ifadeyle yargısal önleme taşıyan kusuru ile neden olmuşsa bu bende istinat edemez. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/10 s. 599; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/16 s. 662 vd.; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/5 s. 299; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 226-227; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 446; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 123, 124; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 305; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 490-491 s. 279. Aynı yönde: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 113; Manca, **International Maritime Law,** s. 208.

[157] Taşıyan çalışma engelinin ortaya çıkmasına ya da devamına kusuruyla neden olmuşsa bu bende istinat edemez. Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 612; Boyd, Scrutton vd., **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** s. 402; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/11 s. 600; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/17 s. 663; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/6 s. 299; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 227; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 446-447; Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 99, 100; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 515 s. 290; Züger, **Die Haager Regeln,** s. 33; Glass, Cashmore, **The Law of Carriage of Goods,** s. 183. Yine aynı şekilde grev olduğu bilinen bir limana uğranılması gecikmeye neden olur ve sonuçta yük bir zarara uğrarsa taşıyanın sorumluluğu söz konusu olabilir. Bkz.. Richardson, **The Hague and Hague-Visby Rules,** s. 52.

[158] Yükün özellikleri hakkındaki yanıltıcı beyanlar; yükleme ve istif işlemlerinin taşıtan veya yükleten tarafından gerçekleştirilmesi ve zararın bundan ileri gelmesi gibi hâller bu kapsamda değerlendirilmektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/12-15 s. 600-601; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/18 s. 663; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/7 s. 299; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 276; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 506-509 s. 286-288; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 228; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 448; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 131; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 310; Williamson, Payne, **COGSA 1924,** s. 44; Colinvaux, **COGSA 1924,** s. 81; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 87; Thompson, **Bills of Lading,** s. 157; Colinvaux, **Carver's Carriage by Sea I,** s. 379; Chandiramani, **Carriage of Goods by Sea,** s. 61. Ayrıca bkz.: Treitel, Reynolds,

itibarıyla kendiliğinden eksilme[159] veya eşyanın gizli ayıpları[160] ya da eşyanın kendisine özgü doğal cins ve niteliği[161] (g) ambalajın yetersizliği[162] (h) işaretlerin yetersizliği[163].

Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 612. Treitel, Reynolds, Carver, yükleme ve istif işlemlerinin taşıyan tarafından gerçekleştirildiği hâllerde taşıtan ya da yükletenin bu işlemlere müdahalesi sonucunda bir zarar meydana gelmiş ise taşıyanın bu bende dayanabileceğini ifade etmektedir. Eklemek gerekir ki yükle ilgililerin fiil ve ihmalleri sonucunda gemide bulunan diğer yüklerin zarar görmesi bu bendin kapsamına girmez. Bkz.: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 307.

[159] Yükün kendisine özgü tabiatından kaynaklanan, sızma, kendiliğinden akma, kuruma, buharlaşma, gibi hâller bu kapsamda yer alır. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/17 s. 601; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/9 s. 299; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/20 s. 664; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 448; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 137; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 314.

[160] Gizli ayıp ile ifade edilmek istenen, yükün taşıyana teslimi sırasında mevcut olan, taşıyanın sorumluluk süresi içerisinde zarara uğramasına sebebiyet veren, yükü ait olduğu cinsin normal ve tabii özelliklerinden ayıran ve ilk bakışta fark edilmesi mümkün olmayan kusur ya da eksikliklerdir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/18 s. 601; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 537 s. 301; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 313.

[161] Kırılma, bozulma, kızışma, paslanma gibi durumlar, yükün kendisine özgü cins ve niteliğinin neden olduğu zararlar olarak değerlendirilmektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/19 s. 601; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/9 s. 299; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 276; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/20 s. 664; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 540 s. 303; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 161; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 449; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 140; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 314; Züger, **Die Haager Regeln,** s. 33; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 91.

[162] Ambalaj yetersizliğine dayanılabilmesi için yükün ambalajlanmış olması gerekir. Taşıyan, ancak yeterli bir ambalajla önüne geçilmesi mümkün olan zararlar bakımından ambalaj yetersizliğine dayanabilir. Ambalajın yeterli olup olmadığının tespitinde, ticarette alışılagelen ambalaj şekline uygun olup olmadığının değil; deniz taşımasının olağan tehlikelerine karşı yükü korumaya elverişli olup olmadığının esas alınacağı ifade edilmektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/12-15 s. 600-601; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/18 s. 663; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/7 s. 299; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 276. Deniz taşımasının olağan tehlikelerine karşı yükü korumaya elverişlilik bakımından ticarette olağan ve alışılagelen şekle uygun ambalajın yeterli sayılacağı hususunda bkz.: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 308; Gold, Chircop, Kindred, **Maritime Law,** s. 461; Schoenbaum, **Admiralty and Maritime Law,** s. 357. Aynı yönde: Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 552 s. 312; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 89; Mitchelhill, **Bills of Lading,** s. 11.

Temiz konişmento düzenlenmişse, taşıyanın haricen görülebilir nitelikteki ambalaj eksikliğine dayanamayacağı LK bakımından ifade edilmektedir. Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 615; Colinvaux, **Carver's Carriage by Sea I,** s. 381; Hodgson, **COGSA 1924,** s. 30, Cole, **COGSA 1924**, s. 79; Williamson, Payne, **COGSA 1924,** s. 46; Colinvaux, **COGSA 1924,** s. 84; Richardson, **The Hague and Hague-Visby Rules,** s. 53; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 88; Manca, **International Maritime Law,** s. 212; Chandiramani, **Carriage of Goods by Sea,** s. 63. Aksi görüşte: Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 66. Yazar, böyle bir durumda taşıyanın bu bende dayanabileceğini, ancak yanlış konimento düzenlenmesinden dolayı sorumlu tutulabileceğini ifade etmektedir. Belirtmek gerekir ki YTTK m. 1239/f. 2 ve 3 çerçevesinde taşıyanın böyle bir hâlde gönderilen dahil iyiniyetli konişmento hamiline karşı ambalaj eksikliğine dayanarak sorumluluktan kurtulması mümkün değildir.

Konteynerin ambalaj olarak değerlendirilip değerlendirilemeyeceği hususunda ise bir ayrım yapmak gerekir. LCL konteyner, bu bent anlamında ambalaj değildir. Dolayısıyla konteynerdeki eksiklik kural olarak taşıyanın sorumluluğunu doğurur. Buna karşılık FCL konteyner bu bent anlamında ambalaj

YTTK m. 1182 hükmündeki liste, TTK m. 1063'tekine nazaran esaslı bir değişiklik içermemekle birlikte aralarında bazı farklılıklar bulunmaktadır. TTK m. 1063/f. 1 b. 6'da yer alan denizde kurtarma, YTTK'da bir sorumsuzluk nedeni olarak ayrıca düzenlenmesi dolayısıyla, listeden çıkarılmıştır. TTK m. 1063/f. 1 b. 5[164] ise, YTTK m. 1182/f. 1 e'de farklı şekilde formüle edilmiştir. Ancak belirtmek gerekir ki TTK m. 1063/f. 1 b. 5'te taşıtan ile yükle ilgililerin adamlarının açıkça zikredilmemiş olması, bu kişilerin fiil ve ihmallerinin hükmün kapsamı dışında kaldığı gibi bir yoruma yol açmamıştır[165].

YTTK m. 1182'deki listede, L/VK m. 4 § 2 hükmü ile uyumlu şekilde, ambalaj ve işaretlerin yetersizliği de yer almaktadır[166]. Ancak ambalaj ve işaretlerin yetersizliğinin TTK m. 1063/f. 1 b. 5'in kapsamında yer aldığı hususunda esasen tereddüt bulunmadığından[167] durum TTK bakımından da aynıdır. Dolayısıyla sözü

---

olarak kabul edilir. Bu konuda bkz.: von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 554-555 s. 314 vd.

[163] Örneğin işaretlerin yetersizliği nedeniyle eşyanın yanlış bir limanda boşaltılması durumunda taşıyan bu bende dayanarak sorumluluktan kurtulabilir. Bkz.: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 615; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 557 s. 316. Ancak işaretin yanlış olması bu bent kapsamında değerlendirilmemektedir. Bkz.: Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** s. 615 vd.; Colinvaux, **Carver's Carriage by Sea I,** s. 381; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 309; Colinvaux, **COGSA 1924,** s. 85. Temiz konişmento düzenlenmesi hâlinde taşıyanın bu bende dayanarak sorumluluktan kurtulabilmesi için işaret yetersizliğinin haricen görülebilir nitelikte olmadığını ispatlaması gerekir. Bkz.: Richardson, **The Hague and Hague-Visby Rules,** s. 53; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 89; Chandiramani, **Carriage of Goods by Sea,** s. 63.

[164] "Yükletenin veya yükün sahibiyle acentesinin veya mümessilinin hareket veya ihmalleri".

[165] Taşıtanın fiil ve ihmallerinin de TTK m. 1063/f. 1 b. 5 kapsamında yer aldığı hususunda bkz.: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/7 s. 299; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 131. Ayrıca yukarıda da ifade edildiği üzere, eşyanın yüklenmesi ve istiflenmesi işlerinin yükleten veya taşıtan tarafından yapılması ve zararın bundan ileri gelmesi hâli, incelemekte olduğumuz bent kapsamında değerlendirilmektedir. Bu faaliyetlerin taşıtanın veya yükletenin adamları tarafından gerçekleştirileceği ise açıktır.

[166] Ambalaj ve işaret yetersizliği LK (L/VK) m. 4 § 2 hükmünde sayılmış olmasına rağmen HGB'ye ve onu takiben TTK'ya alınmamıştır.

[167] Ambalaj ve işaretlerin yetersizliğinin bu kapsamda yer aldığı hususunda bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/12-15 s. 600; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/18 s. 663; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/7 s. 299; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 276; a.y., **The Hague Rules 1922,** s. 33; von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 556 s. 315 dn. (536), Nr. 558 s. 317 dn. (542); Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 161; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 228; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 440, 448; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 132, 133-134; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 308, 309; Williamson, Payne, **COGSA 1924,** s. 44; Colinvaux, **COGSA 1924,** s. 81; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 88; Glass, Cashmore, **The Law of Carriage of Goods,** s. 183; Thompson, **Bills of Lading,** s. 157, 159; Colinvaux, **Carver's Carriage by Sea I,** s. 379.

edilen her iki değişiklik de belirtilen hususların açıkça ve ayrıca zikredilmesinden öte bir anlam taşımamaktadır.

TTK m. 1063 hükmünün yalnızca zıya veya hasar şeklinde ortaya çıkan zararlar bakımından uygulama alanı bulacağı; gecikme zararlarının ise hükmün kapsamı dışında kaldığı kabul edilmektedir[168]. YTTK çerçevesinde ise durum farklıdır. Zira YTTK'da taşıyanın geç teslimden ileri gelen zararlardan sorumluluğu düzenlenmiştir. Bu bağlamda taşıyan, gecikme zararları bakımından da YTTK m. 1182'ye dayanabilir.

3. Taşıyana Sağlanan İspat Kolaylığı

İncelemekte olduğumuz düzenleme ile, deniz yolculuğunun tipik bazı zarar verici olayları bakımından kusurun varlığına ilişkin ispat yükü tersine çevrilmiş ve taşıyanın kusursuzluğu, dolayısıyla sorumsuzluğu karine olarak kabul edilmiştir[169]. İspat kolaylığının, bir yandan zararın durumun gereklerine göre düzenlemede sayılan hâllerden birinden ileri gelmiş olabileceğinin ilk bakışta ortaya konulmasının yeterli görülmesi; öte yandan bu sebebin meydana gelmesine taşıyanın sorumlu olmadığı bir olayın yol açtığının karine olarak kabul edilmesi şeklinde iki görünümü bulunmaktadır[170]. Sayılan hâllerin, genel hayat tecrübesine göre taşıyanın ya da fiillerinden sorumlu bulunduğu kişilerin kusurundan kaynaklanmayan, tesadüfi tehlikeler olduğu; bu nedenle taşıyana sağlanan ispat kolaylığının duruma ve hakkaniyete uygun düştüğü ifade edilmektedir[171].

Bu çerçevede taşıyan öncelikle YTTK m. 1182/f. 1'de (TTK m. 1063/f. 1) sayılan hâllerden birinin mevcudiyetini, ayrıca somut olayın tüm şartları çerçevesinde zararın bu sebepten ileri gelmiş olabileceğini kanıtlamalıdır[172]. Ancak

---

[168] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/3 s. 596; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/2 s. 658; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 161; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 85.

[169] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 275; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/3 s. 658; Abraham, **Das Seerecht,** s. 195; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 160. LK m. 4 § 2 c ilâ p bentlerinde yer alan hâller bakımından aynı yönde: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 298, 300.

[170] Aynı yönde: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 276; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/I s. 298; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/3, 5 s. 658.

[171] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 276.

[172] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/20 s. 601; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/4 s. 658; Lotter, **Beweislast,** s. 88; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 225; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s.

zararın sayılan hâllerden birinden ileri gelmiş olabileceğinin *soyut* bir olasılık olarak ortaya konulması yeterli değildir[173]. Taşıyanın, ilk bakışta ispat esasları çerçevesinde, zararla olay arasında illiyet bağı bulunduğunu muhtemel gösteren *somut* vakıaları ortaya koyması gerekmektedir[174].

Taşıyanın, gerek zararın sayılan sebeplerden belirli birinden, gerekse olası birden çok sebepten herhangi birinden kaynaklanmış olabileceğini ortaya koyması mümkündür[175]. Bu takdirde zararın bu sebepten ileri geldiğine ilişkin aksi ispat edilebilir bir karine oluşur (YTTK m. 1182/f. 3 - TTK m. 1063/f. 2).

Bu karineyi çürütmek için yükle ilgili tarafından zararın başka bir sebepten ileri gelmiş olabileceğini muhtemel gösteren vakıaların ortaya konulması yeterli değildir[176]. Taşıyanı sorumlu tutmak isteyen yükle ilgilinin, ya (1) zararın bu sebepten değil, taşıyanın sorumlu olduğu bir sebepten ileri geldiğini veya (2) zararın iddia edilen sebepten ileri gelmesinin mümkün olmadığını yahut (3) zarar söz konusu sebepten kaynaklanmış olmakla birlikte (a) taşıyanın tehlikenin ortaya çıkmasına kusuruyla sebebiyet verdiğini ya da (b) zararın meydana gelmesinde söz konusu sebeple birlikte taşıyanın ya da fiillerinden sorumlu olduğu kişilerin kusurunun da rol oynadığını kanıtlaması gerekmektedir[177]. Burada da ilk bakışta bir ispat yeterli

---

443; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 143; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 46; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 763.

[173] Schlegelberger, Liesecke, § 608/11 s. 300; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/6 s. 658; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/20 s. 602.

[174] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/11 s. 300; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/6 s. 658; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/20 s. 602; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 46. Buna dair örnekler için bkz.: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** 608/11-12, s. 300.

[175] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 276; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 161. Aynı yönde: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/6 s. 658.

[176] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/20 s. 602; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 46.

[177] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 277; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/25-28 s. 602 vd.; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/7-9 s. 659; Lotter, **Beweislast,** s. 90; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 161; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 85; Ülgener, **Sorumsuzluk Halleri,** s. 145; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 763 vd.; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 157.

olacaktır[178]. Belirtmek gerekir ki yükle ilgilinin ilk iki hâlden birini kanıtlaması durumunda ispat yükünün dağılımına ilişkin genel prensip devreye girer[179].

Gerek HGB § 608 gerekse TTK m. 1063 hükümlerinde, "tehlikenin meydana gelmesine taşıyanın sorumlu olduğu bir olayın sebep olması" ihtimalinden söz edilmiştir. Bu ifade, zararın meydana gelmesinde sayılan hâllerin yanında taşıyanın sorumlu olduğu bir sebebin de birlikte rol oynaması durumunu kapsamamaktadır[180]. Ancak bu son hâlde de taşıyan meydana gelen zarardan sorumlu tutulur[181]. Diğer bir ifadeyle taşıyan, sayılan hâllerden birinin zarara sebebiyet vermiş olması ihtimalinde dahi, kendisinin yahut adamlarının kusurundan sorumlu olup; yalnızca kusurunun bulunmaması durumunda sorumluluktan kurtulmaktadır. Kaldı ki tehlike sırasında da özen yükümü devam ettiğinden taşıyan zararı önlemek veya azaltmak için gereken tedbirleri almakla yükümlüdür[182]. Dolayısıyla incelemekte olduğumuz düzenleme taşıyanın navlun sözleşmesinin ifasında özen gösterme yükümlülüğünü etkilememekte; yalnızca taşıyanı buna ilişkin ispat yükünden kurtarmaktadır[183].

---

[178] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 277; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/12 s. 300; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/24 s. 602; Herber, **Carriage of Goods by Sea,** s. 354.

[179] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/8 s. 659.

[180] Nitekim kusurun zarara neden olan "olay"a değil; "zarar"a ilişkin olması gerektiğine işaret edilmekte; düzenlemede kullanılan ifade, bu anlamda "çok dar" olduğu belirtilerek eleştirilmektedir. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 277; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/13 s. 300; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/29 s. 603; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/9 s. 659. Aynı yönde: Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 85.

[181] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 277; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 608/9 s. 659; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht,** § 608/13 s. 300; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/29 s. 603; Lotter, **Beweislast,** s. 90, 93. LK bakımından aynı yönde: Stachow, **Durchbrechung der beschränkten Haftung,** s. 9; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 129, 130; Betzel, **Verfrachterhaftung,** s. 95; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 47.

[182] Von Ziegler, **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Nr. 289 s. 157 vd., Nr. 422 s. 238; Schoenbaum, **Admiralty and Maritime Law,** s. 355. Aynı yönde: Ganado, Kindred, **Cargo Delays,** s. 99, 100.

[183] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/21 s. 602; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 225. Elbette taşıyanın üzerine düşen ilk bakışta ispat yükümlülüğünü yerine getirebilmesi, somut olayda istisnaen özen borcu çerçevesinde aldığı önlemleri ortaya koymasına bağlı olabilir. Yine aynı şekilde, geminin yolculuk başlangıcında elverişsiz olduğuna ilişkin emareler mevcutsa taşıyanın üzerine düşen ispat yükümlülüğünü yerine getirebilmesi için geminin başlangıçta elverişli olduğunu yahut elverişsiz olmakla birlikte bu durumla zarar arasında illiyet bağı bulunmadığını kanıtlaması gerekebilir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht,** § 608/21, 22 s. 602.

Sözü edilen ifade, YTTK m. 1182/f. 2'ye de aynen alınmıştır. Ancak bu noktada TTK ile YTTK arasında önemli bir farklılık bulunmaktadır. Şöyle ki, YTTK m. 1183'te taşıyanın veya adamlarının kusurunun diğer bir sebeple birlikte zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeye yol açması hâlinde, taşıyanın, zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin sadece belirtilen kusura bağlanabilen kısmından sorumlu olacağı; zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin söz konusu kusura bağlanamayacak kısmının ise taşıyan tarafından ispatlanacağı düzenlenmiştir. Şu hâlde, yükle ilgili tarafından, YTTK m. 1182/f. 1'de sayılan hâllerden birinin yanı sıra taşıyanın sorumlu bulunduğu bir sebebin daha zararın meydana gelmesinde etkili olduğu ispatlandığı takdirde, zararın meydana gelmesinde birden fazla sebebin birlikte rol oynaması ihtimaline ilişkin olan bu genel düzenleme uyarınca taşıyan meydana gelen zarardan kusuru oranında sorumlu tutulacaktır[184].

E. Tazminat Talebinin İleri Sürülebileceği Süre

1. Genel Olarak

TTK m. 1067 hükmü uyarınca, eşyanın teslim edildiği yahut teslim edilmesi lazım gelen tarihten itibaren bir yıl içinde mahkemeye müracaat edilmediği takdirde taşıyan aleyhine yükün zıyaı veya hasarından dolayı her türlü dava hakkı düşer[185]. YTTK m. 1188'de ise eşyanın zıyaı veya hasarı ile geç tesliminden dolayı taşıyana karşı her türlü *tazminat talep hakk*ının bir yıl[186] içinde *yargı yoluna başvurulmadığı* takdirde düşeceği; bir yıllık sürenin, taşıyanın eşyayı tamamen veya kısmen teslim

---

[184] Bu konuda bkz.: I.C.4.e.

[185] Hükmün kökenini oluşturan LK m. 3 § 6 bakımından, düzenlemenin uzlaşma paketinin bir parçası olduğu; taşıyanın başlangıçtaki elverişsizlikten ve yüke özen borcunun ihlalinden kaynaklanan sorumluluğunun emredici şekilde düzenlenmesi karşısında bir taviz niteliği taşıdığı ifade edilmektedir. Bkz.: Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 261. Kuralın tarihçesi hakkında bilgi için bkz.: Kerim Atamer, "Taşıyanın, Yükün Zararından Doğan Sorumluluğunda Hak Düşürücü Süre (TTK m. 1067)", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XIII: Bildiriler – Tartışmalar,** Ankara, 1996, s. 118-121, 129.

[186] Hamburg Kuralları'nda ise iki yıllık bir süre öngörülmüştür (HK m. 20 § 1). Bir yıllık sürenin taraflar arasındaki müzakerelerin uygun şekilde yürütülebilmesine olanak sağlamak bakımından çok kısa olduğu; HK'de bu husus göz önünde bulundurularak sürenin uzatıldığı ifade edilmektedir. Bkz.: Astle, **Hamburg Rules,** s. 138; Karan, **The Carrier's Liability**, s. 388. Bir yıllık sürenin uygulamanın diğer ihtiyaçları karşısında da yetersiz kaldığı hususunda bkz.: Karan, **a.g.e.** Farklı görüşte: Tetley, **The Hamburg Rules,** s. 14; F. Berlingieri, **Time-Barred Actions,** second edition, London New York vd., Lloyd's of London Press Ltd., 1993, s. 81. Berlingieri, sürenin bu kadar uzatılmasının haklı bir gerekçesi bulunmadığı; bunun belirsizliklere neden olacağı ve delillere ulaşılmasını zorlaştıracağı; sürenin anlaşmayla uzatılmasına cevaz verildiğinden bir yıllık sürenin yükle ilgili aleyhine olmadığı görüşündedir.

ettiği, eşya hiç teslim edilmemişse, tesliminin gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlayacağı hüküm altına alınmıştır.

Her iki düzenlemede de zamanaşımı değil, hak düşürücü süre öngörülmüştür[187]. YTTK m. 1188 bakımından bu durum daha da açıktır. Zira TTK m. 1067'nin bu anlamda tereddüde neden olabilecek "mesuliyet davası hakkının düşmesi" ifadesi yerine, taşıyana karşı her türlü tazminat *istem hakkı*nın düşeceği hükme bağlanmıştır (YTTK m. 1188/f. 1).

Bilindiği gibi hukukumuzda hak düşürücü sürelere ilişkin genel nitelikte bir düzenleme bulunmamaktadır. Bu bakımdan zamanaşımına ilişkin hükümlerin hak düşürücü sürelere de uygulanıp uygulanmayacağı meselesi ortaya çıkmaktadır. Ağırlıklı olarak kabul edilen görüşe göre hak düşürücü süre, zamanaşımının durması (TBK m. 153 – BK m. 132) ve kesilmesine (TBK m. 154 – BK m. 133) dair hükümlere tâbi değildir[188]. Ancak hak düşürücü sürelere ilişkin genel nitelikte hükümler bulunmaması nedeniyle, YTTK m. 1188'in (TTK m. 1067) metninden yola

---

[187] Prensip olarak alacak hakkına ait bir talep mevcutsa zamanaşımının, yenilik doğuran hakkın kullanılması bakımından ise hak düşürücü sürenin söz konusu olacağı; ancak hükmün konuluş amacının farklı bir sonuca varmayı gerektirebileceği ifade edilmektedir. Bkz.: Oğuzman, Öz, **Borçlar Hukuku** s. 622; Nomer, **Borçlar Hukuku,** s. 297 Nr. 208. TTK m. 1067 ve HGB § 612'de öngörülen sürelerin hak düşürücü süre niteliğinde olduğu kabul edilmekte; kanun koyucunun, yük zararlarından kaynaklanan taşıyana yönelik taleplerin kısa sürede tasfiyesi amacıyla bu nitelikte bir süre öngördüğü belirtilmektedir. Bkz.: Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 401; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 204; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 148; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 92; Çetingil, **Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformu,** s. 36 dn. (47); Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 122-123; Karan, **The Carrier's Liability**, s. 386; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 293; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 612/4 s. 678; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 612/3 s. 306; Abraham, **Das Seerecht,** s. 199; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 612/1 s. 614; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 48; Richter-Hannes, Trotz, **Haag-Visby-Rules,** s. 36; Richter-Hannes, Richter, Trotz, **Seehandelsrecht,** s. 240. Yargıtay da TTK m. 1067'de düzenlenen sürenin hak düşürücü süre olduğu görüşündedir. Bkz.: Yargıtay H.G.K. E. 1962/64 K. 1962/34 T. 10.10.1962; Yargıtay 11. H.D. E. 1979/5298 K. 1979/5363 T. 23.11.1979; E. 1981/4401 K. 1981/4869 T. 17.11.1981; E. 2002/2461 K. 2002/5763 T. 4.6.2002; E. 2004/358 K. 2004/10054 T. 19.10.2004; E. 2004/1315 K. 2004/10705 T. 2.11.2004. Kararlar için bkz.: www.kazanci.com. Aksi görüşte: Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 212. Yazara göre burada "daha çok zamanaşımı karakterindeki özel bir süre" söz konusudur.

[188] Oğuzman, Öz, **Borçlar Hukuku** s. 621; Eren, **Borçlar Hukuku,** s. 1234; Nomer, **Borçlar Hukuku,** s. 298 Nr. 208. TTK m. 1067 bakımından aynı görüşte: Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 204 vd. Ancak yazar, BK m. 133'ün kıyasen uygulanması gerektiği görüşündedir. Atamer de, gerek BK m. 133/f. 1 gerekse f. 2'nin (TBK m. 154/f. 1 ve 2) TTK m. 1067 (YTTK m. 1188) bakımından kıyasen uygulanması gerektiğini ifade etmektedir. Bkz.: Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 133, 134. Ayrıca bkz.: Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 132. Yazar, BK m. 132/f. 1'in ilk beş bendinde (TBK m. 153/f. 1) sayılan ve zamanaşımını durduran hâllerin, yük zararına dayanan davalarda ortaya çıkma olasılığının düşük olduğunu; ancak 6. bentte yer alan "alacağı Türk mahkemelerinde ileri sürme imkânının bulunmaması" sebebininin TTK m. 1067 (YTTK m. 1188) bakımından dikkate alınabileceğini haklı olarak ifade etmektedir.

çıkılarak çözüm getirilemeyen hususlarda zamanaşımına dair hükümlerin nitelikleri elverdiği ölçüde kıyasen uygulanması kabul edilmelidir[189]. Bu çerçevede YTTK m. 1188 (TTK m. 1067) hükmünün yasama amacı ve dengelediği taraf menfaatleri dikkate alındığında kıyasen uygulanması haklı ve yerinde olan düzenlemelere başvurulabilecektir[190].

Talep ister navlun sözleşmesinden isterse konişmentodan ya da diğer bir denizde taşıma senedinden kaynaklansın, bir yıllık hak düşürücü süreye tâbidir[191].

TTK m. 1067'nin haksız fiile dayanan talepler bakımından da uygulanıp uygulanmayacağı tartışmalıdır[192]. YTTK'da ise konu açık bir şekilde düzenlenmiştir. Şöyle ki, YTTK m. 1190/f. 1 uyarınca taşıyanın sorumluluğunu kaldıran yahut sınırlandıran hükümler eşyanın zıyaı, hasarı yahut geç teslimi nedeniyle açılacak bütün davalarda, talebin dayanağı ne olursa olsun uygulanacaktır. Hak düşürücü sürenin dolması nedeniyle tazminat talep hakkının düşmesi de taşıyanın sorumluluktan kurtulması sonucunu doğuran bir durumdur. Dolayısıyla haksız fiile dayanan talepler de YTTK m. 1188'deki bir yıllık hak düşürücü süreye tâbidir[193]. Taşıyanın adamlarına karşı yöneltilen talepler bakımından da aynı durum söz konusudur (YTTK m. 1190/f. 2)[194]. Dolayısıyla YTTK çerçevesinde bu tartışmaya son verilmiş olacaktır.

---

[189] Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 130. Bu görüşün dayanakları için bkz.: **a.g.e.**, s. 127-130. Zamanaşımına ilişkin bazı hükümlerin kıyasen hak düşürücü sürelere de uygulanması gerektiği görüşünde: Nomer, **Borçlar Hukuku,** s. 298 Nr. 208.

[190] Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 128. Zamanaşımına ilişkin düzenlemelerin bu açıdan değerlendirilmesi için bkz.: **a.g.e.**, s. 131-134.

[191] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 292; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 612/3 s. 678; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht (2. Auflage),** § 612 s. 424; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 402 vd.; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 204; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu**, s. 92.

[192] Uygulanacağı yönünde: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 612/3 s. 678; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht (2. Auflage),** § 612 s. 424; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 210; Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 124. Aksi görüşte: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 293; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 612/2 s. 306; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 204.

[193] Nitekim 1986 tarihli Kanun ile HGB'ye eklenen ve YTTK m. 1190'a tekabül eden HGB § 607a hükmü çerçevesinde talebin dayanağı ne olursa olsun hak düşürücü süreye ilişkin HGB § 612'nin uygulanacağı Alman hukuku bakımından ifade edilmektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 612/2 s. 615.

[194] Belirtmek gerekir ki bunun için taşıyanın adamının görevi veya yetkisi sınırı içinde hareket ettiğini ispatlaması şarttır (YTTK m. 1190/f. 2). Bu konuda bkz.: II.C. HGB § 607a'da ise taşıyanın adamlarının taşıyan için geçerli olan sorumsuzluk sebeplerinden ve sorumluluk sınırlarından yararlanması böyle bir koşula bağlanmamıştır.

TTK m. 1067'nin tereddüde yer bırakmayacak açıklıktaki lafzı, uygulama alanını eşyanın zıyaı veya hasarı şeklinde ortaya çıkan zararlarla sınırlandırmaktadır. Dolayısıyla düzenleme, salt ekonomik mahiyetteki zararlar bakımından uygulanmaz[195]. YTTK'da ise, eşyanın geç tesliminden kaynaklanan zararlardan sorumluluğa dair düzenleme getirilmesine paralel olarak, YTTK m. 1188/f. 1'de geç teslim ayrıca zikredilmiştir.

2. Sürenin Başlangıcı ve Hesaplanması

YTTK m. 1188 (TTK m. 1067) uyarınca bir yıllık hak düşürücü süre taşıyanın eşyayı veya bir kısmını teslim ettiği; eğer eşya hiç teslim edilmemişse onun teslim edilmesinin gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlar. Dolayısıyla eşyanın kısmi zıyaa yahut hasara uğraması durumunda teslim tarihi dikkate alınacaktır. Tam zıya hâlinde ise süre, eşyanın teslim edilmesi gereken tarihten itibaren işlemeye başlar[196]. Bununla ifade edilmek istenen, navlun sözleşmesi gerektiği gibi ifa edilmiş olsa idi, teslimin gerçekleşeceği tarihtir[197]. Eşya tam zıyaa uğradığı hâlde gemi boşaltma limanına ulaşmışsa boşaltmanın tamamlandığı tarih sürenin başlangıcı için esas alınır[198].

---

[195] Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 210; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 403; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 204. Nitekim Alman hukukunda HGB § 612'nin, TTK m. 1067 ile aynı olan eski metni bakımından hükmün gecikme zararlarına uygulanmasının mümkün olmadığı ifade edilmekteydi. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/14 s. 631, § 612/2 s. 677; Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 294. Ancak 1986 tarihli Kanun ile HGB § 612, L/VK m. 3 § 6 ve 6 bis'e uygun olarak yeniden düzenlenmiş; bu çerçevede "eşyanın *zıya veya hasarından* dolayı" ifadesi de madde metninden çıkarılmıştır.

[196] TTK m. 1067'nin kökenini teşkil eden LK m. 3 § 6'da, kısmi ve tam zıya arasında bir ayrım yapılmaksızın sürenin eşyanın teslim edildiği veya teslim edilmiş olmasının gerektiği tarihten itibaren işlemeye başlayacağı hüküm altına alınmıştır. Bu çerçevede kısmi zıya durumunda da eşyanın teslim edilmiş olması lazım gelen tarihin esas alınacağı; bunun normal olarak zıyaa uğramayan kısmın fiili teslim tarihi ile örtüşeceği; ancak somut olayın şartları çerçevesinde yükle ilgilinin zıyaa uğrayan kısmın daha sonraki bir tarihte teslim edileceğini düşünmesi makul ise bu prensibin uygulanmayacağı ifade edilmektedir. Bkz.: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 204. YTTK m. 1188'in metni ise bu konuda son derece açıktır. Kısmi zıya hâlinde fiili teslim tarihi esas alınacaktır.

[197] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 612/5 s. 307; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht (2. Auflage),** § 612 s. 424; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 612/6 s. 616; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 205. YTTK m. 1178/f. 3'ün kökenini teşkil eden HK m. 4 § 2'deki kapsamlı teslim tanımının, eşyanın teslim edilmiş olması lazım gelen tarihin belirlenmesini güçleştireceği ifade edilmektedir. Bkz.: Lüddeke, Johnson, **The Hamburg Rules,** s. 35.

[198] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 612/6 s. 616; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 205; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 203.

Bildirim külfetine ilişkin YTTK m. 1185'te "gönderilene teslim"den söz edilmiştir. YTTK m. 1188'de ise böyle bir ifadeye yer verilmemiştir[199]. Dolayısıyla hak düşürücü sürenin işlemeye başlaması bakımından YTTK m. 1178/f. 3 anlamında teslimin gerçekleşip gerçekleşmediği dikkate alınacaktır[200].

Sürenin başlaması için teslimin tamamlanması gerekir[201]. Teslim bakımından bağımsız bir parti teşkil eden yük dikkate alınmalıdır[202]. Yükün bağımsız bir parti teşkil edip etmediğinin belirlenmesinde, taşımanın fiilen bir bütün oluşturup oluşturmadığı değil; ayrı bir navlun sözleşmesi akdedilmiş ya da ayrı bir denizde taşıma senedi düzenlenmiş olup olmadığı esas alınmalıdır[203].

Eşyanın hak sahibi olmayan bir kişiye teslim edilmesi durumunda zıya söz konusu olacağından, hak düşürücü süre, sözleşme usulüne uygun şekilde ifa edilmiş olsa idi eşyanın teslim edilmesi icap eden tarihten itibaren işlemeye başlayacaktır[204]. Eşyanın boşaltma limanında değil de sonraki bir limanda yahut varma limanına geri dönülmesinden sonra gönderilene teslim edilmesi hâlinde (**overcarriage**) ise, fiili teslim tarihi dikkate alınır[205]. Zira bu hâlde yük hak sahibine teslim edilmiştir.

---

[199] Tasarı bakımından bu husus eleştirilmiş ve değiştirilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Bkz.: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 167 vd.

[200] Nitekim HK m. 20'deki teslim kavramı bakımından (YTTK m. 1178/f. 2 ve 3'ün kökenini teşkil eden) HK m. 4'ün görmezden gelinemeyeceği; dolayısıyla özellikle HK m. 4 § 2 b iii'deki hâlde (YTTK m. 1178/f. 3 c) sürenin yükle ilgili henüz zarardan haberdar olmadan işlemeye başlayabileceği ifade edilmektedir. Bkz.: Berlingieri, **Time-Barred Actions,** s. 81.

[201] Berlingieri, **Time-Barred Actions,** s. 79, 81.

[202] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 205; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 202.

[203] Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 203. Tek bir navlun sözleşmesinin ya da denizde taşıma senedinin konusunu oluşturmakla beraber, teslimleri arasında zaman ve mekan bakımından yeterli bağlantı bulunmayan yük partileri için de sürenin farklı zamanlarda işlemeye başlayacağı kabul edilmektedir. Bkz.: **a.g.e.,** s. 203 vd.

[204] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht (2. Auflage),** § 612 s. 424 vd.; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 612/6 s. 616; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 612/5 s. 678; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 205. Aksi görüşte: Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 203. Yazar, bu durumda yetkili gönderilenin eşyayı teslim almak için başvurabileceği tarihin esas alınması gerektiği görüşündedir. Ayrıca bkz.: Herber, **Carriage of Goods by Sea,** s. 362. Yazar, yanlış kişiye teslimin hükmün kapsamı dışında olduğunu ifade etmektedir.

[205] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 612/5 s. 678 vd.; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht (2. Auflage),** § 612 s. 425; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 612/6 s. 617; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 203.

Sürenin hesaplanmasında TBK m. 151 (BK m. 130) ve onun yollamasıyla TBK m. 92-93 (BK m. 76-77) hükümleri kıyasen uygulanmalıdır[206].

3. Sürenin Değiştirilmesi

YTTK m. 1188/f. 4'e göre bir yıllık hak düşürücü süre dava sebebinin doğmasından sonra tarafların anlaşmasıyla uzatılabilir[207]. Sürenin kısaltılmasına ise cevaz verilmemiştir.

HK m. 20 § 4 uyarınca sürenin birden fazla kez uzatılması mümkündür. YTTK'da bu husus açıkça düzenlenmemiş olmakla birlikte, sürenin yalnızca bir kez uzatılabileceğinin kabulünü gerektiren bir durum söz konusu değildir[208]. Aksine, tarafların müzakereleri devam ettiği müddetçe hak düşürücü süreyi uzatmalarının mümkün olması, yargı yoluna başvurmadan ihtilafın çözümlenmesi bakımından da önemlidir.

Bu hususa ilişkin açık bir düzenleme içermeyen TTK m. 1067 çerçevesinde de sürenin kısaltılmasının mümkün olmadığı; uzatılmasının ise yükle ilgili lehine ve taşıyan aleyhine olduğundan emredici hükümlerin kapsamına girmediği; dolayısıyla sürenin uzatılabileceği kabul edilmektedir[209].

TTK m. 1067 çerçevesinde sürenin dava sebebinin doğmasından önce, örneğin navlun sözleşmesi akdedilirken uzatılması mümkündür. YTTK m. 1188'de ise "dava sebebinin doğmasından sonra" ifadesine yer verilmiştir. Şu hâlde sürenin

---

[206] Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 131. Ayrıca bkz.: Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 205; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlali,** s. 202. TBK m. 151 (BK m. 130) hükmünün hak düşürücü sürelere de kıyasen uygulanmasının mümkün olduğu hususunda bkz.: Bkz.: Nomer, **Borçlar Hukuku,** s. 298 Nr. 208.

[207] Uygulamada sürenin uzatılması ihtiyacını yaratan etkenler için bkz.: Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 135-136.

[208] Nitekim YTTK m. 1188/f. 4'ün kökenini teşkil eden L/VK m. 3 § 6 bakımından da sürenin birden fazla kez uzatılabileceği ifade edilmektedir. Bkz.: Berlingieri, **Time-Barred Actions,** s. 80.

[209] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 208-209; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 402; Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 139, Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 204. HGB § 612 bakımından aynı görüşte: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 612/14, 16 s. 620, 621; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 50. LK bakımından aynı görüşte: Karan, **The Carrier's Liability**, s. 395-396. Sürenin uzatılmasının mümkün olmadığı yönünde: Yargıtay 11. H.D. E. 1974/1366 K. 1974/2002 T. 18.6.1974. Karar için bkz.: www.kazanci.com. Bir görüşe göre, TTK (YTTK) m. 6 hak düşürücü süreleri kapsamadığından, sorumluluğun emredici nitelik taşımadığı ya da TTK m. 1117'de (YTTK m. 1244) sayılan istisnai hâllerde sürenin kısaltılması da mümkündür. Bkz.: Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 208 vd.; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 402. Aksi görüşte: Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 135.

uzatılması ancak dava sebebinin doğmasından sonra mümkündür. Bu bakımdan YTTK ile getirilen düzenlemenin mevcut duruma göre süreyi uzatma imkânını kısıtladığı ifade edilebilir[210]. Bir görüşe[211] göre, sürenin uzatılmasının taşıyan aleyhine olduğu; bu nedenle YTTK m. 1243 (TTK m. 1116) çerçevesinde geçerli bulunduğu dikkate alınmalıdır. Dolayısıyla sözü edilen kısıtlayıcı ifadenin varlığına rağmen dava sebebinin doğmasından önce yapılan süre uzatımı anlaşmaları geçerli kabul edilmelidir. Bir diğer görüşe[212] göre ise düzenlemenin amacı ve lafzı doğrultusunda, dava sebebinin doğmasından önce yapılan bir süre uzatımı anlaşmasının geçerli kabul edilebilmesi için genel işlem şartı niteliğini taşımaması şarttır.

Sürenin dolmasından sonra hak düşmüş olacağından sürenin uzatılması da mümkün değildir[213].

4. Yargı Yoluna Başvuru

TTK m. 1067 uyarınca bir yıllık süre içinde mahkemeye müracaat edilmediği takdirde dava hakkı düşer. TTK m. 1067 bakımından BK m. 133'ün (TBK m. 154) kıyasen uygulanması gerektiği haklı olarak ifade edilmektedir[214]. Dolayısıyla mahkemede dava açılmasının yanı sıra, hakkın aleyhe açılan davada defi olarak ileri sürülmesi, hakeme başvuru, icra takibi ve iflas masasına müracaat da sürenin korunması için yeterlidir[215].

---

[210] Düzenlemenin kökenini teşkil eden L/VK m. 3 § 6 hükmüne bu sınırlayıcı ifadenin eklenmesiyle güdülen amaç, süre uzatımı anlaşmalarının genel işlem şartı hâline gelmelerini önlemektir. Bkz.: Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 50. YTTK m. 1188 hükmünün gerekçesinde ise bu tercihin nedenine ilişkin bir açıklama bulunmamaktadır. Atamer, uygulamadaki süre uzatımı ihtiyacının, zarara yol açan olay meydana geldikten sonra ortaya çıktığını belirtmektedir. Bkz.: Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 136. Düzenlemede bu husus dikkate alınmış olabilir.

[211] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 612/16 s. 621. Düzenlemenin kökenini teşkil eden L/VK m. 3 § 6 bakımından da, L/VK m. 5 (YTTK m. 1243/f. 4 – TTK m. 1116/f. 4) çerçevesinde dava sebebinin doğmasından önce yapılacak bir süre uzatımının geçerli olacağı ifade edilmektedir. Bkz.: Wilson, **Carriage of Goods by Sea,** s. 207.

[212] Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 50.

[213] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 612/20 s. 621; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 209; Karan, **The Carrier's Liability**, s. 396; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 204. Aynı gerekçeyle, yükün uğradığı zararın tazmini talebinin bir yıllık sürenin dolmasından sonra takas yoluyla ileri sürülmesi de mümkün değildir. Bkz.: Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 205 dn. (804); Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 134.

[214] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 206; Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 133, 134.

[215] Aynı yönde: Yargıtay H.G.K. E. 1962/64 K. 1962/34 T. 10.10.1962; Yargıtay 11. H.D. E. 1979/5298 K. 1979/5363 T. 23.11.1979. Kararlar için bkz.: www.kazanci.com.

YTTK m. 1188'de ise, çok daha geniş kapsamlı olan "yargı yoluna başvuru" ifadesi tercih edilmiştir. Bu tercihin nedeni, düzenlemenin gerekçesinde ayrıntılı şekilde açıklanmıştır. Gerekçede, "TTK m. 1067'nin uygulanmasında mahkemeye müracaat teriminin tereddütlere yol açtığı; ancak Yargıtay'ın müstakar içtihatlarıyla bu terimin 1924 Sözleşmesi'ne uygun olarak, mahkemede dava açılması, icra takibi, tahkime müracaat, ceza davasına müdahale gibi Türk hukukunda zamanaşımının kesilmesi için kabul edilmiş bütün yargı yollarını birlikte ifade etmekte olduğunun açıklığa kavuşturulduğu; kaynak hükmün bu anlamını, Yargıtay'ın yerleşmiş içtihatları doğrultusunda vurgulamak üzere 'yargı yoluna başvuru' teriminin kullanıldığı" belirtilmiştir[216]. Bu açıklama kanun koyucunun iradesini ve amacını net bir şekilde ortaya koymaktadır. Dolayısıyla, TTK m. 1067 bakımından yorum yoluyla ulaşılan sonucun artık açık bir düzenlemeye dayandığı ifade edilebilir.

TTK m. 1067 çerçevesinde mahkemenin davayı usuli sebeplerle reddetmesi, dolayısıyla hak düşürücü süreyi koruyucu etkinin ortadan kalkması durumunda BK m. 137 hükmünün uygulanıp uygulanmayacağı meselesi de tartışmalıdır[217]. YTTK m. 1188 hükmü bakımından bu tartışmaya TBK m. 158 ile son verilmiştir. Zira düzenleme ile, davanın reddinde ek sürenin hak düşürücü sürelere de uygulanacağı açıkça hüküm altına alınmıştır. Buna göre, dava veya def'i, mahkemenin yetkili veya görevli olmaması ya da düzeltilebilecek bir yanlışlık yapılması yahut davanın vaktinden önce açılmış olması nedeniyle reddedilmiş olup da o arada zamanaşımı veya *hak düşürücü süre* dolmuşsa, alacaklı altmış günlük ek süre içinde haklarını kullanabilir. Adalet komisyonu raporunda "düzeltilmesi mümkün bir hata sebebiyle davanın usulden reddinde zamanaşımı için tanınan fırsatın hak düşürücü süre için dahi tanınmasının hem hakkın doğası ve hem de adil yargılanma hakkının doğal gereği olduğu" ifade edilmiştir[218].

---

[216] http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 362.

[217] Uygulanacağı yönünde: Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 144, Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 206. Uygulanmayacağı yönünde: Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 206. Yurtdışında açılan davanın milletlerarası yetkisizlik sebebiyle reddi hâli için bkz.: Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 145-147. LK bakımından ayrıca bkz.: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s 207.

[218] Bkz.: Hasan Erman , Emrehan İnal , Başak Baysal, **Karşılaştırmalı – Gerekçeli 6098 Sayılı Yeni Türk Borçlar Kanunu,** İstanbul, XII Levha, 2011, s. 263. Atamer de BK m. 137'nin TTK m. 1067

5. Rücu Davalarında Süre

Alt taşıma sözleşmeleri söz konusu olduğunda, eşyanın fiili taşıyan tarafından akdi taşıyana ve akdi taşıyan tarafından da gönderilene teslimi genellikle eşzamanlı olarak gerçekleşir. Bu nedenle gönderilen akdi taşıyana karşı talebini sürenin son günü ileri sürdüğü takdirde, akdi taşıyan fiili taşıyana zamanında rücu edemeyecektir. Lahey Kuralları'ndan gelen bu boşluğu doldurmak amacıyla Visby Protokolü ile yapılan değişiklik sonucu sözü edilen sakınca L/VK m. 3 § 6 bis ile ortadan kalıdırılmıştır. Bu düzenlemeye göre davaya bakan hakimin hukukunun öngördüğü süreye riayet edilmesi koşuluyla rücu davası bir yıllık hak düşürücü sürenin dolmasından sonra dahi açılabilir. Bu süre üç aydan kısa olamaz.

YTTK m. 1188/f. 3 ile bu değişiklik Türk hukukuna da girmiş bulunmaktadır. Buna göre, sorumlu tutulan kişinin rücu davası, bir yıllık hak düşürücü sürenin sona ermesinden sonra da açılabilir. Ancak, rücu davası açma hakkı, bu hakka sahip olan kişinin, istenen tazminat bedelini ödediği veya aleyhine açılan tazminat davasında dava dilekçesini tebellüğ ettiği tarihten itibaren doksan gün içinde kullanılmadıkça düşer.

Sorumlu tutulan kişinin, örneğin akdi taşıyanın, bir yıllık hak düşürücü süreyi uzatması durumunda, fiili taşıyanın bilgisi dışında rücu davasının tâbi olduğu süre de uzatılmış olacaktır[219].

6. Hak Düşürücü Süre İtirazından Yararlanma Hakkının Kaybedilmesi

Borçlunun alacaklıyı süresi içinde dava açmamaya sevkeden bir tutum içinde olması; objektif bir değerlendirmede alacaklının süresi içinde yasal yollara başvurmamasının borçlunun davranışına bağlanabilmesi hâlinde, borçlu kötüniyetle hareket etmemiş olsa dahi, zamanaşımına dayanılmasının hakkın kötüye kullanılması sayılacağı, böyle bir durumda zamanaşımı definin nazara alınmaması gerektiği kabul

---

bakımından uygulanması gerektiği görüşünü benzer gerekçelere dayandırmaktadır. Bkz.: Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 144 vd.

[219] Bu bakımdan düzenlemenin "benzersiz" olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 52.

edilmektedir[220]. Bu ilkenin TTK m. 1067'de düzenlenen hak dürücü süre bakımından da benimsenmesi gerektiği ifade edilmiştir[221]. YTTK m. 1189'da bu görüşe paralel bir düzenleme getirilmiştir. Şöyle ki, tazminat isteminin muhatabı, zarar göreni dava açma süresini kaçırması sonucunu doğuracak şekilde oyalarsa, hak düşürücü sürenin geçmiş olduğu itirazından yararlanamaz (YTTK m. 1189/f. 1). Bu takdirde dava açma süresi, zarar görenin bu durumu öğrendiği tarihten itibaren işlemeye başlar[222] (YTTK m. 1189/f. 2).

---

[220] Reisoğlu, **Borçlar Hukuku,** s. 421; Oğuzman, Öz, **Borçlar Hukuku,** s. 644; Eren, **Borçlar Hukuku,** s. 1248.

[221] Atamer, **Hak Düşürücü Süre,** s. 139 vd.; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk**, s. 205. Aksi görüşte: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 168.

[222] Tasarı bakımından, rücu davalarında ek süreye dair hükme paralel şekilde, öğrenme tarihinden itibaren 90 günlük ek bir süre verilmesinin daha uygun olacağı haklı olarak ifade edilmiştir. Bkz.: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 198 vd.

V. SORUMLULUK HÜKÜMLERİNİN EMREDİCİ NİTELİĞİ VE İSTİSNALARI

A. Genel Olarak

Gerek 1893 tarihli Harter Act'in, gerekse 1924 tarihli Lahey Kuralları'nın amacı, taşıyanın eşyayı tesellümden kaynaklanan sorumluluğunu asgari bir sorumluluk olarak emredici şekilde düzenlemek; böylelikle Harter Act öncesinde eşya zararlarının tazminini fiilen imkânsız hâle getiren sorumsuzluk kayıtlarını sınırlamaktır[1].

TTK ve YTTK çerçevesinde de taşıyanın sorumluluğuna ilişkin bazı düzenlemeler, belirli şartların gerçekleşmesi koşuluyla, emredici nitelik taşımaktadır. Ancak bu şartların gerçekleşmesi durumunda dahi, bazı istisnai hâllerde taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan anlaşmalara cevaz verilmiştir.

B. Emredici Nitelikte Olmanın Şartları

TTK m. 1116'da sayılan hükümlerin emredici olarak uygulanması için bazı şartların gerçekleşmesi gerekmektedir. Bu şartlar, taşımanın iç ya da dış taşıma olmasına ve dış taşıma söz konusu ise bunun kırkambar ya da çarter sözleşmesine dayanmasına göre değişmektedir.

İç taşımalarda, TTK m. 1116'da sayılan hükümler bir konişmento düzenlenmiş olup olmamasından bağımsız şekilde emredici niteliktedir (TTK m. 1116/f. 3)[2]. Dış kırkambar taşımalarında bir konişmento düzenlenmiş olması gerekmektedir (TTK m. 1116/f. 1). Konişmento sonradan düzenlense dahi, düzenlenme anından değil, yükün tesellümü anından itibaren TTK m. 1116'da yazılı hükümler emredici olarak uygulanır[3]. Hükmün açık ifadesi karşısında,

---

[1] Bu konuda bkz.: I.A.

[2] Konişmentonun karine teşkil etmesine dair TTK m. 1110 hükmü (TTK m. 1116/f. 1 b. 4) tabiatıyla bundan hariç tutulmuştur (TTK m. 1116/f. 3). Bu hüküm, kırkambar taşımalarında konişmento düzenlenmesi; çarter taşımalarında düzenlenen konişmentonun üçüncü bir kişiye teslim edilmesi koşuluyla emredici sayılır.

[3] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 662/9 s. 850. Konişmentonun zararın meydana gelmesinden sonra düzenlenmesi hâlinde dahi TTK m. 1116'nın (HGB § 662) geriye etkili olarak uygulanacağı ifade edilmektedir. Bkz.: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 662/2 s. 413; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 662/3 s. 793; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 48 dn. (12); Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 185.

konişmentonun düzenlenmediği, fakat taraflar arasındaki sözleşme, somut olayın şartları yahut teamül gereğince bir konişmento düzenlenmesinin gerektiği hâllerde, TTK m. 1116'da aranan koşulun gerçekleşmiş sayılması mümkün değildir[4].

Dış çarter taşımaları bakımından ise, düzenlenen konişmentonun ayrıca üçüncü bir şahsa teslim edilmesi de şarttır (TTK m. 1118)[5]. Bu şartın aranmadığı kırkambar taşımalarında, konişmento taşıtanın elinde kalsa dahi taşıyanın sorumluluğu TTK m. 1116'ya tâbi olacaktır[6]. Elbette bunun için taşıtanın yetkili konişmento hamili sıfatına sahip olması gerekir[7].

YTTK bakımından konu temelde TTK m. 1116 ve 1118 paralelinde düzenlenmiş olmakla birlikte bazı değişiklikler de söz konusudur. TTK m. 1116'ya tekabül eden YTTK m. 1243'ün getirdiği en önemli yenilik, kırkambar taşımaları bakımından ister bir konişmento veya diğer bir denizde taşıma senedi düzenlensin ister düzenlenmesin maddede sayılan hükümlerin emredici nitelik taşımasıdır (YTTK m. 1243/f. 1). Diğer bir ifadeyle, kırkambar taşımalarında navlun sözleşmesi, konişmento veya diğer bir denizde taşıma senedi düzenlenmesinden tamamen bağımsız olarak emredici sorumluluk rejimine tâbi tutulmuştur. Bununla uyumlu olarak YTTK m. 1243'te TTK m. 1116/f. 3'teki düzenlemeye yer verilmemiştir. Dolayısıyla YTTK çerçevesinde sorumluluğun emredici hükümlere tâbi olmasının

---

[4] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 662/2 s. 413; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 62/2, 3 s. 792.

[5] Çarter taşımalarında çartererin emredici hükümlerle korunmasına ihtiyaç olmamasının nedenleri hakkında bkz.: Julian Cooke, "Charter Parties – Is There a Need for Mandatory Legislation?", **Modern Law of Charter Parties,** IX. Hässelby Colloquium 2001, Ed.: Johan Schelin, Axel Ax:son Johnson Institute of Maritime and Transport Law University of Stockholm, Jure AB, 2003, s. 5-7. Buna karşılık yazar, çarter sözleşmelerinin, emredici hükümlere tâbi olan miktar (volume contracts) ve tonaj sözleşmelerinden (tonnage contracts) ayırt edilmesinin giderek zorlaştığını; gelecekte dökme yüklerin taşınmasına ilişkin olarak ortaya çıkacak yeni sözleşme tipleri karşısında durumun daha da belirsiz bir hâle geleceğini; ayrıca çarter parti ile buna dayanılarak düzenlenen ve tedavül eden konişmentonun ortak bir düzenlemeye bağlanmasının donatanların açtığı rücu davalarının sayısını önemli ölçüde azaltacağını; zira bu davaların büyük ölçüde eşya zararlarından sorumluluğun farklı hükümlere tâbi olmasından kaynaklandığını; dolayısıyla çarter sözleşmelerinin de emredici hükümlerle düzenlenmesi gerektiğini ifade etmektedir. Bkz.: **a.g.e.**, s. 7-13, 17.

[6] Kırkambar taşımaları bakımından konişmento hâmilinin taşıtan olması durumunda emredici sorumluluğun söz konusu olup olmadığının kanunda açıkça belirtilmediği; ancak bir konişmento düzenlenmiş ise bu soruya olumlu cevap vermek gerektiği ifade edilmektedir. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 662/9 s. 850; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 662/16 s. 415. Çarter taşımalarında konişmentonun üçüncüye kişiye teslimi aranırken kırkambar taşımalarında yalnızca konişmento tanzim edilmesinin yeterli görülmesi karşısında durum esasen açık olup; bu çerçevede aksi görüşün kabulü mümkün görünmemektedir.

[7] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 662/4 s. 793.

şartları açısından kırkambar taşımasının iç ya da dış taşıma olmasına göre bir farklılık bulunmamaktadır.

Yolculuk çarteri[8] söz konusu ise, bir konişmento düzenlendiği takdirde taşıyan ile *taşıtan olmayan konişmento hamili* arasındaki ilişkiye YTTK m. 1243 hükmü uygulanacaktır (YTTK m. 1245). TTK m. 1118'in tereddütlere yol açan "TTK m. 1116 hükmünün çarter sözleşmelerine konişmentonun bir üçüncü şahsa *teslim edildiği andan itibaren* uygulanacağı" ifadesi yerine böyle bir ifade kullanılması isabetli olmuştur. Ancak belirtmek gerekir ki TTK m. 1118 hükmü bakımından da, taşıyanın sorumluluğunun geriye etkili olarak, diğer bir ifadeyle konişmentonun üçüncü kişiye devrinden sonra değil; eşyanın taşıyan tarafından tesellüm edildiği tarihten itibaren (üçüncü kişi konişmento hamili lehine) emredici hükümlere tâbi olacağı kabul edilmektedir[9].

TTK m. 1118'de konişmentonun *üçüncü bir şahsa* tesliminden söz edilmektedir. Bu ifade yalnızca taşıtanı değil, yükleteni de kapsam dışında bırakmaktadır. Zira yükletenin bu anlamda üçüncü şahıs olarak kabul edilmesi mümkün değildir[10]. Dolayısıyla TTK m. 1118 çerçevesinde bir çarter sözleşmesine istinaden gerçekleştirilen taşımanın emredici hükümlere tâbi olabilmesi için, konişmentonun taşıtan ve yükletenin elinden çıkıp bunlar dışındaki bir şahsa teslim edilmesi şarttır[11]. YTTK m. 1245'te ise yalnızca "taşıtan" olmayan konişmento

---

[8] Yalnızca yolculuk çarterinden söz edilmesinin nedeni, zaman çarterinin "Deniz Ticareti Sözleşmeleri" (Dördüncü Kısım) başlığı altında ayrıca düzenlenmesidir (İkinci Bölüm).

[9] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 663a/3 s. 860; Abraham, **Das Seerecht,** s. 203 vd.; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 663a/3 s. 423; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 663a/ 7 s. 810; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 186. L/VK m. 1 b bakımından aynı görüşte: Aikens, Lord, Bools, **Bills of Lading,** s. 231; Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** Nr. 9-111 s. 555.

[10] Nitekim çarter sözleşmeleri bakımından sorumluluğun emredici hükümlere tâbi olması için konişmentonun "taşıtan veya yükleten"in elinden çıkıp üçüncü bir kişiye teslim edilmesi gerektiğinden söz edilmektedir. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 662/9 s. 850; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 663/ 12 s. 804; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 185; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 152; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 88; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 172. Prüßmann, Rabe, yükletenin, taşıtanı temsilen hareket etmesinden dolayı üçüncü kişi olarak kabul edilemeyeceğini ifade etmektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 663a/3 s. 809.

[11] Konişmentonun daha sonra taşıtan veya yükleten tarafından üçüncü şahıstan devralınması ya da taşıtan veya yükleten hesabına hareket eden dolaylı bir temsilci, örneğin komisyoncu, tarafından tesellüm edilmesi hâllerinde de TTK m. 1116 uygulanmaz. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 663 a/1 s. 859; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 663a /3 s. 423; Prüßmann, Rabe,

hamilinden bahsedilmektedir. Maddenin gerekçesinde "6762 sayılı Kanun'un 1118 inci maddesinde düzenlenen bu konunun, 1978 tarihli Hamburg Kuralları'nın 2 nci maddesinin üçüncü fıkrasındaki ifade ile Tasarı'ya alındığı" belirtilmektedir[12]. HK m. 2 § 3'te ise "çarterer"den söz edilmektedir.

C. Emredici Nitelikteki Hükümler

TTK m. 1116/f. 1 uyarınca taşıyanın geminin başlangıçtaki elverişsizliğine ilişkin TTK m. 1019; yüke özen borcunun ihlalinden sorumluluğuna ilişkin TTK m. 1061; fiillerinden sorumlu bulunduğu kişilerle mutlak sorumsuzluk hâllerine ilişkin TTK m. 1062; muhtemel sorumsuzluk hâllerine ilişkin TTK m. 1063; sorumluluğunun üst sınırına ilişkin TTK m. 1114; taşıtan veya yükletenin eşyanın miktarı ile markası hakkında yanlış beyanda bulunmaları durumunda navlun sözleşmesi gereğince taşıtan ile yükleten dışındaki kimselere karşı olan yükümlülüklerinin mahfuz tutulmasına ilişkin TTK m. 1023/f. 2; konişmentonun karine teşkil etmesine ilişkin TTK m. 1110; muayene ve ihbar külfetine ilişkin TTK m. 1066 ve hak düşürücü süreye ilişkin TTK m. 1067 hükümleri, bunun için aranan koşullar gerçekleştiği takdirde emredici niteliktedir.

YTTK m. 1243'ün kapsamı ise çok daha geniştir. Zira düzenleme, TTK m. 1116'da yer alan hükümlerin tamamını kapsamakta, ayrıca bunlara ek yeni bazı emredici hükümler ihdas etmektedir[13]. Buna göre, başka gemiye yükleme ve aktarma yasağına dair YTTK m. 1150; eşyanın güvertede taşınabilmesinin şartları ile güvertede taşımanın caiz olduğu ve olmadığı hâllerde taşıyanın sorumluluğuna dair YTTK m. 1151; başlangıçtaki elverişsizlikten sorumluluğa dair YTTK m. 1141 ve YTTK m. 1178 ilâ 1192 hükümleri emredici niteliktedir. YTTK m. 1178 ilâ 1192'de ise, taşıyanın eşyanın zıyaa veya hasara uğramasından yahut geç tesliminden sorumluluğu; fiillerinden sorumlu olduğu kişiler; sorumluluktan kurtulma hâlleri;

Seehandelsrecht, § 663a/3 s. 809; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 185 vd.; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 172.

[12] http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss96.pdf s. 371.

[13] YTTK m. 1243/f. 1'de, hem taşıyanın sorumluluğuna ilişkin emredici nitelikteki hükümlerin sayısı arttırılmış; hem de taşıyanın sorumluluğuna ilişkin olmayan başka düzenlemelere de yer verilmiştir. Şöyle ki, taşıtan ve yükletenin borç ve sorumluluklarına dair YTTK m. 1145 ilâ 1149, 1165 ve 1208 ile denizde taşıma senetlerine dair YTTK m. 1228 ilâ 1242 hükümleri, şartları gerçekleştiğinde emredici olarak uygulanır (YTTK m. 1243/f. 1-b, c).

taşıyana ispat kolaylığı sağlanan hâller; zararın meydana gelmesinde taşıyanın sorumlu olduğu ve olmadığı sebeplerin birlikte rol oynaması durumu; eşyanın incelenmesini talep hakkı ile zararı bildirim külfeti; tazminatın hesaplanması[14] ve sorumluluğun üst sınırı; sınırlı sorumluluktan yararlanma hakkının kaybı; taşıyana yönelik taleplerde hak düşürücü süre; hak düşürücü süre itirazından yararlanma hakkının yitirilmesi; sözleşmeye dayanmayan talepler bakımından taşıyanın ve adamlarının sorumluluktan kurtulma hâlleri ile sorumluluk sınırlarından faydalanabilmesi ve taşımanın bir fiili taşıyan tarafından icra edilmesi hâli düzenlenmiştir. Görüldüğü gibi üçüncü ayrımın "Taşıyanın Sorumluluğu" başlığı altında yer alan tüm hükümleri koşulları gerçekleştiğinde emredici olarak uygulanacaktır.

Bilindiği gibi, eşyanın geç teslim edilmesi sonucunda meydana gelen ekonomik mahiyetteki zararlardan sorumluluk TTK'da düzenlenmemiştir[15]. Dolayısıyla bu sorumluluğun genel hükümler çerçevesinde önceden kaldırılması veya daraltılması mümkündür[16]. YTTK'da ise, taşıyanın teslimde gecikmeden ileri gelen zararlardan sorumluluğu düzenlenmiş; konuya ilişkin düzenlemeler YTTK m. 1243'te sayılmıştır. Dolayısıyla YTTK çerçevesinde taşıyanın saf gecikme zararlarından sorumluluğu emredici hükümlere tâbidir.

TTK m. 1062 hükmü, taşıyanın adamı yahut gemi adamı olmayan yardımcı şahısları kapsamadığından taşıyanın bu kişilerin eylemlerinden sorumluluğu genel

---

[14] Tazminatın hesaplanmasına ilişkin TTK m. 1112-1113 hükümleri emredici değildir. Bu çerçevede tazminatın hesaplanmasında TTK m. 1112'de belirtilen yer ve tarih yerine, örneğin yükleme limanının ve yüklemenin başlangıcının veya piyasa değeri yerine eşyanın fatura değerinin dikkate alınacağına ilişkin anlaşmalar TTK çerçevesinde geçerlidir. Alman hukuku bakımından ise, 1986 tarihli Kanun ile değişik HGB bakımından durum farklıdır. HGB §§ 658 ve 659 (TTK m. 1112-1113) hükümleri, L/VK m. 4 § 5'e paralel şekilde HGB § 662'ye eklenmiştir.

[15] Bkz.: I.C.2.d.

[16] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/71 s. 575, 576; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/14, § 662/16 s. 631, 851; Abraham, **Das Seerecht,** s. 206; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 193. Aksi görüşte: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht,** s. 294; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/20, § 662/13 s. 291, s. 415; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 175. Wüstendörfer ve Schlegelberger, Liesecke, bu görüşlerini, HGB § 662'ye ve TTK m. 1116'ya kaynak teşkil eden LK m. 3 § 8'deki "loss or damage to, or in connection with, goods" ifadesine dayandırmakta; bu ifadenin gecikme zararlarını da kapsayacak şekilde geniş yorumlanması gerektiğini ifade etmektedir. Okay ise "kusurlu gecikmelerin tedbirli bir taşıyanın malı taşıma hususunda göstermesi gereken ihtimam borcunun ihlali sayıldığı ölçüde TTK m. 1061/f. 1 gereğince amir hükümlerin kapsamına girdiğini" ileri sürmektedir.

hükümlere tâbidir[17]. Taşıyanın genel hükümlere tâbi olan bu sorumluluğunu kaldıran veya daraltan anlaşmaların geçerliliği de, yine genel hükümlere göre belirlenir. Dolayısıyla taşıyanın yardımcı şahıslarının eylemlerinden sorumluluğu genel hükümler çerçevesinde önceden kaldırılabilir ya da daraltılabilir[18].

YTTK m. 1179'da ise, taşıyanın adamları kavramı, temsilcilerini ve navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı, adamı yahut gemi adamı olmayan kişileri de kapsayacak şekilde genişletilmiştir[19]. YTTK m. 1179 hükmü emredici niteliktedir (YTTK m. 1243/f. 1 a).

D. Emredici Hükümlere Aykırılığın Sonuçları

Taşıyanın YTTK m. 1243'te sayılan hükümlerden kaynaklanan borç ve sorumluluklarını gerek *doğrudan* gerekse *dolaylı* olarak önceden kaldıran veya daraltan bütün kayıt ve şartlar geçersizdir (YTTK m. 1243/f. 1 – TTK m. 1116/f. 1). Sigortadan doğan hak ve alacakların taşıyana devredilmesi veya taşıyana buna benzer menfaatler sağlanması ve kanunlarla düzenlenmiş olan ispat yükünün taşıyan lehine[20] tersine çevrilmesi sonucunu doğuran bütün kayıt ve şartlar da bu hükme tâbidir (YTTK m. 1243/f. 2 – TTK m. 1116/f. 2).

"Doğrudan veya dolaylı olarak" ifadesi TTK m. 1116'da yer almamaktadır. Ancak düzenlemenin ikinci fıkrasında sayılan hâller, taşıyanın sorumluluğunu dolaylı olarak etkilemektedir. Bu hâller ise sınırlayıcı şekilde değil, örnek olarak sayılmıştır[21]. Dolayısıyla TTK m. 1116 hükmü de taşıyanın sorumluluğunu dolaylı

---

[17] Bkz.: I.E.1.c.

[18] Alman hukukunda kanunun amacı göz önünde bulundurularak, yardımcı şahıslardan sorumluluğa ilişkin BGB § 278'in, HGB § 662 çerçevesinde emredici olduğu kabul edilmektedir. Bu görüş çerçevesinde farklı bir yorum, kanunun ve ona kaynak teşkil eden Lahey Kuralları'nın ruhu ile bağdaşmamaktadır. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 607/5 s. 645; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 607/1 s. 292; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 607/8 s. 578. Türk hukuku bakımından aynı yönde: Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 169.

[19] Bkz.: I.E.1.c.

[20] TTK m. 1116/f. 2'de "taşıtan veya gönderilen aleyhine" ifadesi kullanılmıştır.

[21] Zira HGB § 662 II'de "sigortadan doğan hak ve alacakların taşıyana devredilmesi sonucunu doğuran anlaşmalar ile *benzeri her anlaşma*"; TTK m. 1116/f. 2'de ise "*hususiyle* ispat yükünün taşıtan ve gönderilen aleyhine tersine çevrilmesi sonucunu doğuran anlaşmalar"dan söz edilmektedir. Her iki hükümde de belirtilen anlaşmaların örnek olarak sayıldığı açıktır. Nitekim HGB § 662'de yer verilmeyen konişmento hamili aleyhine ispat yükünün tersine çevrilmesine ilişkin sözleşme şartları, bu madde kapsamında geçersiz olan anlaşmalara örnek olarak verilmektedir. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 277; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 662/17 s. 416. İspat yükünün tersine çevrilmesine yönelik anlaşmaların taşıyanın sorumluluğunu daralttığı hususunda

olarak daraltan anlaşmaları kapsamaktadır. YTTK m. 1243/f. 1'deki bu açık ve genel ifadeye rağmen TTK m. 1116/f. 2'de sayılan hâllere de ayrıca yer verilmiştir (YTTK m. 1243/f. 2).

TTK m. 1116/f. 1'de, sayılan hükümler gereğince olan yükümlülüklerden doğan gemi alacaklısı hakları için de aynı durumun söz konusu olduğu ifade edilmiştir. YTTK m. 1243'te ise, gemi alacaklısı haklarından söz edilmemiştir. Bunun nedeni, YTTK çerçevesinde yük zararlarından doğan alacakların gemi alacaklısı hakkı vermemesidir. Zira TTK m. 1235/b. 7'de yer alan, yükün zıyaa veya hasara uğraması ile navlun sözleşmesinin hiç veya gereği gibi yerine getirilmemesinden doğan alacaklar YTTK m. 1320'de gemi alacaklısı hakkı veren alacaklar arasında sayılmamıştır[22].

YTTK m. 1243/f. 3'te sorumluluğu kaldıran veya daraltan kayıt ve şartların geçersizliğinin navlun sözleşmesinin veya konişmentonun yahut diğer bir denizde taşıma senedinin geri kalan hükümlerinin geçersizliği sonucunu doğurmayacağı belirtilmiştir. TTK m. 1116 çerçevesinde de esasen bu hususta bir tereddüt bulunmamaktadır[23].

YTTK m. 1243'te (TTK m. 1116) sorumluluğu *önceden* kaldıran ve daraltan anlaşmaların geçersiz olduğu hüküm altına alınmıştır. Bu çerçevede, taşıyana karşı bir talep hakkı doğduktan sonra talep sahibinin genel hükümler çerçevesinde hakkından feragat etmesine yahut taşıyanı borçtan ibra etmesine bir engel bulunmamaktadır.

Taşıyanın borçlarını ve sorumluluğunu genişleten veya ağırlaştıran kayıt ve şartların geçerli olduğu hususu YTTK m. 1243/f. 4'te tasrih edilmiş; ancak TTK m. 1116/f. 4'ten farklı olarak bunların konişmentoya geçirilmesi şartı öngörülmemiştir.

---

bkz.: Dor, **Bill of Lading Clauses,** s. 130. LK ve L/VK çerçevesinde de taşıyanın sorumluluğunu gerek doğrudan gerekse dolaylı olarak kaldıran veya daraltan anlaşmaların emredici hükümlere aykırı olduğu ifade edilmektedir. Bkz.: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 53.

[22] Söz konusu gemi alacaklısı hakkı, 21.6.1972 tarihli Değişiklik Kanunu (Gesetz vom 21 Juni 1972 zur Änderung des Handelsgesetzbuches und anderer Gesetze – Seerechtsänderungsgesetz) ile HGB § 754'ten çıkarılmıştır. Ancak gemi alacaklısı haklarına ilişkin ifade HGB § 662'de muhafaza edilmiştir. Bu bakımdan söz konusu ifadenin anlamsız ve temelsiz kaldığı ifade edilmektedir. Bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 662/6 s. 793; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 662/ 2 s. 848.

[23] Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 195. LK ve L/VK bakımından aynı yönde: Karan, **The Carrier's Liability,** s. 58.

Taşıyanın sorumluluğunu genişletmesine veya ağırlaştırmasına cevaz verildiğinden, YTTK m. 1243'te (TTK m. 1116) sayılan hükümler *taşıyan aleyhine* emredicidir.

E. Emredici Hükümlerin Bu Niteliğe Sahip Olmadığı İstisnai Hâller

1. Genel Olarak

Emredici hükümlerin bu niteliğe sahip olması için aranan koşullar gerçekleşmesine rağmen, bazı istisnai hâllerde emredici hükümleri taşıyan lehine değiştiren anlaşmalara cevaz verilmiştir.

Bu hâller; (a) navlun sözleşmesinin canlı hayvanlara veya denizde taşıma senedinde[24] güvertede taşınacağı yazılı olup da fiilen böyle taşınan eşyaya ilişkin bulunması; (b) olağan ticarî taşıma işlerinden olmamakla beraber ticaretin olağan akışı içerisinde yapılan eşya taşımasına ilişkin bulunup da, eşyanın özel nitelikleri veya taşımanın özel şartlarının haklı gösterdiği anlaşmalar (taşıma senedinin bu anlaşmaları ve "emre değildir" kaydını içermesi şartıyla); (c) taşıyana, eşyanın yüklenmesinden önce ve boşaltılmasından sonra düşen yükümlülükler ve (d) müşterek avaryaya ilişkin anlaşmalardır (YTTK m. 1244 – TTK m. 1117)[25].

Olağan ticari taşıma işlerinden olmayan taşımalara, güvertede taşınan eşyaya ve müşterek avaryaya ilişkin anlaşmaların emredici hükümlerin kapsamı dışında kalması için bazı hususların denizde taşıma senedine yazılması koşulu aranmıştır. Ancak kırkambar taşımalarında taşıyanın sorumluluğunun emredici hükümlere tâbi olması için konişmento veya diğer bir denizde taşıma senedi düzenlenmesi şart değildir (YTTK m. 1243). Bu bakımdan denizde taşıma senedi düzenlenmeyen kırkambar taşımalarında bu koşulu "sözleşmede yazılı olma"

---

[24] TTK m. 1117/f. 1 b. 1'de ise eşyanın güvertede taşınacağı hususunun konişmentoda yazılı olması aranmıştır.

[25] TTK m. 1117/f. 1-b. 4'te bir konişmento düzenlenmeyen ya da düzenlenmekle beraber üçüncü şahsa teslim edilmeyen çarter taşımaları da, iç taşımalar mahfuz olmak kaydıyla, emredici hükümlerin bu niteliğe sahip olmadığı istisnai hâller arasında sayılmıştır. Ancak TTK m. 1118'de çarter taşımalarının emredici hükümlere tâbi olması için bir konişmento düzenlenmesi ve bunun üçüncü kişiye teslim edilmesi şartı arandığından, aynı hususun TTK m. 1117'de tekrar belirtilmesine esasen gerek bulunmamaktadır. Nitekim YTTK m. 1244'te çarter taşımalarından söz edilmemiştir.

şeklinde anlamak uygun olacaktır[26]. Zira aksi hâlde dolaylı olarak denizde taşıma senedi düzenlenmesi zorunluluğu ortaya çıkar.

Taşıyanın sorumluluğunu emredici hükümler hilafına kaldırabileceği bir diğer istisnai durum YTTK m. 1192'de düzenlenmiştir. Buna göre, taşımanın fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilen bölümünde, eşya fiili taşıyanın hâkimiyetinde iken meydana gelecek zıya, hasar veya teslimdeki gecikmeden (akdi) taşıyanın sorumlu olmayacağına ilişkin anlaşmalar, belirli şartların gerçekleşmesi koşuluyla, geçerlidir. Taşımanın icrası tamamen veya kısmen bir fiili taşıyana bırakıldığı takdirde, akdi taşıyanın taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam edeceğine ve fiili taşıyan ile onun adamlarının eylemlerinden sorumlu olduğuna dair YTTK m. 1191 hükmü emredici niteliktedir (YTTK m. 1243). Dolayısıyla bu düzenleme ile taşıyanın emredici hükümlere tâbi olan sorumluluğunun önceden kaldırılmasına cevaz verilmektedir.

2. Canlı Hayvanlar

Canlı hayvanların emredici hükümlerin bu niteliğe sahip olmadığı istisnalar arasında sayılmasının nedeni, deniz taşıması esnasında zarara uğrama tehlikesinin diğer yüklere kıyasla çok daha yüksek olmasıdır. Buna ek olarak, canlı hayvanları zarardan koruyabilmek için alınması gereken tedbirler, diğer yüklere göre oldukça farklı ve özel uzmanlık gerektirecek niteliktedir. Taşıyandan bu gibi tedbirleri alması ise beklenemez. Ayrıca özellikle besi hayvanları söz konusu olduğunda, taşıtan genellikle bir bakıcı görevlendirmekte ve kaptanın bakıcı tarafından alınan tedbirler üzerinde sınırlı bir etki imkânı bulunmaktadır[27].

Kaldı ki canlı hayvan taşımalarında zararın sebebi çoğu kez eşyanın "kendine özgü doğal cins ve niteliği" (YTTK m. 1182/f. 1 (f) – TTK m. 1063/f. 1-b.

---

[26] TTK m. 1117 hükmü ve orada aranan "konişmentoda yazılı olma" koşulu bakımından aynı yönde: Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 179, 180; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 174. Aksi görüşte: Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 372. Çağa, Kender ise, konişmento düzenlenmeyen hâllerde taşıyanın istisna hükmünden nasıl yararlanacağı hususunun tereddüt uyandırdığını; bu durumda ya sözleşmeye konulacak kaydın yeterli sayılması ya da taşıyana talep olmasa dahi konişmento düzenleme yetkisi verilmesi gerektiğini ifade etmektedir. Bkz.: Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 197 dn. (779).

[27] Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 663/ 4 s. 802. Aynı yönde: Hartmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 37; Mitchelhill, **Bills of Lading,** s. 7; Treitel, Reynolds, Carver, **Carver on Bills of Lading,** Nr. 9-112 s. 555 vd.; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 153; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 370.

7) olacaktır[28]. Dolayısıyla bu bakımdan taşıyana yalnızca ispat kolaylığı sağlanması yerine sorumluluğunu kaldırmasına veya daraltmasına cevaz verilmesi yerinde ve ihtiyaçlara uygun bir çözümdür.

Son olarak belirtmek gerekir ki "canlı hayvanlar" ifadesi, besi hayvanlarının yanında istiridye, salyangoz gibi hayvanları da kapsamakta; hayvanların ne şekilde taşındığı ise bu bakımdan herhangi bir farklılık yaratmamaktadır[29].

3. Güverte Yükü

Eşya yükletenin onayı olmadan güverteye konamaz (YTTK m. 1151/f. 1 - TTK m. 1029). Ticari teamüle uygun[30] yahut mevzuat gereği zorunlu olması durumunda da taşıyan eşyayı güvertede taşıyabilir (YTTK m. 1151/f. 2). Taşıyan ile yükleten, eşyanın güvertede taşınması ya da taşınabileceği[31] hususunda anlaştıkları takdirde, bu anlaşmanın denizde taşıma senedine geçirilmesi gerekir. Aksi hâlde böyle bir anlaşmanın varlığını ispat yükü taşıyana aittir. Ancak denizde taşıma senedini iyiniyetle iktisap eden gönderilen dahil üçüncü kişilere karşı böyle bir anlaşma ileri sürülemez (YTTK m. 1151/f. 3). Aranan koşullar gerçekleşmediği

---

[28] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 663/ 3 s. 418. Aynı yönde: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 663/ 4 s. 802.

[29] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 663/ 3 s. 418; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 663/ 4 s. 802; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 179; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 197; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 153; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 91; Sözer, **Deniz Ticareti Hukuku**, s. 739; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 173.

[30] Örneğin konteynerin bir konteyner gemisinin güvertesine konulması. Konteyner gemilerinde güvertenin konvansiyonel gemilerdeki güverteden farklı olarak geminin yapılış tarzına göre yük taşımaya hasredilen bir bölüm olduğu; bu gibi gemilerde konteynerin güvertede taşınmasının taşımacılığın mahiyetine uygun düştüğü; dolayısıyla taraflar bu hususa dair anlaşmış olmasa dahi akdin ihlali niteliğinde değerlendirilemeyeceği; bu gibi durumlarda ayrıca yükletenin onayını aramanın TTK m. 1029'un amacına uygun olmadığı hususunda bkz.: Deniz, **Konteyner Taşımacılığı,** s. 101.
Belirtmek gerekir ki HK m. 9 bakımından düzenlemede ticari teamül (usage) ifadesine yer verilmesi eleştirilmiş; bu terim tercihinin yeknesak bir uygulama sağlama amacı bakımından "sorumsuzluk" olduğu ifade edilmiştir. Bkz.: William Tetley, "Articles 9 to 13 of the Hamburg Rules", **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,** Edited by Samir Mankabady, Leyden vd., A.W. Sijthoff, 1978, s. 198.

[31] HK m. 9 bakımından, genel olarak taşıyana eşyayı güvertede taşıma yetkisi veren kayıtların da hükmün kapsamına girdiği; LK çerçevesinde ise mahkemelerin bu gibi kayıtları eşyanın güvertede taşınmasına ilişkin anlaşma olarak kabul etmedikleri belirtilmekte ve düzenleme bu nedenle eleştirilmektedir. Bkz.: Tetley, **Articles 9 to 13 of the Hamburg Rules,** s. 198-199. Eşyanın güvertede taşınması hususunda taşıyana yetki veren kayıtların LK ve L/VK bakımından yeterli olmadığı; zira konişmento hamilinin bu yetkinin kullanılıp kullanılmadığını bilemeyeceği hususunda ayrıca bkz.: Davies, Dickey, **Shipping Law,** s. 205.

hâlde eşyanın güvertede taşınması durumunda, taşıyan güvertede taşımadan ileri gelen zıya, hasar veya geç teslimden YTTK m. 1178 ve 1179 hükümlerine göre sorumludur (YTTK m. 1151/f. 4).

Güvertede taşınan eşya, ambarda taşınan eşyaya nazaran daha fazla tehlikeye maruz bulunmaktadır. Dolayısıyla zarara uğrama ihtimali daha yüksektir. Ancak güvertede taşınan eşya bakımından zarar tehlikesinin yüksek olması, eşyanın kendine özgü cins ve niteliğinden değil, taşınma şeklinden kaynaklanmaktadır. Taşıyanın keyfi olarak eşyayı güvertede taşıması hâlinde, güvertede taşınan eşyanın daha fazla tehlikeye maruz bulunması gerekçesiyle sorumluluğunu kaldırmasına veya daraltmasına cevaz verilmesi ise düşünülemez. Bu nedenle canlı hayvan taşımalarından farklı olarak güvertede taşınan eşyanın emredici hükümlere istisna teşkil etmesi, bazı koşulların gerçekleşmesine bağlanmıştır.

Taşıyanın sorumluluğunu emredici hükümler hilafına kaldıran veya daraltan kayıtların geçerli olabilmesi için aranan ilk şart, eşyanın güvertede taşınacağının denizde taşıma senedinde yazılı olmasıdır (YTTK m. 1244/f. 1 a – TTK m. 1117/f. 1-b. 1[32]). Dolayısıyla taşıyan ile yükletenin, eşyanın güverteye yüklenmesi hususunda anlaşması şarttır. Nitekim düzenlemede, "YTTK m. 1151/f. 3 c. 1 uyarınca denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı yazılı olan eşya"dan söz edilmektedir. Dolayısıyla eşyanın güvertede taşınması ticari teamüle uygun ya da mevzuat gereği zorunlu olsa dahi, yükleten ile taşıyan arasında bu hususta bir anlaşma yoksa taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldıran veya daraltan anlaşmalar geçersiz olur.

Yükletenin eşyanın güvertede taşınmasına rıza göstermesi durumunda, taşıyanın eşyayı keyfi şekilde güverteye yüklediğinden söz edilemez ise de, denizde taşıma senedinin üçüncü kişi hamili, yükleten ve taşıyanın bu hususta anlaştıklarından çoğu kez habersiz olacaktır. Böyle bir durumda denizde taşıma senedi hamilinin emredici hükümlerin kendisine sağladığı himayeden mahrum bırakılması ise düşünülemez. Bu nedenle güvertede taşınan eşyanın emredici hükümlerin kapsamı dışında kalması için yükletenin rızası yeterli görülmemiş; eşyanın güvertede taşınacağının denizde taşıma senedine yazılması da aranmıştır.

[32] TTK m. 1117/f. 1-b. 1'de anlaşmanın konişmentoya yazılmasından söz edilmektedir.

Eşyanın güvertede taşınacağının denizde taşıma senedinde yazılı olmasının yanında, fiilen de bu şekilde taşınması şarttır (YTTK m. 1244/f. 1 a - TTK m. 1117/f. 1-b. 1). Diğer bir ifadeyle denizde taşıma senedinde güvertede taşınacağı yazılı olan eşya fiilen ambarda taşınmış ise, taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlere tâbi olur. Eşya yolculuk başladıktan sonra güverteden ambara alınırsa taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümler başlangıçtan itibaren emredici olarak uygulanır[33]. Eşyanın bir kısmı güvertede diğer kısmı ambarda taşınmış ise, eşyanın ambarda taşınan kısmı bakımından taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlere tâbidir[34].

Denizde taşıma senedinin üçüncü kişi hamilini korumak amacıyla eşyanın güvertede taşınacağının taşıma senedine yazılması aranmakta ise de, emredici hükümlerin istisnasını teşkil eden, güvertede taşınacağı *kararlaştırılan* değil; güvertede *taşınan* eşyadır. Eşyanın fiilen de güvertede taşınması aranmasa idi, ambarda taşınan, dolayısıyla daha fazla tehlikeye maruz bulunduğundan söz edilemeyecek olan eşya bakımından, yalnızca denizde taşıma senedine konulacak bir kayıtla taşıyanın sorumluluğunu emredici hükümler hilafına kaldırması ya da daraltması mümkün olurdu. Böyle bir sonucun emredici hükümlere ve bunun istisnalarına dair düzenlemelerin amacı ve ruhu ile bağdaşmadığı ise açıktır.

Belirtmek gerekir ki TTK çerçevesinde eşyanın sözleşmeye aykırı şekilde güverteye yüklenmesinden kaynaklanan zararlardan sorumluluğun anlaşmayla kaldırılıp kaldırılamayacağı tartışmalıdır[35]. Zira TTK m. 1116'da, TTK m. 1029

---

[33] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 663/ 4 s. 418; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 663/ 5 s. 854. Farklı görüşte: Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 59. Yazar, emredici hükümlerin eşyanın ambara alınmasından itibaren uygulanacağı görüşündedir. Ancak bu görüşün kabulü hâlinde eşyanın ne zaman ambara alındığının ve zıya, hasar yahut geç teslime neden olan olayın bu andan önce mi, sonra mı gerçekleştiğinin belirlenmesi zorunluluğu ortaya çıkar. Bu ise son derece güçtür.

[34] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 663/ 4 s. 418; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 663/ 5 s. 854; Götz, **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln,** s. 59. Yazarlar, eşyanın bu şekilde bölünmesi mümkün olmadığı takdirde tüm eşyalar bakımından sorumluluğun emredici hükümlere tâbi olacağını ifade etmektedir.

[35] Kaldırılabileceği görüşünde: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 663/ 4 s. 418. Aksi görüşte: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 663/ 5 s. 802; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 197. Yazarlar, bunun ancak sorumluluğun emredici hükümlere tâbi olmadığı hâllerde mümkün olabileceğini belirtmektedir. Schaps, Abraham ise, böyle bir durumda sorumsuzluk anlaşmalarının geçerli olup olmadıkları değerlendirilirken HGB § 566'nın (TTK m. 1029) HGB § 662'de (TTK m. 1116) emredici hükümler arasında sayılmadığı; buna karşılık eşyanın izinsiz güverteye yüklenmesinin HGB § 663 II Ziff. 1 HGB (TTK m. 1117/f. 1-b. 1) kapsamına da girmediği hususlarının göz önünde tutulması gerektiğini ifade etmekte; eşya, izinsiz güverteye yüklenmesi sonucunda zıyaa veya hasara

hükmüne yer verilmemiştir. YTTK'da ise aynı durum söz konusu değildir. HK m. 9 hükmünden alınmış olan ve güvertede taşımaya ilişkin ayrıntılı düzenlemeler ihtiva eden YTTK m. 1151, emredici nitelik taşımaktadır (YTTK m. 1243/f. 1 a).

4. Olağan Ticari Taşıma İşlerinden Olmayan Taşımalar

Olağan ticari taşıma işlerinden olmamakla beraber ticaretin olağan akışı içerisinde yapılan eşya taşımasına ilişkin olan ve eşyanın özel nitelikleri veya taşımanın özel şartlarının haklı gösterdiği anlaşmalar, taşıma senedinin bu anlaşmaları ve "emre değildir" kaydını[36] içermesi şartıyla emredici hükümlerin kapsamı dışındadır.

Taşıyanın sorumluluğunu önceden ve geçerli şekilde kaldırabilmesi veya daraltabilmesi için taşımanın olağan ticari taşıma işlerinden olmaması yeterli değildir. Ayrıca eşyanın özel niteliklerinin veya taşımanın özel koşullarının sorumsuzluk anlaşmasını haklı göstermesi de şarttır. Buna örnek olarak müze eşyası, sanat eserleri ya da nükleer atık taşınması (eşyanın özel niteliği); bir sondaj platformuna veya hava üssüne ikmal malzemesi ya da kutuplara teknik ekipman götürülmesi (taşımanın özel şartları) verilebilir[37]. Dolayısıyla istisna kapsamında bir taşımanın söz konusu olup olmadığının her somut olayda ayrıca değerlendirilmesi gerekir.

Bu istisnanın pratikte çok sınırlı bir anlam ifade ettiği; bu nedenle LK'ye taraf olan bazı devletlerin iç hukuklarına alınmadığı ifade edilmektedir[38]. Ancak

---

uğramış ise taşıyanın bundan HGB § 606 (TTK m. 1061) uyarınca ve emredici olarak sorumlu tutulacağını belirtmektedir. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 663/ 3 s. 853.

[36] TTK m. 1117/f. 1 b. 3'te ise konişmentonun bu anlaşmayı ve "emre değildir" kaydını içermesi aranmıştır. Gerek TTK gerekse YTTK çerçevesinde konişmento kanunen emre yazılı bir kıymetli evrak değildir. Bu niteliği kazanması için "emre" kaydını içermesi gerekir (YTTK m. 1228/f. 3 – TTK m. 1101/f. 1). Bu nedenle aranan şartın "lüzumsuz" olduğu ifade edilmektedir. Bkz.. Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 199. Bu şartın aranmasının sebebi, düzenlemenin LK m. 6'dan aynen alınmasıdır. LK'de ise, uluslararası bir konvansiyon olması itibarıyla "emre değildir" kaydını ihtiva etmeyen konişmentoların kanunen emre kabul edildiği hukuk sistemlerinin de dikkate alınması zaruridir.

[37] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 279; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 663/ 10 s. 803; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 663/ 14 s. 858; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 199; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 178; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 154; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 92; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 56.

[38] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 279; Wüstendörfer, **The Hague Rules 1922,** s. 29; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 663/ 11 s. 420; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** §

rizikosu olağan ticari taşımalara göre çok daha yüksek olan bu tür taşımalar bakımından böyle bir düzenleme getirilmesi adil ve ihtiyaçlara uygun bir çözümdür.

5. Yüklemeden Önceki ve Boşaltmadan Sonraki Safha

Lahey Kuralları'nın uygulama alanı, yüklemenin başladığı andan boşaltmanın tamamlandığı ana kadar olan süreçle sınırlıdır (LK m. 1-e)[39]. Lahey Kuralları'nı temel alan HGB'de ve onu takiben TTK ve YTTK'da ise yükleme ve boşaltma yerine eşyanın taşıyan tarafından tesellümü ve teslimi esas alınmıştır. Dolayısıyla taşıyanın YTTK m. 1178'den (TTK m. 1061) doğan sorumluluğu teslim almadan teslim etmeye kadar olan zaman diliminin tamamını kapsamaktadır. Bu çerçevede taşıyan, eşyanın yüklenmesinden önce ve boşaltılmasından sonra, örneğin eşya rıhtımda, rıhtım ambarında ya da layterdeyken meydana gelen zararlardan da sorumludur[40].

Buna karşılık, LK m. 7'ye paralel olarak gerek HGB'de (§ 663) gerekse TTK (m. 1117) ve YTTK'da (m. 1244), eşyanın teslim alınmasından sonra, fakat gemiye yüklenmesinden önceki safha ile teslim edilmesinden önce, fakat gemiden boşaltılmasından[41] sonraki safha bakımından taşıyanın sorumluluğunu emredici hükümler hilafına kaldıran veya daraltan anlaşmalara cevaz verilmiştir. Dolayısıyla sorumluluk hükümlerinin emredici niteliği yalnızca eşyanın gemiye yüklenmesi ve gemiden boşaltılması arasındaki zaman diliminde söz konusudur (YTTK m. 1244/f. 1 (c) - TTK m. 1117/f. 1-b. 2)[42]. Eşyanın gemiye yüklenmesinden önceki ve gemiden

---

663/ 14 s. 858; Abraham, **Das Seerecht,** s. 205; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 663/ 10 s. 803; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s.199.

[39] Bunun nedenleri hakkında bkz.: Mankabady, **Comments on the Hamburg Rules,** s. 49; Kluge, **Grundsätze der Verfrachterhaftung,** s. 36.

[40] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/21 s. 635; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/9 s. 288; Hoffmann, **Die Haftung des Verfrachters,** s. 33; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 197; Kender, **Denizde Mal Taşıyanın Sorumluluğu,** s. 91.

[41] Yolculuk sırasında eşyanın, taşındığı gemiden geçici olarak boşaltılması veya başka bir gemiye ya da mavnaya aktarılması hâlinde taşıyanın sorumluluğu emredici hükümlere tâbi olmaya devam eder. Bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 279; Abraham, **Das Seerecht,** s. 205; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 663/ 9 s. 418. Aynı yönde: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 663/ 8 s. 803; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 663/11, Anh II § 663b/11 s. 857, 874.

[42] Tarafların sorumluluğun emredici hükümlere tâbi olduğu zaman diliminin başladığı ve sona erdiği anı ya da yükleme ve boşaltma kavramlarından ne anlaşılması gerektiğini farklı şekilde belirledikleri sözleşme şartları emredici hükümler çerçevesinde geçersizdir. Bkz.: Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 663/ 8 s. 419; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 663/ 7 s. 855. LK bakımından aynı yönde: Dor, **Bills of Lading Clauses,** s. 97.

boşaltılmasından sonraki safhada çoğu kez taşıyanın etki alanının dışında, bağımsız bir işletmenin hakimiyetinde bulunması, bu safhada meydana gelen zararların (kara ve layter zararları[43]) emredici hükümlerin kapsamından istisna edilmesine gerekçe olarak gösterilmektedir[44].

Belirtmek gerekir ki taşıyanın sorumluluğu yüklemenin başladığı andan boşaltmanın tamamlandığı ana kadar emredici hükümlere tâbidir[45]. Elbette FIO/S/T kaydının mevcudiyeti hâlinde durum farklı olacaktır[46]. Zira bu ihtimalde taşıyanın eşyayı tesellümü yüklemeden sonra, teslimi ise boşaltmadan önce gerçekleştiğinden ilk hâlde sorumluluğu henüz başlamamış; ikinci hâlde ise sona ermiştir[47].

Eşyanın rıhtımdan layterlerle alınması yahut rıhtıma layterlerle götürülmesi kararlaştırılmış yahut teamülden ise, yüklemenin başlangıcı ve boşaltmanın bitişi[48] bakımından eşyanın layterden gemiye yüklendiği ve gemiden laytere boşaltıldığı an esas alınacaktır[49]. Ancak eşyanın rıhtımdan alınıp rıhtıma boşaltılması

---

[43] Eşyanın layterde iken uğradığı zarar, kara zararı olarak nitelendirilemeyeceğinden YTTK m. 1244/f. 1 c'deki (TTK m. 1117/f. 1-b. 2) istisnayı "kara ve layter zararları" olarak ifade etmek yerinde olacaktır. Nitekim kara zararları tabirinin bu bakımdan çok isabetli olmadığı ifade edilmektedir. Bkz.: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 663/ 7 s. 854. Eşyanın gemiye yüklenmesinden önceki ve gemiden boşaltılmasından sonraki safhada meydana gelen zararlar için gerek "kara ve layter zararları" (bkz.: Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 663/ 6, 9 s. 802, 803) gerekse layter zararlarını da kapsar şekilde "kara zararları" ifadesi (bkz.: Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 279; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 197) kullanılmaktadır.

[44] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 279; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 663/ 6 s. 418.

[45] Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 606/21 s. 635; Abraham, **Das Seerecht,** s. 204; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 606/9 s. 288; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 663/ 7 s. 803; Okay, **Navlun Mukaveleleri,** s. 180.

[46] Yalnızca FIO/S/T kaydının varlığı bu bakımdan yeterli değildir. Yükleme, boşaltma ve istif faaliyetlerinin fiilen de yükle ilgili tarafından gerçekleştirilmesi şarttır. Zira aksi hâlde taşıyanın anılan faaliyetler bakımından sorumluluğunu emredici hükümler hilafına kaldırmasına cevaz verilmiş olur.

[47] Bkz.: I.C.3.b, c.

[48] Yüklemenin ne zaman başladığı ve boşaltmanın ne zaman sona erdiği, kullanılan yönteme, teknolojiye ve eşyanın cinsine göre değişiklik arz eder. Yüklemenin başlangıcını ve boşaltmanın bitişini kesin bir an olarak belirlemek çoğu kez mümkün değildir. Bkz.: Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln 1978,** s. 33.

[49] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 663/ 9 s. 418; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 663/ 8 s. 803; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** Anh II § 663b/11 s. 874. Kluge ise, eşyanın layterde bulunduğu süre bakımından taşıyanın sorumlu olup olmadığının belirlenmesinde somut olayın şartlarının ve liman teamüllerinin dikkate alınması gerektiğini ifade etmektedir. Bkz.: Kluge, **Grundsätze der Verfrachterhaftung,** s. 39-40.

kararlaştırılmışsa, taşıyanın sorumluluğu eşyanın layterde bulunduğu sürede de emredici hükümlere tâbidir[50].

Taşıyanın kara ve layter zararlarından sorumlu olmayacağı kararlaştırılmış ise, zararın karada veya layterde meydana geldiğini ispat yükü taşıyanın üzerindedir[51]. Zira ispat külfetinin yerinin değiştirilmesi istisna kapsamında değildir. Bu sebeple ispat yükünün taşıyan lehine tersine çevrilmesine yönelik bir anlaşma, YTTK m. 1243/f. 2'deki (TTK m. 1116/f. 2) genel kural uyarınca geçersiz olacaktır[52].

6. Müşterek Avaryaya İlişkin Kayıtlar

Taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerin emredici nitelik taşımadığı istisnai hâllerden biri de müşterek avaryaya ilişkin kayıtlardır (YTTK m. 1244/f. 2 – TTK m. 1117/f. 1). Ancak YTTK'da bu husus TTK'dan farklı şekilde ifade edilmiş ve "*konişmentoya*, müşterek avaryaya ilişkin kayıtların konulabileceği" hüküm altına alınmıştır[53]. Maddenin gerekçesinde denizde taşıma senedi yerine konişmentodan söz edilmesinin nedenine ilişkin herhangi bir açıklama yer almamaktadır.

Kanaatimize göre bu durum, LK m. 5 c. 2'nin YTTK'ya aynen alınmasından kaynaklanmaktadır. Lahey Kuralları'nda konişmentodan söz edilmesinin nedeni, konvansiyonun yalnızca konişmentolu taşımalara uygulanmasıdır. YTTK'da ise durum farklıdır. Nitekim güvertede taşınan eşyaya ve olağan ticari taşıma işlerinden olmayan taşımalara ilişkin sorumsuzluk

---

[50] Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, § 663/ 9 s. 418; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 663/ 8 s. 803; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 198; Seven, **Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk,** s. 176. Aynı yönde: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 663/ 11, Anh II § 663b/11 s. 856, 875.

[51] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 279; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, §§ 606/60, 663/ 9 s. 572 vd., 803; Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** §§ 606/21, 663/13, Anh II § 663b/12 s. 635 vd., 858, 875; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, §§ 606/14, 663/ 10 s. 290, 419; Abraham, **Das Seerecht,** s. 205; Kluge, **Grundsätze der Verfrachterhaftung,** s. 38; Okay, **Navlun Sözleşmeleri,** s. 181; Akıncı, **Navlun Mukaveleleri,** s. 373; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 198; Kender, Çetingil, **Deniz Ticareti Hukuku,** s. 154. LK bakımından aynı yönde: Dor, **Bill of Lading Clauses,** s. 95.

[52] Wüstendörfer, **Neuzeitliches Seehandelsrecht**, s. 279; Schlegelberger, Liesecke, **Seehandelsrecht**, §§ 606/14, 663/ 10 s. 290, 420; Prüßmann, Rabe, **Seehandelsrecht**, § 606/60 s. 573; Çağa, Kender, **Navlun Sözleşmesi,** s. 198. Aynı yönde: Schaps, Abraham, **Das Seerecht,** § 663/13, Anh II § 663b/12 s. 858, 875; Abraham, **Das Seerecht,** s. 205.

[53] Tasarı bakımından bu düzenlemenin eleştirisi için bkz.: Çetingil, Kender, Ünan, Yazıcıoğlu, **TTK Tasarısı Hakkında,** s. 206 vd.

anlaşmalarının geçerliliği, anlaşmanın *denizde taşıma senedine* geçirilmesi koşuluna bağlanmıştır. Kanaatimizce YTTK m. 1244/f. 2 ile müşterek avaryaya ilişkin anlaşmaların, ancak bir konişmento düzenlenen taşımalarda ve konişmentoya yazılmak kaydıyla emredici hükümlerin uygulanmasından istisna edilebileceğine yönelik bir düzenleme getirilmesi amaçlanmamaktadır. Bu çerçevede düzenlemedeki "konişmento" ifadesini "denizde taşıma senedi" olarak anlamak gerekir.

7. Taşımanın Fiili Taşıyan Tarafından Gerçekleştirilen Bölümü

Bilindiği üzere emredici nitelikteki YTTK m. 1191 uyarınca taşıyan, taşımanın gerçekleştirilmesi kısmen veya tamamen bir fiili taşıyana bırakıldığı takdirde, navlun sözleşmesine göre böyle bir bırakma hakkına sahip olup olmadığı dikkate alınmaksızın, taşımanın tamamından sorumlu kalmaya devam eder. Ancak bu sorumluğun, belirli bazı şartların gerçekleşmesi koşuluyla önceden kaldırılması veya daraltılması mümkündür (YTTK m. 1192)[54].

Böyle bir anlaşmanın geçerli olabilmesi için navlun sözleşmesinde, sözleşmenin konusunu oluşturan taşımanın belirli bir kısmının taşıyandan başka bir kişi tarafından gerçekleştirileceğinin öngörülmüş olması şarttır (YTTK m. 1192/f. 1). Diğer bir ifadeyle taşıyan, ancak navlun sözleşmesine göre taşımanın gerçekleştirilmesini bir fiili taşıyana[55] bırakma hakkına sahip olduğu takdirde, taşımanın bu bölümü bakımından sorumluluğunu önceden kaldırabilir ya da daraltabilir.

Taşımanın herhangi bir kısmının fiili taşıyan tarafından icra edileceğinin genel olarak kararlaştırılması bu bakımdan yeterli değildir. Zira düzenlemede

---

[54] Hükmün kökeni HK m. 11'dir. HK m. 11 "through carriage" (direkt taşıma) başlığını taşımaktadır. (Direkt taşıma kavramı ve türleri hakkında bkz.: Deniz, **Kombine Taşımalar,** s. 173-176). Düzenlemenin, akdi taşıyanın, taşımanın fiili taşıyan tarafından icra edilen bölümü bakımından, hangi koşullarla sorumluluğunu kaldırabileceğine ilişkin bulunması nedeniyle bu başlık eleştirilmektedir. Bkz.: Lüddeke, Johnson, **The Hamburg Rules**, s. 25; Tetley, **Articles 9 to 13 of the Hamburg Rules,** s. 200. Bu itibarla YTTK m. 1192'nin "sorumsuzluk şartı" başlığını taşıması son derece yerindedir. HK m. 11'in eleştirisi ve yol açabileceği sakıncalar hakkında bkz.: Moore, **The Hamburg Rules,** s. 8; Tetley, **LIMCLQ,** s. 11.

[55] Belirtmek gerekir ki birden fazla fiili taşıyanın söz konusu olması YTTK m. 1192'nin uygulanmasına engel değildir. Düzenlemenin kökenini teşkil eden HK m. 11 bakımından aynı yönde: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 187 dn. (1).

taşımanın "belirli" bir kısmının taşıyandan başka bir kişi tarafından gerçekleştirileceğinin sözleşmede öngörülmesinden söz edilmektedir. Bu nedenle taşımanın hangi bölümünün fiili taşıyan tarafından icra edileceği navlun sözleşmesinden anlaşılmalıdır[56]. Yine bu ifade çerçevesinde, taşımanın tamamı bir fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilecekse akdi taşıyanın sorumluluğunu önceden kaldırması mümkün değildir[57].

Taşıyanın sorumluluğu, ancak taşımanın ilgili bölümünde, eşyanın fiili taşıyanın hâkimiyetinde bulunduğu zaman dilimine[58] ilişkin olarak kaldırılabilir (YTTK m. 1192/f. 1). Tarafların bu husustaki anlaşması yeterli kabul edilmemiş; eşya üzerindeki hakimiyetin fiili taşıyana geçmesi de aranmıştır. Diğer bir ifadeyle, eşyanın fiili taşıyanın hakimiyetinde *bulunmadığı* süre bakımından, örneğin eşyanın geçici olarak depolanması veya aktarılması sırasında, taşıyanın sorumluluğu kaldırılamaz[59]. Zıya, hasar veya teslimdeki gecikmenin eşya fiili taşıyanın hâkimiyetinde iken meydana geldiğini ispat yükü ise taşıyana aittir (YTTK m. 1192/f. 1).

Sorumluluğu kaldıran veya daraltan bir anlaşmanın geçerli olabilmesi için, fiili taşıyanın adı, unvanı ve işyeri adresinin navlun sözleşmesinden anlaşılması şarttır[60]. Taşımayı gerçekleştirecek olan fiili taşıyan navlun sözleşmesinin kurulması sırasında henüz belirlenmemiş ise, belirlendiği anda ve en geç eşyanın fiili taşıyana teslimi akabinde taşıyan bu hususları derhal gönderilene bildirmekle yükümlüdür[61].

---

[56] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 189; Lüddeke, Johnson, **The Hamburg Rules**, s. 25; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 128.

[57] Honka, **Who is the Carrier?,** s. 76; a.y., **New Carriage of Goods by Sea,** s. 82; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 128. Aksi görüşte: Wilson, **Carriage of Goods By Sea,** s. 226.

[58] Bu süre bakımından fiili taşıyanın YTTK m. 1191/f. 2 uyarınca sorumluluğunun devam edeceği YTTK m. 1192/f. 3'te tasrih edilmiştir.

[59] Richter-Hannes, **Die Hamburger Regeln,** s. 90; Kienzle, **Actual Carrier,** s. 193, 255 vd.; Ping-fat, **Carrier's Liability,** s. 30.

[60] İskandinav hukukunda başka bir hattın ismen belirtilmesi bu açıdan yeterli kabul edilmektedir. Bkz.: Honka, **New Carriage of Goods by Sea,** s. 82.

[61] Düzenlemenin kökenini teşkil eden HK m. 11'de bu husus yer almamaktadır. Sözleşmenin kurulması aşamasında fiili taşıyanı ismen belirlemenin akdi taşıyan için bazı hâllerde zor ve hatta imkânsız olabileceği ifade edilmekte ve bu doğrultuda ismin daha sonraki bir zamanda belirlenmesinin HK m. 11 çerçevesinde mümkün olması gerektiği ileri sürülmektedir. Bkz.: Kienzle, **Actual Carrier,** s. 190-191; Yazıcıoğlu, **Hamburg Kuralları,** s. 128; Karan, **The Carrier's Liability,** s. 170. Aynı yönde: Honka, **New Carriage of Goods by Sea,** s. 83. Bir başka görüşe göre ise tam da bu zorluk sayesinde, hükmün uygulanması sıkı şartlara bağlanmış olmaktadır. Bkz.: Astle, **The Hague, Hague-Visby, Hamburg Rules,** s. 119. YTTK m. 1192'de fiili taşıyanın, sözleşmenin

Bu yükümlülük yerine getirilmediği takdirde taşıyanın sorumluluğu devam eder (YTTK m. 1192/f. 2). Eklemek gerekir ki, sorumsuzluk anlaşmasının geçerliliği için, sözleşmenin kuruluşu esnasında fiili taşıyan henüz belirlenmemiş olsa dahi, tarafların taşımanın belirli bir bölümünün icrasının fiili taşıyana bırakılması hususunda anlaşmış olmaları icap eder. Diğer bir ifadeyle YTTK m. 1192/f. 1'de aranan koşul her hâlde yerine getirilmelidir.

Düzenlemenin kökenini teşkil eden HK m. 11'de, taşımanın belirli bir kısmının taşıyandan başka, *ismen zikrolunan* bir şahıs tarafından *yerine getirileceğinin* navlun sözleşmesinde açıkça *öngörülmesi* aranmıştır. Bu çerçevede ileri sürülen bir görüşe göre, navlun sözleşmesinde herhangi bir taşıyanın ismine yer verilmek ve fakat taşıma işinin icrası, sözleşmede yer alandan başka bir fiili taşıyana bırakılmak suretiyle, maddede aranan şart da yerine getirilmiş olacaktır[62]. Kanaatimizce düzenlemenin amacı ve özellikle fiili taşıyan aleyhine takibat yapılamaması durumunda sözleşme şartının hiçbir etkisinin olmayacağının belirtilmiş olması karşısında böyle bir yorumun benimsenmesi mümkün değildir. Zira akdi taşıyanın sorumsuzluğuna ilişkin bir sözleşme şartına cevaz verilirken, zarar görenin talebini fiili taşıyana yöneltebileceği düşünülmüş ve bu hususta kolaylık sağlamak amacıyla, fiili taşıyanın sözleşmede ismen belirtilmesi aranmıştır[63]. Anılan görüşün kabulü ise, zarar görenin fiili taşıyanı takibini son derece güçleştirecek ve bazı hâllerde imkânsızlaştıracaktır. YTTK m. 1192'de ise konu, HK m. 11'e kıyasen çok daha net ve tereddüde yer bırakmayacak şekilde düzenlenmiştir. Zira taşımayı gerçekleştirecek fiili taşıyan navlun sözleşmesinin kuruluşu sırasında henüz belirlenmemiş ise, belirlendiği anda ve en geç eşyanın fiili taşıyana teslimi akabinde taşıyan derhal gönderilene fiili taşıyanın adını, unvanını ve işyeri adresini bildirmekle yükümlü tutulmuştur. Bu bakımdan sözleşmede fiili taşıyan olarak herhangi bir ismin belirtilmesinin yeterli görülemeyeceği; navlun sözleşmesinde yer alan yahut gönderilene sonradan iletilen bilgilerin, taşımayı gerçekten icra eden fiili taşıyana ilişkin olması gerektiği açıktır. Gerek bu şartın,

---

akdinden sonraki bir zamanda belirlenmesine cevaz verilmiş; öte yandan taşıyana bunu en geç eşyanın fiili taşıyana teslimi akabinde derhal gönderilene bildirme yükümlülüğü yüklenmiştir. Dolayısıyla düzenlemenin anılan iki görüşü dengelediği söylenebilir.

[62] Tetley, **LIMCLQ,,** s. 8. Aksi görüşte: Ping-fat, **Carrier's Liability,** s. 30 dn. (99).

[63] Kienzle, **Actual Carrier,** s. 190.

gerekse fiili taşıyanın adının yanısıra unvanı ve işyeri adresinin de sözleşmede belirtilmesinin aranması itibarıyla, YTTK m. 1192 hükmünün, HK m. 11'in önemli bazı eksiklerini giderdiği ve yükle ilgilinin fiili taşıyanı takibini kolaylaştırdığı söylenebilir.

Aranan tüm koşullar gerçekleşmiş olsa dahi, eğer yetkili Türk mahkemesinde fiili taşıyan aleyhine dava açılamazsa taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya daraltan anlaşma geçersizdir (YTTK m. 1192/f. 1).

Buraya kadar açıklanan hususlardan çıkan bir diğer sonuç, taşıyana genel olarak taşımanın gerçekleştirilmesini fiili taşıyana bırakma yetkisi veren kayıtların YTTK m. 1192'de aranan koşulları karşılamadığıdır. Zira taşıyana bu yetkinin soyut olarak tanınması durumunda, fiili taşıyanın ismen belirtilmesi ve taşımanın fiili taşıyan tarafından gerçekleştirilecek olan bölümüne ilişkin bilgilerin sözleşmede yer alması şartları yerine getirilemez.

YTTK m. 1192 hükmü emredici nitelikte olduğundan (YTTK m. 1243/f. 1 a) sorumluluğun geçerli olarak kaldırılması veya daraltılması için aranan şartların taşıyan lehine değiştirilmesine yönelik bir anlaşma geçersizdir.

F. Sorumsuzluk Anlaşmaları

Sorumluluğun emredici hükümlere tâbi olması için aranan şartların gerçekleşmediği ya da emredici hükümlerin bu niteliğe sahip olmadığı istisnai hâllerde taşıyanın sorumluluğunun önceden kaldırılması veya daraltılması mümkündür. Bu itibarla taraflara sözleşme serbestisi tanınmış olan alanın pek de dar olmadığı söylenebilir.

Taşıyanın sorumluluğunu kaldıran veya daraltan kayıtların iki ana başlık altında toplanması mümkündür. Bunlardan ilki, "taşıyanın dar anlamda sorumluluğunu kaldıran veya daraltan kayıtlar"dır. Taşıyanın sorumlu olduğu zaman dilimi; zarar sebepleri ve zararın türü açısından düzenleme getiren kayıtlar bu başlık altında yer almaktadır. Taşıyanın sorumlu olduğu zarar sebepleri açısından düzenleme getiren kayıtlar, tesadüfi hâllerden sorumsuzluk, **negligence** (kusur) ve **exception** (istisna) kayıtlarıdır.

“Talebin ileri sürülmesi aşamasına yönelik sınırlandırmalar getiren kayıtlar” ise ikinci grubu teşkil etmektedir. İspat yüküne, sürelere ve tazminatın hesaplanması ile sınırına ilişkin kayıtlar bu başlık altında yer almaktadır.

Belirtmek gerekir ki taraflara emredici hükümlerin kapsamı dışında tanınan sözleşme serbestisi mutlak olmayıp, sorumsuzluk anlaşmalarının geçerliliği genel hükümlere tâbidir. Nitekim YTTK m. 1244/f. 3’te, sorumluluğu önceden kaldıran veya daraltan kayıt ve şartlar hakkında Borçlar Kanunu’nun emredici hükümlerinin saklı olduğu ifade edilmiştir. Esasen bu hususun açıkça belirtilmemesi hâlinde de sonuç değişmez. Zira TTK m. 1117 ile YTTK m. 1244’te genel hükümlere aykırı sorumsuzluk anlaşmalarına cevaz verilmemiş; yalnızca burada sayılan istisnai hâllerde “TTK m. 1116 / YTTK m. 1243 hükmünün uygulanmayacağı”ndan söz edilmiştir. Bu çerçevede genel hükümlerin koyduğu sınırlara uyma zorunluluğunun her hâlde devam ettiği açıktır.

SONUÇ

Lahey/Visby Kuralları'nın taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümleri, 6102 sayılı (yeni) Türk Ticaret Kanunu'nun konuya ilişkin düzenlemelerinin iskeletini oluşturmaktadır. Bu düzenlemeler, Hamburg Kuralları'nın getirdiği değişiklik ve yeniliklerle takviye edilmiştir. Böylelikle Lahey/Visby Kuralları'nın sistemi büyük ölçüde korunmakla birlikte, eksiklikleri tamamlanmış; günümüzün ihtiyaçlarını karşılayamadığı noktalar bakımından uluslararası gelişmeler Türk hukukuna yansıtılmıştır.

Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun taşıyanın eşya zararlarından sorumluluğuna ilişkin olarak getirdiği en temel yeniliklerden biri, eşyanın geç tesliminden ileri gelen zararlardan sorumluluğun düzenlenmesi ve yüke özen borcunun ihlalinden sorumluluk ile aynı çatı altına alınmasıdır. Bir diğer esaslı yenilik, taşımanın icrasının kısmen veya tamamen bir fiili taşıyana bırakılması hâline ilişkin ayrıntılı düzenlemeler getirilmesi; böylelikle fiili taşıyanın sorumluluğu ile akdi taşıyanın fiili taşıyan ve adamlarının eylemlerinden sorumluluğunun Kanun'un sistemi içinde toplanmasıdır. Ayrıca taşıyanın adamı kavramı, müstahdemi olmayan, ancak navlun sözleşmesinin ifasında kullandığı kişileri de kapsayacak şekilde genişletilmiş; böylece taşıyanın tüm yardımcıları bakımından aynı hukuki rejimin cari olması sağlanmıştır. 6762 sayılı (eski) Türk Ticaret Kanunu'nun kapsamı dışında kalan, dolayısıyla genel hükümlerin uygulandığı tüm bu hususların Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda düzenlenmesi ile bu suni ayrımlar sona ermiş; taşıyanın sorumluluğunun bir bütün olarak, aynı hukuki rejime tâbi olması sağlanmıştır.

Taşıyanın kanuni sorumsuzluk sebepleri ile kusursuzluk ve uygun illiyet bağı karinelerinden yararlandığı hâllere ilişkin olarak ise, bazı küçük değişiklikler dışında bir yenilik getirilmemiştir. Dolayısıyla teknik kusurdan ve yangından sorumsuzluk ilkesi ile Lahey Kuralları'ndan gelen liste muhafaza edilmiştir. Sözü edilen hususlarda reform niteliğinde köklü değişiklikler getiren Hamburg Kuralları'na katılımın son derece sınırlı kaldığı; Rotterdam Kuralları'nın akıbetinin ise henüz meçhul olduğu dikkate alındığında, böyle bir eğilim kendini hissettirse de

bu reform konusunda uluslararası alanda yeterli uzlaşının sağlandığından söz etmek mümkün görünmemektedir. Özellikle teknik kusurdan sorumsuzluk ilkesinin muhafazasını günümüzün taşımacılık koşulları karşısında savunmak mümkün değildir. Ancak uluslararası alanda bu konuda alınacak tavır netleşmeden mevcut sistemin tamamen değiştirilmek istenmemesi anlaşılabilir bir durumdur.

Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun getirdiği yenilikler içinde en ihtiyaç duyulanı ve en önemlisi, kuşkusuz taşıyanın sorumluluğunun üst sınırına ilişkindir. 6762 sayılı (eski) Türk Ticaret Kanunu'nun işlevini tamamen yitiren düzenlemesi, bu nedenle uygulamada tabiri caizse fiilen yürürlükten kaldırılmıştır. Yeni Türk Ticaret Kanunu'nda ise sorumluluğun üst sınırının hesaplanmasında esas alınan hesap birimi olarak Özel Çekme Hakkı benimsenmiş; koli ve ünitenin yanında ağırlık esasına da yer verilmiş; konteyner ve benzeri taşıma gereçleri ile taşınan eşyalar bakımından özel bir düzenleme getirilmiş ve taşıyanın sorumluluğunu sınırlandırma hakkının kaybına ilişkin hüküm sevk edilmiştir.

Uluslararası antlaşmalar paralelinde getirilen bir diğer kayda değer yenilik, sorumsuzluk nedenlerine ve sorumluluk sınırlamalarına dair düzenlemelerin, talebin haksız fiile dayanması hâlinde de uygulanacağının kabul edilmesidir. Ayrıca, taşıyanın adamlarının da taşıyan için geçerli olan sorumsuzluk nedenlerinden ve sorumluluk sınırlamalarından yararlanabileceği hüküm altına alınmıştır.

İspat hususunda da önemli bir değişiklik söz konusudur. Şöyle ki, Yeni Türk Ticaret Kanunu çerçevesinde konişmentoyu içerdiği eşya tanımına güvenerek, iyiniyetle devralan, gönderilen dahil üçüncü kişilere karşı konişmento kayıtlarının aksi ispatlanamaz.

Sorumluluk hükümlerinin emredici nitelik taşıdığı hâller ile bunun istisnaları bakımından 6762 sayılı (eski) Türk Ticaret Kanunu'nun sistemi temelde korunmuş olmakla birlikte bazı değişiklikler de söz konusudur. Emredici nitelik taşıyan hükümlerin sayısı ise önemli ölçüde arttırılmıştır.

Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun taşıyanın sorumluluğuna ilişkin hükümlerinin eksikleri ya da eleştirilecek yönleri elbette mevcuttur. Ancak bu düzenlemeler ile nihayet günün koşullarına uygun; ihtiyaçlara cevap veren ve

uluslararası gelişmelerle uyumlu bir sorumluluk sistemi getirilmiş olması azımsanmamalıdır.

1 Temmuz 2012 tarihi itibarıyla artık bu hükümlerin amaca ve ihtiyaçlara en uygun, adil sonuçlara ulaşılmasına ve sorunlara çözüm getirilmesine en elverişli bir şekilde yorumlanıp uygulanması çalışması başlamıştır. Bu noktada, Kanun'un konuya ilişkin düzenlemelerine kaynak teşkil eden uluslararası antlaşmalar mutlaka dikkate alınmalıdır. Bu antlaşmaların ilgili hükümlerinin uluslararası uygulamadaki yorum şekli vazgeçilmez bir rehber niteliğindedir.

KAYNAKÇA

ABRAHAM, Hans Jürgen: **Das Seerecht: ein Grundriß mit Hinweisen auf die Sonderrechte anderer Verkehrsmittel, vornehmlich das Binnenschiffahrts- und Luftrecht,** 4. Ergänzte und erweiterte Auflage, Berlin vd., Walter de Gruyter, 1974. (Das Seerecht)

AIKENS, Richard, LORD, Richard, BOOLS, Michael: **Bills of Lading,** London, Informa, 2006.

AKINCI, Sami: **Deniz Hukuku: Navlun Mukaveleleri,** İstanbul, 1968. (Navlun Mukaveleleri)

AKINCI, Şahin: **Borçlar Hukuku Bilgisi,** 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu Hükümlerine Göre Hazırlanmış 5. Baskı, Konya, Sayram, 2011. (Borçlar Hukuku)

ASTLE, W.E.: **International Rules of Law Relating to Bills of Lading,** London, Fairplay Publications, 1982. (Bills of Lading Law)

ASTLE, W.E.: **Shipowners' Cargo Liabilities and Immunities,** 3. ed., London, H.F.&G. Witherby, 1967. (Shipowners' Cargo Liabilities)

ASTLE, W.E.: **The Hamburg Rules: An appreciation of the cause and effect of the amendments to the Hague Rules and the Hague-Visby Rules,** London, Fairplay Publications, 1981. (Hamburg Rules)

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. 117-147. (Hak Düşürücü Süre)

ATAMER, Kerim: "Temiz Konişmento Karşılığı Garanti Mektubu", **İstanbul Barosu Dergisi,** Yıl: 1988 Cilt: 62 Sayı: 7-8-9, s. 495-508. (Garanti Mektubu)

ATAMER, Kerim: "Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi", **Deniz HD Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan,** Yıl: 5 Sayı: 1-4, Beta, 2002, s.57-94. (Parça Başı Sınırlı Sorumluluk ve 1924 Brüksel Sözleşmesi)

AYAN, Mehmet: **Borçlar Hukuku (Genel Hükümler),** güncelleştirilmiş 6. Baskı, Konya, Mimoza, 2010. (Borçlar Hukuku)

AYBAY Gündüz, ATAMER, Kerim: "Taşıyanın Parça Başına Belli Bir Tutarla Sınırlı Sorumluluğu", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu VI, Bildiriler -Tartışmalar,** Ankara, 1989, s. 229-274. (Parça Başına Sınırlı Sorumluluk)

BAATZ, Yvonne vd.: **Southampton on Shipping Law,** Institute of Maritime Law, London, Informa, 2008.

BASEDOW, Jürgen: **Der Transportvertrag,** Tübingen, J.C.B. Mohr (Paul Siebeck), 1987. (Transportvertrag)

BAUER, R. Glenn: "Conflicting Liability Regimes: Hague-Visby v. Hamburg Rules – A Case by Case Analysis", **Journal of Maritime Law and Commerce,** Vol. 24 No. 1, January 1993, s. 53-74. (Hague-Visby v. Hamburg Rules)

BEIER, Olaf: **Grundsätze eines europäischen transportmittelübergreifenden Schadensrechts für den Gütertransport: Eine Rechtsvergleichende Untersuchung unter besonderer Berücksichtigung der CMR, der ER/CIM 1990, des WA/HP und der HVR,** Internationalrechtliche Studien Bd. 8, Frankfurt am Main, Peter Lang, 1999. (Schadensrecht für Gütertransport)

BERLINGIERI, Francesco: "Period of Responsibility and Basis of Liability", **The Hamburg Rules: A Choice for the EEC?,** Antwerpen, Maklu, 1994, s. 83-99. (Basis of Liability)

BERLINGIERI, F.: **Time-Barred Actions,** second edition, London vd., Lloyd's of London Press Ltd., 1993.

BETZEL, Torsten: , **Die Reform der Haager Regeln: unter besonderer Berücksichtigung des Zusammenspiels Verfrachterhaftung des Verfrachters einerseits und Seewarenversicherung andererseits,** München, Frank, 1975. (Verfrachterhaftung)

BOYD, Stewart C., SCRUTTON, Thomas Edward vd.: **Scrutton on Charterparties and Bills of Lading,** 21. ed., London, Sweet & Maxwell, 2008.

BRAEKHUS, Sjur: "The Hague Rules Catalogue: Article IV, rule 2, paragraphs (c) to (p) of the 1924 Bills of Lading Convention", **Six Lectures on the Hague Rules,** Edi. Kurt Grönfors, Göteborg, 1966, s. 11-30. (The Hague Rules Catalogue)

CHANDIRAMANI, Nilima M.: **Carriage of Goods by Sea and Multimodal Transport,** Mumbai, Saptarang Publication, 1997. (Carriage of Goods by Sea)

CLETON, Robert: "Contractual Liability for Carriage of Goods by Sea (The Hague Rules and their Revision)", **Hague-Zagreb Essays 3: Carriage of Goods by Sea, Maritime Collisions, Maritime Oil Pollution, Commercial Arbitration,** Hague-Zagreb Colloquium on the Law of International Trade, Session 1978 Opatija, Edi.: C.C.A. Voskuil, J.A. Wade, T.M.C. Asser Institute, Alphen aan den Rijn, Sijthoff & Noordhoff, 1980, s. 3-20. (The Hague Rules and their Revision)

COLE, Sanford D.: **The Carriage of Goods by Sea Act, 1924: With an Explanation of the Hague Rules and Full Notes,** fourth edition, London, Sir Isaac Pitman & Sons Ltd., 1937. (COGSA 1924)

COLE, Sanford D.: **The Hague Rules 1921 Explained,** 2. ed. revised and enlarged, London, Effingham Wilson, 1922. (The Hague Rules 1921)

COLINVAUX, Raoul: **(Thomas Gilbert) Carver's Carriage by Sea,** 2 Vol., 13. ed., London, Stevens & Sons, Vol. I, 1982. (Carver's Carriage by Sea I)

COLINVAUX, Raoul: **(Thomas Gilbert) Carver's Carriage by Sea,** 2 Vol., 13. ed., London, Stevens & Sons, Vol. II, 1982. (Carver's Carriage by Sea II)

COLINVAUX, Raoul P.: **The Carriage of Goods by Sea Act, 1924,** London, Stevens & Sons, 1954. (COGSA 1924)

COOKE, Julian: "Charter Parties – Is There a Need for Mandatory Legislation?", **Modern Law of Charter Parties,** IX. Hässelby Colloquium 2001, Ed.: Johan Schelin, Axel Ax:son Johnson Institute of Maritime and Transport Law University of Stockholm, Jure AB, 2003, s.1-17.

ÇAĞA, Tahir: "Birleşmiş Milletler Denizde Eşya Taşıma Konferansı, 1978", **Batider,** C. X, 1979, s. 323-352. (Denizde Eşya Taşıma)

ÇAĞA, Tahir: "Enternasyonal Deniz Hususi Hukuku Alanında Yeni Bazı Gelişmeler", **Batider,** C. IX, 1977, s. 289-327. (Enternasyonal Deniz Hukuku)

ÇAĞA, Tahir: "Hava Taşıyıcısının Sınırlı ve Sınırsız Mesuliyetine Dair", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu V: Bildiriler-Tartışmalar,** Ankara, 1988, s. 177-211. (Hava Taşıyıcısının Mesuliyeti)

ÇAĞA, Tahir, KENDER, Rayegân: **Deniz Ticareti Hukuku: Giriş, Gemi, Donatan ve Kaptan,** 2 C., gözden geçirilmiş 16. bs., İstanbul, XII Levha, C. I, 2010. (Deniz Ticareti Hukuku I)

ÇAĞA, Tahir, KENDER, Rayegân: **Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Sözleşmesi,** 2 C., gözden geçirilmiş 10. bs., İstanbul, XII Levha, C. II, 2010. (Navlun Sözleşmesi)

ÇETİNGİL, Ergon: "Alman Deniz Ticaret Hukukunun 1986 Yılı Reformunda Taşıyanın Sorumluluğu İle İlgili Olarak Yapılan Değişiklikler", **Batider,** C. XVI, S. 4, 1992, s. 17-57. (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, s. 137-159. (Taşıyanın Koli – Konteyner Ve Ünite Başına Sorumluluğu)

ÇETİNGİL, Ergon, KENDER, Rayegân: "Türk Ticaret Kanununun Deniz Ticaretine Ayrılan Dördüncü Kitabındaki Hükümlerin Değiştirilmesine Dair Tasarı Taslağı", **Deniz HD,** Özel Sayı, Nisan 2002, İstanbul, Beta. (Deniz HD Özel Sayı)

ÇETİNGİL, Ergon, KENDER, Rayegân, ÜNAN, A. Samim, YAZICIOĞLU, Emine: "TTK Tasarısı'nın 'Deniz Ticareti' Başlıklı 5. Kitabında Yer Alan Hükümler Hakkında", **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler,** Deniz HD, Özel Sayı, 2006, s. 1-295. (TTK Tasarısı Hakkında)

DAMAR, Duygu: **Wilful Misconduct in International Transport Law,** Berlin vd., Springer, 2011. (Wilful Misconduct)

D'ARCY, Leo, RIDLEY, Jasper: **Ridley's Law of the Carriage of Goods by Land, Sea and Air,** 7. ed., Crayford, Kent, Shaw&Sons, 1992. (Ridley's Law of the Carriage of Goods)

DAVIES, Martin, DICKEY, Anthony: **Shipping Law,** third edition, Sydney, Lawbook, 2004.

DEMİRKIRAN, İhsan, DEMİRKIRAN, H. Murat: "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Üzerine Bazı Düşünceler", **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler,** Deniz HD, Özel Sayı, 2006, s. 339-345.

DENİZ, İnci: "Kombine Taşımalarda Taşıyanın Sorumluluğu", **Sorumluluk ve Sigorta Hukuku Bakımından Eşya Taşımacılığı Sempozyumu: Bildiriler – Tartışmalar,** Ankara, 1984, s. 173-192. (Kombine Taşımalar)

DENİZ, İnci: **Konteyner Taşımacılığı ve Hukuki Sorunları,** İstanbul, 1982.

DENİZ KANER, İnci: "Navlun Mukaveleleri", **40. Yılında Türk Ticaret Kanunu,** İstanbul, Beta, 1997, s. 306-307.

DIAMOND, Anthony: "Responsibility for Loss of, or Damage to, Cargo on a Sea Transit: The Hague or Hamburg Conventions?", **Carriage of Goods by Sea,** edited by Peter Koh Soon Kwang, Singapore, Butterworths, 1986, s. 110-121. (The Hague or Hamburg Conventions?)

DIAMOND, Anthony: "The Hague-Visby Rules", **LIMCLQ,** 1978, s. 225-266. (LIMCLQ)

DOR, Stephane: **Bill of Lading Clauses and the Brussels International Convention of 1924 (Hague Rules),** Great Britain, W. Pickering & Sons Ltd., 1956. (Bill of Lading Clauses)

DUBISCHAR, Roland: **Grundriß des gesamten Gütertransportrechts,** Frankfurt am Main, Alfred Metzner, 1987. (Gütertransportrecht)

EILENBERGER-CZWALINNA, Maren: **Haftung des Verfrachters nach dem Zweiten Seerechtsänderungsgesetz: Rechtshistorische und entstehungsgeschichtliche Hintergründe der Neuregelung,** Schriften zum Seehandelsrecht Bd. 6, Hamburg, Lit, 1998. (Haftung des Verfrachters)

EREN, Fikret: **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler,** düzeltilmiş 12. Baskı, İstanbul, Beta, 2010. (Borçlar Hukuku)

FORCE, Robert: "A Comparison of the U.S. Carriage of Goods by Sea Act –Present Text and Proposed Changes- and The Hamburg Rules", **New Carriage of Goods by Sea: The Nordic Approach Including Comparisons with Some Other Jurisdictions,** ed. Hannu Honka, Institute of Maritime and Commercial Law Abo Akademi University, Abo, 1997, s. 371-418. (US COGSA and The Hamburg Rules)

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. 199-216. (Fire)

GANADO, Max, KINDRED, Hugh M.: **Marine Cargo Delays: The Law of Delay in the Carriage of General Cargoes by Sea,** London vd, LLP, 1990. (Cargo Delays)

GASKELL, Nicholas: "Damages, Delay and Limitation of Liability under the Hamburg Rules 1978", **The Hamburg Rules: A Choice for the EEC?,** s. 129-178, Antwerpen, Maklu, 1994. (Damages, Delay and Limitation of Liability)

GLASS, David A., CASHMORE, Chris**: Introduction to the Law of Carriage of Goods,** London, Sweet & Maxwell, 1989. (The Law of Carriage of Goods)

GOLD, Edgar, CHIRCOP, Aldo, KINDRED, Hugh: **Maritime Law,** Toronto vd., Irwin Law, 2003.

GÖTZ, Hans Norbert: **Das Seefrachtrecht der Haager Regeln nach anglo-amerikanischer Praxis,** Schriften zum deutschen und europäischen Zivil-, Handels- und Prozeßrecht, Band 7, Bielefeld, 1960. (Das Seefrachtrecht der Haager Regeln)

GRIGGS, Patrick, WILLIAMS, Richard, FARR, Jeremy: **Limitation of Liability for Maritime Claims,** fourth edition, London Singapore, LLP, 2005. (Limitation of Liability)

GRIME, Robert: "The Scope of the Voyage", **Cargo Liability in Future Maritime Carriage,** The eighth Axel Ax:son Johnson Colloquium on Maritime Law Hässelby 28-30th September 1997, Svenska Sjörättsföreningen Skrifter 73, Stockholm, 1998, s.133-143. (The Scope of the Voyage)

GRÖNFORS, Kurt: "Non-Contractual Claims Under The Hamburg Rules", **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,** Edited by Samir Mankabady, Leyden vd., A.W. Sijthoff, 1978, s. 187-195. (Non-Contractual Claims)

HARTMANN, Karl: **Die Haftung des Verfrachters aus Seefrachtvertrag nach den Haager Regeln,** Abhandlungen zum schweizerischen Recht 221. Heft, Bern, Stämpfli & Cie., 1945. (Die Haftung des Verfrachters)

HATEMİ, Hüseyin: "Organın Eyleminden Dolayı Tüzelkişiliğin Sorumluluğu", **Sorumluluk Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu,** İstanbul, 1980, s. 129-140.

HERBER, Rolf: **Das Übereinkommen der Vereinten Nationen über die Beförderung von Gütern auf See von 1978,** DVIS Reihe B Heft 12, Hamburg, 1978. (Das Übereinkommen der Vereinten Nationen)

HERBER, Rolf: “Gedanken zum Inkrafttreten der Hamburg-Regeln”, **Transportrecht,** 11/12-1992, s. 381-390. (TranspR 11/12-1992)

HERBER, Rolf: “German Law on the Carriage of Goods by Sea”, **New Carriage of Goods by Sea: The Nordic Approach Including Comparisons with Some Other Jurisdictions,** ed. Hannu Honka, Institute of Maritime and Commercial Law Abo Akademi University, Abo, 1997, s. 343-367. (Carriage of Goods by Sea)

HERBER, Rolf: “The Hamburg Rules: Origin and Need for the New Liability System”, **The Hamburg Rules: A Choice for the EEC?,** s. 33-45, Antwerpen, Maklu, 1994. (The New Liability System)

HILL, Christopher: **Maritime Law,** sixth ed., London Hong Kong, LLP, 2003.

HILL, C.J.S.: **An Introduction to the Law of Carriage of Goods by Sea,** London, Stanford Maritime, 1974.

HODGSON, A.J.: **The Carriage of Goods by Sea Act, 1924: With a Spicemen Bill of Lading Thereunder,** Liverpool, 1932. (COGSA 1924)

HOFFMANN, Andreas: **Die Haftung des Verfrachters nach deutschem Seefrachtrecht,** Schriften zum Transportrecht Heft 15, Neuwied-Kriftel-Berlin, Luchterhand, 1996. (Die Haftung des Verfrachters)

HONKA, Hannu: “New Carriage of Goods by Sea – The Nordic Approach”, **New Carriage of Goods by Sea: The Nordic Approach Including Comparisons with Some Other Jurisdictions,** ed. Hannu Honka, Institute of Maritime and Commercial Law Abo Akademi University, Abo, 1997, s. 15-215. (New Carriage of Goods by Sea)

HONKA, Hannu: “Who is the Carrier? Old question, new solutions?”, **Cargo Liability in Future Maritime Carriage**, The eighth Axel Ax:son Johnson Colloquium on Maritime Law Hässelby 28-30th September 1997, Svenska Sjörättsföreningen Skrifter 73, Stockholm, 1998, s. 70-88. (Who is the Carrier?)

JAPIKSE, R.E.: "Deck Cargo Exclusion, Nautical Fault Exemption, Fire Exception", **The Hamburg Rules: A Choice for the EEC?,** s. 179-191, Antwerpen, Maklu, 1994. (Deck Cargo, Nautical Fault, Fire)

KANER, İnci: **Hava Hukuku: Hususi Kısım,** gözden geçirilmiş 2. bası, İstanbul, Filiz, 2004. (Hava Hukuku)

KANETİ, Selim: "Haksız Fiil Sorumluluğunda Kusur Kavramının Görevi", **Sigorta Hukukunda Yeni Gelişmeler 1. Sempozyumu,** İstanbul, 1980, s. 29-67. (Kusur Kavramı)

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

KARAN, Hakan: "Yargıtay'ın Konişmentolu Taşımalar Hakkındaki 1924 Tarihli La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği", **Ticaret Hukuku ve Yargıtay Kararları Sempozyumu XVII: Bildiriler – Tartışmalar,** Ankara, 2000, s. 223-243. (Yargıtay'ın La Haye Kaideleri'ni Uygulaması Gereği)

KENDER, Rayegân, ÇETİNGİL, Ergon: **Deniz Ticareti Hukuku (Takip Hukuku ve Deniz Sigortaları ile Birlikte) Temel Bilgiler,** gözden geçirilmiş 12. bs., İstanbul, XII Levha, 2010. (Deniz Ticareti Hukuku)

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

KENDER, 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. 247-260. (Yükleme, Boşaltma ve Ardiye Safhasında Sorumluluk)

KENDER, Rayegân, ÜNAN, Samim: "Eşya Taşıma (Navlun) Mukaveleleri, **40. Yılında Türk Ticaret Kanunu,** İstanbul, Beta, 1997, s. 279-305. (Navlun Mukaveleleri)

KIENZLE, Jost: **Die Haftung des Carrier und Actual Carrier nach den Hamburg-Regeln,** Neuwied, Luchterhand Verlag, 1993. (Actual Carrier)

KIRSTEN, Th.: **Haftungsprobleme der Haager Regeln im Container-Seeverkehr,** Hamburg, Commercium, 1970. (Container-Seeverkehr)

KLUGE, Klaus: **Grundsätze der Verfrachterhaftung nach französischem Recht im Geltungsbereich des französischen Ausführungsgesetzes zu den Haager Regeln,** Sonderdruck aus Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht Band 120 Heft 1/2, Stuttgart, Ferdinand Enke, 1957. (Grundsätze der Verfrachterhaftung)

KNAUTH, Arnold W.: **The American Law of Ocaen Bills of Lading,** 4. ed. revised and enlarged, Baltimore, American Maritime Cases, 1953.

LONGLEY, Henry N.: **Common Carriage of Cargo,** Albany vd., Matthew Bender, 1967.

LOOKS, Volker, KRAFT, Holger: "Die zivilrechtliche Auswirkungen des ISM Code", **TranspR,** 06/1998, s. 221-229. (ISM Code)

LOTTER, Wolfgang Friedrich: **Beweislast im Seefrachtrecht,** Berlin, Walter de Gruyter & Co., 1969. (Beweislast)

LÜDDEKE, Christof, JOHNSON, Andrew: **The Hamburg Rules: From Hague to Hamburg via Visby,** 2. ed., London, LLP, 1995. (The Hamburg Rules)

MANCA, Plinio: **International Maritime Law,** 2. Vol., Antwerpen, European Transport Law, 1970.

MANKABADY, Samir: "Comments on the Hamburg Rules", **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,** Edited by Samir Mankabady, Leyden vd., A.W. Sijthoff, 1978, s. 27-115.

MECKEL, J.F. Hannes: **Der US Harter Act und die Haftung des Verfrachters für Ladungsschäden im internationalen Seetransportrecht der USA,** Schriften zum Seehandelsrecht Bd. 7, Hamburg, Lit, 1998. (Harter Act)

MITCHELHILL, Alan: **Bills of Lading: Law and Practice,** 2. ed., London, New York, Chapman and Hall, 1990. (Bills of Lading)

MOORE, John C.: "The Hamburg Rules", **Journal of Maritime Law and Commerce,** Vol. 10 No. 1 October 1978, s. 1-11. (The Hamburg Rules)

NEUMANN, Hilmar: "Die unbeschraenkte Haftung des Frachtführers nach § 435 HGB", **Transportrecht,** 11/12-2002, s. 413-421. (TranspR 11/12-2002)

NOMER, Halûk N.: **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler (6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'na Göre Hazırlanmış);** gözden geçirilmiş onbirinci bası, İstanbul, Beta, 2012. (Borçlar Hukuku)

OĞUZMAN, M. Kemal, ÖZ, M. Turgut: **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler,** 6098 Sayılı Yeni Türk Borçlar Kanunu'na Göre Güncellenip, Genişletilmiş 9. Bası, İstanbul, Vedat, C. I, 2011. (Borçlar Hukuku)

OKAY, Sami: **Deniz Ticareti Hukuku: Navlun Mukaveleleri, Denizde Yolcu Taşıma ve Deniz Ödüncü Mukaveleleri,** 2 C., 2. bs., İstanbul, C. II, 1971. (Navlun Mukaveleleri)

ÖZDEMİR, Atalay: **Hava Taşıyıcısının Bagaj ve Yükün Kaybı, Hasarı ve Gecikmesinden Doğan Zararlar Nedeniyle Sorumluluğu,** Ankara, t.y. (Hava Taşıyıcısının Sorumluluğu)

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. 67-122. ('Kusur'un Etkisi ve Önemi)

PALLUA, E.: "Contractual Liability for Carriage of Goods by Sea in Yugoslaw Law and in the Uncitral Draft Convention", **Hague-Zagreb Essays 3: Carriage of Goods by Sea, Maritime Collisions, Maritime Oil Pollution, Commercial Arbitration,** Ed.: C.C.A Voskuil, J.A Wade, T.M.C. Asser Institute, The Hague, 1980, s. 21-37. (Contractual Liability for Carriage of Goods by Sea)

PAYNE, William, IVAMY, E.R. Hardy: **Carriage of Goods by Sea,** thirteenth ed., London and Edinburgh, Butterworths, 1989.

PEYREFITTE, Leopold: "The Period of Maritime Transport: Commnets on Article 4 of the Hamburg Rules", **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,** Edited by Samir Mankabady, Leyden vd., A.W. Sijthoff, 1978, s. 125-135. (The Period of Maritime Transport)

PING-FAT, Sze: **Carrier's Liability under the Hague, Hague-Visby and Hamburg Rules,** The Hague, Kluwer Law International, 2002. (Carrier's Liability)

POOR, Wharton: **Poor on Charter Parties and Ocean Bills of Lading: American Law of Charter Parties and Ocean Bills of Lading,** 5. ed., New York, Matthew Bender, 1968. (Poor on Charter Parties and Bills of Lading)

PRÜßMANN, Heinz, RABE, Dieter: **Seehandelsrecht: fünftes Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen,** 4. neubearbeitete Auflage, München, Verlag C.H. Beck, 2000. (Seehandelsrecht)

PRÜßMANN, Heinz, RABE, Dieter: **Seehandelsrecht: 4. Buch des Handelsgesetzbuches mit Nebenvorschriften und Internationalen Übereinkommen,** 2. Auflage, München, Beck, 1983. (Seehandelsrecht (2. Auflage)).

RABE, Dieter: **Das zweite Seerechtsänderungsgesetz,** Schriften des deutschen Vereins für Internationales Seerecht Reihe A: Berichte und Vorträge Heft 63, Hamburg, 1987.

REİSOĞLU, Safa: **Borçlar Hukuku: Genel Hükümler,** yirmiikinci bası, İstanbul, Beta, 2011. (Borçlar Hukuku)

RICHARDSON, John: **A Guide To The Hague and Hague-Visby Rules: A Revised Special Report,** 2. ed., London, LLP, 1989. (The Hague and Hague-Visby Rules)

RICHTER-HANNES, Dolly: **Die Hamburger Regeln 1978: Neuregelung über die Beförderung zur See,** Berlin, 1982. (Die Hamburger Regeln)

RICHTER-HANNES, Dolly, TROTZ, Norbert: **Die Änderung der Haager Regeln durch das Ergänzungsprotokoll von 1968: Haag-Visby-Rules,** Beiträge zur Seeverkehrswirtschaft 1, Rostock, 1971. (Haag-Visby-Rules)

RICHTER-HANNES, Dolly, RICHTER, Ralf, TROTZ, Norbert: **Seehandelsrecht: Grundriß,** 2., bearbeitete und ergänzte Auflage, Berlin, Transpress, 1987. (Seehandelsrecht)

RÖHREKE, Hans Georg: "The Maritime Carrier's Liability under the Hamburg Rules: The Basic Liability Aspect", **Recht über See – Festschrift für Rolf Stödter,** Hamburg, 1979, s. 3-15. (The Maritime Carrier's Liability)

SASSOON, David M., CUNNINGHAM, John C.: "Unjustifiable Deviation and the Hamburg Rules", **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,** Edited by Samir Mankabady, Leyden vd., A.W. Sijthoff, 1978, s. 167-185. (Unjustifiable Deviation)

SCHAPS, Georg, ABRAHAM, Hans Jürgen: **Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland: Kommentar und Materialsammlung, Seehandelsrecht – Erster Teil,** 2 Teile, vierte, völlig neubearbeitete Auflage, Berlin vd., Walter de Gruyter, Teil I, 1978. (Das Seerecht)

SCHAPS, Georg, ABRAHAM, Hans Jürgen: **Das Seerecht in der Bundesrepublik Deutschland: Kommentar und Materialsammlung, Seehandelsrecht – Zweiter Teil,** 2 Teile, vierte, völlig neubearbeitete Auflage, Berlin vd., Walter de Gruyter, Teil II, 1978. (Das Seerecht II)

SCHLEGELBERGER, Franz, LIESECKE, Rudolf: **Seehandelsrecht: Zugleich Ergänzungsband zu Schlegelberger Kommentar zum Handelsgesetzbuch,** 2. neubearbeitete Auflage, Berlin vd., Verlag Franz Vahlen GmbH, 1964. (Seehandelsrecht)

SCHMIDT, Karsten: **Verantwortlichkeit für Ladungsschäden – Wege der neueren Rechtsprechung,** Schriften DVIS, Reihe A Heft 36, Hamburg, 1979. (Verantwortlichkeit)

SCHOENBAUM, Thomas J.: **Admiralty and Maritime Law,** Hornbook Series Practitioner's Edition, St. Paul, Minnesota, West Publishing Co., 1987.

SELVIG, Erling: "An Introduction To The Hamburg Rules 1978", **Transporti,** 1979/19, s.3-24. (An Introduction To The Hamburg Rules)

SELVIG, Erling: **Unit Limitation of Carrier's Liability: The Hague Rules Art. IV (5),** Oslo, London, Oslo University Press, Sir Isaac Pitman & Sons, t.y. (Unit Limitation)

SEVEN, Vural: **Taşıyanın Yüke Özen Borcunun İhlalinden (Yük Zıya ve Hasarından) Doğan Sorumluluğu,** Ankara, Yetkin, 2003. (Yüke Özen Borcunun İhlalinden Doğan Sorumluluk)

SFYRIS, George D.: **Hague Visby Rules v. Hamburg Rules: Contrast and Comparison of the Carrier's Liability,** Hellenic Maritime Law Association Publications 10, Athens-Komotini, Ant. N. Sakkoulas Publishers, 2000. (Hague Visby Rules v. Hamburg Rules).

SISULA-TULOKAS, Lena: "Delay in carriage of goods", **Cargo Liability in Future Maritime Carriage**, The eighth Axel Ax:son Johnson Colloquium on Maritime Law Hässelby 28-30th September 1997, Svenska Sjörättsföreningen Skrifter 73, Stockholm, 1998, s. 143-152. (Delay)

SOLAGUREN, Magdalene Corra: **Haftung im Seefrachtrecht und ihre gesetzliche Fortentwicklung in den skandinavischen Staaten,** Schriften zum Seehandelsrecht Bd. 16, Münster, Lit, 2004. (Haftung im Seefrachtrecht)

SÖZER, Bülent: **Deniz Ticareti Hukuku: Gemi-Donatan-Taşıyan ve Deniz Ticareti Hukukunda Sorumluluk Rejimi,** 6102 sayılı Yeni Türk Ticaret Kanunu'nun Hükümlerine Göre Hazırlanmış 2. Bası, İstanbul, Vedat, 2012. (Deniz Ticareti Hukuku)

SÖZER, Bülent: "Türk Ticaret Kanunu Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri Hakkında Bazı Eleştiriler ve Öneriler", **Türk Ticaret Kanunu Tasarısı Hakkında Değerlendirmeler,** Deniz HD, Özel Sayı, 2006, s. 301-337. (TTK Tasarısı'nın Taşıyanın Sorumluluğu ile İlgili Hükümleri)

STACHOW, Johann Cristoph: **Schweres Verschulden und Durchbrechung der beschraenkten Haftung in modernen Transportrechtsabkommen,** Hamburg, Lit, 1998. (Durchbrechung der beschraenkten Haftung)

STURLEY, Michael F.: "The Development of Cargo Liability Regimes", **Cargo Liability in Future Maritime Carriage,** The eighth Axel Ax:son Johnson Colloquium on Maritime Law Hässelby 28-30th September 1997, Swedish Maritime Law Association, Svenska Sjörättsföreningen Skrifter 73, Stockholm, Jure AB, 1998, s. 10-69. (The Development of Cargo Liability Regimes)

SWEENEY, Joseph C.: "Article 6 of the Hamburg Rules", **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,** Edited by Samir Mankabady, Leyden vd., A.W. Sijthoff, 1978, s. 151-165.

ŞEKER-ÖĞÜZ, Zehra: **Gemi Yönetimi Sözleşmesi,** İstanbul, Filiz, 2003.

ŞEKER-ÖĞÜZ, Zehra: "Güvenli Yönetim Sisteminin Donatanın Yükle İlgililere Karşı Sorumsuz Olduğu Haller Üzerindeki Etkisi", **İÜHFM,** C. LXI S. 1-2, 2003, s. 327-337. (Güvenli Yönetim Sistemi)

TANDOĞAN, Haluk: **Türk Mes'uliyet Hukuku: Akit Dışı ve Akdî Mes'uliyet,** Ankara, 1961. (Mesuliyet)

TEMPERLEY, Robert, VAUGHAN, Francis Martin: **Carriage of Goods by Sea Act, 1924: Including The Rules Relating to Bills of Lading (The Hague Rules),** fourth edition, London, Stevens and Sons Ltd., 1932. (COGSA 1924)

TETLEY, William: "Articles 9 to 13 of the Hamburg Rules", **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,** Edited by Samir Mankabady, Leyden vd., A.W. Sijthoff, 1978, s. 197-207.

TETLEY, William: **International Maritime and Admiralty Law,** International Shipping Publications, Canada (Quebec), Yvon Blais, 2002.

TETLEY, William: "The Hamburg Rules – A commentary", **LIMCLQ,** 1979, s. 1-20. (The Hamburg Rules)

TETLEY, William: **Maritime Transportation,** International Encyclopedia of Comperative Law: Law of Transport, Vol. XII Ch. 4, Chi. Edi. Rolf Herber, Tübingen vd., Mohr Siebeck vd., 2001. (Maritime Transportation)

THOMMEN, T.K.: **Bills of Lading in International Law and Practice,** Lucknow, Eastern Book Co., nach 1984. (Bills of Lading)

THOMPSON, G.H. Main: **Outline of the Law Relating to Bills of Lading,** London, Stevens and Sons, 1925. (Bills of Lading)

TODD, Paul: **Contracts for the Carriage of Goods by Sea,** Oxford vd., BSP Professional Books, 1988.

TODD, Paul: **Modern Bills of Lading,** 2. ed., Oxford vd., Blackwell Law, 1990.

TREITEL, Guenter, REYNOLDS, Francis M.B., CARVER, Thomas Gilbert: **Carver on Bills of Lading,** 2. ed., London, Sweet & Maxwell, 2005.

ÜLGENER, M. Fehmi: **Çarter Sözleşmeleri I: Genel Hükümler, Sefer Çarteri Sözleşmesi,** İstanbul, Der, 2000. (Çarter Sözleşmeleri)

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

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. 223-242. (Halefiyete Dayanan Rücu Davası)

ÜNAN, Samim: "Yanlış Konişmento Düzenlenmesinden Kaynaklanan Çekişmelere Dair İki Yargıtay Kararı", **Gündüz Aybay Anısına Armağan,** Deniz HD Yıl: 5 Sayı: 1-4, Beta, 2002, s. 1-12. (Yanlış Konişmento Düzenlenmesi)

ÜNAN, Samim: "Yük Sigortacısının Taşıyana Karşı Açtığı Halefiyete Dayanan Rücu Davasıyla İlgili Bazı Sorunlar", **Deniz HD,** Yıl: 2 Sayı: 4, 1997, s. 99-114. (Halefiyete Dayanan Rücu Davası II)

VON ZIEGLER, Alexander: **Haftungsgrundlage im internationalen Seefrachtrecht,** Baden-Baden, Schulthess Nomos Verlagsgesellschaft, 2002.

VON ZIEGLER, Alexander: **Schadenersatz im internationalen Seefrachtrecht,** Baden-Baden, Nomos Verlagsgesellschaft, 1990. (Schadenersatz)

WILLIAMSON, Richard, PAYNE, C.H. Withers: **Carriage of Goods by Sea Act, 1924,** London, Stevens and Sons Ltd., 1937. (COGSA 1924)

WILSON, J. F.: "Basic Carrier Liability and the Right of Limitation", **The Hamburg Rules on the Carriage of Goods by Sea,** Edited by Samir Mankabady, Leyden vd., A.W. Sijthoff, 1978, s. 137-150. (Basic Carrier Liability)

WILSON, John F.: **Carriage of Goods By Sea,** 7. ed., Harlow vd., Pearson Longman, 2010.

WRIEDE, Paul: **Ausgewählte Probleme aus der Rechtsprechung des Hanseatischen Oberlandesgerichts zum Seehandelsrecht,** Hamburg, 1972. (Ausgewählte Probleme zum Seehandelsrecht)

WÜSTENDÖRFER, Hans: **Neuzeitliches Seehandelsrecht mit besonderer Berücksichtigung des angloamerikanischen und internationalen Rechts,** zweite durchgesehene und verbesserte Auflage, Tübingen 1950. (Neuzeitliches Seehandelsrecht)

WÜSTENDÖRFER, Hans: **The Hague Rules 1922,** Übersee-Studien zum Handels-, Schiffahrts- und Versicherungsrecht Heft 2, Mannheim, Berlin, Leipzig, J. Bensheimer, 1923.

YATES, David (editor-in-chief): **Contracts for the Carriage of Goods by Land, Sea and Air,** London vd., LLP, 1993. (Contracts for the Carriage of Goods)

YAZICIOĞLU, Emine: "Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Geç Teslimden İleri Gelen Zararlardan Sorumluluk", **MHB Prof. Dr. Ergin Nomer'e Armağan,** Yıl: 22 S.: 2, 2002, 1039-1055. (Geç Teslim)

YAZICIOĞLU, Emine: "Deniz Yük Senedi ve Deniz Yük Senedi ile Belgelenen Taşımalara İlişkin Bazı Sorunlar", **Prof. Dr. Tahir Çağa'nın Anısına Armağan,** İstanbul, Beta, 2000, s. 651-676. (Deniz Yük Senedi)

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

YAZICIOĞLU, Emine: "Taşıyanın Tazmin Borcunun Sınırlandırılması", **40. Yılında Türk Ticaret Kanunu,** İstanbul, Beta, 1997, s. 308-318.

YAZICIOĞLU, Emine: "Uluslararası Deniz Taşımalarında Uygulanacak Kural Sorunu", **DenizHD Gündüz Aybay'ın Anısına Armağan**, Yıl: 5 Sayı: 1-4, Beta, 2002, s. 45-56. (Uygulanacak Kural Sorunu)

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, Çizgi, 2007, s. 1031-1038. (Lahey Kuralları Çerçevesinde Sınırlı Sorumluluk)

YETİŞ-ŞAMLI, Kübra: **Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yoluyla Eşya Taşımalarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı,** İstanbul, XII Levha, 2008. (Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı)

ZÜGER, Philippe: **Die Haager Regeln über Konnossemente und das Rechtliche Schicksal der Ware Während des Seetransportes,** Freiburg in der Schweiz, Kanisiusdruckerei, 1953. (Die Haager Regeln)

ÖZGEÇMİŞ

Kübra Yetiş Şamlı 1981'de İstanbul'da doğmuştur. Orta öğrenimini 1992-1999 yılları arasında Cağaloğlu Anadolu Lisesi'nde görmüş; 1999'da girdiği İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi'nden 2003 yılında mezun olmuştur. 2004 yılında avukatlık stajını tamamlamış ve aynı yıl başladığı İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Yüksek Lisans Programı'ndan 2006 yılında mezun olmuştur. Yüksek lisans tezinin konusu "Uluslararası Kara, Hava ve Deniz Yolu İle Eşya Taşımalarında Taşıyıcının / Taşıyanın Sınırlı Sorumluluktan Yararlanma Hakkının Kaybı"dır. 2006 yılında İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk Doktora Programı'na kaydolmuştur.

2005 yılının Aralık ayından beri İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Deniz Hukuku Anabilim Dalı'nda araştırma görevlisidir.